

# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

## DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

### DISCIPLINARE TECNICO

#### DELLA GESTIONE OPERATIVA E LOGISTICA DELLA FLOTTA DEI VELIVOLI BOMBARDIER CL-415

#### **1. PREMESSA**

Il Dipartimento della protezione civile, in seguito indicato come Dipartimento, è proprietario di n. 19 velivoli Bombardier CL-415, in seguito denominati “CL-415”, destinati principalmente al servizio di concorso aereo alla lotta agli incendi boschivi (Servizio AIB). Per assicurare l’espletamento di tale servizio il Dipartimento affida la gestione operativa e logistica dei suddetti velivoli ad una Società esercente, in seguito indicata come “Società”.

La gestione operativa e logistica della flotta dei velivoli CL-415 del Dipartimento dovrà essere condotta nel pieno rispetto della normativa aeronautica vigente, del presente Disciplinare Tecnico e delle disposizioni contrattuali.

A tale proposito, per tutto il periodo di vigenza del contratto stesso, la Società dovrà essere in possesso delle relative:

- licenze ENAC necessarie allo svolgimento di lavoro aereo per lo spargimento di sostanze e per tutte le attività previste al successivo paragrafo 4;
- certificazioni rilasciate o riconosciute dalle competenti autorità aeronautiche, necessarie all’esecuzione delle attività di manutenzione e di introduzione delle modifiche sui citati velivoli.

#### **2. OGGETTO DEL DISCIPLINARE TECNICO**

Il presente Disciplinare Tecnico definisce le modalità secondo cui la Società dovrà eseguire la gestione operativa e logistica della flotta dei velivoli CL-415 del Dipartimento, in relazione ai compiti operativi definiti nel successivo paragrafo 4.

#### **3. GESTIONE OPERATIVA**

Per gestione operativa si intende la pianificazione e l’esecuzione dei voli di qualsiasi tipo come specificato al successivo paragrafo 7, da realizzarsi con i “velivoli operativi” come definiti nel successivo paragrafo 5, in accordo con i requisiti riportati nei paragrafi 6, 7, 8 e 9, ed utilizzando le basi operative indicate nel paragrafo 11, ove sono riportati anche i requisiti minimi che la Società dovrà soddisfare per l’allestimento delle stesse basi sotto la propria responsabilità.

La gestione operativa dovrà essere svolta dalla Società secondo le specifiche tecnico-operative contenute nel presente Disciplinare Tecnico ed in accordo con le disposizioni contrattuali; le determinazioni concernenti l’attività operativa, quali la scelta ed il luogo degli interventi, sono di esclusiva competenza del Dipartimento.

#### 4. COMPITI OPERATIVI

Il compito operativo primario da assicurare s'identifica con l'espletamento del Servizio di concorso aereo alla lotta agli incendi boschivi, che va assicurato con continuità per la durata del contratto secondo quanto descritto al successivo paragrafo 5.

I compiti operativi secondari si identificano con lo spargimento di sostanze, il trasporto, il soccorso ed ogni altra attività richiesta dal Dipartimento – Ufficio Attività Aeronautica – Centro Operativo Aereo Unificato, nel seguito indicato come “COAU”, compatibilmente con le certificazioni del velivolo.

#### 5. VELIVOLI OPERATIVI

Un velivolo verrà considerato operativo se tecnicamente efficiente per svolgere i compiti assegnati e se ad esso sia stato destinato un numero di equipaggi operativi, come definito al successivo paragrafo 6, sufficiente ad assicurare l'attività giornaliera di volo prevista al successivo paragrafo 8, ferme le pertinenti previsioni contrattuali.

Ferme le penalità contrattualmente previste, un velivolo sarà considerato efficiente per l'intera giornata anche se è incorso in avarie, purché queste non abbiano provocato uno stato di inefficienza di durata complessivamente pari o superiore a cinque ore nel periodo “sorgere del Sole - tramonto” (periodo “H-J”), pubblicato sulle “Effemeridi Aeronautiche” dell'aeroporto di dislocazione di fine giornata, edite dal CNMCA (Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica); parimenti il velivolo sarà considerato efficiente qualora abbia effettuato attività operativa, di cui al successivo paragrafo 8, per almeno cinque ore di volo conteggiate dal decollo all'atterraggio del velivolo (d'ora in poi: ora di volo “stick”). In caso contrario sarà considerato inefficiente per l'intera giornata.

Qualora il COAU richieda l'impiego di un velivolo operativo per attività di natura diversa da quella preordinata e l'espletamento di tale attività imponga la riconfigurazione del velivolo, durante il tempo necessario per tale riconfigurazione il velivolo sarà considerato efficiente, a meno che non siano intervenute altre cause di inefficienza.

La Società, in funzione del numero di velivoli  $V_G$  affidati in gestione, si impegna a garantire il numero minimo di velivoli operativi riportato nelle seguenti tabelle,

Periodo  $P_{MAX}$

$V_G$	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
$V_M$	0	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	12	13	13	14	14

Periodo  $P_{INT}$

$V_G$	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
$V_I$	0	1	1	2	3	3	3	4	4	5	6	6	7	8	8	9	9	10	10

Periodo  $P_0$

$V_G$	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
$V_0$	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5	5	6	6	6

dove:

- $P_{MAX}$  è il periodo di massimo impegno operativo, di durata pari a 62 giorni, di norma coincidente con i mesi di luglio e agosto;
- $P_{INT}$  è il periodo di impegno operativo intermedio, di durata complessiva pari a 21 giorni attigui al periodo  $P_{MAX}$ , frazionabile in due intervalli (es. 20÷30 giugno - 1÷10 settembre);
- $P_0$  è il rimanente periodo dell'anno
- $V_M$  è il numero di velivoli operativi da garantire nel corso del periodo  $P_{MAX}$
- $V_I$  è il numero di velivoli operativi da garantire nel corso del periodo  $P_{INT}$
- $V_0$  è il numero di velivoli operativi da garantire nel periodo  $P_0$

In caso di necessità il COAU potrà sempre richiedere alla Società di impiegare un numero di aeromobili superiore a quanto sopra previsto.

## 6. EQUIPAGGI DI VOLO

### a. Requisiti

I piloti che la Società impiegherà per la condotta dei velivoli dovranno rispondere ai requisiti richiesti dall'ENAC per l'esercizio del volo e dovranno, inoltre, essere in possesso dei seguenti requisiti minimi espressi in ore di volo "block", come documentati dai *curricula* consegnati:

- Comandante: 2000 ore di volo totali, di cui almeno 200 su aeromobili ad ala fissa impiegati nella lotta attiva agli incendi boschivi;
- Copilota: 1000 ore di volo totali o almeno 200 ore di volo su aeromobili ad ala fissa impiegati nella lotta attiva agli incendi boschivi.

L'esigenza di colloquiare col direttore delle operazioni a terra, impone il requisito che l'equipaggio sia in grado di comunicare correntemente in lingua italiana.

Gli equipaggi dovranno essere impiegati nei limiti dei tempi di volo e/o di servizio previsti dall'ENAC; tali limiti potranno essere ampliati in accordo con l'ENAC.

Nel corso della vigenza del contratto il Dipartimento si riserva di esprimere il proprio gradimento sugli equipaggi di volo impiegati dalla Società, in ordine al livello di addestramento e di allenamento del personale navigante ed in ordine alla selezione del personale medesimo, incluso l'accesso al corso per la qualifica di comandante, istruttore ed esaminatore. Il mancato gradimento del Dipartimento, motivato anche con riferimento al complessivo rendimento del personale navigante, ne inibisce l'impiego in attività di volo sui velivoli del Dipartimento.

Al fine di consentire al Dipartimento di esprimere il proprio gradimento sugli equipaggi di volo, per ciascun pilota la Società dovrà indicare:

- la qualifica di comandante o co-pilota posseduta sul velivolo CL-415;
- eventuali qualifiche aggiuntive di istruttore, esaminatore e sicurezza del volo;
- il numero di ore di volo totali;
- il numero di ore di volo effettuate su aeromobili ad ala fissa nella lotta attiva agli incendi boschivi;
- il numero di ore di volo effettuate a bassa quota su aeromobili ad ala fissa, specificandone il tipo (in sede di valutazione degli equipaggi da parte da parte del

Dipartimento, il possesso di esperienza in tale tipologia di volo costituirà titolo preferenziale);

- il numero e la tipologia di sinistri (incidenti o inconvenienti) occorsi al personale in attività di volo;
- il tipo di contratto d'impiego (stagionale o per tutta la durata del contratto).

Tali informazioni dovranno essere fornite entro i seguenti termini:

- per gli equipaggi impiegati nel periodo  $P_0$ , entro 10 gg. solari dall'aggiudicazione provvisoria;
- per gli ulteriori equipaggi impiegati nei periodi  $P_{INT}$  ed  $P_{MAX}$ , entro 20 gg. solari dalla stipula del conseguente contratto di affidamento.

Ogni variazione relativa alle informazioni fornite sugli equipaggi dovrà essere immediatamente comunicata al Dipartimento da parte della Società. Non potranno essere impiegati piloti non contemplati nell'elenco inviato al Dipartimento e sue successive variazioni approvate dal medesimo Dipartimento, anche nei casi di selezione dei piloti per l'ammissione ai corsi di cui al successivo punto 7.b.(1), né piloti per cui il Dipartimento abbia espresso il proprio "non gradimento".

Nel rispetto delle norme aeronautiche vigenti e della Convenzione stipulata il 27 novembre 2008 con il Ministero della Difesa e sue successive modifiche ed integrazioni, il Dipartimento si riserva la facoltà di disporre l'impiego aggiuntivo di piloti militari nel numero massimo ivi previsto, con oneri a proprio carico.

#### **b. Disponibilità operativa degli equipaggi**

Per equipaggio operativo s'intende un equipaggio qualificato, addestrato ed impiegabile per l'attività di volo operativa AIB con i CL-415 ed in possesso, all'avvio dell'attività lavorativa giornaliera, di un periodo di servizio di volo (definito come il periodo di tempo in cui un pilota opera su un velivolo come membro di equipaggio in servizio operativo) residuo non inferiore a tre ore.

La Società dovrà assicurare la disponibilità di un numero di equipaggi operativi che consenta l'impiego dei velivoli operativi per un'attività media giornaliera di 10 ore di volo block durante i periodi  $P_{MAX}$  ed  $P_{INT}$  e di 9 ore di volo block nel periodo  $P_0$ .

Per garantire tale requisito la Società dovrà disporre di un numero minimo di equipaggi pari a:

$$N_{eq} = V \times O_g \times 30 : L_m$$

dove

- $V$  è il numero di velivoli operativi da garantire nel periodo di riferimento;
- $O_g$  è il numero di ore di volo medio giornaliero da garantire nel periodo di riferimento;
- $L_m$  è il limite mensile di ore di volo imposto per gli equipaggi dalla normativa vigente.

## 7. ATTIVITÀ DI VOLO

La Società dovrà strutturarsi per una attività di volo complessiva (operativa, addestrativa e tecnica) di 360 ore block annuali per ogni velivolo affidato in gestione.

L'attività di volo sarà ripartita in:

**a. operativa**, comprendente in particolare:

- (1) voli per specifico impiego nel compito primario (AIB);
- (2) voli per i compiti secondari (VCS);
- (3) voli di trasferimento collegati direttamente alle attività operative (TRO);
- (4) voli di ricognizione (RIC);
- (5) voli per esercitazioni AIB (riferito al personale operativo di terra), dimostrazioni e manifestazioni aeree nonché partecipazione a mostre (DIM).

**b. addestrativa**, comprendente in particolare:

- (1) voli per la selezione del personale da ammettere ai corsi (ADS);
- (2) voli per l'abilitazione dei piloti sul velivolo CL-415 (Type Rating Qualification) e per il conseguimento delle qualifiche operative (ADT).
- (3) voli per il mantenimento del livello addestrativo e delle qualifiche operative degli equipaggi (ADM);

**c. tecnica**, comprendente in particolare:

- (1) voli per esigenze di manutenzione e messa a punto dei velivoli nella configurazione richiesta (TEC);
- (2) voli prova (TEC);
- (3) voli per rinnovo Certificato di Aeronavigabilità e Licenza Stazione Radio (TEC);
- (4) voli di trasferimento per esigenze manutentive (TRM).

L'attività operativa è sempre ordinata dal Dipartimento.

L'attività di volo definita ai precedenti punti "a.2", "a.3", "a.5", "b." e "c." dovrà essere preventivamente comunicata al COAU per le azioni di competenza, mediante l'invio del modello in Annesso 2 opportunamente compilato.

L'attività di volo tecnica dovrà essere preventivamente comunicata al COAU per il nulla-osta.

## 8. ATTIVITÀ OPERATIVA E PRONTEZZE

La Società dovrà garantire la capacità di eseguire con i velivoli operativi previsti al precedente paragrafo 5 un'attività di volo media giornaliera per velivolo pari a:

- 10 ore di volo block durante i periodi  $P_{MAX}$  ed  $P_{INT}$ ;
- 9 ore di volo block durante il periodo  $P_0$ .

**a. Attività operativa AIB**

L'attività operativa AIB si sviluppa attraverso missioni (dettagli in Annesso 1) assegnate e definite da una scheda emessa dal COAU (fac-simile in allegato all'Annesso 1).

L'attività sul fuoco si svolgerà nel periodo "H-J", da intendersi come periodo in cui le normative vigenti consentono l'esecuzione del volo in VFR (*Visual Flight Rules*), riferito alla località interessata. Decollo, atterraggio e trasferimento dei velivoli potranno avvenire anche fuori dal predetto periodo, in accordo con le regole di volo.

Per tale attività il Dipartimento può disporre il caricamento e lo sgancio di prodotti estinguenti e ritardanti, certificati per l'impiego sul CL-415.

Ogni sera, per ciascun velivolo operativo, il COAU stabilirà l'orario di inizio del servizio di allarme per il giorno successivo, che ricadrà nelle due ore antecedenti o successive al sorgere del Sole.

La prontezza operativa, definita come tempo massimo consentito tra la ricezione della scheda di missione ed il primo decollo del velivolo, è stabilita in 30 minuti.

Nei casi atterraggio per rifornimento e/o per cambio dell'equipaggio, il velivolo dovrà ricolare entro il tempo massimo di 45 minuti dal parcheggio eseguito al termine dell'atterraggio.

Nel caso in cui sia caricato prodotto ritardante, tali tempi massimi sono incrementati di 10 minuti.

I prodotti estinguenti/ritardanti e il relativo servizio di rifornimento saranno assicurati dal Dipartimento, con apposito contratto di fornitura.

**b. Attività operativa non AIB**

Le missioni di volo per compiti secondari potranno svolgersi per tutto l'arco delle 24 ore, compatibilmente con le regole del volo e con la certificazione del velivolo.

Tale attività sarà, di norma, pianificata dal giorno precedente. Il Dipartimento, tuttavia, potrà ordinare in qualsiasi momento missioni non precedentemente pianificate o modificare missioni precedentemente pianificate.

La Società s'impegna a non ritardare l'esecuzione della missione rispetto ai tempi richiesti nell'ordine di missione, senza giustificato motivo.

**9. ATTIVITÀ ADDESTRATIVA IN VOLO**

L'attività addestrativa è determinante per il conseguimento delle capacità operative atte all'espletamento del servizio sia per gli aspetti di qualità che di sicurezza.

Di norma l'attività addestrativa si svolge al di fuori della campagna AIB ed è mirata sia al mantenimento delle qualifiche già in possesso, sia al conseguimento di nuove da parte degli equipaggi; si suddivide in attività di selezione, di qualificazione e di mantenimento, volte, rispettivamente, a selezionare il personale pilota da far accedere ai corsi, a far raggiungere al personale navigante le qualifiche di comandante, copilota, water bomber (initial and advanced), istruttore, esaminatore etc, ed a mantenere le suddette qualifiche.

L'attività addestrativa annuale dovrà essere pianificata e preventivamente concordata con l'Ufficio Attività Aeronautica del Dipartimento.

L'attività addestrativa giornaliera di volo dovrà essere notificata al COAU attraverso l'invio del modulo riportato in Annesso 2 entro le ore 18:00 del giorno precedente per il nulla osta/autorizzazione da parte del Dipartimento.

L'addestramento di nuovi piloti della Società, dovrà essere preventivamente autorizzato dall'Ufficio Attività Aeronautica.

La Società, a conclusione delle varie attività e programmi addestrativi condotti, dovrà inviare all'Ufficio Attività Aeronautica una sintetica relazione delle attività effettuate e rendere disponibile, su richiesta, copia o visione completa della documentazione attinente alle stesse.

## **10. SICUREZZA DEL VOLO**

In aggiunta a quanto previsto dalle normative applicabili, la Società dovrà fornire all'Ufficio Attività Aeronautica del Dipartimento copia del programma di prevenzione incidenti nonché copia della documentazione fornita ad ENAC e/o ANSV in caso di incidenti di volo ed inconvenienti (lievi e/o gravi) in volo e/o a terra.

La Società si impegna a consentire "Visite Conoscitive" di Sicurezza del Volo da parte dell'Ufficio Attività Aeronautica del Dipartimento e/o altro organismo all'uopo designato dallo stesso e nel qual caso notificato alla Società.

La Società si impegna a consentire in qualsiasi momento presso le proprie strutture la presenza di uno o più rappresentanti del Dipartimento – o designati dallo stesso – da inserire tra i partecipanti alla commissione interna di investigazione.

## **11. BASI OPERATIVE**

Il servizio si svolgerà utilizzando un certo numero di basi che, a seconda della finalità di impiego, vengono definite basi di schieramento permanente, basi di schieramento stagionale o basi di scalo temporaneo.

Presso tutte le basi dovranno essere predisposte, a cura della Società, le infrastrutture anche logistiche occorrenti e le risorse di personale tecnico e navigante necessarie a garantire l'attività di volo richiesta in termini di massima sicurezza per le persone e per i beni della Committenza.

A salvaguardia dei beni di proprietà del Dipartimento, presso ciascuna base di schieramento permanente e stagionale la Società si fa carico di garantire la disponibilità di postazioni adeguate per il ricovero dei velivoli ed il relativo stazionamento in condizioni di sicurezza (ricoveri in hangar, parcheggio con ancoraggio al suolo, ecc...), nonché per la conservazione dei relativi equipaggiamenti di bordo e di terra, anche nel rispetto delle prescrizioni tecniche applicabili.

### **a. Basi di schieramento permanente.**

Tre basi di schieramento permanente dovranno essere collocate, a cura della Società, rispettivamente nelle regioni: Liguria, Lazio e Calabria. Le basi permanenti devono possedere le caratteristiche anche infrastrutturali di radio assistenza al volo, atte a garantire l'impiego degli aeromobili nell'intera gamma di certificazione degli stessi, comunque funzionali allo svolgimento di tutte le missioni primarie e secondarie contrattualmente previste. Su dette basi il posizionamento dei velivoli operativi CL-415 deve essere assicurato nel numero stabilito nella seguente tabella in funzione del numero di velivoli operativi previsti.

N° velivoli operativi previsti	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
nel Lazio	1	1	1	2	2	3	3	4	5	5	6	6	7	8
in Calabria	0	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	4	4	4
in Liguria	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2

Presso queste basi di schieramento permanente dovrà essere garantita dalla Società l'attività di manutenzione almeno sino all'ispezione delle 100 ore inclusa, fermo restando quanto disciplinato al successivo paragrafo 12.

Presso la base operativa del Lazio dovrà essere costituita a cura della Società una moderna ed efficiente Sala Operativa dedicata esclusivamente alle attività contemplate nel presente disciplinare, alla quale il COAU indirizzerà le richieste o schede di missione, che gli operatori della Sala Operativa smisteranno alla base ove sono posizionati i/il velivoli/o interessati/o alla missione.

La Sala Operativa dovrà essere funzionante 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno; dovrà essere attrezzata con moderni ed efficienti sistemi voce/dati/immagini dedicati, in connessione e compatibili con i sistemi del COAU, al fine di ottimizzare la programmazione e la gestione dell'attività di volo.

La Sala Operativa, dovrà inoltre mantenere il continuo contatto voce/dati con tutte le altre basi, nonché il collegamento con gli aeromobili in volo attraverso idonei apparati radio e satellitari.

I contatti con il COAU dovranno avvenire in lingua italiana.

#### **b. Basi di schieramento stagionale.**

Le basi di schieramento stagionale sono ulteriori basi, utilizzate per permettere ai velivoli di poter operare più prossimi alle zone considerate ad alto rischio di incendio boschivo.

Su dette basi la permanenza dei mezzi sarà quindi temporanea, secondo un piano di schieramento determinato dal Dipartimento e notificato alla Società con congruo anticipo sull'operatività della base. Le basi di schieramento stagionale potranno essere attivate contemporaneamente nel numero massimo di due.

Presso queste basi la Società dovrà garantire la possibilità di eseguire attività manutentive almeno sino al livello dell'ispezione delle 100 ore inclusa.



Al termine del periodo di schieramento i velivoli faranno rientro nelle basi di schieramento permanente o presso altra base, secondo quanto disposto dal COAU.

**c. Basi di scalo temporaneo.**

Per “basi di scalo temporaneo” si intendono quelle basi su cui i velivoli, su disposizione del COAU, fanno scalo al termine delle operazioni di fine giornata, senza far rientro alle basi di partenza.

Le attività operative condotte da una base di scalo temporaneo non supereranno la durata di giorni 10, e le attività di manutenzione in loco saranno limitate a quelle necessarie per garantire continuità all’attività di volo.

**12. BASE MANUTENTIVA**

La Società, al fine di provvedere all’esecuzione delle attività di manutenzione di cui al presente Disciplinare Tecnico, dovrà stabilire nella regione Lazio la propria base manutentiva principale, certificata per l’esecuzione di attività di “Base Maintenance” fino all’ispezione 72 mesi inclusa.

In aggiunta alla base manutentiva principale, la Società si impegna ad attivare presso la base di schieramento permanente situata nella regione Calabria un’ulteriore sede manutentiva, certificata per l’esecuzione di attività di “Base Maintenance” almeno fino all’ispezione annuale inclusa.

In tutte le basi di schieramento, permanenti e stagionali, la Società dovrà dotarsi di adeguati sistemi per il lavaggio dei velivoli, con riferimento anche ai liquidi ritardanti/estinguenti o altre sostanze eventualmente impiegate, provvedendo al recupero e allo smaltimento delle acque reflue nel rispetto delle prescrizioni dettate dalle autorità aeronautiche e delle norme vigenti in materia di sicurezza e tutela dell’ambiente, anche conseguendo, ove necessario, le relative autorizzazioni e/o certificazioni da parte delle competenti Autorità e/o delle strutture aeroportuali.

**13. GESTIONE LOGISTICA**

Per gestione logistica s’intende l’esecuzione di tutte le attività necessarie per garantire in esercizio il mantenimento dei requisiti tecnici, degli standard di navigabilità continua e delle condizioni di impiego sicuro degli aeromobili nonché degli equipaggiamenti/sistemi consegnati a corredo (es. Spray Kits).

- a.** La Società dovrà svolgere le attività previste per assicurare la copertura di tutte le funzioni tecniche che concorrono alla navigabilità continua degli aeromobili secondo le normative vigenti ed applicabili; tra queste, in particolare, le seguenti funzioni:
- **ingegneria** (elaborazione dei programmi di manutenzione e verifica della loro efficacia, definizione dello standard di modifica della flotta, definizione dello standard relativo ai lavori aeronautici, registrazioni dell’esercente, gestione delle documentazioni e delle pubblicazioni tecniche);
  - **programmazione dei lavori** (disposizioni per l’esecuzione dei lavori aeronautici nei termini di scadenza approvati); in particolare, la Società dovrà inserire nel programma di manutenzione dei velivoli i requisiti riportati nel programma di prevenzione delle corrosioni (appendix 1 del manuale Bombardier PSP 495, e

successive modifiche), nonché anticipare all'ispezione 6 mesi i requisiti relativi agli "environment sensitive items" previsti nell'ispezione 12 mesi.

- **sorveglianza continua di esercizio** (verifica delle condizioni di navigabilità e disposizioni per l'effettuazione della manutenzione richiesta per l'impiego, quali l'installazione e la rimozione degli allestimenti operativi, disposizioni per le azioni correttive a seguito di inconvenienti ed avarie e loro coordinamento);
  - **funzione tecnico operativa** (gestione configurazione tecnica d'impiego, definizione della balance chart e controllo del peso e bilanciamento);
  - **gestione ricambi** (definizione del livello di scorte, procedure di approvvigionamento e selezione fornitori/ditte di manutenzione).
- b.** La Società dovrà svolgere, in ottemperanza alla norma European Aviation Safety Agency (EASA) PART 145, tutte le attività previste per assicurare l'esecuzione delle operazioni di manutenzione programmata e non programmata ed ispezioni/sostituzioni speciali e l'introduzione delle modifiche, secondo le istruzioni fornite dal responsabile della navigabilità ed in accordo con le normative vigenti ed applicabili; tra queste, in particolare, le seguenti funzioni:
- **certifying staff** (riammissione in servizio dell'aeromobile dopo la manutenzione di linea o di base);
  - **manutenzione di linea** o Line Maintenance, da intendersi corrispondente ad attività non superiori all'ispezione "2A" (fino alla 100 ore), che possono includere attività di ricerca e risoluzione avarie, sostituzione di componenti (inclusi motori ed eliche) con eventuale uso di attrezzatura di test, manutenzioni ed ispezioni programmate non complesse, riparazioni e modifiche da eseguirsi con attrezzature semplici;
  - **manutenzione di base** o Base Maintenance, corrispondente ad attività che rientrano all'interno di manutenzioni, riparazioni e modifiche maggiori, fino all'ispezione "72 Mesi";
  - **pianificazione lavori** (programmazione hangar, verifica disponibilità documentazione, attrezzature, materiali);
  - **magazzino** (approvvigionamento ed accettazione parti, gestione materiali di rotazione, gestione materiali di consumo). Le attività di gestione del magazzino dovranno essere registrate anche tramite un software dedicato che consenta lo scambio di dati con il Dipartimento.

La Società è tenuta inoltre a ripristinare nel più breve tempo possibile la piena efficienza di velivoli e/o materiali danneggiati a seguito di sinistri.

- c.** Le prescrizioni/modifiche tecniche (Prescrizioni di Aeronavigabilità, Airworthiness Directives, Bollettini tecnici, Service Bulletins, Service Letters, ecc.) emesse dalle autorità aeronautiche o dai costruttori dell'aeromobile e dei relativi equipaggiamenti, qualora classificate obbligatorie (*mandatory*) dovranno essere introdotte entro i termini ivi stabiliti.

Quelle classificate raccomandate (*recommended*) dovranno essere introdotte obbligatoriamente, a meno che la Società non richieda al Dipartimento di non introdurle, motivandone tecnicamente la ragione, e tale proposta trovi parere concorde del Dipartimento. L'eventuale introduzione delle modifiche dovrà di norma essere eseguita al primo fermo utile del velivolo, compatibilmente coi tempi di approvvigionamento di eventuali materiali necessari e gli eventuali termini temporali previsti dalla documentazione tecnica.

Quelle classificate facoltative (*optional*), considerando tali anche le modifiche raccomandate emesse prima della consegna dei velivoli e non introdotte dal precedente gestore, dovranno essere tempestivamente segnalate al Dipartimento con parere motivato, corredate della relativa proposta tecnico-economica e dovranno essere introdotte esclusivamente dopo l'autorizzazione del Dipartimento.

**d. Pubblicazioni Tecniche e Manuali.**

La Società ha la responsabilità di procurarsi e tenere aggiornata tutta la documentazione tecnica ed operativa, applicabile ai velivoli e necessaria per le attività riportate nel presente Disciplinare Tecnico.

**e. Attrezzature e Parti di Ricambio.**

La Società ha la responsabilità di procurarsi tutti materiali necessari all'esecuzione della attività manutentiva.

I materiali di ricambio dovranno essere originali, di nuova costruzione ovvero rigenerati in aderenza alle prescrizioni aeronautiche vigenti, tutti corredati del relativo certificato di conformità. All'uopo la Società è tenuta a provvedere alla sottoscrizione di appositi contratti di fornitura, che consentano l'acquisizione tempestiva del materiale occorrente onde assicurare lo scrupoloso rispetto delle obbligazioni contrattuali.

Contestualmente ai velivoli, verranno consegnati in gestione anche materiali di supporto, quali attrezzature e parti di ricambio, di proprietà del Dipartimento. La tipologia, la quantità e lo stato di efficienza dei materiali di cui sopra, saranno specificate nel relativo verbale di consegna. La Società dovrà mantenere inalterata consistenza e stato delle scorte di proprietà del Dipartimento, reintegrando nel più breve tempo possibile ogni componente prelevato dalla predetta scorta. Ogni bene di proprietà del Dipartimento affidato in gestione alla Società alla scadenza del contratto dovrà essere restituito secondo quanto stabilito nel contratto.

#### **14. STATO ISPEZIONI ALLA RICONSEGNA VELIVOLI**

Allo scadere del contratto la Società dovrà riconsegnare i velivoli in condizioni di perfetta efficienza, avendo già eseguito tutte le ispezioni in scadenza entro la durata contrattuale, intendendo che per tali ispezioni la Società non potrà avvalersi della facoltà di proroga che ne differisca l'esecuzione oltre tale durata.

All'atto della riconsegna, i componenti principali dei velivoli della flotta dipartimentale, dovranno presentare un'operatività residua in termini complessivi per ciascun tipo di componente, rispetto a tutti i velivoli della flotta medesima, non inferiore al 50% del limite di funzionamento (LOF o altro limite pertinente) relativo alla revisione maggiore.

#### **15. ATTIVITÀ DI CONTROLLO**

A salvaguardia dei beni di proprietà dello Stato affidati alla Società, il Dipartimento ha necessità di verificare a vari livelli la qualità del servizio fornito e la sua rispondenza a quanto richiesto.

Anche a tale proposito, presso la base di schieramento situata nella regione Lazio, la Società dovrà predisporre un ufficio composto di due locali arredati, completi di quattro postazioni di lavoro attrezzate con apparecchiature informatiche, telefoni, fax e fotocopiatrice e relativi materiali di consumo, da destinare ad uso esclusivo e continuativo del personale del Dipartimento.

Il Dipartimento, ferme le previsioni contrattuali in tema di “attività di controllo”, si riserva la facoltà di eseguire, anche senza preavviso, ispezioni presso tutte le basi di schieramento, in occasione delle quali la Società dovrà fornire massima collaborazione, in ordine:

- alla consultazione ed assunzione in copia della documentazione tecnica relativa alle attività di gestione operativa e logistica oggetto del presente disciplinare;
- alla verifica dello stato di velivoli, materiali e attrezzature impiegati e relative modalità di conservazione;
- all’accesso ai dati di gestione aziendale della Società connessi all’esecuzione delle prestazioni oggetto del presente disciplinare.

In particolare il Dipartimento mediante:

- il Centro Operativo Aereo Unificato (COAU) esercita il controllo operativo della flotta aerea del Dipartimento, ordina e coordina le missioni di volo e verifica l’efficacia operativa del servizio fornito;
- altre articolazioni dipendenti, verifica la conformità delle prestazioni rese dalla Società rispetto alle previsioni contrattuali, cura gli aspetti legati all’addestramento, all’impiego degli equipaggi ed alla sicurezza del volo.

La Società dovrà dotarsi di strumenti informatici che consentano al Dipartimento di monitorare, visualizzare, ricevere rapporti ed archiviare i dati dell’attività operativa e logistica.

A tale proposito per i velivoli equipaggiati con sistemi satellitari tipo EMS Aviation – Sky Connect la Società dovrà provvedere ad attivare i servizi di radiolocalizzazione, telefonia e scambio dati mediante la sottoscrizione del relativo abbonamento di durata non inferiore al periodo di gestione della flotta.

La Società dovrà produrre ed inviare al COAU la seguente documentazione firmata da un rappresentante legale o da un suo delegato, fornendone copia ad eventuali ulteriori organismi dell’Ufficio Attività Aeronautica che ne facciano richiesta.

(1) Previsione efficienza flotta CL-415 (fac simile in Annesso 3)

Documento che deve essere prodotto ed inviato, via fax, nella sera di ogni giorno riportando la previsione dell’efficienza per la giornata successiva.

(2) Situazione flotta CL-415 (fac simile in Annesso 4)

Documento che deve essere prodotto ed inviato, via fax, la mattina di ogni giorno non oltre le ore 08,30. Nel documento vanno riportati, per ogni singolo velivolo, lo stato di efficienza, la previsione del ripristino della efficienza dei velivoli inefficienti, secondo lo schema riportato in Annesso 4 che rappresenta la “fotografia“ dello stato di efficienza della flotta alle ore 08.00 del giorno d’invio.

(3) Situazione equipaggi (fac simile in Annesso 5)

Documento in cui, per ogni equipaggio impiegabile nella giornata successiva (indicato nominalmente con incarico a bordo), viene riportata la disponibilità di ore di volo block e di ore di servizio di ogni singolo componente, nonché la base da cui opererà.

Tale documento dovrà essere inviato via fax, entro le ore 22:00 di ogni giorno, al fine di verificare l'operatività dei velivoli.

(4) Riepilogo dell'attività svolta (fac simile in Annesso 6)

Il documento, che andrà compilato secondo lo schema in Annesso 6, è riferito all'attività di volo, svolta durante la giornata, in tutte le sue forme.

Il documento verrà inviato via fax ogni giorno al termine delle attività di volo.

(5) Efficienza della flotta CL-415 (fac simile in Annesso 7)

In esso vanno riportati con la massima precisione i dati consolidati dell'efficienza riferita al giorno precedente.

Il documento, inviato via fax ogni giorno entro le ore 11.00, va compilato secondo lo schema in Annesso 7. Di fatto rappresenta lo stato di efficienza prevista dal paragrafo 5 del Disciplinare Tecnico.

(6) Rapporto mensile sull'attività.

Il documento rappresenta il quadro sintetico dell'attività svolta e riporta lo stato generale della flotta; tale rapporto va inviato nei primi 10 giorni di ogni mese e conterrà almeno i seguenti dati riferiti al mese precedente:

- (a) organico dei Piloti impiegati sui velivoli CL-415 ricevuti in affidamento, con indicazione della funzione (Comandante o Copilota) e di eventuali variazioni intervenute nel mese, nel numero e nelle qualifiche;
- (b) il numero degli aeromobili in gestione e lo stato (operativo od inoperativo, determinato in accordo al precedente paragrafo 5) di ciascun aeromobile, per ciascun giorno calendariale;
- (c) quadro situazione velivolo con l'indicazione delle ore totali (block e stick), della scadenza del Certificato di Navigabilità e della scadenza della Licenza di stazione radio;
- (d) quadro attività di volo svolta (in ore block e stick) nel mese e nell'anno solare per ciascun velivolo e per ciascun tipo di volo;
- (e) quadro dell'attività addestrativa ed operativa effettuata, nelle ripartizioni previste dal paragrafo 7, per ciascun pilota e globale;
- (f) per l'attività AIB operativa, quadro riportante il numero delle missioni, delle ore di volo, delle ore di volo sul fuoco, degli scoop e dei lanci, con e senza schiumogeno/ritardante, effettuati da ciascun pilota;
- (g) quadro avarie con l'indicazione, per ciascun velivolo, del tipo e della durata delle avarie e delle ispezioni effettuate e dei giorni in cui è risultato contrattualmente inefficiente;
- (h) copia dei MOR (Mandatory Occurrence Report) emessi nel mese di riferimento;
- (i) programma delle ispezioni calendariali per gli otto mesi successivi a quello di riferimento.

Con il rapporto mensile dovrà essere trasmessa copia di ciascuna pagina già utilizzata del Aircraft Technical Log Book (ATLB) ed il tabulato (su carta e su supporto magnetico) di tutti i voli eseguiti nel mese in esame con un riepilogo del numero di ore di volo (block e stick) effettuate nel medesimo periodo per ciascun velivolo suddivise per tipo di attività come indicato al paragrafo 7.

(7) Rapporto sullo stato e sulla consistenza delle parti di proprietà del Dipartimento

Il documento riporta lo stato e la consistenza delle parti di proprietà del Dipartimento. Esso va inviato nei primi 10 giorni di ogni mese e conterrà per ciascuna voce i seguenti dati riferiti all'ultimo giorno del mese precedente: il valore d'inventario, la quantità iniziale, la quantità presente in magazzino, differenziando tra efficienti e inefficienti, la quantità in ordine.

(8) Modulo di conferma delle prontezze (fac simile in Annesso 8)

Con tale documento, in risposta alle disposizioni ricevute dal COAU in merito alle prontezze per il giorno seguente, la Società esprimerà per iscritto confermando la disponibilità dei velivoli a partire dagli orari richiesti, indicando, in caso contrario, le variazioni proposte opportunamente motivate.

Il fac simile riportato negli annessi di cui sopra, attualmente oggetto di trasmissione via fax, potrà in futuro essere modificato in alcuni dettagli dal Dipartimento, anche mediante la compilazione degli stessi in formato elettronico, per la successiva trasmissione via rete; il Dipartimento si riserva la facoltà di cambiare lo spettro di informazioni occorrenti dei documenti testé citati anche disponendo per la relativa sostituzione.

La Società si impegna ad utilizzare idonei strumenti informatici, perfettamente compatibili con nuovi sistemi di informatizzazione dei flussi informativi eventualmente adottati dal Dipartimento per la gestione delle attività aeree.

Il Dipartimento si riserva la facoltà di applicare quanto disposto dall'art. 16 del d.l. 30/12/2009 n.195, convertito con legge n.26 del 26/02/2010, anche con riferimento a quanto stabilito dal d. lgs. 136/2010 e s.m.i., al fine di assicurare compiutezza ai controlli di competenza, rispetto a cui la Società è tenuta a fornire tempestivamente ogni utile elemento informativo richiesto, assicurando adeguata assistenza, nonché le ulteriori misure contrattualmente previste.