



**Progetto per l'affidamento del servizio di trasporto urgente con aeromobili ad ala fissa di equipe mediche di prelievo di organi umani a scopo di trapianto per un periodo di un anno eventualmente rinnovabile di anno in anno per ulteriori due anni.**

#### **Relazione tecnico – illustrativa.**

L'appalto viene progettato in conformità a quanto stabilito dall'Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015 e successivi chiarimenti e precisazioni, sul documento recante "Revisione e aggiornamento dell'accordo conferenza stato regione del 21 dicembre 2006 sul coordinamento dei trasporti connessi con le attività trapiantologiche" (contenente la descrizione delle specifiche tecniche e delle soglie prestazionali richiamate nelle linee guida, i requisiti e le caratteristiche di ordine professionale, le caratteristiche tecniche degli aeromobili, i requisiti degli equipaggi e i requisiti relativi all'organizzazione del servizio offerto) e ha per oggetto la fornitura di un "servizio di trasporto urgente con aeromobili ad ala fissa di equipe mediche di prelievo ed organi umani a scopo di trapianto" per i Reparti e Servizi dell'Azienda Ospedaliera "G. Brotzu" di Cagliari per un periodo di un anno eventualmente rinnovabile di anno in anno per ulteriori due anni,

Per tale motivo, data la peculiarità del servizio che si intende acquisire, la partecipazione è riservata esclusivamente ad Operatori Economici che siano in possesso di tutte le certificazioni e/o autorizzazioni previste dalle normative legislative e regolamentari vigenti e di quelle indicate espressamente dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, tali da identificarlo quale "Operatore Aereo".

#### **I requisiti e le caratteristiche di ordine professionale sono le seguenti:**

Ogni concorrente deve essere titolare di COA (Certificato di Operatore Aereo) per poter operare nel rispetto della normativa CE con particolare riferimento al Regolamento CE 965/2012, entrato in vigore il 28/10/2014.

- Ogni Operatore Aereo deve garantire la piena e completa disponibilità nonché proprietà di almeno due aerei che rispettino le caratteristiche successivamente indicate;
- L'Operatore Aereo è tenuto a dimostrare l'effettiva proprietà, oltre che la disponibilità, di almeno due aeromobili che saranno dedicati al servizio, specificando il luogo che funge da base operativa. Nel caso specifico deve fornire per ogni aeromobile: titolo di possesso, marche, modello, anno di fabbricazione (l'età del velivolo non potrà essere superiore a venti anni), anno di prima immatricolazione, ore totali di cellula e motori, copie dei certificati di navigabilità;

A tal proposito si specifica che:

- a) Con riferimento alla modalità con la quale provare l'effettiva proprietà, oltre che la disponibilità, di almeno due aeromobili, la documentazione può consistere nel certificato di proprietà o



nell'attestazione di leasing aeronautico o equivalenti o un accordo di disponibilità con il proprietario qualora non ancora in disponibilità dell'operatore.

b) Con riferimento alla base operativa, si ritiene ammissibile che nel caso in cui partecipino delle compagnie aeree con COA non italiano, queste debbano 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. Inoltre devono avere obbligatoriamente una base d'armamento secondaria sul territorio italiano.

- Qualora l'Operatore Aereo, per assolvere a specifiche funzioni aggiuntive, ricorra ad aeromobili di altre compagnie, deve attivarsi per ottenere approvazione del noleggio in modo tale da rimanere comunque unico responsabile delle operazioni di volo (short wet lease);
- L'Operatore Aereo deve preferibilmente 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.;
- L'Operatore Aereo è tenuto a fornire nella documentazione di gara l'organigramma aziendale completo delle funzioni e delle qualifiche del personale necessario per il mantenimento del COA;
- L'Operatore Aereo deve dimostrare di essere in regola con le posizioni INPS e INAIL, attestare le documentazioni contributive aggiornate e valide. Inoltre i vettori comunitari devono rispettare il D. L. 179/2012;
- L'Operatore Aereo – al momento della stipula del contratto – deve fornire e dimostrare (a pena di esclusione) la copertura assicurativa nel rispetto delle norme vigenti, con massimale non inferiore a € 1.500.000,00 per ogni persona trasportata per morte o invalidità permanente e di € 250,00 per ogni giorno di invalidità temporanea;
- Al fine di garantire una completa, corretta ed efficiente standardizzazione e tracciabilità di tutta la missione, gli aeromobili e/o i dispositivi utilizzati devono essere equipaggiati con idonei dispositivi tecnologici finalizzati alla registrazione e trasmissione informatizzata in tempo reale e in continuo dei dati relativi al contenitore/contenitori degli organi, con particolare riguardo a tempi e temperatura.
- All'interno della cabina degli aerei che effettuano il trasporto degli organi deve essere predisposto l'alloggiamento in sicurezza dei contenitori isoterfici, in conformità con quanto stabilito al punto 2.c) di cui all'allegato A, sez. B, dell'Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015.

A tal proposito si specifica che:



a) Ai fini dell'alloggiamento, sono da intendere approvati da ENAC o da altra autorità aeronautica competente per la certificazione e vigilanza, la configurazione di cabina ed il sistema di vincolo dei contenitori;

**Le caratteristiche tecniche degli aeromobili sono le seguenti:**

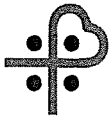
Gli aeromobili utilizzati per il servizio, preferibilmente jet, devono garantire l'operatività in sicurezza in qualsiasi condizione meteorologica e con elevata velocità, comunque mai inferiore a 350 nodi.

A tal proposito si specifica che:

a) Il riferimento alla velocità deve intendersi riferito alla velocità media di crociera, come del resto desumibile dalle stesse linee guida laddove esse fanno riferimento alla velocità di crociera standard;

Viene richiesto, per i velivoli offerti, il rispetto dei seguenti requisiti:

- Motorizzazione preferibilmente a jet;
- Bimotore, certificato CS-25 (con peso massimo certificato al decollo > 5.700 kg. Qualora il velivolo non raggiunga il peso massimo indicato dovrà comunque essere dotato degli equipaggiamenti di sicurezza previsti per aeromobili con peso massimo > di 5.700 kg, come da regolamento CE1332/2011);
- Cabina pressurizzata con differenziale compreso fra 8 e 9 psi;
- Autonomia pari ad almeno 2.500 km o 3 ore di volo in configurazione standard alla velocità di crociera standard (min. 350 nodi);
- Certificati per la condotta di volo IFR diurno e notturno e in condizioni di formazione di ghiaccio e dotati di sistemi di prevenzione alla formazione di ghiaccio (anti - ice);
- Approvati per avvicinamento ILS di cat. I ed eventualmente anche di livello II;
- Approvati per operare a una quota di tangenza operativa superiore a 35.000 Ft (FL350);
- Equipaggiati con FDR (Fly Data Recorder), CVR (Cockpit Voice Recorder), ELT (Emergency Locator Transmitter) a 406 MHz, TAWS (Terrain Awareness and Warning System) ed eventualmente anche EGPWS, ACAS (Airborne Collision Avoidance System) e TCAS (Traffic Collision Avoidance System);
- Equipaggiati con Sistemi per la navigazione aerea RNAV e approvati per le approvazioni speciali BRNAV, RVSM, e a titolo preferenziale, LVTO (Low Visibility Take Off and Landing);
- Configurazione cabina certificata di 6 passeggeri minimo, nonché di tutte le attrezzature sanitarie eventualmente occorrenti;
- L'Operatore Aereo aggiudicatario deve mantenere sempre in condizioni di aeronavigabilità in conformità con il regolamento EASA 2042/2003 Annex I e successivi emendamenti e pronto



all'uso l'aeromobile o gli aeromobili a disposizione per il servizio di cui trattasi. L'aeromobile messo a disposizione per ogni servizio richiesto deve essere esente da scadenze di manutenzione programmata per l'intera durata del servizio.

**I requisiti dell'equipaggio sono i seguenti:**

L'equipaggio di condotta deve essere composta da due piloti, con i seguenti titoli:

- Comandante Turbo jet:
  - Licenza ATPL (Airline Type Pilot Licence);
  - 4.000 ore totali di volo, di cui almeno 1.200 al comando di compagnie OPS1;
  - 2.500 ore totali su velivoli jet, di cui 1.500 sul tipo o similare;
  - In alternativa: 2.500 ore totali, di cui 1.000 sul tipo o similare in compagnie OPS1, previo superamento del corso di comando interno, approvato ENAC, con un minimo di 60 tratte di addestramento e OPC finale al simulatore;
- Copilota turbo jet:
  - Licenza ATPL 'frozen';
  - 800 ore di volo totali, di cui 500 su velivoli a getto in compagnia OPS1, o in alternativa, 1.500 ore di volo totali, di cui 150 su velivoli a getto in compagnia OPS1;
- Eventuale comandante Turboelica:
  - Licenza pilota ATPL;
  - Almeno 3.000 ore di volo, di cui 1.500 su plurimotore e 1.000 in comando sul velivolo proposto;
- Eventuale copilota Turboelica:
  - Licenza pilota ATPL(A);
  - Almeno 800 ore di volo, di cui 500 sul velivolo effettivamente offerto e utilizzato;

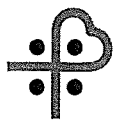
L'Operatore Aereo dovrà avere un adeguato numero di piloti per garantire il servizio H24: sono richiesti almeno 2 comandanti e 2 copiloti per tipologia d'aereo, di cui almeno un comandante assunto a tempo pieno e qualificato sia TRI/SFI (Type Rating Instructor/Synthetic Flight Instructor), che TRE/SFE (Type Rating Examiner/Synthetic Flight Examiner) sul tipo di aereo offerto.

A tal proposito si specifica che:

a) A valere per il personale di condotta, a prescindere dalla tipologia dell'aeromobile, è richiesto la conoscenza della lingua italiana parlata e scritta.

**L'organizzazione del servizio è la seguente:**

L'Operatore Aereo aggiudicatario deve garantire la disponibilità dell'aeromobile offerto in sede di gara e accettato dall'AOB, nei tempi stabiliti dal presente Capitolato Speciale e senza pregiudizio di orario nell'arco delle 24 ore, 365 giorni/anno, dietro richiesta da parte dell'AOB.



- Preavviso

Nell'occorrenza del servizio, l'Operatore Aereo sarà preavvertito dall'AOB. Nella fase di preavviso sono forniti i seguenti dati:

- destinazione/i della missione;
- tipo di trasporto da effettuare;
- se organo e/o equipe medica e sua composizione;

- Disdetta

Subordinatamente al succedersi degli eventi, l'AOB può dare all'Operatore Aereo disdetta telefonica della necessità del velivolo, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o PEC nei tempi concordati tra stazione appaltante e Operatore Aereo. Le parti potranno disciplinare prevedendo eventuali compensi forfettari relativi a singole ipotesi di annullamento quali ad esempio:

- a) Annullamento del volo, con semplice attivazione della Centrale Operativa dell'Operatore Aereo;
- b) Annullamento del volo, con attivazione e mobilitazione dell'equipaggio, ma senza che questo abbia raggiunto l'aerostazione;
- c) Annullamento del volo con l'equipaggio che ha raggiunto l'aerostazione, ma senza che l'aereo sia decollato;
- d) Annullamento del volo, con l'aereo già decollato;

- Conferma trasporto organi/equipe

In caso di conferma della necessità di trasporto organo e/o equipe medica da parte dell'AOB, l'Operatore Aereo provvede al posizionamento dell'aeromobile sull'aeroporto indicato dalla propria Centrale Operativa, almeno entro 2 (due) ore dalla conferma o 3 ore dal preavviso, se non diversamente concordato.

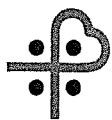
La conferma da parte dell'AOB può essere telefonica, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o PEC nei tempi concordati tra stazione appaltante e l'appaltatore.

- Riscontro da parte dell'Operatore Aereo aggiudicatario

Nei casi di conferma d'ordine e naturalmente nel pieno rispetto dei tempi indicati, l'Operatore Aereo aggiudicatario deve comunicare all'AOB – telefonicamente entro 30 minuti dalla richiesta e successivamente a mezzo telefax o PEC – la conferma e l'orario, il più preciso possibile, di posizionamento dell'aeromobile sull'aeroporto indicato dalla Centrale Operativa dell'Operatore Aereo.

L'appalto verrà aggiudicato mediante procedura aperta secondo le modalità previste dall'art. 60 del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 95, comma 6, del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.

Il prezzo offerto dagli Operatori Aerei partecipanti dovrà essere determinato al netto delle spese relative



al costo del personale, valutato sulla base dei minimi salariali definiti dalla contrattazione collettiva nazionale di settore.

Non saranno ammesse giustificazioni in relazione ai trattamenti salariali minimi inderogabili stabiliti dalla legge o da fonti autorizzate dalla legge. Non si ravvisano altresì rischi di natura interferenziale.

Per l'acquisizione del servizio in parola l'importo annuale a base d'asta, comprensivo dei costi di cui all'art. 23, comma 16, del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., viene quantificato in € 320.000,00=Iva esclusa.

Nell'offerta economica i partecipanti dovranno indicare i propri costi aziendali concernenti l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, ai sensi dell'art. 92, comma 10, del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.

Il quadro economico è il seguente:

Importo presunto contratto	Imponibile
Importo complessivo annuo a base d'asta per n. 16 missioni	€ 320.000,00
Importo complessivo del primo rinnovo	€ 320.000,00
Importo complessivo del secondo rinnovo	€ 320.000,00
Eventuale incremento ex art. 106, comma 7, del D. Lgs. n. 50/2016	€ 480.000,00
Importo complessivo ex. art. 35, comma 4, del D. Lgs. n. 50/2016	€ 1.440.000,00

La Stazione Appaltante si riserva la facoltà di estendere l'esecuzione del contratto a prestazioni ulteriori, fino alla concorrenza di quanto previsto dall'art. 106, comma 7 del D. Lgs. n. 50/2016.

Si specifica altresì che il fabbisogno stimato per la gara è presunto e che l'AOB richiederà il servizio esclusivamente in funzione delle proprie necessità connesse alle attività di prelievo e trapianto di organi.

#### **Capacità economico – finanziaria:**

Al DGUE l'Operatore Aereo deve allegare n. 2 **referenze bancarie** contenenti la dichiarazione che la ditta ha la capacità finanziaria per poter sostenere in modo adeguato il servizio oggetto dell'appalto;

#### **Capacità tecnico – professionale:**

L'Operatore Aereo deve allegare al DGUE una dichiarazione del Legale Rappresentante di avere effettuato, nell'ultimo triennio, servizi di trasporto urgente con aeromobili ad ala fissa di equipe mediche di prelievo di organi umani a scopo di trapianto per Aziende Sanitarie o Ospedaliere pubbliche o private, per un importo complessivo non inferiore a € 320.000,00= (**indicare per ciascun contratto, l'oggetto specifico, gli importi, le date, i committenti pubblici o privati, un valido indirizzo PEC, il nominativo di un referente e un contatto telefonico**).

I criteri premiali sono i seguenti:

#### **a) Qualità – Progetto organizzativo: Punteggio massimo 70.**

Il concorrente dovrà presentare una dettagliata relazione sull'organizzazione del servizio, formulata secondo le prescrizioni contenute nel disciplinare di gara.



Il progetto verrà valutato sulla base dei seguenti sottoparametri:

**Max Punti 30 – Min. 0.**

a.1) Elaborazione di un manuale di qualità interno, che definisca le modalità operative, le risorse umane e materiali dedicati e la sequenza ottimale delle attività e dei comportamenti, che determinano la capacità del soggetto di soddisfare le richieste dell'AOb.

Ogni concorrente deve possedere il c.d. "Manuale della qualità", cioè il documento che descrive il sistema di gestione per garantire la qualità dell'organizzazione aziendale. Il concorrente pertanto deve descrivere quali sono le procedure, i corsi di istruzione e tutto ciò che è importante riportato in questo manuale per assicurare l'ottimale svolgimento dell'attività richiesta.

**Max Punti 10 – Min. 0.**

a.2) Definizione dei sistemi di controllo dell'attività svolta e dei risultati conseguiti (tracciabilità della missione).

Il concorrente deve indicare se è in possesso e specificare i sistemi che adotta per monitorare l'attività di trasporto degli organi per la valutazione dei risultati conseguiti, entrambi fattori che concorrono alla tracciabilità della missione.

**Max Punti 5 – Min. 0.**

a.3) Ambienti idonei, dotati dei necessari servizi e apparecchiature per lo svolgimento dei compiti affidati. Il concorrente deve indicare come sono strutturati e predisposti i luoghi di lavoro in cui viene svolta l'attività e di quali dotazioni si trova in possesso per garantire l'ottimale svolgimento delle missioni.

**Max Punti 15 – Min. 0.**

a.4) Elencazione dei contenitori isotermici messi a disposizione per il trasporto degli organi destinati al trapianto.

Il concorrente deve indicare se e quale tipo di contenitori isotermici è in grado di mettere a disposizione per ottimizzare il trasporto degli organi con verifica della reale "isotermia" ed allegare la documentazione tecnica. Tali contenitori devono essere conformi a quanto stabilito al punto 2.c) di cui all'allegato A, sez. B, dell'Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015.

**Max Punti 10 – Min. 0.**

a.5) Equipaggiamento aerei relativo al confort passeggeri e al trasporto di organi in sicurezza.

Il concorrente deve indicare se e quale tipo di equipaggiamenti è in grado di fornire per assicurare il miglior comfort alle équipe impegnate nello svolgimento delle missioni.

**Prezzo del servizio: Punteggio massimo 30.**

**Il prezzo e l'offerta economica saranno determinati come di seguito indicato:**

Gli Operatori Aerei partecipanti dovranno obbligatoriamente indicare il prezzo complessivo, sulla base di



16 missioni aeree annue presunte, al netto del ribasso sull'importo a base d'asta.

Non saranno ammesse, pena esclusione, offerte superiori all'importo a base d'asta.

L'offerta economica in bollo, dovrà essere sottoscritta, con firma leggibile e per esteso, dal Legale Rappresentante dell'Operatore Aereo o da persona abilitata ad impegnare l'offerente.

Tale offerta dovrà essere indicata sia in cifre che in lettere; in caso di discordanza fra il prezzo indicato in cifre e quello in lettere, sarà ritenuta valida l'offerta più vantaggiosa per l'Amministrazione.

Nel caso di Raggruppamento temporaneo d'Imprese l'offerta dovrà essere firmata da tutti i Legali Rappresentanti degli Operatori Aerei raggruppati e dovrà specificare le parti del servizio/fornitura che saranno eseguite dalle singole Compagnie.

I prezzi di aggiudicazione s'intenderanno fissi per tutta la durata del periodo contrattuale previsto, fatta salva, in sede di eventuale rinnovo, la possibilità di revisione periodica (annuale) ai sensi della normativa vigente.

L'offerta economica dovrà essere formulata (in cifre e in lettere) secondo le indicazioni di seguito riportate, facenti riferimento a n. 16 trasporti nazionali:

Prezzo omnicomprendivo per tratte nazionali, comprendente:

- Posizionamento sull'aeroporto di Cagliari;
- Compenso per tempo di volo;
- Compenso per tempo di sosta (intendendo sosta presso l'aeroporto in cui è presente equipaggio\organici);
- Spese di rotta nazionale;
- Spese di scalo nazionale;

Per i **trasporti internazionali**, l'AOB si riserverà di chiedere all'Operatore Aereo aggiudicatario il preventivo per ciascuna delle missioni che si andranno a fare. Il preventivo in oggetto potrà essere richiesto anche ad altre Compagnie aeree, diverse da quella aggiudicataria.

Note esplicative:

La Tariffa di volo si intenderà omnicomprendiva di tutti gli oneri derivanti dall'esecuzione dell'attività di volo, ivi compresi, ma non solo:

- a) Costi fissi e variabili dell'attività di impresa;
- b) Tasse dell'Ente di competenza per l'assistenza al volo in rotta;
- c) Assicurazioni a norma di legge;
- d) Costi del personale dell'impresa in attinenza all'esecuzione dell'attività richiesta.

L'Operatore Aereo sarà tenuto a precisare nell'offerta l'aliquota IVA a cui sarà assoggettato il servizio oggetto dell'appalto di cui al presente progetto esecutivo.





Il preventivo di spesa, inoltre, dovrà indicare una validità minima di 180 giorni ai sensi dell'art. 32, comma 4, del D. Lgs. n. 50/2016.

Saranno ritenute nulle le offerte condizionate, contenenti riserve, o espresse in modo indeterminato così che non sia possibile desumere con certezza la volontà dell'offerente.

Il numero di trasporti è meramente indicativo. L'Azienda richiederà il servizio esclusivamente in funzione delle proprie necessità connesse alle attività di prelievo e trapianto di organi.

L'Operatore Aereo aggiudicatario nulla potrà pretendere nell'ipotesi in cui le richieste di trasporto fossero inferiori o superiori, anche in modo significativo, rispetto a quelle stimate.

All'Operatore Aereo aggiudicatario, comunque, nulla sarà dovuto da parte dell'AOB per prestazioni non rese.

**Gli Operatori Aerei partecipanti dovranno obbligatoriamente indicare il prezzo complessivo, sulla base di 16 missioni aeree annue presunte, al netto del ribasso sull'importo a base d'asta.**

**Non saranno ammesse, pena esclusione, offerte superiori all'importo a base d'asta.**

**Ai sensi dell'art. 95, comma 10, del D. Lgs. n. 50/2016, nell'offerta economica l'Operatore Aereo deve indicare i propri costi aziendali concernenti l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.**

L'offerta, ai sensi dell'art. n. 93, comma 1, del D. Lgs. n. 50/2016 sarà corredata da una garanzia pari al 2% dell'importo netto complessivo posto a base di gara (€ 6.400,00), salve le riduzioni previste dall'art. 93, comma 7, del D. Lgs. n. 50/2016. A garanzia dell'esatta osservanza degli obblighi previsti nel presente capitolato, sarà richiesta, a termini di legge, alla ditta aggiudicataria una cauzione pari al 10% dell'importo contrattuale, ai sensi dell'art. 103 comma 1 del D. Lgs. n. 50/2016.

L'Amministrazione si riserverà di non procedere ad aggiudicazione, ovvero di recedere in qualsiasi momento dal contratto sottoscritto, previa formale comunicazione e pagamento delle prestazioni già eseguite, nel caso in cui Consip S.p.A o altre centrali di committenza regionali, rendano disponibili convenzioni di servizi equivalenti a quelli oggetto della presente procedura, a condizioni migliorative in termini di parametri quali-quantitativi, ovvero in tutte le ipotesi di cui alla Legge 135/2012 (Spending Review).

**Le modalità relative alla fatturazione e ai pagamenti saranno le seguenti:**

La fatturazione, da parte dell'Operatore Aereo aggiudicatario, dovrà avvenire alla fine di ogni mese e dovrà essere corredata con la seguente documentazione:

Scheda di missione controfirmata del responsabile dell'equipe di prelievo, riportante il tipo di aeromobile utilizzato, le ore di volo, la copia del ATL (aircraft technical log).



Le fatture verranno liquidate successivamente all'acquisizione della dichiarazione di regolare esecuzione del servizio da parte del Direttore dell'Esecuzione del Contratto.

Nelle fatture dovranno altresì essere riportati i seguenti dati:

Estremi dell'atto deliberativo;

Estremi del contratto;

Codice Cig;

Centro di Costo;

Numero di conto;

Codice Univoco: FIEFE2;

IBAN;

Ai sensi di quanto previsto dall'art.1, commi da 209 a 213 della Legge 24/12/2007 n. 244, e successive modificazioni, e dal Regolamento in materia di emissione, trasmissione e ricevimento della fattura elettronica da applicarsi alle amministrazioni pubbliche di cui al Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze 3 aprile 2013, n. 55, le fatture devono essere trasmesse alle Aziende sanitarie interessate esclusivamente in formato elettronico, attraverso il Sistema Di Interscambio (SDI).

Le fatture verranno pagate entro 60 gg. da ricevimento delle stesse e, decorso tale termine, verranno riconosciuti gli interessi al tasso legale per tutti i giorni di ritardo (art. 16 punto 3 della L.R. 3/03).

Le commissioni bancarie dei mandati di pagamento saranno a carico dell'Operatore Aereo aggiudicatario;

L'Operatore Aereo aggiudicatario si impegnerà a notificare tempestivamente le variazioni che si verificassero nelle modalità di pagamento ed in difetto di tale notifica, anche se le variazioni fossero pubblicate nei modi di legge, l'AOB sarà senz'altro esonerata da ogni responsabilità.

In caso d'inadempimento a seguito di mancata fornitura del servizio da parte dell'Operatore Aereo aggiudicatario, l'Amministrazione provvederà ad addebitare a quest'ultimo la maggiore spesa che l'AOB dovrà sostenere per l'acquisizione del medesimo servizio oggetto del presente Capitolato, presso altro Operatore Aereo.

Con la partecipazione alla gara gli Operatori Aerei s'impegneranno altresì all'osservanza di quanto previsto in materia di tracciabilità dei flussi finanziari.

Pertanto l'Operatore Aereo aggiudicatario s'impegnerà a riportare su tutta la documentazione, relativa al presente appalto ed alla successiva fase di esecuzione del contratto, i numeri identificativi CIG indicati.

L'Operatore Aereo aggiudicatario s'impegnerà altresì ad indicare, al momento della stipula del contratto, il numero di conto corrente dedicato sul quale avverranno tutte le transazioni finanziarie ed i relativi pagamenti.



La ricezione delle richieste di partecipazione non deve vincolare in alcun modo l'Amministrazione. La Ditta concorrente dovrà attestare e dimostrare, l'avvenuto versamento del contributo di cui all'art. 1, commi 65 e 67 della L. 23.12.2005, n. 266 e della deliberazione ANAC n. 1300/2017, recante evidenza del codice di identificazione della procedura di gara. La Ditta dovrà trasmettere il PASSOE, il Patto d'integrità e il Modello scheda dati per la comunicazione antimafia.

Il Responsabile del Procedimento è la sottoscritta Dott. ssa Agnese Foddis.

I punti di contatto sono: Telefono 070/539441 – PEC: [serv.provveditorato@pec.aobrotzu.it](mailto:serv.provveditorato@pec.aobrotzu.it).

Costituiscono allegati alla presente relazione i seguenti elaborati, costituenti il progetto esecutivo da porre a base di gara:

Bando GUUE;

Bando GURI;

Estratto giornali;

Capitolato Speciale;

Disciplinare di gara;

Allegato A DGUE;

Allegato B;

Allegato C;

Allegato D;

Allegato E;

Allegato F;

Allegato G;

Il Responsabile della SC ABS  
Dott. ssa Agnese Foddis

