

## **CAPITOLATO SPECIALE**

**ID GARA 25S017**

**PROCEDURA APERTA PER LA FORNITURA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO  
DI ORGANI/TESSUTI UMANI/CAMPIONI BIOLOGICI ED EQUIPE MEDICA PER  
L'AZIENDA OSPEDALE - UNIVERSITÀ PADOVA.**

Procedura di gara ai sensi dell'art.71 D.Lgs. 36/2023

\* \* \* \* \*

## ART.1 - Oggetto del contratto

**Oggetto:** Il presente Capitolato Speciale ha per oggetto l'affidamento del servizio di trasporto aereo urgente di organi umani ed equipe medica per l'Azienda Ospedale - Università Padova (di seguito AOUP). Obiettivo del contratto è quello di assicurare la flessibilità e la rapidità operativa imposta dal contesto, al fine di gestire la variabilità degli eventi nel rispetto degli stretti vincoli temporali e di sicurezza insiti nella natura del servizio.

Le prestazioni che l'Appaltatore deve garantire, dalla data di avvio del servizio, sono:

1. il trasporto di organi/tessuti umani/campioni biologici;
2. il trasporto aereo di equipe sanitarie per l'attività di prelievo di organo/i;
3. il trasporto di pazienti candidati al trapianto che non necessitano di assistenza sanitaria.
4. il trasporto di organi conservati in macchine da perfusione
5. il trasporto di pazienti candidati al trapianto, con équipe sanitaria e con eventuale accompagnatore;
6. l'eventuale trasporto aereo contemporaneo anche di più équipe sanitarie;
7. l'eventuale intervento di più di un aeroplano nel caso di singoli organi destinati a diversi centri del bacino.

Sono a carico dell'Azienda Ospedale Università Padova:

- il personale sanitario e le attrezzature sanitarie nonché i contenitori necessari per il trasporto degli organi;
- le équipe chirurgiche deputate allo svolgimento delle procedure di prelievo/trapianto;
- il trasporto da e per l'ambito dell'aeroporto di posizionamento, delle attrezzature e del personale sanitario, dei pazienti e dei familiari.

**Lotti:** La fornitura è costituita da un lotto unico, secondo le caratteristiche di seguito indicate:

Lotto	Descrizione fornitura	CPV
1	ID 25S017_Servizio di trasporto aereo di organi/tessuti umani/campioni biologici ed equipe medica per l'Azienda Ospedale-Università Padova	60400000 Servizi di trasporto aereo
BASE D'ASTA		
Importo annuo senza iva a base d'asta		€ 885.531,90
Oneri per la sicurezza da interferenze non soggetti a ribasso		€ 0,00
Importo senza iva a base d'asta comprensivo di oneri per la sicurezza per 48 mesi		€ 3.542.127,60
a) Opzione di proroga 24 mesi [art.120, c.10, D.Lgs.36/2023]		€ 1.771.063,80
b) Opzione di proroga 6 mesi per nuova procedura gara [art.120, c.11, D.Lgs.36/2023]		€ 442.765,95
c) Opzione revisione prezzi [art.60 D.Lgs.36/2023] 3% dal secondo anno		€ 79.427,87
d) Opzione per aumento delle prestazioni fino alla concorrenza di un quinto dell'importo contrattuale [art.120, c.9, D.Lgs.36/2023]		€ 708.425,52
Quadro complessivo appalto (48mesi +24 mesi +6 mesi) comprensivo di opzioni		€ 6.543.810,74

**Durata del contratto:** 48 mesi. La Stazione appaltante si riserva la facoltà di rinnovare il contratto per ulteriori 24 mesi.

**Importo complessivo fornitura:** € 6.543.810,74 (€ 3.542.127,60 per 48 mesi + € 1.771.063,80 per ulteriori 24 mesi opzionali + € 442.765,95 per 6 mesi proroga).

Saranno escluse dalla gara le offerte il cui importo sia uguale o superiore alla base d'asta.

## ART.2 - Destinazione d'uso ed esigenze funzionali

L'attività deve tenere conto della possibilità di raggiungere tutti gli aeroporti situati sul territorio nazionale ed internazionale. Sarà inoltre possibile che, durante il periodo di esecuzione del servizio in oggetto, si verifichino variazioni in aumento o in diminuzione del numero di trasporti richiesti a causa di fattori non prevedibili legati al numero di interventi che si renderanno necessari.

La disponibilità dell'aeromobile si intende a titolo esclusivo a favore di AOUP dal momento in cui l'aeromobile inizia il volo di posizionamento sulla prima sede indicata dal richiedente e sino al termine della missione.

Il fornitore dovrà inoltre garantire, qualora richiesta, la disponibilità all'impiego dell'aeromobile, durante il tempo di attesa, per altri trasporti sempre in favore di AOUP.

Il presente capitolato disciplina l'affidamento di tale trasporto aereo a operatori qualificati, che offrano adeguate garanzie di sicurezza, efficienza e qualità nell'espletamento del servizio richiesto.

### ART.3 – Quadro Normativo

L'organizzazione del trasporto aereo oggetto di gara fa riferimento, a titolo non esaustivo, a quanto previsto:

- a) dall'Accordo Conferenza Stato Regioni del 30 luglio 2025 recante “Principi concernenti il coordinamento dei trasporti connessi con le attività trapiantologiche e requisiti inerenti al sistema di trasporto” (124/CSR allegati A e B) con particolare riguardo ai requisiti di confezionamento, etichettatura, rilevazione della temperatura, tracciabilità dell'organo, gestione delle informazioni e trasporto in ambiente aeronautico. Gli accordi CSR 21/12/2006 e 25/03/2015 cessano di avere applicazione dalla pubblicazione dell'Accordo 124/CSR in G.U.
- b) dalle Linee Guida del Centro Nazionale Trapianti ad oggetto “*Requisiti per l'affidamento del servizio di trasporto aereo*”, edizione Gennaio 2019 e “Chiarimenti e precisazioni” del 19/01/2017;
- c) dal Decreto 19 novembre 2015 del Ministero della Salute “*Attuazione della direttiva 2010/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti, ai sensi dell'articolo 1, comma 340, legge 24 dicembre 2012, n. 228, nonché attuazione della direttiva di esecuzione 2012/25/UE della Commissione del 9 ottobre 2012, che stabilisce le procedure informative per lo scambio tra Stati membri di organi umani destinati ai trapianti*”

e per specificità del trasporto aereo, è fatto riferimento a:

- Regolamento (UE) n 2018/1139 recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile;
- Regolamento (UE) n. 965/2012 e ss.mm.ii., che stabilisce requisiti tecnici e procedure amministrative per quanto concerne le operazioni di volo;
- Nota Informativa ENAC 2020-024 “*Operazioni del servizio medico di emergenza degli operatori CAT di velivoli (AEMS)*”;

Tale elenco normativo non esclude l'applicabilità di aggiornamenti, di nuove o di non citate disposizioni attinenti e di tutte le future emissioni e variazioni.

Per l'adeguamento alle norme future e a quanto eventualmente ulteriormente richiesto in applicazione di eventuali accordi afferenti la tipologia del servizio, nei limiti delle disposizioni normative e di quanto disposto dal presente capitolato, il Fornitore non può richiedere alcun aumento di costo, salvo quelli oggettivamente verificabili e quantificabili, a condizione che non siano imputabili a negligenza o malafede del Fornitore stesso.

### ART.4 – Requisiti di partecipazione (aeromobili, base operativa e equipaggio)

Gli Operatori Economici partecipanti devono essere titolari di:

- un Certificato di Operatore Aereo - COA (Air Operator Certificate - AOC) rilasciato da un'Autorità Aeronautica Nazionale (National Aviation Authority - NAA) di uno Stato Membro dell'Unione Europea. La certificazione (e la Specifica delle Operazioni), che deve essere stata rilasciata ai sensi del Regolamento (UE) 965/2012 “AIR OPS”, entrato in vigore il 28/10/2014, deve essere allegata alla documentazione di gara. La Specifica delle Operazioni deve indicare che la singola Impresa è idonea a condurre Operazioni Commerciali per il Trasporto di Passeggeri (CAT - Commercial Air Transportation Passengers) e deve indicare come Area delle operazioni almeno le Regioni ICAO identificate come EUR/NAT e MID. Il COA deve essere attivo da almeno tre anni e non deve essere mai stato sospeso.
- una Licenza di esercizio per il trasporto aereo emessa in base al Regolamento Europeo (CE) n. 1008/2008 del 24 settembre 2008.

Ogni Impresa partecipante deve allegare alla documentazione di gara copia della Licenza o documento equivalente rilasciato dalla propria NAA.

L'Operatore Economico deve garantire la piena e completa disponibilità di almeno 1 (uno) velivolo, dedicato al servizio e completo di equipaggio, specificando il luogo che funge da base operativa, che rispetti le caratteristiche tecniche di seguito indicate.

Gli aeromobili impiegati per il servizio devono essere di tipologia idonea al trasporto richiesto e appartenere almeno alle seguenti categorie: **velivoli a getto biturbina certificati EASA CS/25** o **velivoli turboelica biturbina certificati EASA CS/23**. Gli aeromobili devono garantire l'operatività in sicurezza nelle condizioni meteorologiche compatibili con operazioni di volo IFR (Instrument Flight Rules – regole del volo strumentale) in condizioni IMC (Instrument Meteorological Conditions – condizioni meteorologiche non compatibili con il solo volo a vista), essere dotati di cabina pressurizzata, avere autonomia non inferiore a 2.500 km e velocità media di crociera non inferiore a 350 nodi. Si precisa che il riferimento alla velocità deve intendersi riferito alla velocità media di crociera, come desumibile dalle Linee Guida CNT laddove esse fanno riferimento alla velocità di crociera standard.

Devono inoltre essere certificati per la condotta di volo IFR diurno e notturno anche in condizioni di formazione di ghiaccio noto o previsto, a titolo preferenziale per il LVTO (Low Visibility Take-Off – decollo in bassa visibilità), nonché tecnicamente idonei per avvicinamento ILS CAT I (Instrument Landing System Category I – sistema di atterraggio strumentale di categoria I).

Gli aeromobili devono altresì essere certificati RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum – separazione verticale minima ridotta) ed essere dotati di adeguate dotazioni di bordo, ivi comprese FDR (Flight Data Recorder – registratore dei dati di volo), CVR (Cockpit Voice Recorder – registratore delle comunicazioni di cabina di pilotaggio), ELT 406 MHz (Emergency Locator Transmitter – localizzatore di emergenza) e TAWS (Terrain Awareness and Warning System – sistema di allerta e prevenzione del rischio di impatto con il terreno) a titolo preferenziale di Classe A e possedere capacità di navigazione d'area RNAV, preferibilmente non inferiori a RNAV-5.

Costituisce ulteriore elemento migliorativo, ove posseduto e documentato, l'approvazione per operazioni CAT II.

La configurazione di cabina deve essere idonea, in relazione alla missione, al trasporto di almeno 6 passeggeri ovvero di un paziente in barella con relativa équipe medica, con possibilità di alloggiamento in sicurezza e alimentazione elettrica delle attrezzature sanitarie necessarie al trasporto.

Per dimostrare l'effettiva disponibilità (proprietà/possesso) degli aeromobili offerti ed impiegati, l'Operatore Economico deve presentare la seguente documentazione:

- certificato di proprietà (certificato di immatricolazione) dal quale risulti la proprietà dell'aeromobile

oppure

- attestazione di leasing aeronautico o equivalenti

oppure

- contratto/accordo di disponibilità esclusiva, sottoscritto con il proprietario dell'aeromobile, qualora non ancora in disponibilità del partecipante.

L'Operatore Economico deve garantire la piena e completa disponibilità, senza pregiudizio di orario nell'arco delle 24 ore, 365 giorni/anno, sull'aeroporto individuato dalla Centrale Operativa, di almeno 1 (uno) velivolo dedicato al servizio completo di equipaggio, di tipo offerto in sede di gara e accettato dall'Amministrazione contraente, per raggiungere, nei tempi stabiliti, una qualsiasi destinazione in tutto il territorio nazionale e nelle località estere comprese nelle convenzioni nazionali ed internazionali.

È ammessa l'offerta di ulteriori aeromobili rispetto al numero minimo richiesto; tali ulteriori aeromobili, se indicati nell'offerta tecnica e corredati della relativa documentazione, saranno valutati ai fini dell'offerta tecnica e dovranno restare disponibili alle condizioni dichiarate per l'intera durata contrattuale, salva preventiva autorizzazione dell'Amministrazione contraente in caso di sostituzione.

La disponibilità dell'aeromobile si intende a titolo esclusivo, a favore dell'Amministrazione Contraente, dal momento in cui l'aeromobile inizia il volo di posizionamento sulla prima sede indicata dalla Centrale Operativa e sino al termine della missione.

L'Operatore Economico, nella documentazione di gara, deve presentare per ciascun aeromobile offerto:

- Titolo di possesso (certificato di immatricolazione o altro documento che ne attesti la disponibilità)

- Identificazione per tipo/variante di tipo

- Marche di immatricolazione

- Anno di fabbricazione

- Anno di prima immatricolazione

- Ore totali di cellula e motori

- Certificato di aeronavigabilità e ultimo associato Certificato di Revisione della Aeronavigabilità (Airworthiness Review Certificate - ARC) in corso di validità

- Certificato acustico

- Licenza di stazione radio

- Certificato di assicurazione

L'Operatore Economico aggiudicatario deve mantenere gli aeromobili in costanti condizioni di aeronavigabilità, in conformità alle norme aeronautiche di riferimento. Tutti gli interventi di manutenzione devono essere eseguiti da imprese certificate secondo il Regolamento (UE) 1321/2014 e ss.mm.ii.. Gli aeromobili messi a disposizione per il servizio richiesto

devono essere pronti all'uso/impiego e devono essere esenti da scadenze di manutenzione programmata per l'intera durata del servizio. A tal fine si sottolinea che i velivoli utilizzati non devono avere alcuna condizione di anomalie differite al di fuori dei termini ammessi dalla MEL approvata, né sia in atto alcuna proroga su limiti di vita/revisione dei componenti e/o su interventi di manutenzione programmata.

Con riferimento alla base operativa, l'Operatore Economico deve disporre (e dare prova) di idonee infrastrutture di terra: hangar di ricovero dei velivoli, locali per la corretta allocazione delle diverse funzioni previste da ENAC, ecc... Nel caso di Compagnie Aeree con COA (Certificato di Operatore Aereo) non italiano, queste devono essere assistite in loco da una struttura di manutenzione Part 145 con capacità di supporto di line e Base Maintenance H24 per 365 gg/anno per ogni esigenza conseguente ad eventi AOG (Aircraft On Ground), come previsto da Part M AMC 708, e devono, inoltre, avere obbligatoriamente una base d'armamento secondaria sul territorio italiano. Qualora l'Operatore Economico, per assolvere a specifiche funzioni aggiuntive, ricorra ad aeromobili di altri Operatori aerei, deve attivarsi per ottenere, in tempo, approvazione del noleggio in modo tale da rimanere comunque unico responsabile nei confronti dell'Azienda delle operazioni di volo (short wet lease) effettuate per conto di quest'ultima.

L'Operatore Economico deve impiegare personale di sicura moralità ed affidabilità, esente da contestazioni in corso da parte dell'Autorità Aeronautica competente relativamente ad infrazioni che ne limitino l'attività attraverso la revoca o la sospensione della licenza.

L'equipaggio di condotta deve essere sempre composto da due piloti per i quali è richiesto:

- ottima conoscenza della lingua italiana parlata e scritta, nonché della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'Operatore Aereo e la documentazione del Costruttore;
- la frequenza di sessioni periodiche al simulatore di volo, compatibile con il tipo di aeromobile su cui sono impiegati, con almeno una sessione (proficiency check) annuale che deve comprendere il controllo di professionalità;
- che il training sia conforme a quanto previsto nell'Operation Manual dell'impresa parte D (training manual) aggiornato nel rispetto degli emendamenti più recenti del Regolamento (UE) 965/2012

Il Fornitore dovrà avere un adeguato numero di equipaggi per garantire il servizio sulle 24h ed in funzione del numero di velivoli che devono essere messi a disposizione, nel rispetto delle disposizioni normative vigenti in materia e per tipologia di contratto collettivo applicabile nonché con impegno orario corrispondente alla tipologia di servizio richiesto.

#### ART.5 - Specifiche tecniche del servizio

L'aggiudicatario deve mettere a disposizione, per ciascuna missione, la tipologia di aeromobile più idonea in relazione alla natura del trasporto, alla destinazione, ai tempi di intervento, alle condizioni meteorologiche, alle esigenze di sicurezza e continuità operativa e, in via subordinata, ai profili di economicità del servizio. La combinazione di velivoli offerti e messi a disposizione, le cui configurazioni devono essere appropriate in relazione alla tipologia di trasporto da effettuare, deve essere in grado di soddisfare tutte le casistiche di trasporto descritte in "Oggetto" (art.1), garantendo l'efficacia e economicità della prestazione erogata.

Le configurazioni dell'aeromobile per la tipologia del trasporto e le attrezzature sanitarie da utilizzare a bordo dello stesso devono risultare approvati dalla competente Autorità Aeronautica.

È onere della ditta aggiudicataria assicurare la compatibilità di funzionamento tra le attrezzature messe a disposizione e utilizzate a bordo dal personale di AOUP e gli apparati dell'aeromobile.

Nel corso dell'esecuzione contrattuale, nel caso di variazioni alle modalità dovute a cambiamenti di attività e/o degli assetti organizzativi del SSR, tali modifiche saranno tempestivamente comunicate all'Appaltatore che, nella sua flessibilità operativa, si impegna a implementare le variazioni richieste senza costi aggiuntivi e previo accordo con l'Amministrazione contraente.

Il trasporto deve avvenire nel rispetto dei tempi compatibili con le esigenze operative connesse con l'attività di prelievo e trapianto e dei tempi di ischemia compatibili con il trapianto, atteso che questi ultimi sono legati alla tipologia dell'organo, del ricevente e della tecnica di prelievo/trapianto.

Il posizionamento dei velivoli per l'inizio della missione è previsto, di norma, sugli aeroporti di Venezia, Verona, Treviso, Padova ma può essere richiesto anche su altro aeroporto del territorio regionale.

In caso di impossibilità di posizionamento dovuta a condizioni meteorologiche o, comunque, a impraticabilità dello scalo, la Centrale Operativa concorderà con l'Operatore Economico il posizionamento sull'aeroporto alternativo più vicino.

Indipendentemente dal numero dei velivoli presenti in flotta, la Ditta, oltre a garantire la disponibilità del velivolo offerto ed impiegato nel servizio, deve:

- essere operativo e raggiungibile 24 ore su 24 durante tutto il periodo contrattuale, a prescindere da eventuali chiusure notturne e/o per lavori dell'aeroporto sede della propria base operativa;
- avere la piena disponibilità dei mezzi e del personale oggetto del servizio;
- garantire il servizio ininterrottamente, rispettando la normativa vigente con specifico riferimento all'attività di volo ed ai tempi di servizio del personale navigante;
- vincolare il proprio personale navigante al rispetto della riservatezza professionale (privacy) per fatti o circostanze di cui lo stesso possa venire a conoscenza nell'esercizio delle proprie funzioni;
- garantire il trasferimento contemporaneo dell'équipe che effettua il prelievo d'organo alla Base aeroportuale di destinazione garantendone poi il ritorno;
- assicurare il trasporto degli organi utilizzando i velivoli offerti ed impiegati individuati dalla Centrale Operativa e dall'Amministrazione contraente.
- Ogni variazione sulla composizione o sulle specifiche dei velivoli utilizzati, deve essere preventivamente comunicata, approvata ed autorizzata dalla Centrale Operativa del SUEM e dall'Amministrazione contraente.
- garantire la pulizia, sanificazione, il decoro e la sicurezza dei mezzi e degli equipaggiamenti utilizzati.

Gli aeroplani destinati al servizio devono essere sottoposti a sanificazione, in accordo alle norme aeronautiche e sanitarie di riferimento, a cura dell'Aggiudicatario prima dello svolgimento di missioni per conto dell'Amministrazione Contraente. La mancata osservanza di questo adempimento è soggetta all'applicazione di penalità.

La Ditta deve garantire una Centrale Operativa funzionante H 24 e 7/7 in grado di ricevere e gestire le richieste anche plurime del Committente, che dovranno pervenire su linea telefonica fissa dedicata, senza possibilità di trasferimento di chiamata ad apparato mobile.

La Ditta deve inoltre fornire una procedura di back-up in caso di malfunzionamento della rete telefonica fissa.

La Ditta deve garantire la disponibilità di uno degli aeromobili inseriti nell'elenco presentato in sede di gara o successivamente inseriti nello stesso ed accettati dal Committente, nei tempi stabiliti agli articoli seguenti e senza pregiudizio di orario nell'arco delle 24 ore, dietro richiesta della Centrale Operativa 118 competente.

La Ditta deve approntare, in caso di avaria del velivolo nel corso del trasporto, una strategia alternativa al fine di garantire il buon esito della missione; il piano di backup deve essere condiviso e autorizzato dalla Centrale Operativa del SUEM.

**L'équipe sanitaria prevista** è composta da un numero variabile di operatori da un minimo di 2 unità fino a un massimo di 6. Nel caso si preveda l'utilizzo di un sistema di perfusione ex-vivo, una delle unità parte dell'équipe è costituita da un tecnico perfusionista.

#### **Numero di accompagnatori pazienti**

Nel caso di trasporto di paziente, è richiesta la capacità di ospitare a bordo anche 1 o 2 accompagnatori, in funzione dei bisogni assistenziali del paziente.

### **ART.6 – Dotazioni, contenitori e attrezzature**

L'Operatore Economico, deve garantire la capacità operativa degli aeromobili che effettuano il trasporto degli organi, pertanto, gli compete l'allestimento della cabina passeggeri, configurata e certificata in modo da prevedere:

- l'alloggiamento in sicurezza dei contenitori isotermitici;
- le predisposizioni necessarie ad alloggiare e ad alimentare elettricamente, con almeno 2 punti di alimentazione (12 volt, 28 volt), dall'impianto di bordo le specifiche attrezzature sanitarie correlate al trasporto da effettuare;
- la disponibilità di almeno una presa di alimentazione approvata a 220V/1000W. La presa deve consentire l'uso di apparati con spine elettriche normalmente adoperate a livello europeo;
- la compatibilità di funzionamento delle attrezzature sanitarie utilizzate a bordo con gli apparati dell'aeromobile;
- la predisposizione ad alloggiare bombole di ossigeno medicale (gassoso) con capacità possibilmente non inferiore a 3.600 litri (di norma 4 bombole da 7,5 lt H<sub>2</sub>O eq. riempite a 120 atm);
- la disponibilità a bordo delle suddette bombole d'ossigeno portatili, se richiesto dalla Centrale Operativa al momento del preavviso;
- la possibilità di un sistema di erogazione di ossido nitrico;
- la possibilità di trasportare un sistema di perfusione (OCS) con alimentazione autonoma oppure alimentato con presa di corrente con tensione variabile dai 100 ai 240 Volt.
- la possibilità di trasportare apparecchiature per la perfusione e ricondizionamento dell'organo che devono essere alimentate con prese da 220V e dovranno essere adeguatamente e correttamente alloggiare, posizionate e ancorate in modo da garantire la conservazione dell'organo.

- l'imbarco e ancoraggio in sicurezza del paziente e dell'equipe;

### **Tipologia di contenitori e dispositivi di perfusione utilizzati**

I kit tracciabili da trasporto organi, forniti da AOUP, che possono essere utilizzati durante il trasporto in volo sono, a titolo indicativo e non esaustivo, i seguenti:

- Frigo box termico per trasporto organi da circa 70 lt con le seguenti dimensioni: circa 90 x 40 x 40 o 100 x 50 x 50;
- Frigo box termico per trasporto organi a pareti rigide in materiale plastico da circa 25 lt con le seguenti dimensioni: circa 40 x 40 x 30 o 50 x 50 x 50;
- Frigo box termico carrellato a parti rigide in materiale plastico con le seguenti dimensioni: circa 60 x 40 x 50;
- Trolley in tessuto sintetico, per strumentario e attrezzature, con le seguenti dimensioni: circa 80 x 40 x 35;
- Macchina/Sistema di perfusione ex vivo renale, epatica, polmonare e cardiaca (peso max 120 kg).

Contenitori e i dispositivi effettivamente impiegati nelle missioni devono risultare conformi ai requisiti tecnici previsti dall'Accordo Stato-Regioni 124/CSR del 30/07/2025 (Allegato B), inclusi, a titolo esemplificativo: etichettatura e sigilli antieffrazione, modalità di confezionamento, requisiti dei contenitori e gestione della documentazione associata.

L'Operatore Economico assicura che l'alloggiamento e l'ancoraggio in cabina/vano aereo dei contenitori e delle eventuali apparecchiature di perfusione avvenga con procedure dedicate e in modo da non compromettere integrità, sigilli/etichette e documentazione associata

In coerenza con l'Accordo 124/CSR 30/07/2025 (Allegato B), il contenitore isotermico deve garantire la registrazione dei valori di temperatura per tutta la durata del trasferimento; i dati devono essere facilmente consultabili all'arrivo presso la sede di trapianto e devono essere previste procedure per la loro gestione. L'Operatore Economico garantisce le condizioni operative/logistiche necessarie (alloggiamento, non interferenza con data logger, accessibilità) affinché tali prescrizioni possano essere rispettate.

### **Numero di contenitori utilizzati per volo**

Usualmente per il singolo trasporto sono necessari un massimo di quattro contenitori: trasporto dell'organo, trasporto delle attrezzature, quindi trolley + frigo box o trolley + frigo box carrellato.

## **ART.7 - Organizzazione del servizio (modalità esecutive e casi eccezionali)**

### **ATTIVAZIONE**

L'intervento è attivato dalla Centrale Operativa del SUEM di AOUP.

### **PREAVVISO**

Nell'occorrenza del servizio, la Ditta è preavvertita telefonicamente dalla Centrale Operativa del SUEM.

Nella fase di preavviso sono forniti alla Ditta i seguenti dati:

- destinazione/i della missione e relativi orari stimati di missione;
- tipo di trasporto da effettuare
- se organo e/o equipe medica e sua composizione
- eventuali dispositivi elettromedicali, inclusi sistemi di trasporto di organo perfuso;
- attrezzature da trasportare;
- ogni altra notizia che possa comunque essere di interesse per il miglior esito e richiesta dalla Ditta.

La Ditta provvede ad identificare le modalità di missione più adatta sulla base delle esigenze di trasporto indicate dalla Committente ed a verificare l'operatività degli aeroporti individuati, in accordo col Committente, comunicando i tempi stimati di volo.

Al preavviso segue comunicazione formale di disdetta o di conferma tramite telefonata registrata da parte della Centrale Operativa. Nel caso di emergenze, la fase di preavviso vale già quale conferma (preavviso urgente).

### **DISDETTA E CANCELLAZIONE DELLA MISSIONE**

Nell'ipotesi di sospensione della missione la Centrale Operativa 118 competente può dare alla Ditta disdetta telefonica della necessità dell'aeromobile, cui segue comunicazione formale tramite mail entro le ore 9 del primo giorno feriale successivo a quello della richiesta, senza produrre alcun diritto di compenso a favore della Ditta, fatto salvo che la disdetta

avvenga dopo il decollo dell'aeromobile dalla sua base operativa per cui viene riconosciuto il compenso per i tempi di volo dell'aeromobile alla sua base operativa, fatto salvo quanto sotto precisato.

La Centrale Operativa 118 competente potrà richiedere alla Ditta la cancellazione della missione, anticipando l'avviso telefonicamente al numero indicato dalla stessa Ditta, a cui farà seguito formale comunicazione e-mail entro le ore 9:00 del primo giorno feriale successivo a quello della richiesta.

Più precisamente si potranno verificare i casi di cancellazione del volo di seguito indicati:

- Richiesta da parte della Centrale Operativa 118 competente senza impegno dell'equipaggio di condotta: in questo caso la Ditta non potrà pretendere alcun diritto di compenso;
- Richiesta da parte della Centrale Operativa 118 competente con impegno dell'equipaggio di condotta, ma senza che questo abbia raggiunto l'aerostazione: verranno riconosciute, le spese sostenute dal personale di condotta per raggiungere l'Aeroporto di decollo per il posizionamento del velivolo per un importo forfettario di € 100,00;
- Richiesta da parte della Centrale Operativa 118 competente con arrivo dell'equipaggio di condotta presso l'aeroporto di decollo per il posizionamento del velivolo, ma senza che l'aeromobile sia decollato: la Committente riconoscerà un importo forfettario per le spese sostenute per il raggiungimento dell'aeroporto e per l'approntamento dall'aeromobile pari a € 200,00.
- In caso di decollo già avvenuto, verrà riconosciuto un importo pari ai minuti di volo.

### **CONFERMA DELLA MISSIONE (trasporto organi/équipe)**

In caso di conferma della necessità di trasporto da parte della Centrale Operativa 118 competente la Ditta provvede al posizionamento dell'aeromobile sull'aeroporto indicato dalla stessa Centrale Operativa entro e non oltre 3 (tre) ore dalla conferma, se non diversamente concordato per la specifica missione.

### **RISCONTRO DALLA DITTA**

Nei casi di conferma della missione, come previsto al precedente punto e naturalmente nel pieno rispetto dei tempi indicati, la Ditta deve comunicare alla Centrale Operativa 118 competente per territorio – telefonicamente su linea registrata entro 30 minuti dalla richiesta e successivamente a mezzo mail - la conferma, i dati dell'aeromobile e l'orario, il più esatto possibile, di posizionamento del velivolo sull'aeroporto concordato. Dal momento in cui l'aeromobile si è posizionato sulla prima sede indicata dalla Centrale Operativa e sino al termine della missione, la disponibilità dell'aeromobile si intende a titolo esclusivo a favore dell'Amministrazione contraente. Il mancato rispetto dei tempi di posizionamento è soggetto all'applicazione di penalità.

La gestione della missione deve consentire, oltre alla tracciabilità della missione, anche la tracciabilità dell'evento di trasporto in coerenza con l'Accordo Stato-Regioni n. 124/CSR del 30/07/2025 (Allegato B), in termini di identificazione univoca e localizzazione dell'organo, del contenitore e del mezzo nelle diverse fasi del trasferimento, incluse eventuali soste o immobilità.

A supporto delle rilevazioni della Centrale Operativa e dei flussi informativi verso il CRT, l'Operatore Economico rende disponibili in forma elettronica i dati essenziali di missione, quali, a titolo esemplificativo, orari, tratte, stato del trasferimento e localizzazione del mezzo/volo, secondo le modalità richieste dalla Centrale Operativa.

### **MODALITÀ ESECUTIVE DEL TRASPORTO**

Il trasporto aereo degli organi destinati al trapianto e delle équipe di prelievo deve garantire la standardizzazione della filiera della sicurezza e della tracciabilità delle missioni.

Per tale motivo la centrale operativa della Ditta dovrà essere in grado di fornire costantemente alla Centrale Operativa 118 competente la situazione in tempo reale dell'aeromobile impegnato.

Nel caso di trasporto di contenitore per organi, sarà cura del Comandante fornire statino nel quale venga riportato: località ed ora di imbarco/ sbarco e generalità dell'affidatario / consegnatario e, se disponibile, numero del contenitore.

### **TRASPORTO E RIENTRO**

L'aeromobile ed il personale di condotta devono rimanere a disposizione dell'équipe sanitaria presso l'aeroporto di destinazione, per tutto il tempo necessario al fine di garantire il successivo rientro del personale sanitario.

L'aggiudicatario deve comunicare in tempo reale alla Centrale Operativa l'orario dell'effettiva partenza, arrivo ed eventuale ritardo, concordandolo con il coordinamento locale e regionale, e deve essere in grado di assicurare il decollo di rientro entro 4 minuti dal momento dell'ingresso in pista del mezzo, salvo che avverse condizioni meteorologiche,



problematiche legate al traffico aereo, contingenti disposizioni delle Autorità aeronautiche ed altre cause di forza maggiore non dipendenti dall'Aggiudicatario non lo impediscano.

In caso di accertamento di ripetuti ritardi, l'Amministrazione contraente avvierà il procedimento di inadempimento con l'eventuale applicazione delle relative penalità.

Salvo richieste del personale sanitario, che dovranno peraltro essere motivate per scritto dal medico responsabile e risultare nell'apposita scheda operativa di missione controfirmata dal pilota, da redigere per ogni missione di volo, le soste con motore in moto non potranno superare i 5 minuti, salvo diversa disposizione del Controllo del Traffico Aereo locale al quale è demandato comunque autorizzare la messa in moto ed il decollo dell'aeromobile. Tempi maggiori di permanenza con i motori in moto resteranno pertanto a carico dell'Aggiudicatario, se non debitamente giustificate e verbalizzate.

L'Aggiudicatario, nell'ambito delle attività di monitoraggio, è tenuto a verificare per ciascuna missione, al fine del rispetto dei tempi di decollo e di rientro, l'efficacia del coordinamento tra mezzi a terra ed aeromobile.

In casi eccezionali di indisponibilità del mezzo terrestre abilitato - per difficoltà logistiche, per maggior celerità o per altro - l'Operatore Economico deve garantire l'uso di mezzi diversi o l'uso integrato aeromobile-automezzo veloce. La valutazione di opportunità è affidata alla Centrale Operativa concordemente con l'Aggiudicatario.

## MISSIONE DI VOLO

Per ogni missione di volo, con riferimento ad ogni singola tratta, deve essere redatta apposita "Scheda operativa di missione" firmata dal Comandante del volo e sottoscritta dal Responsabile dell'équipe di prelievo o dal responsabile del trasferimento, riportante:

- o il tipo di aereo impiegato;
- o le marche di immatricolazione;
- o la tratta di volo eseguita;
- o tempo di decollo ed il rispetto del tempo di decollo;
- o il tempo di volo;
- o il numero delle persone trasportate

e corredata da copia dei fogli del Quaderno Tecnico di Bordo (QTB) - ovvero "Airplane Technical Log" (ATL) - con specifico dettaglio delle informazioni e dati richiamati al Documento EASA Part M, par. M.A. 305/6.

Qualora nell'ATL non sia data evidenza se il riferimento è a tempi riportati quali "block" o "stick", dovrà essere specificato di quali valori si tratta.

Copia della scheda operativa di missione deve essere trasmessa in formato elettronico a mezzo PEC alla Centrale Operativa.

## ART.8 – Fabbisogno e corrispettivi

Il fabbisogno annuale (numero annuo presunto di missioni/trasporti, minuti di volo, atterraggi, minuti di sosta) è stato calcolato sulla base dei propri dati storici come evidenziato dalla seguente tabella:

Anno di riferimento 2025	
Missioni	37
Atterraggi	126
Minuti di volo	6650
Minuti di sosta	11326

Con riferimento alle quantità indicate, si precisa che trattasi di una stima del fabbisogno delle forniture annuale effettuata al meglio delle conoscenze attuali dell'Azienda Ospedale - Università Padova. Tali quantità sono determinate ai soli fini della valutazione e aggiudicazione delle offerte e non sono vincolanti e garantite ai fini contrattuali.

Le tariffe, oggetto di compenso, sono intese comprensive dei costi a carico dell'Operatore economico aggiudicatario con riguardo (a titolo esemplificativo ma non esaustivo) ai costi inerenti alla gestione tecnico operativa dei velivoli, al personale e alle relative diarie fuori sede, ai mezzi di trasporto a uso dello stesso personale, alle assicurazioni, alle tasse di assistenza ai voli in rotta e ai costi fissi e variabili dell'Impresa.

Indipendentemente dal numero di persone trasportate e dal tipo di velivolo impiegato per ogni singolo trasporto vengono riconosciuti i seguenti corrispettivi su base tariffale:

**A1 Tariffa forfettaria per minuto di volo che include:**

- i tempi intercorrenti tra gli effettivi orari di decollo e atterraggio (tempi stick-to-stick) rispettivamente anticipato il primo e posticipato il secondo di 5 (cinque) minuti;
- 60 minuti massimi per i voli di primo posizionamento sull'aeroporto richiesto e altrettanto per il rientro dell'aeromobile alla destinazione determinata dall'Operatore Economico aggiudicatario. Detti voli devono, comunque, essere documentati. Qualora il volo di primo posizionamento richieda un tempo inferiore a 60 minuti, sarà riconosciuto all'Operatore Economico il tempo effettivo di volo calcolato secondo i criteri di cui al presente punto;

### **A2 Tariffa per ciascun minuto di sosta e attesa**

sull'aeroporto di destinazione dell'équipe sanitaria e/o di prelievo dell'organo o paziente barellato;

### **A3 Valore forfettario**

convenuto (più basso) per i diritti di approdo/decollo e rientro alla base di armamento, oltre i servizi aeroportuali sugli aeroporti di destinazione e di transito correlati con lo svolgimento dell'attività richiesta;

## **ART.9- Direzione operativa del servizio e rapporti con AOUP (Direttore dell'esecuzione del contratto)**

L'aggiudicataria del servizio oggetto del presente capitolato, si impegna a garantire la presenza di uno o più referenti di comprovata esperienza nel settore e nel ruolo a cui l'Azienda farà riferimento per tutte le necessità oggetto del presente capitolato, o per qualsiasi altra evenienza. Il nominativo del referente deve essere comunicato entro 10 giorni dalla ricezione della lettera di aggiudicazione al Direttore dell'UOC Centrale Operativa SUEM (Direttore dell'esecuzione del contratto).

Al Referente del servizio è richiesto, a titolo esemplificativo e non esaustivo, di garantire:

- l'implementazione delle azioni necessarie per garantire i livelli di servizio attesi, nonché il rispetto delle prestazioni richieste;
- la gestione di eventuali reclami/disservizi.

In caso di sostituzione del Referente nel corso della durata del contratto, il Fornitore dovrà tempestivamente darne comunicazione inviando congiuntamente i riferimenti del Referente proposto in sostituzione.

## **ART. 10 – Forniture/servizi aggiuntivi**

In sede di offerta il concorrente è tenuto a dichiarare, allegando idonea documentazione tecnica, la disponibilità e capacità di interventi urgenti per pazienti assistiti e bisognevoli con altro aeromobile anche diverso per tipologia e configurazioni da quelli offerti per lo svolgimento dei servizi oggetto della presente gara.

Fanno parte di tali servizi anche gli interventi nel territorio Europeo e/o del bacino mediterraneo comunque regolamentato da apposita convenzione da centro trapianto e struttura sanitaria richiedente

Per tali eventualità l'Aggiudicatario si deve impegnare a svolgere il servizio richiesto in proprio o tramite convenzionamento con altre compagnie di aeronavigazione, garantendo il necessario supporto tecnico logistico, con modalità da concordare di volta in volta con gli operatori addetti alla Centrale Operativa.

In tali casi, sulla scorta dei maggiori costi documentati, si procederà all'integrazione del corrispettivo pattuito, secondo quanto indicato in sede di offerta.

L'operatore è infatti tenuto a specificare, nella scheda di dettaglio economico, i prezzi offerti per tali servizi aggiuntivi e analoghi all'oggetto del presente servizio (rif art. 76 D. Lgs. 36/2023), che non entrano nella base d'asta e che non possono essere superiori al 10% del valore offerto in sede di gara.

## **ART. 11 - Norme in materia di tutela della privacy**

L'affidatario, in quanto titolare del trattamento di dati personali, dovrà assicurare l'adempimento degli obblighi in tema di tutela della riservatezza di cui al D.Lgs. 196/2003 (Codice Privacy) così come modificato dal Decreto attuativo n.101/2018, in esecuzione del Regolamento UE 679/2016. L'affidatario s'impegna, pertanto, a non diffondere dati personali e sensibili di cui sia venuto in possesso.

In particolare, è fatto esplicito divieto all'affidatario di utilizzare per fini propri i dati dei quali sia venuto a conoscenza, in relazione all'espletamento della prestazione in oggetto.

## ART. 12 - Penali specifiche

Poiché il servizio contemplato è da ritenersi di pubblica utilità, la Ditta per nessuna ragione può sospenderlo, effettuarlo in maniera difforme da quanto stabilito, eseguirlo in ritardo.

### Contestazioni

L'AOUP farà pervenire alla Ditta, per iscritto, a mezzo PEC, le osservazioni e le eventuali contestazioni e i rilievi conseguenti ai controlli effettuati dal proprio personale incaricato; comunicherà altresì eventuali prescrizioni alle quali la Ditta dovrà uniformarsi nei tempi che l'Azienda Ospedaliera indicherà.

### Penali

In caso di rilievo di non conformità durante i controlli, l'AOUP si riserva di applicare le penali per mancata, ritardata o errata esecuzione del servizio, come di seguito specificato, salvo in ogni caso il risarcimento del maggior danno:

Descrizione dell'inadempimento	Dettaglio inadempimento	Giudizio di gravità e relativi importi
Posizionamento della Base di Armamento (Base Operativa) in cui si trovano i velivoli offerti in operatività H24	In caso di mancata entrata in esercizio della Base di Armamento offerta in gara sulla quale posizionare i velivoli in operatività H24, entro tre mesi dalla data di stipula del contratto	Media: 2500€
	Per ogni giorno di ritardo, oltre i tre mesi dalla data di stipula del contratto accordo quadro, di entrata in esercizio della Base di Armamento offerta in gara, fino alla data di stipula del contratto attuativo	Bassa: 500€
	Per ogni giorno di ritardo, dalla data di avvio del servizio indicata nel contratto attuativo, di entrata in esercizio della Base di Armamento offerta in gara	Alta: 5.000€
Tempi di posizionamento dei velivoli offerti (conformi o migliorativi rispetto a quanto previsto nel CSA) nel 100% degli interventi (salvo eventi di forza maggiore)	Al primo episodio in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo $\leq 10$ minuti	Bassa: 1.000€
	Per ogni episodio successivo al primo e fino ad un massimo di 3 episodi in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo $\leq 10$ minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	Bassa: 1.500€ per episodio
	Dal quarto episodio in poi in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo $\leq 10$ minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della	Media: 4.000€ per episodio

	presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	
	Al primo episodio in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo >10 minuti ma $\leq 25$ minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	Bassa: 2.000€ per episodio
	Per ogni episodio successivo al primo e fino ad un massimo di 3 episodi in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo >10 minuti ma $\leq 25$ minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità l'importo della presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	Media: 3.000€ per episodio
	Dal quarto episodio in poi in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo >10 minuti ma $\leq 25$ minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	Alta: 8.000€ per episodio
	Al primo episodio in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo >25 minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	Media: 3.000€ per episodio
	Per ogni episodio successivo al primo e fino ad un massimo di 3 episodi in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo >25 minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della	Alta: 8.000 € per episodio

	presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	
	Dal quarto episodio in poi in cui il concorrente non rispetta il tempo di posizionamento offerto in gara con ritardo >25 minuti (in presenza di precedenti ritardi di posizionamento, già sanzionati in relazione alla loro ripetitività ed entità, l'importo della presente sanzione si somma all'importo dell'ultima sanzione già comminata)	Alta: 10.000€ per episodio
Tempi di decollo	Mancato rispetto dei tempi di decollo e/o di rientro	Bassa: 500€ per singolo episodio Media: 2.000€ dal terzo episodio Alta: 4.000€ dal quinto episodio
Assenza/Carenza di documentazione (es. scheda operativa di missione, manuali, piani di volo)	Mancato invio della documentazione entro 10 o 15 giorni dalla data di richiesta	Bassa: da 100 a 1.000
Mancato svolgimento del servizio		Alta: penale corrispondente a 3 ore alla tariffa "ora di volo"
Utilizzo di velivoli difforni (inferiori per prestazione) da quelli dichiarati in sede di offerta o comunque privi delle caratteristiche tecniche richieste dal capitolato		Media: penale corrispondente al 50% della tariffa "ora di volo" Alta: penale corrispondente a 1 ora alla tariffa "ora di volo"
Mancata o inadeguata sanificazione degli aeromobili secondo la normativa vigente	Prima della missione	Bassa: 1.000€
Comportamenti non corretti da parte dei dipendenti	Mancanza di contegno, condotta non allineata alla normativa sulla sicurezza, ecc. (per ogni evento in base alla gravità) ed altre inosservanze	Bassa: da 500€ a 1.000 €

Per tutte le **altre non conformità rilevate**, l'Azienda Ospedaliera si riserva di applicare una penale, che va da un minimo di 500 € ad un massimo di 10.000 € a episodio a seconda della gravità riscontrata.

Tutte le contestazioni ufficiali operate nei confronti della Ditta aggiudicataria saranno precedute da un riscontro dei fatti effettuato in contraddittorio con il referente della Ditta stessa.

#### ART. 13 – Criterio di aggiudicazione

L'appalto è aggiudicato in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

La valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica è effettuata in base ai seguenti punteggi

	PUNTEGGIO MASSIMO
Offerta tecnica	70
Offerta economica	30
TOTALE	100

#### ART. 14 – Criteri di valutazione dell'offerta tecnica

Il punteggio dell'offerta tecnica è attribuito sulla base dei criteri di valutazione elencati nella sottostante tabella con la relativa ripartizione dei punteggi.

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTI MAX	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE		PUNTI D MAX	PUNTI Q MAX	PUNTI T MAX
1	Modalità di esecuzione e organizzazione del servizio	50	1.1	<b>ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO</b> Efficacia, adeguatezza e efficienza delle soluzioni organizzative proposte ed in particolare dell'organizzazione generale dell'impresa per assolvere agli standard di servizio richiesti con particolare riferimento a: - team proposto per l'esecuzione del servizio in termini di consistenza numerica, esperienza e qualificazione professionale; - aderenza delle modalità di svolgimento del servizio alle esigenze della Stazione Appaltante; - sistema di tracciamento delle richieste di intervento e disponibilità, accessibilità, completezza e precisione dell'eventuali sistema di reportistica/informazioni a supporto della determinazione dei corrispettivi per i servizi erogati - alla disponibilità e capacità di interventi urgenti per pazienti assistiti e bisognevoli, anche mediante impiego di aeromobili diversi per tipologia e configurazione rispetto a quelli ordinariamente offerti, secondo quanto previsto all'art. 10 del CSA.	15		
			1.2	<b>INFRASTRUTTURE MESSE A DISPOSIZIONE PER L'ESECUZIONE DEL SERVIZIO.</b> Disponibilità e caratteristiche tecniche delle infrastrutture di terra, delle strutture di manutenzione, quali hangar di ricovero dei velivoli, e dei locali dedicati all'allocazione delle diverse funzioni previste dalla regolamentazione vigente e dal Capitolato tecnico di gara. La dotazione infrastrutturale è valutata con riferimento all'adeguatezza, alla completezza, al livello tecnologico ed alla rispondenza alle esigenze del presente appalto.	10		
			1.3	<b>NUMERO DI AEREI MESSI A DISPOSIZIONE PER L'ESECUZIONE DEL SERVIZIO OLTRE AL VELIVOLO RICHIESTO,</b> <i>Sarà valutato il numero di aeromobili ulteriori rispetto al minimo richiesto dal capitolato, purché formalmente offerti per l'esecuzione del servizio, corredati della documentazione richiesta dal capitolato e mantenuti disponibili alle condizioni dichiarate per tutta la durata del contratto:</i> 3 velivoli: 5 punti; 2 velivoli: 3 punti; 1 velivolo: 1 punti			5
			1.4	<b>TEMPO MASSIMO DI POSIZIONAMENTO DEL VELIVOLO:</b> <i>tempo massimo di posizionamento del velivolo offerto in operatività H24 365 gg/anno sull'aeroporto indicato dalla Centrale Operativa come risultante dall'organizzazione proposta nell'offerta tecnica:</i> entro 20 minuti: 10 punti; entro 30 minuti: 5 punti; oltre 40 minuti: 0 punti			10
			1.5	<b>ALTRE CARATTERISTICHE del velivolo messo a disposizione:</b> spazio a bordo, numero di passeggeri, allestimento, configurazione cabina, modularità. Le caratteristiche del velivolo sono valutate in relazione alla loro adeguatezza e significatività rispetto alle esigenze espresse nel Capitolato tecnico di gara	5		
			1.6	<b>PROPOSTE MIGLIORATIVE</b> ed innovative non espressamente previste dal presente capitolato ma strettamente correlate al servizio richiesto ed offerte senza oneri aggiuntivi. Al fine dell'attribuzione del punteggio sono valutate eventuali soluzioni organizzative per la risoluzione delle principali criticità di processo in rapporto anche ai tempi di risposta purché aderenti all'effettivo contesto e volte ad incrementare la qualità dei servizi forniti	5		

2	Caratteristiche tecniche dei velivoli	20	2.1	<b>VELOCITA' DI CROCIERA</b> superiore a quella minima di 350 kts in condizioni ISA standard:  per il velivolo messo a disposizione: 1 punto ogni 10 kts di velocità oltre la velocità minima di 350 kts, per scaglioni interi di 10 kts, con arrotondamento per difetto con un massimo di 5 punti		5	
			2.2	<b>APPROVAZIONI E DOTAZIONI del velivolo messo a disposizione:</b>  - approvazione operazioni CAT II: 3 punti; - approvazione operazioni LVT0: 3 punti; - sistema di avviso e consapevolezza del terreno (TAWS) di Classe A: 3 punti; - sistema per la navigazione d'area con capacità non inferiori a RNAV-5 : 3punti; - sistema satellitare di tracciamento e/o comunicazioni telefoniche con l'aeromobile durante il volo: 3 punti			15
	Totale	70					

Nella colonna identificata con la **lettera D** vengono indicati i "Punteggi discrezionali", vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito in ragione dell'esercizio della discrezionalità spettante alla commissione giudicatrice.

Nella colonna identificata con la **lettera Q** vengono indicati i "Punteggi quantitativi", vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito mediante applicazione di una formula matematica.

Nella colonna identificata dalla **lettera T** vengono indicati i "Punteggi tabellari", vale a dire i punteggi fissi e predefiniti che saranno attribuiti o non attribuiti in ragione dell'offerta o mancata offerta di quanto specificamente richiesto.

**Tabella dei criteri discrezionali (D), quantitativi (Q) e tabellari (T) di valutazione dell'offerta tecnica**

**Il concorrente è escluso dalla gara nel caso in cui consegua un punteggio inferiore alla soglia minima di sbarramento pari a 42 per il punteggio tecnico complessivo**