

**REPUBBLICA ITALIANA**  
**CONTRATTO RELATIVO ALLA GESTIONE OPERATIVA E**  
**LOGISTICA DELLA FLOTTA AEREA CANADAIR CL-415 DEL**  
**DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO**  
**PUBBLICO E DIFESA CIVILE**

L'anno ....., il giorno ..... del mese di ..... davanti al sottoscritto, dott. ...., nella sua qualità di Ufficiale Rogante giusta decreto di nomina n. .... di rep. del ..... visto e annotato dall'Ufficio ..... in data ..... al n. ...., omessa l'assistenza dei testimoni per espressa rinuncia delle parti tra loro d'accordo e con il consenso del sottoscritto, sono convenuti nella sede del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile, in Roma via .....

- il Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile – C.F. ...., di seguito indicato più brevemente “*Dipartimento*”, rappresentato dal ..... Dott....., giusta decreto di delega n. .... di rep. del ....., per la carica domiciliato in Roma – c.a.p. ...., via .....
- e il Raggruppamento Temporaneo d'Imprese costituito dalla Società ....., con sede legale in ....., Codice fiscale .....e partita IVA ....., n. iscrizione REA ..... del ....., in qualità di mandataria, e la Società ..... con sede in ..... – codice fiscale e partita IVA ....., in qualità di mandante, che nel contesto del presente atto viene indicata più brevemente come

“Società” come da rogito del dott. .... notaio in .....,  
iscritto nel ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di ....., di data  
....., repertorio n. ...., Raccolta n. ...., registrato a  
....., il ..... al n. ...., Serie 1T, legalmente  
rappresentata da ..... nato a ..... il ....., nella sua  
qualità di Procuratore della Società ....., come da atto a rogito  
del dott. .... notaio in ....., iscritto nel ruolo dei Distretti  
Notarili Riuniti di ....., di data ....., repertorio n.  
..... Raccolta n. ...., registrato a ....., il ..... al n.  
....., Serie 1T.

#### PREMESSO CHE

- .....

*tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue*

#### **Articolo 1**

##### ***Valore delle premesse e degli allegati***

Le premesse e gli allegati “1” e “2” costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

#### **Articolo 2**

##### ***Oggetto del contratto***

La Società si impegna, per effetto del presente contratto, a gestire ed esercire i velivoli della flotta Canadair CL-415 del Dipartimento, di seguito denominati “CL-415”, costituita da 19 aeromobili e relativi materiali a corredo, nei limiti di cui al verbale di consegna redatto secondo le modalità indicate al successivo articolo 4 e nel Disciplinare Tecnico (di seguito “DT”), allegato “1” al presente contratto.

La Società si impegna a garantire la gestione operativa e logistica della flotta CL-415, come previsto nel DT, per l'esecuzione dei compiti operativi previsti nel medesimo DT.

Il Dipartimento si riserva la facoltà di impiegare velivoli della flotta CL-415 in favore di altre Amministrazioni, nell'ambito della gestione prevista dal presente contratto e alle stesse condizioni.

### **Articolo 3**

#### ***Durata***

Il presente contratto ha durata di quattro anni decorrenti dalla data di avvio della sua esecutività, con l'opzione, facoltativa per il Dipartimento, di prorogarne la durata per un periodo di ulteriori tre anni, sulla base anche della valutazione dei risultati ottenuti nel primo periodo di durata contrattuale e degli eventuali mutamenti nelle condizioni di mercato.

Il presente contratto sarà esecutivo a decorrere dalla data in cui sarà notificata l'avvenuta relativa approvazione da parte degli Organi di controllo e, comunque, non prima che sia stato sottoscritto il verbale di consegna dei velivoli e dei materiali, di cui al successivo Articolo 4.

### **Articolo 4**

#### ***Affidamento dei velivoli in gestione alla Società***

Il Dipartimento affida alla Società, per i servizi di gestione operativa e logistica, la flotta aerea composta dai velivoli CL-415, distinti dai numeri di costruzione e recanti le seguenti marche di nazionalità e di immatricolazione:

- 1) CL-415 n.c. 2003, marche I-DPCD;
- 2) CL-415 n.c. 2004, marche I-DPCE;

- 3) CL-415 n.c. 2009, marche I-DPCO;
- 4) CL-415 n.c. 2020, marche I-DPCP;
- 5) CL-415 n.c. 2021, marche I-DPCQ;
- 6) CL-415 n.c. 2029, marche I-DPCT;
- 7) CL-415 n.c. 2030, marche I-DPCU;
- 8) CL-415 n.c. 2035, marche I-DPCV;
- 9) CL-415 n.c. 2036, marche I-DPCW;
- 10) CL-415 n.c. 2047, marche I-DPCY;
- 11) CL-415 n.c. 2048, marche I-DPCZ;
- 12) CL-415 n.c. 2058, marche I-DPCI;
- 13) CL-415 n.c. 2059, marche I-DPCF;
- 14) CL-415 n.c. 2060, marche I-DPCG;
- 15) CL-415 n.c. 2062, marche I-DPCH;
- 16) CL-415 n.c. 2066, marche I-DPCC;
- 17) CL-415 n.c. 2070, marche I-DPCN;
- 18) CL-415 n.c. 2073, marche I-DPCS;
- 19) CL-415 n.c. 2074, marche I-DPCR,

e relativi equipaggiamenti e sistemi a corredo, nonché i materiali di supporto logistico disponibili.

La consegna verrà formalizzata tramite specifico verbale sottoscritto dalle parti dal quale dovrà risultare lo stato dei velivoli consegnati, nonché la consistenza e lo stato dei materiali a corredo.

La Società si impegna ad eseguire a perfetta regola d'arte e nel rispetto delle prescrizioni previste, tutte le attività necessarie per garantire il mantenimento dei requisiti tecnici, degli standard di navigabilità

continua e della condizione di impiego sicuro degli aeromobili e dei materiali consegnati e gestiti.

## **Articolo 5**

### ***Gestione operativa***

Per gestione operativa si intende la pianificazione ed esecuzione dei voli di qualsiasi tipo come specificato al pertinente paragrafo del DT, da effettuare con i velivoli operativi, come definiti nel pertinente paragrafo del DT, in accordo con i requisiti riportati nei pertinenti paragrafi del DT ed utilizzando le basi operative indicate nel pertinente paragrafo del DT, ove sono riportati anche i requisiti relativi all'allestimento, rispetto a cui è responsabile la Società.

Le tre basi di schieramento permanente sono:

- aeroporto di ..... per la Regione Liguria;
- aeroporto di ..... per la Regione Lazio;
- aeroporto di ..... per la Regione Calabria.

La localizzazione di tali basi potrà essere cambiata, anche temporaneamente, su richiesta del Dipartimento e, comunque, solo su espressa autorizzazione del Dipartimento.

In relazione all'utilizzo sui velivoli CL-415 di prodotti estinguenti e ritardanti, la Società si impegna, nell'espletamento dell'attività oggetto del presente contratto, a svolgere tutte le attività connesse alle relative forniture di cui ai contratti conclusi dal Dipartimento, con particolare riguardo alle operazioni di lavaggio del velivolo, raccolta e smaltimento delle acque reflue, dichiarando con la presente sottoscrizione di conoscere i contenuti di detti contratti.

La Società s’impegna a garantire, entro e non oltre quindici giorni dalla data di esecutività del presente contratto, un numero di velivoli operativi non inferiore a quello stabilito nel DT.

Nei primi 120 (centoventi) giorni solari di esecutività del contratto, il requisito relativo alla conoscenza della lingua italiana da parte degli equipaggi di condotta, previsto al paragrafo 6.a del DT, si riterrà assolto anche mediante l’impiego di un “terzo membro” dell’equipaggio in grado di parlare italiano e tradurlo ai piloti; trascorso il predetto periodo di grazia, la Società dovrà soddisfare pienamente il citato requisito imposto dal DT.

Per la gestione della flotta la Società dovrà disporre, nei diversi periodi dell’anno, degli equipaggi sufficienti a garantire le prestazioni previste nel DT.

## **Articolo 6**

### ***Gestione logistica***

La gestione logistica, comprensiva anche dell’approvvigionamento delle attrezzature, delle parti di ricambio, dei componenti, dei materiali di consumo e delle minuterie, finalizzata a garantire l’efficienza dei velivoli CL-415, sarà svolta dalla Società in accordo a quanto riportato nel DT.

La Società dovrà pertanto assicurare la corretta e tempestiva manutenzione dei velivoli e delle parti di ricambio, in proprio o mediante affidamento a Ditte certificate, come disciplinato dal successivo articolo 23.

La Società si impegna, inoltre, a garantire il richiesto supporto logistico sul territorio nazionale agli eventuali moduli aerei antincendio boschivo forniti da paesi esteri per far fronte a situazioni emergenziali.

#### **Articolo 7**

##### ***Riconsegna velivoli***

Alla scadenza del presente contratto i velivoli, unitamente ai materiali affidati alla Società sulla base delle previsioni contrattuali, dovranno essere riconsegnati al Dipartimento in perfetta efficienza in ogni loro parte. La Società è altresì tenuta ad eseguire correttamente e tempestivamente tutte le operazioni di preservazione dei velivoli e dei loro componenti principali (motori, eliche e carrelli) richieste dal Dipartimento nonché tutte le relative ispezioni calendariali in scadenza prima della conclusione del contratto, ottemperando ad ogni ulteriore disposizione contenuta nel DT.

Il Dipartimento potrà richiedere la riconsegna dei velivoli CL-415 anche anteriormente alla scadenza del contratto, opportunamente preservati.

La riconsegna verrà formalizzata tramite specifico verbale sottoscritto dalle parti, dal quale dovrà risultare sia lo stato dei velivoli che la consistenza e lo stato degli altri materiali: la Società si impegna ad assicurare la piena equivalenza in termini di valore del materiale riconsegnato rispetto a quello ricevuto ai sensi dell'art. 4, da cui poter dedurre la relativa equivalenza con i materiali a suo tempo consegnati.

#### **Articolo 8**

##### ***Attività di volo***

La Società si impegna a garantire l'attività operativa, addestrativa e tecnica, per almeno 400 ore di volo "block" l'anno per il numero di velivoli in gestione, impegnandosi, altresì, a soddisfare eventuali esigenze di maggiore attività compatibilmente con la disponibilità ed i vincoli normativi vigenti per i velivoli e gli equipaggi ed assicurando la migliore gestione dei servizi oggetto del presente contratto, nel rispetto della normativa vigente, nonché delle disposizioni tecniche ed operative stabilite dalle autorità aeronautiche.

Il Dipartimento si riserva la facoltà di nominare propri rappresentanti all'interno degli organismi della Società deputati alla selezione, all'addestramento e alla qualifica del personale di volo, per le finalità di cui al paragrafo 6. del DT.

## **Articolo 9**

### ***Corrispettivi per i servizi affidati in gestione***

1. La Società si impegna ad eseguire le prestazioni oggetto del presente contratto ai seguenti corrispettivi così come determinati sulla base degli atti di gara:

- a) un corrispettivo (Go) per la gestione operativa della flotta di 19 velivoli pari ad euro **59.339,80 (cinquantanovemilatrecentotrentanove/80)** al giorno. In caso di riduzione del numero di velivoli della flotta rispetto a 19 (diciannove), il corrispettivo (Go) diminuirà nella stessa proporzione.

Qualora per l'addestramento al volo degli equipaggi sia impiegato un simulatore di volo, il predetto corrispettivo sarà decurtato dell'1,1 % (unovirgolauno per cento); tale decurtazione avverrà a

decorrere dalla data di approvazione, da parte dell'Autorità aeronautica, del relativo emendamento al *Training Manual*;

- b) un corrispettivo (G<sub>L</sub>) per la gestione logistica della flotta di 19 velivoli, pari ad euro **46.558,09 (quarantaseimilacinquecento-cinquantotto/09)** al giorno. In caso di riduzione del numero di velivoli della flotta rispetto a 19 il corrispettivo (G<sub>L</sub>) diminuirà nella stessa proporzione. Il corrispettivo (G<sub>L</sub>) verrà rideterminato qualora vengano apportate modifiche all'Appendix 1, edizione Nov 02/09 (Allegato "2" al presente contratto), del manuale PSP 495 che comportino una riduzione dell'attività manutentiva.

Per l'esecuzione del servizio oggetto del presente contratto, il Dipartimento si riserva la facoltà di concedere l'utilizzo di proprie infrastrutture (es: hangar); qualora tali infrastrutture fossero sostitutive rispetto a quelle utilizzate per il servizio dalla Società, il corrispettivo G<sub>L</sub> sarà decurtato della quota giornaliera delle conseguenti economie per la Società. Tali economie saranno quantificate mediante apposita istruttoria svolta dal Dipartimento, anche sulla base della documentazione all'uopo fornita dalla Società;

- c) un corrispettivo (O<sub>v</sub>) pari ad euro **2.521,27 (duemilacinquecentoventuno/27)** per ogni ora di volo "stick" effettivamente volata, ad eccezione delle ore di volo per il trasferimento di personale (TRP) e delle ore di volo addestrative, a meno che esse non derivino dalla necessità di conseguire qualifiche aggiuntive, rispetto all'attività AIB, richieste dal Dipartimento.

Qualora la manutenzione sia effettuata su basi diverse da quelle definite nel DT o da quelle di schieramento all'estero, per ogni ora di volo "stick" effettuata per il trasferimento andata e ritorno dei velivoli su tali basi, il Dipartimento, oltre a non corrispondere il corrispettivo Ov, tratterrà dal pagamento degli importi relativi all'attività di volo, un costo orario "CO" pari ad euro **5.413,55** (cinquemilaquattrocentotredici/55). Analogamente, per ogni ora di volo "stick" relativa ad attività di volo non giustificata, oltre a non essere corrisposto il corrispettivo Ov, sarà trattenuto il doppio del costo orario CO.

Nei casi in cui la Società sia dispensata dal sostenere oneri per il rifornimento di carburante ai velivoli, il corrispettivo Ov, in sede di liquidazione, sarà decurtato dell'importo risultante dal prodotto del numero di litri di carburante rifornito non a titolo oneroso per il costo convenzionale euro/litro del carburante in vigore, come definito al successivo art. 16, punto 3, incrementato convenzionalmente di euro **0,1825** (zerovirgolamilleottocentoventicinque) per oneri accessori legati al rifornimento (quota "O<sub>A</sub>");

- d) un corrispettivo (Rs) pari ad euro **1.352,94 (mille-trecentocinquantadue/94)** per ogni giorno di pernottamento di un velivolo operativo in una base di schieramento stagionale. Il corrispettivo (Rs) spetta anche per ogni giorno di pernottamento di un velivolo operativo schierato su una base permanente in aggiunta a quelli previsti nel DT.

Inoltre, per ogni giorno di pernottamento di un velivolo operativo in una base temporaneamente sostitutiva di una base principale, sarà riconosciuto il predetto corrispettivo ( $R_s$ ) ridotto del 25%; a decorrere dal 31° giorno naturale e consecutivo, l'eventuale base temporaneamente sostitutiva di una base permanente sarà considerata "base di schieramento permanente";

- e) un corrispettivo ( $R_T$ ) pari ad euro **1.691,18 (milleseicentounovantuno/18)** per ogni giorno di pernottamento di un velivolo operativo in una base di scalo temporaneo in Italia. Inoltre, per ogni giorno in cui un velivolo operativo stazioni in una base diversa dalle permanenti, senza pernottarvi, presso la quale sia effettuato, con oneri a carico della Società, l'avvicendamento di equipaggi e/o tecnici, sarà riconosciuto il predetto corrispettivo ( $R_T$ ) ridotto del 25%;
- f) un corrispettivo ( $R_E$ ) pari ad euro **2.029,41 (duemilaventinove/41)** per ogni giorno di pernottamento di un velivolo operativo in una base di schieramento all'estero.

A decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla data di esecutività del presente contratto, i corrispettivi  $G_o$  e  $G_L$  saranno riconosciuti per intero solo nel caso in cui il numero dei velivoli operativi sia pari a quello previsto nel DT.

Nei giorni in cui il numero dei velivoli operativi risulti inferiore a quello previsto nel DT, detti corrispettivi saranno ridotti in proporzione al rapporto tra il numero dei velivoli operativi effettivamente disponibili e quelli previsti nel DT.

Nei giorni in cui il numero di velivoli operativi risulti superiore a quello previsto nel DT (velivoli operativi supplementari), detti corrispettivi saranno incrementati del 4% (quattro percento) per ciascun velivolo operativo supplementare nel periodo  $P_0$  e del 10% (dieci percento) per ciascun velivolo operativo supplementare nei periodi  $P_{MAX}$  e  $P_{INT}$  (periodi definiti nel DT).

Il numero dei velivoli operativi, da considerare a tale scopo, potrà essere superiore a quello previsto solo su espressa richiesta scritta del Dipartimento.

Per ciascun giorno in cui un velivolo operativo supplementare sia disponibile, o sia stato richiesto, con capacità di garantire un'attività di volo pari alla metà di quella prevista dal paragrafo 8 del DT ("velivolo supplementare limitato"), il relativo incremento del corrispettivo è dimezzato.

Per ciascuna delle predette quote di incremento o di decremento percentuali, la base di calcolo è sempre il valore del corrispettivo iniziale.

I "velivoli di rinforzo", così come definiti al paragrafo 5 del DT, non sono considerati velivoli operativi supplementari.

I corrispettivi "R<sub>S</sub>", "R<sub>T</sub>" ed "R<sub>E</sub>" saranno riconosciuti con riferimento a ciascun giorno di schieramento, solo se esso è stato disposto o autorizzato dal COAU per esigenze AIB, o dal Dipartimento per le rimanenti esigenze operative. Non è considerato schieramento l'eventuale permanenza del velivolo presso la base di manutenzione, se diversa da una delle basi di schieramento permanente o da una

delle basi previste nel DT. I predetti corrispettivi “R<sub>S</sub>”, “R<sub>T</sub>” ed “R<sub>E</sub>” sono ridotti del 20% con riferimento ai giorni in cui gli oneri per vitto e alloggio degli equipaggi e dei tecnici non sono a carico della Società.

2. I corrispettivi riportati al precedente punto 1 comprendono:

- i costi degli equipaggi di volo e del personale di terra, compresa l'attività addestrativa sia a terra che in volo;
- i costi del combustibile e dei lubrificanti necessari per l'attività di volo;
- i costi per i servizi di assistenza a terra agli aeromobili (handling);
- i costi di missione, comprensivi di diaria, trasferta, viaggio ed ogni altro tipo di spesa connessa con la permanenza in loco e con l'attività lavorativa;
- i costi per i trasferimenti (andata e ritorno) del personale della Società presso le basi principali, stagionali, temporanee ed estere su cui effettuare gli avvicendamenti (equipaggi di condotta, tecnici ecc.);
- i costi della manodopera per la manutenzione programmata e non programmata, per le ispezioni/sostituzioni speciali, per l'introduzione di modifiche tecniche e per l'esecuzione di controlli;
- la fornitura di tutti i materiali necessari per la manutenzione programmata e non programmata, per le ispezioni/sostituzioni speciali, per l'introduzione di modifiche tecniche e per l'esecuzione di controlli;

- i costi, comprensivi di manodopera, materiali e documentazione, per la sostituzione, la revisione e la riparazione di tutte le parti del velivolo, inclusi i motori e le eliche;
- i costi della gestione dei magazzini (comprensivi del materiale di proprietà del Dipartimento);
- i costi per la ricertificazione delle parti di ricambio scadute;
- le spese per gli strumenti informatici menzionati nel DT;
- le spese per acquisizione e manutenzione di infrastrutture (compreso l'ufficio composto da due locali, da destinare ad uso esclusivo e continuativo del personale del Dipartimento come indicato nel DT), attrezzature, addestramento del personale, "*know how*" e documentazione;
- le spese generali e di funzionamento quali: consumo acqua, energia elettrica ed impianti di riscaldamento o condizionamento, spese postali e telefoniche, prestazioni professionali, assicurazioni (comprese quelle per i piloti e gli eventuali passeggeri), fideiussioni, oneri fiscali e contrattuali etc.;
- tutte le eventuali spese relative a diritti di terzi e qualsiasi altro diritto, intendendo con ciò la Società sollevare il Dipartimento da qualsiasi impegno e responsabilità;
- tutte le spese per l'allestimento e la gestione di una base temporaneamente sostitutiva di una base principale;
- gli oneri per ogni altro materiale, attività o servizio necessario e/o indispensabile, connesso o strumentale per assicurare la gestione operativa e la gestione logistica dei velivoli che non siano

espressamente previsti a carico del Dipartimento dal presente contratto o dai suoi allegati.

3. Dai corrispettivi riportati nel precedente punto 1. sono esclusi i seguenti costi, che dovranno essere oggetto di fatturazione corredata da idonea documentazione giustificativa e che saranno rimborsati dal Dipartimento, previa l'occorrente istruttoria:

- i costi dei diritti ENAC ed eventuali diritti di cui al successivo articolo 18;
- i costi relativi all'introduzione delle modifiche facoltative autorizzate o richieste dal Dipartimento, la cui manodopera sarà valorizzata alla tariffa oraria "To", comprensiva di utile, pari ad euro **75,31 (settantacinque/31)**;
- i costi dei materiali occorrenti per l'introduzione di modifiche "mandatory" o "recommended", definite al paragrafo 13 lettera "c" del DT;
- i costi sostenuti per l'ottenimento delle autorizzazioni ad operare per più di dieci giorni naturali e consecutivi presso basi di schieramento temporanee ed estere;
- i costi per l'eventuale formazione di piloti indicati dal Dipartimento volta all'ottenimento della qualifica di copilota e/o comandante del velivolo CL-415;
- i costi relativi al supporto logistico fornito, sul territorio nazionale, a eventuali moduli aerei antincendio boschivo inviati da paesi esteri.

4. Per ciascun velivolo che si sia reso inefficiente a seguito di inconveniente/incidente, superati 80 giorni consecutivi di inefficienza dal verificarsi dell'evento, non sarà corrisposta la quota del corrispettivo giornaliero per la gestione operativa del velivolo incidentato, determinata in proporzione al numero di velivoli affidati in gestione.

## **Articolo 10**

### ***Ammontare contrattuale***

1. L'ammontare contrattuale annuo per le prestazioni oggetto del presente contratto, sulla base dei corrispettivi fissati al precedente art. 9, viene stimato sulla base dei seguenti importi:

- per la gestione operativa annua di 19 velivoli: euro \_\_\_\_\_, al netto dell'I.V.A. ( $G_o \times 365$  gg.);
- per la gestione logistica annua di 19 velivoli: euro \_\_\_\_\_, I.V.A. esente ( $G_L \times 365$  gg.);
- per l'effettuazione di 3.500 ore di volo "stick" annue: euro \_\_\_\_\_, I.V.A. esente ( $O_v \times 3.500$  h);
- per n. 350 pernottamenti annui in basi di schieramento stagionale o di velivoli aggiuntivi su una base permanente: euro \_\_\_\_\_, al netto dell'I.V.A. ( $R_s \times 350$  pernotti);
- per n. 40 pernottamenti annui in una base di scalo temporaneo in Italia: euro \_\_\_\_\_, al netto dell'I.V.A. ( $R_T \times 40$  pernotti);
- per n. 25 pernottamenti annui in una base di scalo temporaneo all'estero: euro \_\_\_\_\_, al netto dell'I.V.A. ( $R_E \times 25$  pernotti);

- Pertanto, l'importo presunto annuo è di euro \_\_\_\_\_  
oltre I.V.A. ove prevista, senza impegno del Dipartimento al  
riconoscimento alla Società di un ammontare minimo.
2. Per le prestazioni indicate nel comma 3, dell'articolo 9, l'importo  
presunto annuo è invece stimato in euro **442.500,00**, senza impegno  
del Dipartimento al riconoscimento alla Società di un ammontare  
minimo.
3. L'ammontare complessivo presunto annuo, come costituito dai  
precedenti punti 1 e 2, pari ad euro \_\_\_\_\_, oltre I.V.A.  
ove prevista, è di euro \_\_\_\_\_ I.V.A. compresa ove  
prevista.

#### **Articolo 11**

##### ***Modifiche contrattuali***

Ogni modifica al presente contratto, nei limiti previsti dalla normativa  
vigente, dovrà risultare esclusivamente dalla conclusione di apposito  
atto aggiuntivo debitamente approvato dagli Organi di controllo.

#### **Articolo 12**

##### ***Attività di Controllo***

La verifica di quanto previsto dal presente contratto e dal DT sarà  
eseguita secondo quanto previsto nel DT stesso, fatte salve le  
attribuzioni delle competenti autorità aeronautiche.

Al fine di assicurare compiutezza ai controlli di competenza, il  
Dipartimento si riserva altresì la facoltà di dare piena attuazione a  
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 alle disposizioni di cui

alla legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modifiche ed integrazioni, rispetto a cui la Società è tenuta a fornire tempestivamente ogni utile elemento informativo richiesto, assicurando adeguata assistenza, nonché di definire unilateralmente moduli procedurali per assicurare presso le strutture in uso alla Società la verifica puntuale del rispetto delle pattuizioni contrattuali da parte della Società medesima, la quale si impegna ad attenersi scrupolosamente a quanto all'uopo verrà disposto dal Dipartimento in relazione ai contenuti dei moduli procedurali medesimi.

### **Articolo 13**

#### ***Cause di forza maggiore***

Relativamente a cause di forza maggiore che dovessero verificarsi nel corso del contratto e che impediscano in tutto o in parte il tempestivo e corretto assolvimento delle obbligazioni pattizie, la Società è tenuta, a pena di decadenza, ad invocare la causa di forza maggiore verificatasi mediante comunicazione scritta inviata al Dipartimento entro il perentorio termine di ventiquattro ore, ed inoltrare la documentazione occorrente comprovante la causa di forza maggiore, da prodursi entro i successivi dieci giorni.

Lo sciopero è considerato causa di forza maggiore solo se di carattere generale, nazionale o regionale o provinciale ed ha coinvolto direttamente la Società.

### **Articolo 14**

#### ***Penalità***

Qualora, per cause diverse da quelle di forza maggiore, la Società non dovesse rispettare i requisiti richiesti per le prestazioni, il Dipartimento, fermo quanto previsto dall'art. 9 del presente contratto in merito al mancato riconoscimento dei corrispettivi, applicherà le seguenti penalità sugli importi da corrispondere, fatto salvo il risarcimento del danno ulteriore ex art. 1382 del c.c.:

- a) per ogni giorno in cui il numero dei velivoli operativi sia inferiore a quello minimo richiesto indicato al paragrafo 5 del DT, euro **10.000,00 (diecimila/00)** per ogni velivolo operativo in meno.
- a1) per ogni giorno in cui un velivolo supplementare o un velivolo supplementare limitato non risulti operativo, euro **2.000,00 (duemila/00)**, salvo il caso in cui si tratti del giorno stesso in cui è stata emessa la richiesta di velivolo/i supplementare/i da parte del Dipartimento;
- b) per ogni caso di mancato rispetto dei tempi di decollo e/o dell'orario di inizio del servizio di allarme indicati nel paragrafo 8 del DT, euro **2.000,00 (duemila/00)** fino a 30 minuti di ritardo ed ulteriori euro **2.000,00 (duemila/00)** per ritardi maggiori;
- c) per ogni caso di mancata effettuazione della missione o mancato imbarco di personale del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile o del Dipartimento della Protezione Civile, euro **15.000,00 (quindicimila/00)**;
- d) per ogni caso di mancato completamento della missione senza giustificato motivo, euro **10.000,00 (diecimila/00)**;

e) alla riconsegna dei velivoli, per ciascuna ispezione, modifica e/o riparazione anche soltanto parzialmente non effettuata:

- euro **50.000,00 (cinquantamila/00)** per ciascuna ispezione “semestrale” o equivalente omessa;
- euro **300.000,00 (trecentomila/00)** per ciascuna ispezione ”annuale” o equivalente omessa;
- euro **100.000,00 (centomila/00)** per ciascuna omessa esecuzione di un adeguato programma di prevenzione dalla corrosione, che dovrà essere predisposto ed attuato secondo le condizioni minime previste al paragrafo 13, lett. a , del DT;
- euro **1.500.000,00 (unmilione cinquecentomila/00)** per ciascuna ispezione “72 mesi” omessa;
- euro **650.000,00 (seicentocinquantamila/00)** per ciascuna omessa HSI (*Hot Section Inspection*) dei motori;
- euro **1.000.000,00 (unmilione/00)** per ciascuna omessa *overhaul* (revisione generale) dei motori;
- euro **200.000,00 (duecentomila/00)** per ogni omessa riparazione o revisione del complessivo elica;
- con riferimento ad eventuali modifiche obbligatorie o raccomandate non implementate, euro **30.000,00 (trentamila/00)** per ogni aeromobile o suo componente principale non modificato.

f) il **20% (venti per cento)** del costo relativo a ciascuna omessa riparazione e rimessa in efficienza di velivoli incidentati, che sarà definito dal Dipartimento all’atto della riconsegna dei velivoli;

- g) euro **10.000,00 (diecimila/00)** per ogni giorno di ritardo rispetto ai termini previsti al paragrafo 6.a del DT per la comunicazione delle informazioni relative agli equipaggi;
- h) con riferimento ai velivoli di cui è stata stabilita la prontezza operativa, nei limiti quantitativi previsti al paragrafo 5 del DT, superate le due ore di inefficienza, complessive nel giorno, è dovuta una penale di euro **1.500,00 (millecinquecento/00)** per ogni ulteriore ora o frazione di ora di inefficienza. Al compimento della quinta ora di inefficienza nel periodo “H-J”, il velivolo è considerato inoperativo e, in luogo della predetta penale per inefficienza, sarà applicata la riduzione dei corrispettivi  $G_o$  e  $G_L$  prevista al precedente art. 9, oltre alla penalità per velivolo non operativo di cui alla lettera “a)” del presente articolo; le penalità di cui alla presente lettera “h)” non si applicano nel caso in cui nel corso della giornata il velivolo abbia effettuato almeno sei ore di volo.
- i) per ogni 15 giorni naturali e consecutivi in cui l’organico degli equipaggi di condotta risulti inferiore al requisito minimo previsto al paragrafo 6 del DT, euro **50.000,00 (cinquantamila/00)** per ogni equipaggio in meno rispetto al predetto requisito;
- j) euro **5.000,00 (cinquemila/00)** per ogni giorno di ritardo nella consegna dei dati di manutenzione previsti al paragrafo 15, punto 9 del DT;
- k) euro **10.000,00 (diecimila/00)** per ogni giorno di omessa copertura assicurativa degli equipaggi e dei passeggeri, effettuata secondo le modalità previste al successivo art. 24.

Le suddette penalità si applicano anche ai “velivoli supplementari” e ai “velivoli supplementari limitati”, come definiti al paragrafo 5 del DT, ad eccezione della penalità prevista alla precedente lettera “h”.

Le penalità previste alle precedenti lettere “a”, “a1” e “h” non si applicano ai “velivoli di rinforzo”, come definiti al paragrafo 5 del DT.

## **Articolo 15**

### ***Cauzioni e apertura di credito***

La Società, per la sottoscrizione del presente contratto, ha presentato cauzione definitiva, nelle modalità previste dal Disciplinare di gara e dall’art. 103 del Decreto legislativo n. 50/2016.

Inoltre, la Società si impegna a mantenere attiva, per tutta la durata del contratto, apposita apertura di credito di euro 15.000.000,00 (quindicimilioni), presentata in sede di stipulazione del presente contratto. Detta apertura di credito potrà essere utilizzata esclusivamente nell’interesse del Dipartimento e solo previa autorizzazione di quest’ultimo, per interventi di ripristino della flotta e per eventuali attività inerenti alla gestione della stessa; la costituzione di detta apertura di credito, così come il ripristino della relativa disponibilità, non possono fare riferimento alcuno a negoziazioni di *factoring* ovvero ad anticipi fatture inerenti al presente contratto.

## **Articolo 16**

### ***Adeguamento dei corrispettivi e delle penalità***

1. I corrispettivi  $G_O$ ,  $R_S$ ,  $R_T$ , e  $R_E$ , il costo orario  $CO$ , il valore convenzionale degli oneri accessori per rifornimento carburante  $O_A$  ed il tasso orario  $T_O$  indicati al precedente art. 9, nonché gli importi

delle penalità di cui al precedente articolo 14, sono fissi e invariabili per i primi due anni di durata contrattuale.

2. All'avvio del restante periodo di durata del contratto (dal terzo al quarto anno) e, in caso di proroga della vigenza contrattuale, all'inizio del quinto e del settimo anno di esecutività del contratto, ciascuno dei succitati corrispettivi ed importi sarà automaticamente aggiornato dal Dipartimento, con determinazione comunicata alla Società, come segue:

$$P_1 = P_0 \times (I_1/I_0)$$

dove:

- $P_1$  = corrispettivo o importo aggiornato;
- $P_0$  = corrispettivo o importo da aggiornare;
- $I_1$  = indice ISTAT "Indici nazionali dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati – Indice generale senza tabacchi", riferito al mese in cui cade il primo giorno del nuovo biennio di durata contrattuale;
- $I_0$  = indice come sopra, riferito al mese in cui cade il primo giorno del precedente biennio di durata contrattuale.

Qualora tali indici non siano ancora disponibili, si farà riferimento al corrispettivo/importo precedente, salvo conguaglio non appena essi saranno disponibili.

3. Il corrispettivo  $O_v$ :
  - a. per la quota dipendente dal costo del carburante, denominata "Cov", pari inizialmente ad euro **416,21 (quattrocentosedici/21)**, sarà aggiornata con periodicità annuale con effetto dal 1° giugno,

a partire dal primo anno di durata contrattuale, in funzione delle variazioni del costo del carburante. Tale aggiornamento della quota “Cov” verrà riconosciuto qualora la differenza tra il costo del carburante alla data di rivalutazione (1° giugno del primo anno di esecutività del contratto e successivi) e quello relativo all’ultima rivalutazione approvata o, in caso di prima rivalutazione, il costo di **0,401100** euro/litro, subisca una variazione, in aumento o in diminuzione, maggiore del 10% (diecipercento).

Le parti stabiliscono che il costo del carburante è dato dal costo base del Jet A-1 desunto dal “Listino Prezzi di Cessione Combustibili e Lubrificanti AVIO” emesso periodicamente dal Ministero della Difesa - Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici (Armaereo) in vigore nel mese di maggio. L’unità di misura di riferimento è il mc (metro cubo) o, in assenza, la tonnellata con densità standard di 0,80.

La quota “Cov” del corrispettivo Ov sarà rideterminata come di seguito riportato:

$$C_{OV1} = C_{OV0} \times (K_1/K_0)$$

dove:

$C_{OV1}$  = quota di Ov dipendente dal carburante rivalutata.

$C_{OV0}$  = quota “Cov” corrente da rivalutare.

$K_0$  = costo per litro di carburante riconosciuto nell’ultima rivalutazione. In particolare, per la prima rivalutazione è convenzionalmente assunto pari a 0,380371 Euro/litro.

$K_1$  = costo per litro di carburante riferito al listino di Armaereo valido nel mese di maggio dell'anno in cui viene effettuata la rivalutazione.

Ogni anno, entro l'ultimo giorno del mese di luglio, il Dipartimento verificherà l'entità della variazione del costo del carburante e comunicherà alla Società il corrispettivo Ov applicabile;

b. la quota di Ov influenzata dal rischio monetario, denominata "Dov" e pari inizialmente ad euro **1.728,78 (millesettecento-ventotto/78)**, sarà aggiornata, oltre che con le modalità di cui al precedente punto 2, anche con periodicità annuale con le modalità indicate al successivo punto 4 per la quota "DGL";

c. la restante quota di Ov, convenzionalmente stabilita, per il primo biennio di durata contrattuale, pari ad euro **376,28 (trecento-settantasei/28)**, sarà aggiornata con le modalità descritte al precedente punto 2.

4. Il corrispettivo GL, per la quota indipendente dal rischio monetario, convenzionalmente stabilita, per il primo biennio di durata contrattuale, pari ad euro **24.820,83 (ventiquattromilaottocento-venti/83)**, sarà aggiornato con le modalità descritte al precedente punto 2; la restante quota, denominata "DGL", pari inizialmente ad euro **21.737,26 (ventunomilasettecentotrentasette/26)**, al fine di preservare l'equilibrio tra le contrapposte prestazioni contrattuali sarà aggiornata, oltre che con le modalità di cui al precedente punto 2, anche con periodicità annuale, con effetto dal 1° giugno, a partire

dal primo anno di esecutività del contratto, in funzione delle variazioni del tasso di cambio Euro (EUR) – Dollaro USA (USD). Tale aggiornamento della quota “D<sub>GL</sub>” verrà riconosciuto qualora la differenza tra il tasso di cambio EUR/USD alla data di rivalutazione (1° giugno del primo anno di esecutività del contratto e successivi) e quello relativo all’ultima rivalutazione approvata o, in caso di prima rivalutazione, il tasso EUR/USD di **1,19146** (controvalore in dollari USA per un euro), subisca una variazione, in aumento o in diminuzione, maggiore del 10% (diecipercento).

Le parti stabiliscono che il tasso di cambio EUR/USD, da prendere a riferimento per il calcolo dell’eventuale revisione del prezzo, corrisponde al valore medio mensile riferito al mese di maggio, rilevato dalla Banca d’Italia.

La quota “D<sub>GL</sub>” del corrispettivo G<sub>L</sub> sarà rideterminata come di seguito riportato:

$$D_{GL1} = D_{GL0} \times (K_0/K_1)$$

dove:

D<sub>GL1</sub> = quota di G<sub>L</sub>, dipendente dal rischio monetario, rivalutata.

D<sub>GL0</sub> = quota “D<sub>GL</sub>” corrente, da rivalutare.

K<sub>0</sub> = tasso di cambio EUR/USD riferito al mese di maggio dell’anno in cui è stata effettuata la precedente rivalutazione. In particolare, per la prima rivalutazione è convenzionalmente assunto pari a **1,19146**.

K<sub>1</sub> = tasso di cambio EUR/USD riferito al mese di maggio dell’anno in cui viene effettuata la rivalutazione.

Ogni anno, entro l'ultimo giorno del mese di luglio, il Dipartimento verificherà l'entità della variazione del tasso di cambio EUR/USD e comunicherà alla Società il corrispettivo  $G_L$  applicabile.

5. Il corrispettivo  $G_0$  è quantificato anche in funzione dei limiti di volo per il personale pilota imposti dalla normativa applicabile; in particolare, tiene conto del limite di tempo di volo, per un membro di equipaggio di condotta in un periodo di 28 giorni consecutivi, pari a 100 (cento) ore (tempo di volo = il tempo tra il momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi dal parcheggio ai fini del decollo fino a quando si ferma al posto di parcheggio assegnato e vengono spenti tutti i motori o eliche).

Nel caso in cui, nel corso della durata del presente contratto, il predetto limite di tempo di volo subisca variazioni permanenti (modifica della normativa applicabile al lavoro aereo di spegnimento incendi boschivi), il corrispettivo  $G_0$  sarà rideterminato come di seguito indicato:

$$G_{01} = G_{00} - T_0 + T_1$$

dove:

$G_{01}$  = corrispettivo  $G_0$  rivalutato.

$G_{00}$  = corrispettivo  $G_0$  da rivalutare.

$T$  = quota di  $G_0$  influenzata dai limiti di tempo di volo.

$T_0$  = quota  $T$  da rivalutare; per la prima rivalutazione è pari convenzionalmente a euro **35.975,01 (trentacinquemila-novecentosettantacinque/01)**;

$T_1$  = quota  $T$  rivalutata, calcolata come di seguito indicato:

$$T_1 = 776 \times E_q + 459$$

dove:

$E_q = (154 \times M_G : L_{FH}) + 2$  arrotondato all'unità superiore.

dove:

$M_G$  = durata, in giorni, del periodo di riferimento del limite mensile di ore di volo previsto per il personale pilota dalla normativa modificata (es: 30 giorni).

$L_{FH}$  = nuovo limite mensile di ore di volo imposto per gli equipaggi dalla normativa modificata (es: 110 ore).

In caso di incremento dei limiti di tempo di volo, la rivalutazione di cui sopra si applica a decorrere dal 120° giorno successivo alla data di entrata in vigore della variazione normativa; in caso di decremento dei limiti di tempo di volo, la rivalutazione si applica a decorrere dal giorno di entrata in vigore della variazione normativa.

In caso di adeguamento di  $G_0$  ai sensi del precedente punto 2, le quote  $T_0$  e  $T_1$  dovranno essere proporzionalmente adeguate.

## **Articolo 17**

### ***Pagamenti***

Il pagamento delle somme dovute alla Società in dipendenza delle prestazioni di cui al presente contratto verrà corrisposto in euro, previa istruttoria da parte del Dipartimento.

Entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente contratto, la Società comunicherà al Dipartimento le coordinate bancarie complete per l'accreditamento su conto corrente intestato alla medesima.

Ogni eventuale variazione dovrà essere tempestivamente comunicata al Dipartimento.

I corrispettivi di cui all'articolo 9, punto 1, dovranno essere oggetto di fatturazione bimestrale posticipata e i relativi crediti saranno esigibili soltanto al completamento dell'istruttoria, che dovrà avvenire entro sessanta giorni dal ricevimento di tutta la documentazione occorrente trasmessa dalla Società; il conseguente pagamento avverrà entro trenta giorni dal completamento dell'istruttoria.

I rimborsi di cui al punto 3 del medesimo articolo saranno fatturati successivamente al momento in cui la Società ne sostiene i relativi costi, secondo modalità e termini analoghi.

Le fatture dovranno essere intestate a: Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile – Direzione Centrale per l’Emergenza e il Soccorso Tecnico – Ufficio Soccorso Aereo - Via Cavour n. 5 – 00184 Roma – C.F. 80219290584.

La Società si impegna ad adempiere a tutti gli obblighi di tracciabilità di cui alla legge 13 agosto 2010, n. 136 “Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia” e successive modifiche ed integrazioni e segnatamente a quelli di cui all'articolo 3 da intendersi qui integralmente trascritti e riportati.

La Società si impegna, altresì, a comunicare allo scrivente Dipartimento, entro 7 giorni dalla stipula del presente atto, gli estremi identificativi del conto corrente dedicato all'appalto, le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di esso, nonché le successive modifiche.

L'inadempimento agli obblighi di tracciabilità comporta l'immediata risoluzione del rapporto contrattuale, così come disposto dal comma 9 *bis* del citato articolo 3.

## **Articolo 18**

### ***Diritti aeroportuali, di assistenza al volo ed Eurocontrol***

Gli aeromobili oggetto del presente contratto, a norma dell'art. 744 del Codice della Navigazione, sono aeromobili di Stato e quindi non soggetti al pagamento dei diritti aeroportuali previsti dalla legge 5 maggio 1976, n. 324.

Ai sensi dell'art. 5 del decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, gli aeromobili del Dipartimento sono esentati, quali aeromobili di Stato, dal pagamento delle tariffe di assistenza al volo, incluse quelle dovute ad Eurocontrol.

In caso di mancato esonero, conseguente a diversa disciplina o mancato riconoscimento, l'onere relativo sarà a carico del Dipartimento che provvederà a rimborsarlo alla Società dietro presentazione della relativa documentazione.

## **Articolo 19**

### ***Dichiarazione di esercizio e pubblicità***

La Società sarà tenuta a rendere nelle dovute forme ed a far trascrivere nel registro tenuto dal Direttore di Aeroporto competente, nonché a far annotare sul certificato di immatricolazione, la dichiarazione di esercizio prevista dagli articoli 874 e 875 del Codice della Navigazione.

La Società è altresì tenuta a portare a conoscenza dei terzi, ivi compresi gli Enti previdenziali, la propria qualità di esercente.

Qualsiasi obbligazione di fronte ad Autorità ed a terzi relativa all'esercizio dei velivoli sarà assunta dalla Società.

La Società è tenuta a dimostrare al Dipartimento ed alle Autorità competenti, per tutta la durata del presente contratto, anche attraverso la presentazione di specifica documentazione, la propria idoneità come impresa di esercizio.

## **Articolo 20**

### ***Azione di terzi***

La Società è tenuta a far riconoscere in ogni occasione e con ogni mezzo, a proprie spese, il diritto di proprietà del Dipartimento sui velivoli affidati ai sensi del presente contratto e a non far sorgere sui medesimi alcuno dei privilegi speciali previsti dall'art. 1023 del Codice della Navigazione ovvero, in difetto, a provvedere prontamente al pagamento dei debiti assistiti da tale prelazione.

In caso di sequestro e/o pignoramento dei velivoli da parte di terzi, la Società dovrà esercitare, a proprie spese, se del caso previa acquisizione di apposito mandato da parte del Dipartimento, ogni opposizione o riserva nell'interesse del Dipartimento medesimo, prendendo ogni opportuna iniziativa per ottenere la sospensione e la revoca del procedimento o del provvedimento, anche deducendo l'impignorabilità di detti beni.

## **Articolo 21**

### ***Responsabilità connesse alla gestione***

Resta onere specifico della Società organizzare e condurre il servizio assumendo piena responsabilità penale, civile ed amministrativa per

quanto riguarda l'efficienza, la sicurezza e l'uso dei mezzi, delle parti di ricambio e delle attrezzature.

La Società è responsabile dei danni derivanti da dolo, colpa anche lieve, da negligenza, imprudenza, imperizia, inosservanza di leggi e di regolamenti o di norme tecniche pertinenti alla materia, arrecati, per fatto proprio o dei propri dipendenti o di persone di cui essa si avvale a qualsiasi titolo, sia a persone che a cose a chiunque appartenenti, fermo quanto previsto dal precedente art.13.

La Società è responsabile degli eventuali danni causati ai velivoli e ai materiali del Dipartimento avuti in gestione, per i quali dovrà provvedere alla riparazione o alla sostituzione del materiale danneggiato o mancante, ancorché senza colpa, anche lieve, o negligenza ad essa imputabile.

Pertanto, per l'intera durata del contratto, la Società si assume direttamente ed indirettamente tutte le responsabilità per danni o pregiudizi di qualsiasi natura che possano derivare a persone e/o a cose e alla flotta CL-415 affidatale. Qualora per i citati danni e/o pregiudizi dovessero sorgere cause o liti, la Società, nel caso fosse citato il Dipartimento, si impegna ad assumerne gli oneri e la responsabilità in luogo dello stesso, sollevandolo da ogni responsabilità ed onere connesso, chiedendone l'estromissione nel giudizio eventualmente instaurato.

L'eventuale incremento dei premi relativi all'assicurazione di cui al successivo articolo 24, rispetto alla somma pagata dal Dipartimento per l'anno di copertura in cui ricade la data di inizio esecutività del

presente contratto, sarà trattenuto dai corrispettivi dovuti alla Società, limitatamente alla quota di incremento dovuta ad un aumento del rischio assicurativo per cause legate alla gestione della flotta operata dalla Società medesima. Tale quota sarà quantificata sulla base di apposita dichiarazione emessa dalla compagnia assicuratrice. Nell'ipotesi in cui la predetta comunicazione della compagnia assicuratrice giunga a contratto concluso, la Società comunque si obbliga a rimborsare il Dipartimento della predetta somma

## **Articolo 22**

### ***Diritti di terzi***

La Società assicura che, per l'esecuzione del presente contratto, non ha violato e non violerà diritti di terzi. A tal fine, fin da ora la Società assume in proprio tutti gli eventuali oneri derivanti dalla violazione di diritti di terzi, quali uso indebito di brevetti, proprietà intellettuali, private, ecc., relativi ai lavori e/o materiali forniti, mandando indenne il Dipartimento da ogni responsabilità e da ogni onere e spesa connessi alla predetta violazione.

## **Articolo 23**

### ***Subappalto***

E' autorizzato il subappalto secondo la disciplina contenuta nell'articolo 105 del D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.. Si precisa che il Dipartimento pagherà direttamente ed esclusivamente la Società la quale risponderà pienamente e direttamente della regolare esecuzione e dell'esatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali.

La Società subappaltatrice assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche.

La Società si impegna a dare immediata comunicazione al Dipartimento ed alla prefettura-ufficio territoriale del Governo della provincia di \_\_\_\_\_ della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.

#### **Articolo 24**

##### ***Assicurazioni***

Il Dipartimento, a copertura dell'intera flotta, provvederà a propria cura e spese, a stipulare apposita polizza assicurativa per perdita e danneggiamento totale o parziale dei velivoli, danni alle parti di ricambio, nonché contro i rischi per la responsabilità civile verso terzi, nel trasporto di persone, sulla superficie, durante la giacenza e da urto in volo.

Per le riparazioni dei danni parziali oggetto di risarcimento da parte della copertura assicurativa, il Dipartimento provvederà a rimborsare alla Società gli oneri rappresentati e riconosciuti congrui a seguito di apposita istruttoria, svolta sulla base della documentazione all'uopo fornita dalla medesima società, fermo restando che:

- gli oneri di riparazione dei danni restano a carico della Società fino all'ammontare di Euro 10.000,00 (diecimila/00) per ciascun sinistro e per ciascun aeromobile; pertanto sarà rimborsata esclusivamente la quota eccedente tale ammontare;

- il rimborso non potrà comunque eccedere l'ammontare del danno quantificato dalla compagnia assicuratrice, al lordo della franchigia assicurativa e diminuito della somma a carico della Società (Euro 10.000,00);
- gli oneri per manodopera riconosciuti congrui saranno decurtati, in sede di rimborso, del 20 % (venti per cento), quale quota considerata convenzionalmente già riconosciuta alla Società nell'ambito dei corrispettivi contrattuali.

La Società si obbliga a garantire tutti gli adempimenti connessi alla gestione della polizza assicurativa, fornendo con ogni possibile tempestività ogni elemento informativo richiesto, debitamente documentato, su richiesta del Dipartimento.

La Società dovrà inoltre provvedere, a propria cura e spese, a stipulare e mantenere in vigore per tutta la durata del contratto una polizza assicurativa "Infortuni Aeronautici" dell'equipaggio e degli eventuali passeggeri.

La polizza assicurativa Infortuni Aeronautici dovrà prevedere:

*Massimali minimi*

- In caso di morte o di invalidità permanente, Euro 600.000,00 (seicentomila/00) a persona;
- In caso di invalidità temporanea, Euro 300,00 (trecento/00) al giorno.

*Condizioni aggiuntive*

- Rinuncia alla rivalsa nei confronti del Dipartimento nonché dei suoi piloti, tecnici, dipendenti e collaboratori;
- Estensione al "Rischio guerra";

- Limiti territoriali: “Mondo intero”, salvo i Paesi per i quali il traffico aereo non sia consentito a seguito di sanzioni adottate dall’Organizzazione delle Nazioni Unite e, limitatamente al Rischio Guerra, fatte salvo le limitazioni territoriali comunemente previste per tale estensione dalle coperture assicurative aeronautiche;
- Nessuna franchigia.

La Società dovrà stipulare la polizza assicurativa Infortuni Aeronautici con Compagnie di assicurazione di comprovata solidità finanziaria, in possesso di un rating pari o superiore a BBB rilasciato da Standard & Poor's o da Fitch Ratings, pari o superiore a B+ se rilasciato dall'Agenzia A. M. Best, pari o superiore a Baa se rilasciato dall'Agenzia Moody's, in corso di validità alla data di effetto della polizza.

In alternativa al requisito di Rating, la polizza assicurativa potrà essere stipulata con Compagnie di assicurazione in possesso di un Patrimonio Netto non inferiore ad Euro 50.000.000,00 (cinquantamiloni/00).

La Società dovrà presentare una bozza di polizza prima della stipula, per consentire al Dipartimento di verificare il rispetto dei predetti requisiti. Acquisito il nulla osta del Dipartimento, la Società potrà procedere con la relativa formalizzazione. In corso di validità, la Società si impegna a non apportare modifiche al contratto senza il benestare del Dipartimento.

La Società dovrà occuparsi con diligenza della gestione dei sinistri ed ottemperare a tutti gli obblighi previsti dalla polizza assicurativa e si impegna a fornire copia al Dipartimento di tutti i documenti relativi

alla gestione dei sinistri ed a rendere disponibili alla eventuale verifica del Dipartimento le polizze, le appendici ed altri documenti assicurativi. Qualora gli Assicuratori dovessero notificare la cancellazione della copertura assicurativa a seguito di mancato pagamento totale o parziale del premio in relazione alla copertura assicurativa che la Società si impegna a stipulare, nonché nel caso in cui la Società non provveda a stipulare e a tenere in vigore la copertura assicurativa come stabilito sopra, il Dipartimento potrà esercitare il diritto, ma non sarà obbligato a farlo, di provvedere a propria cura a stipulare la copertura assicurativa o al pagamento dei premi e conseguentemente di dedurre tali importi da quelli maturati o maturandi dovuti alla Società in forza del presente contratto o, in alternativa, ottenere il rimborso dei suddetti premi dalla Società.

Tali importi dovranno essere pagati dalla Società immediatamente al ricevimento della specifica documentazione contabile emessa da parte del Dipartimento.

## **Articolo 25**

### ***Risoluzione del contratto***

Il Dipartimento avrà la facoltà di risolvere in qualunque momento il presente contratto con un preavviso di 7 giorni, qualora si verificassero gravi interruzioni del servizio appaltato attribuibili alla Società, oppure se la Società incorresse nelle penalità previste al precedente art. 14.

Il Dipartimento si riserva inoltre la facoltà di risolvere il presente contratto:

- qualora la Società non abbia compiutamente adempiuto agli obblighi di cui al successivo art. 26, nonché agli obblighi inerenti all'applicazione del d.lgs. 81/2008 e ss.mm.ii.;
- qualora la Società risulti in stato di disorganizzazione o di dissesto tale da compromettere la continuità del servizio;
- qualora la Società non si attenga alle specifiche tecnico-operative, contenute nel DT, a tal punto da compromettere l'ordinaria e puntuale attività esecutiva dei servizi;
- qualora la Società non mantenga la licenza quale esercente per le attività previste dall'articolo 2, nonché le necessarie certificazioni rilasciate o riconosciute dall'autorità aeronautica competente, con abilitazione ai velivoli CL-415;
- qualora le operazioni di manutenzione siano ritardate od omesse;
- qualora la ricorrenza dei sinistri assuma consistenza tale da pregiudicare il rispetto dei requisiti di operatività stabiliti nel presente contratto, ovvero nell'ipotesi di ripetute inadempienze della Società con applicazione delle previste penalità;
- qualora la Società, per oltre 60 (sessanta) giorni in un periodo di un anno, anche non continuativi, non disponga di un organico di equipaggi di condotta e di tecnici sufficiente a garantire il rispetto dei requisiti di operatività stabiliti nel presente contratto;
- qualora la Società non mantenga la certificazione antimafia;
- per subappalto abusivo, associazione in partecipazione, cessione anche parziale del contratto, cessione di crediti non autorizzata dal Dipartimento;
- in caso di mancato utilizzo del conto corrente dedicato all'appalto;
- per ogni altra ragione prevista dalla normativa vigente.

In caso di risoluzione sarà corrisposto alla Società solamente l'importo contrattuale per le prestazioni regolarmente effettuate fino al giorno della risoluzione, deducendo le penalità e le spese sostenute dal Dipartimento, fatta salva la facoltà per il Dipartimento medesimo di trattenere le somme da corrispondere alla Società a garanzia dei pregiudizi subiti.

Nel caso di risoluzione del contratto il Dipartimento incamererà la cauzione. Sarà inoltre esperita l'azione in danno, per cui la Società sarà tenuta al pagamento dell'eventuale maggiore spesa che il Dipartimento dovesse sostenere per l'espletamento del servizio in argomento presso altra impresa.

#### **Articolo 26**

##### ***Assicurazioni sociali e clausola sociale di assorbimento***

La Società si obbliga a dimostrare in ogni tempo che adempie a tutti gli obblighi di legge e di contratto relativi alla protezione del lavoro ed alla tutela dei lavoratori ed in particolar modo a quelli sulle Assicurazioni Sociali (invalidità e vecchiaia, disoccupazione, infortuni, malattie, ecc.) ed agli obblighi che hanno la loro origine in contratti collettivi che prevedono, a favore dei lavoratori, diritti patrimoniali aventi per base il pagamento di contributi da parte dei datori di lavoro (assegni familiari, indennità ai richiamati alle armi, ecc.).

Nel caso di denuncia da parte dell'Ispettorato del Lavoro competente che a carico della Società siano state elevate contravvenzioni, il Dipartimento ha la facoltà di sospendere in tutto o in parte il

pagamento delle prestazioni, restando esclusa qualsiasi pretesa della Società per pagamento di interessi ed altro qualsiasi compenso.

L'ammontare delle somme trattenute sarà corrisposto alla Società solo in seguito ad autorizzazione dell'Ispettorato del Lavoro, né la Società potrà pretendere somme a qualsiasi titolo per ritardato pagamento.

La Società si impegna ad assorbire in via prioritaria nel proprio organico, compatibilmente con la propria organizzazione d'impresa e con le esigenze tecniche-organizzative previste per l'erogazione del servizio - con carattere di continuità, a condizioni normative, retributive e di tutela del rapporto di lavoro non peggiorative rispetto a quelle preesistenti, senza periodo di prova e con riconoscimento dell'anzianità economica maturata e maturanda - il personale che risultava direttamente impiegato dall'appaltatore uscente nelle prestazioni del servizio oggetto del presente contratto, salvo gravi e motivati elementi contrari.

## **Articolo 27**

### ***Oneri fiscali e spese contrattuali***

Sono a carico della Società le spese relative al presente atto, ad eccezione di quelle che, per legge, dovranno far carico al Dipartimento.

A tal fine la Società dichiara che le prestazioni contrattuali sono effettuate nell'esercizio di impresa e che, eccettuate la gestione logistica, l'attività di volo e le prestazioni a rimborso assimilabili, trattasi di operazioni imponibili e non esenti dall'imposta sul valore aggiunto che la Società è tenuta a versare, con diritto di rivalsa, ai sensi del D.P.R. 26.10.1972, n. 633.

Conseguentemente, al presente atto dovrà essere applicata l'imposta di registro in misura fissa, ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. 26.10.1972, n. 634.

#### **Articolo 28**

##### ***Variazione ragione sociale***

Qualora nel corso dello svolgimento del presente contratto si verificassero variazioni nella ragione sociale della Società, dette variazioni dovranno essere debitamente notificate al Dipartimento, che non risponderà in nessun caso di qualsiasi conseguenza derivante dalla omessa notifica delle variazioni sociali di cui sopra.

#### **Articolo 29**

##### ***Cessione del contratto e del credito***

È vietata la cessione del presente contratto. La cessione del credito è disciplinata dall'art.106 del d.lgs. 50/2016 e s.m.i., e non si applicano le disposizioni di cui agli artt. 1260 e segg. del codice civile; all'uopo è sempre richiesta la preventiva accettazione da parte del Dipartimento.

#### **Articolo 30**

##### ***Varie***

La Società è tenuta a porre in essere, con la massima diligenza, tutte le attività necessarie per ottenere le autorizzazioni, licenze, nulla osta o permessi di Pubbliche Autorità, necessari per la corretta esecuzione delle attività oggetto del presente contratto ed a mantenerle ai sensi delle vigenti disposizioni.

Nei casi di discordanza tra i contenuti del presente contratto e quanto ai suoi allegati prevarrà quanto disposto dal presente contratto.

### **Articolo 31**

#### ***Foro competente***

In caso di controversie sull'esecuzione ed interpretazione del presente contratto, il Foro competente è quello di Roma. È vietato il ricorso alla procedura arbitrale.

### **Articolo 32**

#### ***Obbligatorietà del contratto***

Il presente contratto, mentre vincola la Società fin dal momento della sua sottoscrizione, vincherà il Dipartimento solo dopo l'approvazione e la registrazione del relativo decreto, da parte degli Organi di Controllo, ai sensi delle vigenti norme di contabilità di Stato.

### **Articolo 33**

#### ***Elezione del domicilio***

Per l'esecuzione del presente contratto e per ogni effetto di legge, la Società elegge il proprio domicilio legale, nonché la propria sede di rappresentanza, con poteri decisionali idonei a mantenere costanti rapporti con il Dipartimento, in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_.

*per il Dipartimento*

*per la Società*

*l'Ufficiale Rogante*



# *Ministero dell'Interno*

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO  
DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

## **DISCIPLINARE TECNICO DELLA GESTIONE OPERATIVA E LOGISTICA DELLA FLOTTA CANADAIR CL-415**

### **1. PREMESSA**

Il Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile, in seguito indicato come "Dipartimento", è proprietario di n. 19 velivoli Canadair CL-415, in seguito denominati "Canadair CL-415", destinati al servizio di concorso aereo dello Stato alla lotta agli incendi boschivi (Servizio AIB), nonché ai compiti secondari di seguito definiti.

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 Canadair CL-415 del Dipartimento dovrà essere condotta dall'affidatario (ora in poi "Società") nel pieno rispetto della normativa aeronautica in vigore, del presente Disciplinare Tecnico e delle disposizioni contrattuali.

### **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 Canadair 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 specificati 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.

La gestione operativa dovrà essere svolta dalla Società, oltre che nel rispetto delle applicabili norme aeronautiche, secondo le specifiche tecnico-operative contenute nel presente Disciplinare Tecnico ed in accordo con le disposizioni contrattuali.

Ai sensi dell'art. 7 della legge 21 novembre 2000, n. 353 e ss.mm.ii., le determinazioni concernenti l'attività operativa di concorso della flotta CL-415 alla lotta AIB, quali la scelta ed il luogo degli interventi, sono di competenza del Dipartimento della Protezione Civile (in seguito indicato come "DPC"), mediante il proprio Centro Operativo Aereo Unificato ("COAU").

Le determinazioni concernenti l'attività operativa della flotta CL-415 per i compiti di cui al successivo paragrafo 4, lettera b) sono di competenza del Dipartimento.

## 4. COMPITI OPERATIVI

### a. Servizio AIB

Il compito del Servizio AIB si 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.

Tali attività dovranno essere svolte nel rispetto delle relative norme emanate o accettate dall'ENAC.

### b. Compiti secondari

Nei compiti secondari rientra ogni altra attività richiesta dal Dipartimento, compatibilmente con le certificazioni del velivolo (trasferimento personale e attrezzature, esercitazioni, ecc.), escluso il trasporto pubblico. Tali attività potranno essere svolte anche ai sensi dell'articolo 748 del codice della navigazione.

Nell'esecuzione delle su indicate attività dovrà essere consentito l'imbarco di personale del Dipartimento e del DPC per lo svolgimento dei compiti d'istituto.

## 5. VELIVOLI OPERATIVI

Un velivolo sarà 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-Jö), 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 sei ore di volo conteggiate dal decollo all'atterraggio del velivolo (ora in poi: ora di volo stickö). In caso contrario sarà considerato inefficiente per l'intera giornata.

Il Dipartimento e il DPC si riservano la facoltà di disporre l'utilizzo di velivoli in riserva (ora in poi denominati **velivoli di rinforzo**), mediante l'impiego di equipaggi destinati a velivoli operativi; in tal caso, i predetti velivoli operativi, benché privati di uno o più equipaggi, saranno comunque considerati, ai fini amministrativi, dotati di un numero di equipaggi operativi sufficiente ad assicurare l'attività giornaliera di volo prevista al successivo paragrafo 8. Agli equipaggi destinati ai velivoli di rinforzo potrà essere richiesto di anticipare l'avvio del servizio fino al massimo di un'ora rispetto a quello comunicato, previo preavviso di almeno due ore rispetto all'orario di avvio richiesto, fatto salvo il rispetto dei relativi vigenti limiti di volo e di servizio.

I velivoli supplementari per i quali sia disponibile, o sia stata richiesta, la capacità di garantire un'attività di volo giornaliera pari alla metà di quella prevista al successivo paragrafo 8 (**velivoli supplementari limitati**), saranno considerati comunque operativi in caso di avarie, purché queste non abbiano provocato uno stato di inefficienza di

durata complessivamente pari o superiore a 2 ore e 30 minuti nel periodo  $\delta H$ -Jö; parimenti, saranno comunque considerati operativi, in caso di avarie, qualora abbiano effettuato attività di volo, di cui al successivo paragrafo 8, per almeno tre ore  $\delta stickö$ ; ai predetti velivoli saranno applicate le peculiari condizioni economiche previste per tale fattispecie dal contratto.

Qualora sia richiesto 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, salvo che non siano intervenute altre cause di inefficienza.

La Società, in funzione del numero di velivoli affidati in gestione ( $V_G$ ), 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	7	8

dove:

- $P_{MAX}$  è il periodo di massimo impegno operativo, di durata pari a 62 giorni, ricadente nei mesi da giugno a settembre;
- $P_{INT}$  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  $P_0$

La data di avvio del  $P_{MAX}$  e la distribuzione dei periodi  $P_{INT}$  saranno notificate alla Società, a seguito d'intesa con il DPC, con un anticipo non inferiore a n. 6 (sei) giorni solari dal termine del periodo  $P_0$ .

In caso di necessità, il Dipartimento 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 dalla competente autorità aeronautica per l'esercizio del volo e dovranno, inoltre, essere in possesso dei seguenti requisiti minimi espressi in ore di volo obbligate, 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 (DOS), 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 dalle norme aeronautiche vigenti; tali limiti potranno essere ampliati in accordo con la competente autorità aeronautica.

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 Canadair 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 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 (es: stagionale, part time di tipo orizzontale, full time).

Le suddette informazioni, riferite all'organico equipaggi che sarà impiegato nel corso dell'esecuzione del contratto di affidamento del servizio in oggetto, dovranno essere fornite entro 15 (quindici) giorni solari decorrenti dalla relativa data di stipula.

Ogni variazione relativa alle informazioni fornite sugli equipaggi dovrà essere tempestivamente comunicata al Dipartimento da parte della Società e comunque entro 5 (cinque) giorni solari dal suo verificarsi. Non potranno essere impiegati piloti non contemplati nell'elenco inviato al Dipartimento e sue successive variazioni approvate dal medesimo, 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 applicabili, il Dipartimento si riserva la facoltà

di disporre, con oneri a proprio carico, la formazione, a cura della Società, di piloti indicati dal medesimo Dipartimento e il loro eventuale impiego operativo sui Canadair CL-415, in aggiunta al personale pilota della Società.

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

Per equipaggio operativo s'intende un equipaggio qualificato, addestrato e impiegabile per l'attività di volo operativa con i Canadair 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:

- 3 (tre) ore block per massimo un terzo dell'organico del giorno;
- 5 (cinque) ore block per i restanti equipaggi.

La Società dovrà disporre di un congruo numero di equipaggi operativi, tale da consentire l'impiego dei velivoli operativi per l'attività di volo giornaliera indicata al successivo paragrafo 8.

Per garantire tale requisito la Società dovrà disporre almeno del seguente numero minimo di equipaggi, arrotondato all'unità superiore:

$$N_{eq} = (V \times O_g \times M_G : L_{FH}) + 2$$

dove:

- **V** è il numero di velivoli operativi da garantire nel periodo di riferimento (es.: 14 aeromobili);
- **O<sub>g</sub>** è il numero di ore di volo giornaliero da garantire nel periodo di riferimento per ciascun velivolo operativo (es.: 11 ore);
- **M<sub>G</sub>** è la durata, in giorni, del periodo relativo al limite mensile di ore di volo previsto per il personale pilota dalla normativa vigente (es: 28 giorni)
- **L<sub>FH</sub>** è il limite mensile di ore di volo imposto agli equipaggi dalla normativa vigente (es.: 100 ore volo),

Il quantitativo così calcolato è da considerarsi la dotazione organica minima incompressibile, ferma restando l'esigenza di dover disporre di ulteriori equipaggi qualora ciò sia necessario per soddisfare il requisito previsto al successivo paragrafo 8, primo capoverso.

Al fine di migliorare il livello di sicurezza nell'impiego operativo della flotta, tutti i piloti con qualifica di comandante, impiegati nell'ambito del servizio oggetto del presente Disciplinare, entro il primo anno di durata del contratto dovranno essere titolari di un contratto di lavoro che preveda l'impiego del lavoratore a carattere continuativo (e non stagionale); eventuali deroghe dovranno essere espressamente autorizzate del Dipartimento.

## **7. ATTIVITÀ DI VOLO**

L'attività di volo sarà ripartita in:

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

- (1) voli per servizio AIB (AIB);
- (2) voli per compiti secondari (VCS);

- (3) voli di trasferimento collegati alle attività operative (TRO);
- (4) voli per trasferimento equipaggi e personale tecnico della Società (TRP)
- (5) voli di ricognizione (RIC);
- (6) 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 Canadair 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).

### **ATTIVITÀ A.I.B.**

Fermo restando quanto previsto al secondo capoverso del paragrafo 3, l'attività operativa di cui al punto a.1 (AIB), si intende ordinata all'arrivo della scheda (o modulistica prevista) proveniente dal COAU, inoltrata alla Società esercente e al Dipartimento, in assenza di diverse indicazioni del Dipartimento.

Analogamente, le attività a.3, a.4 e a.5, quando riferiscono direttamente o indirettamente al servizio AIB, sono sempre disposte (RIC/TRO/TRP) o autorizzate (TRO/TRP) dal COAU.

Per la richiesta di autorizzazione ai voli TRO/TRP dovrà essere utilizzato, da parte della Società, l'annesso 2-AIB.

### **ATTIVITÀ NON A.I.B.**

L'attività di volo operativa di cui ai punti a.2 (VCS) e a.6 (DIM), è sempre disposta o autorizzata dal Dipartimento. Analogamente, le attività a.3, a.4 e a.5, quando riferiscono a missioni non AIB, sono sempre disposte (RIC/TRO/TRP) o autorizzate (TRO/TRP) dal Dipartimento.

L'attività di volo addestrativa di cui al punto b, dovrà essere preventivamente comunicata al Dipartimento per il rilascio del "nulla-osta" secondo le modalità previste al successivo par. 9;

L'attività di volo tecnica di cui al punto c, dovrà essere preventivamente comunicata al Dipartimento per il "nulla-osta".

Il rilascio del nulla-osta non esclude l'onere, da parte della Società, di giustificare, in fase di successive verifiche, l'attività di volo effettuata.

Qualora siano impiegati velivoli in prontezza e/o equipaggi operativi, il Dipartimento, ricorrendone i presupposti, provvederà a richiedere al DPC il necessario ònulla-ostaö.

Per le richieste di cui sopra da parte della Società dovrà essere utilizzato l'annesso 2.

## 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 giornaliera per velivolo pari a:

- 9 ore di volo block	dal	01-ottobre	al	15-marzo	Periodo H <sub>0</sub>
- 10 ore di volo block	dal	16-marzo	al	15-maggio	Periodo H <sub>int</sub>
	dal	01-settembre	al	30-settembre	
- 11 ore di volo block	dal	16-maggio	al	31-agosto	Periodo H <sub>max</sub>

I turni di servizio degli equipaggi di volo dovranno essere organizzati in modo tale da garantire la predetta capacità anche nell'ipotesi in cui l'attività di volo sia richiesta tutta a ridosso dello scadere delle effemeridi.

### 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), come aggiornata nella Direttiva annuale AIB del DPC.

L'attività sul fuoco si svolgerà nel periodo òH-Jö, 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 potrà essere disposto il caricamento e lo sgancio di prodotti estinguenti e ritardanti, certificati per l'impiego sul Canadair CL-415.

Ogni sera, per ciascun velivolo operativo, il COAU stabilirà l'orario di inizio del servizio di allarme per il giorno successivo.

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

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

Nel caso in cui sia caricato prodotto ritardante fornito dal Dipartimento, 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.

In caso di attività svolta al di fuori del territorio nazionale, la Società dovrà garantire la migliore prontezza operativa possibile, compatibilmente con lo scenario in cui si troverà ad operare.

Ciascun eventuale impiego dei velivoli della flotta al di fuori dei confini nazionali non potrà durare più di 120 giorni consecutivi; a tal fine potranno essere impiegati, nel periodo P<sub>0</sub>, n. 2 velivoli operativi della *front-line* prevista con V<sub>G</sub> pari a 19 (n. 8 velivoli operativi). Inoltre, in tale scenario, per garantire l'operatività richiesta, la Società potrà chiedere l'autorizzazione a dislocare nel luogo di missione uno o più velivoli di riserva, i cui voli di trasferimento saranno considerati TRO.

#### **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.

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

Per attività in territorio nazionale, il Dipartimento s'impegna ad assicurare alla Società almeno un'ora di tempo per il decollo, a decorrere dalla richiesta, nei casi in cui il decollo sia previsto entro le effemeridi, e almeno 3 (tre) ore di tempo nel caso di decollo previsto oltre le effemeridi.

Per attività al di fuori del territorio nazionale, il Dipartimento s'impegna ad assicurare alla Società almeno 24 ore di tempo per il decollo, a decorrere dalla richiesta.

### **9. ATTIVITÀ ADDESTRATIVA DEGLI EQUIPAGGI DI CONDOTTA**

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

Di norma, l'attività addestrativa degli equipaggi di condotta 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, in accordo alla normativa vigente, 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 o esaminatore, nonché al mantenimento delle suddette qualifiche.

L'attività addestrativa annuale dovrà essere pianificata e comunicata al Dipartimento, con almeno 30 (trenta) giorni solari di anticipo rispetto alla relativa data di avvio, per il rilascio del vincolante parere di concordanza.

L'attività addestrativa giornaliera di volo dovrà essere comunicata al Dipartimento per il rilascio del relativo nulla-osta attraverso l'invio del modulo di richiesta riportato in Annesso 2, entro le ore 18:00 del giorno precedente.

Qualora siano impiegati velivoli e/o equipaggi in prontezza operativa, il Dipartimento, ricorrendone i presupposti, provvederà a richiedere al COAU il rilascio del necessario nulla-osta.

L'addestramento di nuovi piloti della Società, dovrà essere preventivamente autorizzato dal Dipartimento.

L'eventuale impiego della flotta di Stato per l'addestramento in volo di nuovi piloti dovrà essere svolto a titolo assolutamente gratuito per il pilota.

In particolare la flotta di Stato non potrà essere assolutamente utilizzata per fini

commerciali (es.: formazione di piloti a scopo di lucro). Nei casi di inadempienza, la relativa attività di volo effettuata sarà considerata non giustificata, fatto salvo e impregiudicato ogni altro diritto o azione di risarcimento per eventuali ulteriori danni subiti dal Dipartimento.

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

Qualora disponibile sul territorio nazionale, la Società si impegna a utilizzare, per l'addestramento degli equipaggi di condotta, un Full Flight Simulator (FFS) certificato dall'Autorità aeronautica competente.

## **10. SICUREZZA DEL VOLO**

La Società dovrà dotarsi di un "Safety Management System" per le attività operative, in analogia a quello previsto per il rilascio del Certificato di Operatore Aereo in ambito trasporto pubblico.

La Società dovrà fornire al Dipartimento, entro il mese di marzo di ogni anno, copia del proprio programma annuale di prevenzione incidenti.

La trattazione degli inconvenienti e incidenti di volo che riguardano i velivoli Canadair CL-415 sarà effettuata in conformità alle direttive emanate dall'Ispektorato per la Sicurezza del Volo (ISV), salvo diversa indicazione da parte del Dipartimento.

In relazione a quanto sopra, le notifiche telefoniche e telegrafiche degli inconvenienti e degli incidenti di volo devono essere effettuate al Dipartimento nei termini previsti dalla relativa regolamentazione applicabile.

Inoltre, la Società dovrà fornire al Dipartimento copia di ogni altra documentazione trasmessa all'autorità aeronautica civile (*safety report ee-emor*, ecc.), relativa agli inconvenienti e incidenti occorsi agli aeromobili CL415 del Dipartimento, nonché, su specifica richiesta del Dipartimento, i relativi dati di volo registrati dalle apparecchiature di bordo.

Il Dipartimento, anche sulla base delle indicazioni della Commissione di investigazione eventualmente all'uopo nominata, potrà chiedere alla Società l'esecuzione di ulteriori esami e indagini, nonché emanare provvedimenti relativi all'impiego degli equipaggi e/o degli aeromobili in gestione.

La Società si impegna a consentire "visite conoscitive" di Sicurezza del Volo da parte del Dipartimento e/o altro organismo all'uopo designato dallo stesso.

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 o da inserire tra i partecipanti alla commissione interna di investigazione, nonché in occasione degli *audit* periodici previsti dalle norme aeronautiche vigenti.

## **11. BASI OPERATIVE**

Il servizio si svolgerà utilizzando un certo numero di basi che, a seconda della finalità di impiego, sono definite basi di schieramento permanente, basi di schieramento

stagionale, basi di scalo temporaneo o basi di schieramento all'estero.

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 conformità alle norme applicabili e assicurando la 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 e il relativo stazionamento in condizioni di sicurezza (es: 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 contrattualmente previste. Su dette basi il posizionamento dei velivoli operativi Canadair CL-415 deve essere assicurato nel numero stabilito nella seguente tabella, in funzione del numero di velivoli operativi previsti dal precedente paragrafo 5.

<b>N° velivoli operativi previsti</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
nel Lazio	1	1	1	2	2	3	3	3	4	4	5	5	6	7
in Calabria	0	1	1	1	2	2	2	3	3	4	4	5	5	5
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 di 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 alle attività contemplate nel presente disciplinare, alla quale il Dipartimento e il COAU indirizzeranno 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 Dipartimento e 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 e il Dipartimento dovranno avvenire in lingua italiana.

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

Le basi di schieramento stagionale sono ulteriori basi, utilizzate per dislocare i velivoli in prossimità delle zone considerate ad alto rischio di incendio boschivo.

Su dette basi la permanenza dei mezzi sarà stabilita secondo un piano di schieramento determinato dal DPC, d'intesa con il Dipartimento, e notificato alla Società con congruo anticipo sull'operatività della base (non inferiore a 15 giorni solari dalla prevista attivazione). Le basi di schieramento stagionale potranno essere attivate contemporaneamente nel numero massimo di tre.

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 DPC d'intesa con il Dipartimento.

#### **c. Basi di schieramento temporaneo.**

Per le basi di scalo temporaneo s'intendono quelle basi su cui i velivoli, su disposizione del COAU per esigenze AIB, nonché del Dipartimento per le rimanenti esigenze operative, pernottano per limitati periodi di tempo per esigenze specifiche, quali ad esempio:

- la necessità di schierare i velivoli in basi prossime ad aree interessate da incendi rimasti attivi allo scadere delle effemeridi;
- la necessità di schierare precauzionalmente i velivoli in basi più vicine ad aree ad alto rischio incendi, in funzione delle previsioni di suscettività.

Le disposizioni di pernottamento su base temporanea per esigenze AIB, emanate dal COAU, sono inviate alla Società e al Dipartimento.

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

Le basi di scalo temporaneo potranno essere attivate contemporaneamente nel numero massimo di tre.

#### **d. Basi di schieramento all'estero.**

Per le basi di schieramento all'estero s'intendono le basi al di fuori dei confini nazionali su cui i velivoli sono schierati per esigenze AIB o per compiti secondari.

Qualora un velivolo sia schierato presso una base temporanea o di schieramento all'estero per più di dieci giorni naturali e consecutivi, la Società dovrà predisporre per eseguire in loco la manutenzione necessaria a garantire il completamento della missione e il rientro in Italia.

In tal caso, saranno rimborsati alla Società i costi sostenuti per ottenere le relative autorizzazioni da parte delle competenti autorità aeronautiche.

La necessità di prolungare (oltre il decimo giorno) la durata dello schieramento sarà comunicata entro il sesto giorno consecutivo di attivazione della base.

## 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 sul tipo di aeromobile oggetto del presente disciplinare tecnico.

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 delle parti di ricambio e degli equipaggiamenti/sistemi consegnati a corredo (es. *Spray kits*).

### a. Funzioni tecniche

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, aggiornamento dello standard di configurazione, definizione dello standard relativo ai lavori aeronautici, registrazioni dell'operante, 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 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).

Riguardo alla gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili, dovrà essere consentito lo scambio dei relativi dati, in formato elettronico, con il Dipartimento.

#### b. Operazioni di manutenzione

La Società dovrà svolgere, in ottemperanza alle norme applicabili, 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 "A" (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 "B" (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 dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile.

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

#### c. Modifiche

La società dovrà svolgere, in ottemperanza alle norme applicabili, tutte le attività necessarie per assicurare l'introduzione, secondo le istruzioni fornite dal responsabile della navigabilità ed in accordo con le ulteriori normative vigenti ed applicabili, delle modifiche e prescrizioni di seguito indicate. In particolare, le prescrizioni/modifiche tecniche (Prescrizioni di Aeronavigabilità, Airworthiness Directives, Bollettini tecnici, Service Bulletins, Service Letters, Regolamenti ecc.) emesse dalle competenti autorità, inclusa la Commissione Europea, o dai costruttori dell'aeromobile e dei relativi equipaggiamenti, qualora classificate obbligatorie (*mandatory*) dovranno essere introdotte entro i termini ivi stabiliti.

Le prescrizioni/modifiche tecniche 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.

Le prescrizioni/modifiche tecniche 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 e più in generale alla gestione logistica.

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/aeronavigabilità. Allopo 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.

f. Personale tecnico.

Ai fini della gestione logistica della flotta, la Società dovrà disporre, durante l'esecuzione del contratto, almeno del seguente personale in possesso di Licenza di Manutenzione Aeronautica (LMA), emessa in conformità all'Allegato III (Parte 66) del Regolamento (UE) n. 1321/2014 e ss.mm.ii., con abilitazione sul Canadair CL-415:

- n. 3 (tre) tecnici LMA cat. C;
- n. 6 (sei) tecnici LMA cat. A1;
- n. 6 (sei) tecnici LMA cat. B2;
- n. 9 (nove) tecnici LMA cat. B1.1.

Il predetto organico cat. B1.1 dovrà essere in possesso, complessivamente, di almeno un'abilitazione C14 - *Landing Gear*, un'abilitazione C20 - *Structural* e

un'abilitazione 5C5 - *Electrical Power & Lights*, in accordo alla norma AMC 145.A.20 Terms of approval.

L'organico su indicato è da considerarsi la dotazione minima incompressibile, ferma restando l'esigenza di dover disporre di ulteriore personale tecnico qualora ciò sia necessario per soddisfare i requisiti previsti dal presente Disciplinare.

#### **14. STATO DEI BENI ALLA CONSEGNA E ALLA LORO RESTITUZIONE**

La Società riceverà in consegna:

- i velivoli in condizioni di efficienza, avendo già eseguito tutte le ispezioni scadute;
- i componenti principali dei velivoli della flotta dipartimentale (carrelli, motori ed eliche), con 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.

Qualora lo stato dei velivoli e dei componenti maggiori sia inferiore rispetto al predetto standard, il Dipartimento si farà carico degli oneri per raggiungere il citato standard.

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 (carrelli, motori ed eliche), 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.

Allo scadere del contratto la Società dovrà riconsegnare tutta la documentazione caratteristica dei velivoli, i dati di navigabilità, anche in formato elettronico, nonché le relative pubblicazioni tecniche ed operative.

#### **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 e manutentive, 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;

all'accesso ai dati di dettaglio relativi alla gestione logistica della flotta.

In particolare il Dipartimento, mediante le proprie articolazioni nonché sulla base dei *report* forniti anche dal COAU in merito al servizio AIB fornito, verifica la conformità delle prestazioni rese dalla Società rispetto alle previsioni contrattuali, anche con riferimento agli aspetti legati all'addestramento, all'impiego degli equipaggi, alla sicurezza del volo, nonché all'efficacia operativa.

La Società dovrà dotarsi di strumenti informatici che consentano al COAU e 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 ó Sky Connect la Società dovrà provvedere ad attivare, a propria cura e spese, 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 Dipartimento e al DPC la seguente documentazione firmata da un rappresentante legale o da un suo delegato, fornendone copia ad eventuali ulteriori uffici del Dipartimento 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.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(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.

Destinatario: Dipartimento.

(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. Il report dovrà contemplare anche gli equipaggi destinati a eventuali velivoli supplementari.

Tale documento dovrà essere inviato via fax giornalmente, contestualmente al successivo Annesso 8, anche al fine di verificare l'operatività dei velivoli. Qualora intervengano variazioni, il documento dovrà essere prontamente aggiornato.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(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.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(5) Efficienza della flotta CL-41 5 (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.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(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 dell'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.

Destinatario: Dipartimento.

(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.

Destinatario: Dipartimento.

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

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

Il Dipartimento, sulla base degli elementi forniti dalla Società, fornirà riscontro al COAU.

Destinatario: Dipartimento.

(9) Dati sullo stato manutentivo dei velivoli

La Società dovrà consentire al Dipartimento l'accesso al sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità di ciascun aeromobile della flotta CL-415 e, su richiesta, fornirne i relativi dati, in formato riutilizzabile, entro 10 (dieci) giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla notifica dell'esigenza.

A tal fine, qualora per la gestione della manutenzione sia utilizzato un software, la Società dovrà fornire al Dipartimento un account di accesso, in sola lettura, a tutte le informazioni ivi riportate; dovrà inoltre essere somministrato un corso di familiarizzazione all'uso del predetto software, rivolto ad almeno n. 2 incaricati del Dipartimento. Qualora il software lo consenta, dovrà essere consentito l'accesso ai dati da remoto.

Destinatario: Dipartimento.

Il *fac simile* riportato negli annessi di cui sopra, attualmente oggetto di trasmissione via fax, potrà 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 comunicazione al COAU delle prontezze e l'invio alla Società delle schede di missione avverrà in via telematica, tramite apposito applicativo. Il sistema via fax viene attivato solamente in caso di avaria del predetto applicativo.

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

## DESCRIZIONE DI MISSIONE TIPICA AIB

La missione AIB è designata come missione di pronto intervento che, utilizzando il codice BAT, ha priorità e precedenza su tutto il traffico aereo. Il nominativo operativo sarà composto dalla sigla *õCANö* seguita dal numero di fusoliera.

Il compito assegnato, con i necessari aspetti di dettaglio, è fissato nella scheda di "*richiesta di concorso aereo AIB*" emessa dal COAU. La missione è dedicata ad un incendio e l'attività sul fuoco perdura fino al verificarsi di una delle seguenti condizioni:

- spegnimento dell'incendio o fine dell'esigenza dichiarata dal coordinatore delle operazioni a terra, oppure dal COAU;
- deviazione su altro incendio ed assegnazione di missione sostitutiva disposta dal COAU con altra scheda;
- scadenza delle effemeridi sul luogo dell'incendio.

Alla ricezione della "scheda" (fac-simile in allegato), l'aereo dovrà decollare entro i tempi previsti tenendo conto di eventuali disposizioni contenute nella scheda stessa, portandosi sull'obiettivo assegnato e stabilendo il contatto radio con il coordinatore delle operazioni a terra per informazioni sull'area operativa e per ottimizzare l'intervento sul fuoco.

L'aereo, raggiunta la zona d'operazione, contatterà il direttore del fuoco e/o effettuerà una breve ricognizione alta per verificare:

- ostacoli naturali e/o artificiali;
- vento dominante;
- presenza di altri aeromobili, comunicando al COAU, appena possibile, le notizie di specifico interesse circa lo sviluppo dell'incendio (via Società o altro canale possibile).

Procedure specifiche di lavoro nelle missioni AIB saranno dettagliate nell'annuale direttiva emessa dal Dipartimento della Protezione Civile. Tutti i lanci, compatibilmente con l'esaurimento dell'apposito serbatoio, andranno fatti impiegando prodotto schiumogeno e/o prodotto ritardante, se richiesto, secondo quanto previsto dal Disciplinare tecnico al paragrafo 8.a..

La missione terminerà con il rientro dell'aereo all'aeroporto designato, rientro che potrà avvenire anche dopo la scadenza delle effemeridi. La società dovrà comunicare al COAU la fine della missione.

La configurazione antincendio standard del velivolo in prontezza operativa deve includere:

- il rifornimento di combustibile di 6.800 lb con possibilità di rabbocco fino al limite compatibile, in relazione alla distanza intercorrente fra l'aeroporto di partenza e l'obiettivo, evitando, però, penalizzazioni inaccettabili al tempestivo decollo dell'aereo;
- il rifornimento di schiumogeno con gli accorgimenti di cui al precedente alinea;
- prodotto ritardante o altro prodotto su richiesta del COAU.

Società (Ragione sociale - Sede)	AI DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO S.O.C.A.V. (al n. di fax comunicato)																
DATA RICHIESTA _____	DATA MISSIONE _____																
TIPO/NOMINATIVO VELIVOLO _____																	
TIPO MISSIONE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">OPERATIVA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">OPERATIVA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">OPERATIVA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">TECNICA</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TRO</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">DIM</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TRP</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TEC</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">TECNICA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">ADDESTR.VA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">ADDESTR.VA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">ADDESTR.VA</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TRM</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ADT</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ADS</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ADM</td> </tr> </table>	OPERATIVA	OPERATIVA	OPERATIVA	TECNICA	TRO	DIM	TRP	TEC	TECNICA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA	TRM	ADT	ADS	ADM
OPERATIVA	OPERATIVA	OPERATIVA	TECNICA														
TRO	DIM	TRP	TEC														
TECNICA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA														
TRM	ADT	ADS	ADM														
AEROPORTO PARTENZA	ETD/L	AEROPORTO ARRIVO	ETA/L														
ZONA OPERAZIONI _____																	
NOMINATIVI EQUIPAGGIO	FUNZIONE	NOTE															
NOTE _____																	
AEROMOBILE IN PRONTEZZA	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO <sup>(1)</sup>															
AEROMOBILE IN RISERVA	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO <sup>(1)</sup>															
EQUIPAGGIO OPERATIVO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO <sup>(1)</sup>	IL D.O.V.														
<b>DA COMPILARE IN CASO DI VELIVOLO IN PRONTEZZA E/O EQUIPAGGIO OPERATIVO</b> <sup>(2)(3)</sup>																	
DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE - UFF. EME - COAU FAX 06 68202472																	
NULLA OSTA ALLA MISSIONE	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO <sup>(1)</sup>															
NOTE : _____																	
DATA _____	IL CAPO SALA DEL COAU																
<b>DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO S.O.C.A.V.</b>																	
		<b>A: (Società)</b> <b>FAX:</b>															
<b>MISSIONE AUTORIZZATA</b> <sup>(1)(4)</sup> / <b>NULLA OSTA ALLA MISSIONE</b> <sup>(5)</sup>																	
DATA _____	IL FUNZIONARIO																

Note: (1) Barrare l'opzione scelta

(4) In caso di attività di volo operativa

(2) Inoltro al COAU da parte del CON

(5) In caso di attività di volo addestrative o tecnica

(3) Da reinviare al CON dopo la firma da parte del COAU

Società (Ragione sociale - Sede) _____	A: DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE IV UFF/EME - COAU FAX: 06 68202472																
DATA RICHIESTA _____	DATA MISSIONE _____																
TIPO/NOMINATIVO VELIVOLO _____																	
TIPO MISSIONE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 50px;">OPERATIVA</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 50px;">OPERATIVA</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; font-weight: bold;">TRO</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; font-weight: bold;">TRP</td> </tr> </table>	OPERATIVA	OPERATIVA	TRO	TRP												
OPERATIVA	OPERATIVA																
TRO	TRP																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">AEROPORTO PARTENZA</th> <th style="width: 10%;">ETD/L</th> <th style="width: 30%;">AEROPORTO ARRIVO</th> <th style="width: 10%;">ETA/L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	AEROPORTO PARTENZA	ETD/L	AEROPORTO ARRIVO	ETA/L													
AEROPORTO PARTENZA	ETD/L	AEROPORTO ARRIVO	ETA/L														
ZONA OPERAZIONI _____																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">NOMINATIVI EQUIPAGGIO</th> <th style="width: 30%;">FUNZIONE</th> <th style="width: 40%;">NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	NOMINATIVI EQUIPAGGIO	FUNZIONE	NOTE														
NOMINATIVI EQUIPAGGIO	FUNZIONE	NOTE															
NOTE _____ _____ <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">                     IL D.O.V. _____                 </div>																	
<b>DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE</b> <b>UFF. EME - COAU</b>  A: (Società) FAX:  per conoscenza: DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO S.O.C.A.V. (al n. di fax comunicato)																	
MISSIONE AUTORIZZATA	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;">SI</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;">NO <sup>(1)</sup></td> </tr> </table>	SI	NO <sup>(1)</sup>														
SI	NO <sup>(1)</sup>																
DATA _____	IL CAPO SALA DEL COAU _____																

Note:

(1) Barrare l'opzione scelta

Società (Ragione sociale - Sede)

**PREVISIONE EFFICIENZA FLOTTA CANADAIR CL-415**  
Annesso 3 del D.T.)

(Rif.

Al Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)  
Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.  
(al n. di fax comunicato)

PREVISIONE EFFICIENZA VELIVOLI PER IL GIORNO: \_\_\_\_\_

**Aeromobili Efficienti (dal sorgere del sole al tramonto)**

Nominativo	Marche	Base	Note	Prty
CAN 07	I-DPCD			
CAN 08	I-DPCE			
CAN 10	I-DPCO			
CAN 11	I-DPCP			
CAN 12	I-DPCQ			
CAN 14	I-DPCU			
CAN 15	I-DPCV			
CAN 16	I-DPCW			
CAN 18	I-DPCT			
CAN 20	I-DPCY			
CAN 21	I-DPCZ			
CAN 23	I-DPCF			
CAN 24	I-DPCG			
CAN 25	I-DPCH			
CAN 26	I-DPCI			
CAN 27	I-DPCC			
CAN 28	I-DPCN			
CAN 30	I-DPCS			
CAN 31	I-DPCR			

**Aeromobili Inefficienti**

Nominativo	Marche	Base	Status	Previsione Efficienza	Note

FIRMA

Data: \_\_\_\_\_ Ora: \_\_\_\_\_

**LEGENDA**

Base: Indicare la base su cui sarà posizionato il velivolo all'inizio della giornata successiva.  
 Status: Indicare il motivo dell'inefficienza.  
 Previsione efficienza: Indicare l'orario di ripristino efficienza, se previsto in giornata.

Al Dip. VVF - S.O.C.A.V.  
(al n. di fax comunicato)

Società (Ragione sociale - Sede)	<b>SITUAZIONE FLOTTA CL-415</b>																DATA
																	GIORNO SETT

I-DPCC	I-DPCD	I-DPCE	I-DPCF	I-DPCG	I-DPCH	I-DPCI	IDPCN	I-DPCO	I-DPCP	I-DPCQ	I-DPCR	I-DPCS	I-DPCT	I-DPCU	I-DPCV	I-DPCW	I-DPCY	I-DPCZ
CAN 27	CAN 07	CAN 08	CAN 23	CAN 24	CAN 25	CAN 26	CAN 28	CAN 10	CAN 11	CAN 12	CAN 31	CAN 30	CAN 18	CAN 14	CAN 15	CAN 16	CAN20	CAN21
Annuale																		
DATA																		
Semestrale																		
DATA																		
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
n.ore.																		
2A																		
n.ore.																		

| rife.ORE  |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| rimanenti |
| totali    |
| note (1)  |
| base      |
| E         | E         | E         | E         | I         | E         | I         | E         | E         | E         | I         | I         | E         | E         | E         | I         | E         | E         | E         |

DATA \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

**E** = EFFICIENTE      **I** = INEFFICIENTE

**Note:** (1) In caso di velivolo inefficiente indicare la data stimata di ripristino efficienza (ETRO)

Società (Ragione sociale - Sede)

Al Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)

Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.

(al n. di fax comunicato)

## SITUAZIONE EQUIPAGGI PER IL GIORNO \_\_\_\_\_

EQUIPAGGI	COGNOME		ORE EFFETTUABILI		ORARIO DI SERVIZIO PIANIFICATO		NOTE
	CPT	2P	DI VOLO	DI SERV.	AVVIO	TERMINE	

BASE: CIAMPINO							
Velivoli in prontezza: 3							
Velivolo 1			06:00				
			06:00				
<b>Totale</b>			<b>12:00</b>				
Velivolo 2			06:00				
			03:00				
			03:00				
<b>Totale</b>			<b>12:00</b>				
Velivolo 3			06:00				
			06:00				
<b>Totale</b>			<b>12:00</b>				

BASE: GENOVA							
Velivoli in prontezza: 2							
Velivolo 1			06:00				
			05:00				
<b>Totale</b>			<b>11:00</b>				
Velivolo 2			06:00				
			06:00				
<b>Totale</b>			<b>12:00</b>				

BASE: LAMEZIA							
Velivoli in prontezza: 1							
Velivolo 1			06:00				
			06:00				
<b>Totale</b>			<b>12:00</b>				

Ore volo block da garantire per velivolo:

11

FIRMA

\_\_\_\_\_

Società (Ragione sociale - sede)

Al Centro Operativo Aereo Unificato

Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.

(al n. di fax comunicato)

<b>RIEPILOGO ATTIVITÀ DEL GIORNO: _____</b>
---

TIPO	FORMA	Blk Time	Stk time	N° Mix	N° Eq	Lanci	Foam	Ritard	N° Pax	Ton Carb
Operativa	AIB									
	VCS									
	TRO									
	RIC									
	DIM									
	<b>Parziali</b>		<b>00:00</b>	<b>00:00</b>						
Addestrativa	ADS									
	ADT									
	ADM									
	<b>Parziali</b>		<b>00:00</b>	<b>00:00</b>						
Tecnica	TEC									
	TRM									
	<b>Parziali</b>		<b>00:00</b>	<b>00:00</b>						
<b>TOTALI</b>			<b>00:00</b>	<b>00:00</b>						

**NOTE:**

Mix AIB di CAN xx deviata, atterrato a XXXX rientra xxxxxx entro le ore xx:xx

Società (Ragione sociale - Sede)

## DETTAGLI ATTIVITÀ DEL GIORNO: \_\_\_\_\_

A/M: Identific.- Marche		CAN 24 - I-DPCG		CAN 31 - I-DPCR		CAN 14 - I-DPCU			
Base Schieram./risch.		Ciampino		Lamezia		Lamezia			
Base di partenza		Ciampino		Lamezia		Lamezia			
Base di arrivo		Ciampino		Grazzanise		Lamezia			
Missione		AIB		AIB		ADM			
BlockOff	StickOff	10:00	10:10	12:26	12:39	09:00	09:05		
BlockOn	StickOn	13:00	12:55	15:33	15:27	10:50	10:40		
B -Time/S-Time		03:00	02:45	03:07	02:48	01:50	01:35		
Comandante		Bianchi		Rossi		Caio			
Pilota		Pallino		Pinco		Verde			
Terzo Membro				-		-			
M I X  A I B	N. scheda COAU <sup>(1)</sup>	15		8					
	Ora ricezione <sup>(2)</sup>	09:47		12:03					
	Località	Caserta		Pontecagnano					
	Comune	Caserta		Pontecagnano					
	Provincia	Caserta		Salerno					
	On-Fire	11:05		13:10					
	Off-Fire	12:00		14:45					
	On Task <sup>(3)</sup>	00:55		01:35					
	N. lanci acqua	12		7					
	N. lanci foam	9		7					
N. lanci ritardante	1		0						
N. totale lanci	22		14						
Fonte L/M	L		M						
M V I C X S	N.Pax <sup>(4)</sup>	0		0					
	Carico Mat.	0		0					

(1) Alcuni campi della Mix AIB possono essere usati per la similare mix "Spargimento Sostanze";

(2) Per ora di ricezione si intende quella della scheda pervenuta sulla sala Operativa della Società;

(3) Tempo globale nell'area operativa (sul fuoco differenza tra Off-Fire e On-Fire);

(4) Il numero di passeggeri è quello totale dei trasportati;

(5) Per le mix di trasporto andranno compilate tante colonne quante sono le tratte fatte dal velivolo;

(6) Per un velivolo deviato si compila solo la parte dell'area operativa sul fuoco.

Società (Ragione sociale - Sede)

**EFFICIENZA FLOTTA CANADAIR CL-415**

(Rif. Annesso 7 del D.T.)

Al Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)

Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.

(al n. di fax comunicato)

SITUAZIONE EFFICIENZA VELIVOLI DEL GIORNO: \_\_\_\_\_

Nominativo	Marche	Base	O	E	I	Status	Note/Durata inefficienza	Prty
CAN 07	I-DPCD							
CAN 08	I-DPCE							
CAN 10	I-DPCO							
CAN 11	I-DPCP							
CAN 12	I-DPCQ							
CAN 14	I-DPCU							
CAN 15	I-DPCV							
CAN 16	I-DPCW							
CAN 18	I-DPCT							
CAN 20	I-DPCY							
CAN 21	I-DPCZ							
CAN 23	I-DPCF							
CAN 24	I-DPCG							
CAN 25	I-DPCH							
CAN 26	I-DPCI							
CAN 27	I-DPCC							
CAN 28	I-DPCN							
CAN 30	I-DPCS							
CAN 31	I-DPCR							

Data: \_\_\_\_\_ Ora: \_\_\_\_\_

FIRMA

**LEGENDA**

Base Indicare la base su cui era posizionato il velivolo all'inizio della giornata di riferimento.  
O Velivolo OPERATIVO  
E Velivolo EFFICIENTE (secondo quanto stabilito al paragrafo 5 del Disciplinare Tecnico).  
I Velivolo INEFFICIENTE (secondo quanto stabilito al paragrafo 5 del Disciplinare Tecnico)  
Status Indicare il motivo dell'inefficienza.



415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION  
TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS  
PSP 495

CORROSION PREVENTION PROGRAM

1. General

This section is provided as an aid to operators of the CL-415 aircraft in salt water environments and to assist in the development of a customized program of corrosion prevention.

Airplanes that are operated in a salt-water environment must have inspection and maintenance schedules that emphasize special care and precautions.

Some maintenance tasks in the Scheduled Inspection and Maintenance Intervals sections are noted as “**Yes**” in the “**Environment Sensitive**” column. This notation is made to alert the operator that a more restrictive and intensive means of determining the effect of operating in a salt-water environment on the condition of an area, system, or component is required.

An essential part of a customized corrosion prevention program is the organization and record keeping. Inspections, repairs, and deferred defects must be recorded in the applicable aircraft log books in order that the results of the program can be traced and evaluated. Log book records of each inspection and tasks must be signed by the technician responsible for performing the task and co-signed by a designated quality assurance inspector.

The following recommended tasks and frequencies must be a basis for any program of customized corrosion prevention:

A. Recommended Corrosion Preventive Tasks – Daily

- (1) Perform a rinsing of the aircraft exterior. Refer to PSP 492, Chapter 12, AIRCRAFT CLEANING and AIRCRAFT EXTERNAL/INTERNAL CLEANING.

Amplifying details are as follows:

- (a) Inspect the aircraft for areas of frequent corrosion damage and salt residue build-up such as:
  - Nose landing gear,
  - Main landing gear,
  - Nose and main landing gear wheel wells,
  - Flight control leading edges.
- (b) Use fresh water brushes to thoroughly remove all traces of salt residue.
- (c) Open fuselage hull plugs to ensure drainage and to allow air circulation in to the hull.
- (d) If practical, open water doors to allow air circulation.

# BOMBARDIER

## 415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS PSP 495

- (2) Perform a rinse of the water tanks with fresh water.

NOTE: This daily task is applicable to aircraft which have finished a salt-water scooping operation and no final fresh water scoop was done prior to landing.

- (3) Perform an engine compressor wash using distilled water. Refer to PSP 492, Chapter 12, COMPRESSOR WASH – SERVICING.

NOTES: 1. This daily task is applicable to aircraft which have finished a salt-water scooping operation.

- (4) Daily Inspection

- (a) During a walk around or on a daily inspection, the aircraft exterior structure is to be continuously monitored for evidence of corrosion.

In the case that corrosion is discovered, the damage must be evaluated in accordance with the procedures described in PSP 497, Chapter 51, CORROSION INVESTIGATION – GENERAL PROCEDURES. An assessment of the corrosion must determine the type, the extent of the damage relative to the allowable damage limits, the required repair action, and the corrective preventative treatment to be applied.

During a fire season, minor damage that requires corrective action exceeding the application of surface treatment (ie. corrosion removal and application of anodizing solution, primer, and paint) may be logged as deferred and treated when the tempo of operational requirement is reduced.

- (b) The aircraft interior must be inspected for evidence of foam agent leaks or spills. Any leak must be immediately repaired and any spillage must be cleaned. Particular attention should be given to the hull interior and surfaces between the floor boards and sub-floor structure after a spillage of foam agent has been detected.

# BOMBARDIER

## 415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS PSP 495

### B. Recommended Corrosion Preventive Tasks – Weekly

- (1) Perform a rinsing of the hull interior under the floor boards (WL 144.00).

Amplifying details are as follows:

- (a) Remove a sufficient number of floor boards and all floor board access panels to gain access to the complete hull interior.
- (b) Direct water on to the hull interior and the sub-floor structure to thoroughly flush and dissolve any salt or foam agent residue.
- (c) Open the hull drain plugs and allow the water to drain the hull completely. The floor boards and access panels should remain off for as long as practical to allow for evaporation of residual water.
- (d) Perform a visual inspection of the hull interior to verify that there is no trapped water on structures such as longitudinal stringers and that the corrosion preventive compound application is in good condition.

If necessary apply corrosion preventive compounds by touch up method. Refer to PSP 492, Chapter 51, CORROSION PREVENTATIVE COMPOUND – MAINTENANCE PRACTICES.

- (2) Perform an external engine wash using distilled water. Refer to PSP 492, Chapter 71, EXTERNAL ENGINE WASH – OPERATION.

NOTE: The external engine wash must be carried out at least once in the last 7 days.

### C. Recommended Corrosion Preventive Tasks – Maintenance Season

In salt water environments, the corrosion which is experienced often accelerates wear damage to moving joints. Given this tendency, it is recommended to increase the frequency of certain inspections and maintenance actions to a 12 month interval for those systems or components which are most corrosion susceptible in a saline environment.

Refer to the Inspection/Check and Fits and Clearance Page blocks in PSP 492 and PSP 498 to determine wear limits of various components and to the PSP 497 for descriptions of allowable damage and repair instructions.

In cases where damage exceeds allowable damage limits and there is given repair procedure, the operator may request a specific repair. Direct all such requests to Bombardier Aerospace, Amphibious Aircraft, Technical Support Group. All request for specific repairs must be accompanied with detailed information describing the depth, extent, and location (water line: WL, buttock line: BL, and fuselage station: FS) of damage.

# BOMBARDIER

## 415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS PSP 495

The following are the minimum recommended maintenance actions to be performed at every 12 month intervals, coinciding with the annual maintenance season:

- (1) Remove, inspect, and restore the nose and main landing gear. Refer to PSP 492, Chapter 32.

Amplifying details are as follows:

- (a) Thoroughly clean and inspect all components for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage.
- (b) Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in either PSP 492 or PSP 498, Chapter 32.
- (c) Replace the affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (d) Ensure that prior to, during, and after re-installation of the landing gear, sufficient and correct corrosion prevention compounds and lubricants are applied. Refer to PSP 492, Chapter 12, LANDING GEAR SYSTEM LUBRICATION – SERVICING.

- (2) Remove, inspect, and restore the nose and main landing gear doors. Refer to PSP 492, Chapter 32.

NOTE: The areas of the attachment fittings for the nose and main landing gear doors are highly susceptible to the formation of salt deposits which, due to their location, are difficult to clean.

Amplifying details are as follows:

- (a) Thoroughly clean and inspect the door structure, the hinges, and the brackets for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage.
- (b) Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in either PSP 492 or PSP 498, Chapter 32.
- (c) Replace the affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (d) Ensure that prior to, during, and after re-installation of the landing gear doors, sufficient and correct corrosion prevention compounds and lubricants are applied. Refer to PSP 492, Chapter 12, LANDING GEAR LUBRICATION – SERVICING.

# BOMBARDIER

## 415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS PSP 495

- (3) Remove, inspect, and restore the water door operating mechanism, the water doors, the water door dampers, the above floor water reservoirs, and torque shafts.

Amplifying details are as follows:

- (a) Thoroughly clean and inspect the components of the water door operating mechanism for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage. Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in either PSP 492 or PSP 498, Chapter 42. Evaluate any damage in accordance with the allowable damage limits described in PSP 497. Replace affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (b) Thoroughly clean and inspect the interior of the above floor water reservoirs for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage. Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in PSP 492. Evaluate any damage in accordance with the allowable damage limits described in PSP 497. Replace affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.

NOTE: The above floor water reservoirs may not necessarily be removed provided that adequate access and lighting is made through the hull water tank.

- (c) Thoroughly clean and inspect the water doors for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage. Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in PSP 492. Evaluate any damage in accordance with the allowable damage limits described in PSP 497. Replace affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (d) Thoroughly clean and inspect the water door dampers for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage. Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in either PSP 492 or PSP 498. Evaluate any damage in accordance with the allowable damage limits described in PSP 497. Replace affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (e) Thoroughly clean and inspect the torque shafts for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage. Check the fits and clearance of all suspect components in accordance with the fits and clearance tables as described in either PSP 492 or PSP 498. Evaluate any damage in accordance with the allowable damage limits described in PSP 497. Replace affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (f) Ensure that prior to, during, and after the re-installation of the water drop system, sufficient and correct corrosion prevention compounds and lubricants are applied. Refer to PSP 492, Chapter 12,

# BOMBARDIER

## 415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS PSP 495

- (4) Remove, inspect, and restore the floor boards.

Amplifying details are as follows:

- (a) Thoroughly clean and inspect the floor boards and the sub-floor structure for evidence of corrosion, excessive wear, and other damage. Evaluate any damage in accordance with the allowable damage limits described in PSP 497. Replace affected parts or repair as described in either PSP 492, PSP 497, or PSP 498.
- (b) Ensure that prior to, during, and after the re-installation of the floor boards, sufficient and correct corrosion prevention compounds and lubricants are applied. Refer to PSP 492, Chapter 51, CORROSION PREVENTION – MAINTENANCE PRACTICES and PSP 497, Chapter 51, CORROSION PREVENTIVE TREATMENT – STANDARD PRACTICES.

### D. Recommended Corrosion Preventive Tasks – Low Aircraft Utilization

The following tasks must be accomplished during periods of low flight activity such as flight training, before and after a fire season. During these periods, exposure to a salt air environment alone will cause corrosion damage given sufficient time and neglect.

- (1) Perform a rinsing of the aircraft exterior every seven days using fresh water. Refer to PSP 492, Chapter 12, AIRCRAFT CLEANING and AIRCRAFT EXTERNAL/INTERNAL CLEANING.

Amplifying details are as follows:

- (a) Inspect the aircraft for areas of frequent corrosion damage and salt residue build-up such as:
  - Nose landing gear,
  - Main landing gear,
  - Nose and main landing gear wheel wells,
  - Flight control leading edges.
- (b) Use brushes to thoroughly remove all traces of salt residue.
- (c) Open fuselage hull plugs overnight to ensure drainage and to allow air circulation in to the hull.
- (d) Open water doors if practical to allow air circulation.

# BOMBARDIER

## 415 STANDARD MAINTENANCE SPECIFICATION TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS PSP 495

### E. Recommended Corrosion Preventive Tasks – Increased Frequency of Lubrication

Aircraft which are routinely operated in a salt water environment will be susceptible to higher rate of corrosive damage. In addition, the protective compound and lubricants will degrade at a correspondingly high rate.

An increase in the frequency of routine application of corrosion prevention compounds and lubricants is described as follows:

- (1) Lubricate the components of the the nose and main landing gear and the water drop system. Refer to PSP 492, Chapter 12, LANDING GEAR LUBRICATION – SERVICING and WATER DROP SYSTEM LUBRICATION – SERVICING.

Amplifying details are as follows:

- (a) Inspect and lubricate the components of both the landing gear and the water drop system.

For the landing gear, particular attention must be given to areas such as hinge points, attach fittings and hardware.

For the water drop system, particular attention must be given to the areas inside the hull section of the water tanks such as hinge points, attach fittings, structure and hardware.

- (b) Inspect and lubricate all flight control hinge points.
- (c) Inspect internal flap hinges and re-apply corrosion inhibiting compound as necessary.
- (d) Repair or replace damaged parts in accordance to the instruction described in PSP 492, PSP 497, or PSP 498.

### F. Unpaved/Gravel Runway Operation

When operating on unpaved/gravel runways, visually check the following for stone damage and/or paint chips:

- (1) Clean airplane as required.
- (2) The nose landing gear, wheel well and doors.
- (3) The main landing gear.
- (4) The four water doors and hull.