


Oggetto: Avviso consultazione preliminare di mercato propedeutica all'indizione della gara per l'affidamento del servizio di trasporto secondario per il periodo di 60 mesi.

Con riferimento all'Avviso di cui all'oggetto, rif. Ns. prot. 62340/22 dell' 11.7.2022, si pubblicano i **contributi e le osservazioni** pervenute entro i termini dagli operatori economici interessati:

Allegato 2 "fac simile osservazioni"						
N.	Operatore Economico	Articolo e Paragrafo di riferimento	Pagina	Oggetto dell'osservazione	Osservazione	Proposta eventuale di modifica
1		Art. 3, par. relativo a livelli minimi di servizio	4	Insufficienza della base d'asta rispetto ai livelli minimi di servizio	Sommando i costi del personale desumibili dalla tabella relativa ai livelli minimi di servizio, i costi degli almeno 7 mezzi necessari ammortizzati in 5 anni e del carburante, il 2,5% della somma di quanto precede per costi generali, risulta un ribavanzo rispetto alla base d'asta che rende impossibile la partecipazione.	Adeguamento della base d'asta ai seguenti fattori: monte ore di presenza minima effettiva, incidenza annuale dei beni strumentali nel numero esatto che viene richiesto (compresi gli obbligatori mezzi sostitutivi), quota di costi generali indivisibili
2		Art. 3, par. relativo a modalità di costruzione della base d'asta	4	Incompatibilità del compenso previsto per gli infermieri con i valori di mercato correnti	La previsione di compenso per gli infermieri indicata nel paragrafo in questione, pur in linea con le previsioni del CCNL cooperative, non è compatibile con i valori effettivi di mercato praticati per questo tipo di figura che si sono imposti con la crisi pandemica	Adeguamento del compenso previsto ai valori di mercato oggi normalmente praticati.
3		Art. 3, par. relativo a modalità di costruzione della base d'asta	4	Intrinseca svantaggiosità del modello di remunerazione per l'appaltatore	Chi accettasse di eseguire il servizio non percepirebbe il valore intero della base d'asta decurtato del ribasso praticato in sede di offerta, bensì un valore inferiore per definizione. Ciò a causa del fatto che, lasciando qui da parte OSS e infermieri, quanto meno la componente autista/ambulanza/carburante sarebbe remunerata esclusivamente per la distanza dell'andata del trasporto, mentre invece non sarebbe prevista alcuna remunerazione per le soste compiute dagli equipaggi, ad esempio nel caso di trasferimenti per consulenze, accertamenti diagnostici e prestazioni strumentali, né per i viaggi di ritorno dell'equipaggio al punto di partenza a vuoto (a meno che il ritorno del paziente non sia espressamente previsto).	Abbandono del modello di remunerazione a chilometro in favore di una remunerazione a canone, la cui entità dipenda innanzitutto dal monte ore di presenza richiesta degli operatori, riconoscendo che soste e viaggi di ritorno costituiscono una parte inevitabile della prestazione di cui si parla, che non può essere esclusa dalla remunerazione.
4		Come sopra	Come sopra	Come sopra	Come sopra	In alternativa alla proposta precedente e volendo conservare il modello di remunerazione a chilometro, fornire a appaltatore strumenti effettivi per la massimizzazione della produttività del tempo di presenza effettiva degli equipaggi. Ciò implica (1) rinunciare a indicare un monte ore di presenza minima, lasciando all'appaltatore per intero la pianificazione di quest'ultima, (2) prevedere, nel caso dei trasporti programmati, una finestra temporale di dimensione congrua tra momento di inizio della richiesta ed esecuzione del trasporto (es. la richiesta deve pervenire con almeno 36 ore di anticipo), (3) prevedere una finestra temporale sufficientemente ampia (es. 2 ore) calcolata tra l'orario richiesto per il trasporto e il momento della sua effettiva esecuzione. I punti (2) e (3) sono finalizzati a far sì che la centrale operativa disponga di margini temporali concreti per una pianificazione efficace che miri alla massimizzazione della produttività di cui sopra.
5		Art. 11, punto 1.	9	Gestione centrale operativa (C/O) ed assegnazioni dei trasporti come onere a carico dell'Azienda sanitaria	Il fatto che la gestione della centrale operativa, la quale svolge la cruciale funzione di assegnazione dei trasporti, sia attribuita all'Azienda sanitaria impedisce qualsiasi margine di ottimizzazione del piano giornaliero di trasporti. Si tratta di un accorgimento comprensibile per l'Azienda, se gli oneri derivanti dal tempo improduttivo dovuto alle soste sono scaricati sull'appaltatore come nel presente Capitolato, ma inaccettabile per l'appaltatore se questi deve subire tali oneri senza disporre di strumenti per mitigarli. Naturalmente, anche avere in gestione la centrale operativa per l'appaltatore si rivelerebbe inutile se non sono nel contempo previsti i margini operativi descritti alla proposta precedente.	Prevedere in ogni caso (sia nel modello di compenso a km che eventualmente in quello a canone) che la centrale operativa e l'assegnazione dei trasporti sia una funzione in capo all'appaltatore (disponendo insieme adeguate risorse all'uopo).
6		Art. 10	9	Informatizzazione del servizio	L'informatizzazione del servizio costituisce normalmente la chiave di volta della sua possibilità di operare efficacemente se esso è orientato nella direzione indicata nei punti precedenti: quella dell'assunzione della responsabilità di ottimizzazione del piano dei trasporti entro un quadro di vincoli di fattibilità ragionevole per entrambe le parti, Azienda ULSS e appaltatore. Per questo motivo deve essere lasciato all'appaltatore di fornire il proprio software di organizzazione del servizio, che preveda per il personale dei reparti la possibilità di immettere le richieste di trasporto e di ottenere report consuntivi che restituiscano una misura dell'andamento generale del servizio.	Prevedere che l'informatizzazione del servizio sia in carico all'appaltatore e non all'Azienda ULSS (disponendo insieme adeguate risorse all'uopo).
7		Art. 13	10	Controlli e verifiche	Dato che il servizio nel suo complesso non potrà dare gli auspicabili risultati in termini di efficacia se non anche fondando su una fattiva collaborazione con il personale operativo dei reparti che, oltre che inviare le richieste, dà in consegna il paziente al personale dell'appaltatore, è necessario prevedere un sistema di controlli che dia conto dei casi in cui il non raggiungimento dei risultati non sia imputabile all'appaltatore ma, ad es., a un ritardo nella consegna o nella presa in carico del paziente o della relativa documentazione rispetto ai tempi previsti.	Prevedere un sistema di verifica di processo relativo al trasporto che si riferisca a tutta la filiera che lo compone: l'insediamento della richiesta, il passaggio di consegna, l'esecuzione del trasporto, il passaggio di consegna al ricevimento del paziente a destinazione.
8		Art. 5, par. 3	5	Requisito di anzianità dei mezzi	Il limite previsto di 150.000 km non rispetta la previsione della DGR 1515/2015, la quale al punto 3.2.5 dell'Allegato A si limita a indicare che "I mezzi adibiti all'attività di trasporto devono avere un'anzianità massima di 12 anni dalla prima immatricolazione". Assunti il chilometraggio annuale complessivo indicato pari a 230.000 km e un numero (per difetto) di 7 ambulanze necessarie alle esigenze di cui alla tabella a p. 4, il limite di 150.000 km è tale da essere superato dopo meno di 5 anni, obbligando l'appaltatore a riacquistare l'intero parco mezzi da adibire al servizio prima della sua scadenza, con conseguente aggravamento del quadro economico di sostenibilità.	Rimuovere il requisito di anzianità dei 150.000 km.

N.	Operatore Economico	Articolo e Paragrafo di riferimento	Pagina	Oggetto dell'osservazione	Osservazione	Proposta eventuale di modifica
1	-	ART. 5. (RIGA 5)	5	MEZZI DOTATI 4 X 4	TUTTI I MEZZI DEVONO ESSERE DOTATI DI 4 X4 ?	SPECIFICARE PER QUALI EQUIPAGGI SONO PREVISTI MEZZI 4 X 4
2		ART. 5 (RIGA 6)	5	ANZIANITA' MASSIMA DI 5 ANNI	PER L'ANZIANITA' DEI MEZZI DI "TRASPORTO" LA DGR 1515/2015 PREVEDE UN'ANZIANITA' MASSIMA DI 12 ANNI	RICHIAMARE QUANTO PREVISTO DALLA DGR 1515/2015
3		ART. 5 (RIGA 7)	5	PERCORRENZA INFERIORE AI 150.000 KM	PER LA PERCORRENZA DEI MEZZI DI TRASPORTO NON SONO PREVISTE LIMITAZIONI DALLA DGR 1515/2015	RICHIAMARE QUANTO PREVISTO DALLA DGR 1515/2015

IL DIRETTORE
U.O.C. PROVVEDITORATO, ECONOMATO
E GESTIONE DELLA LOGISTICA
(dott.ssa Elisabetta Zambonin)

IL PRESENTE DOCUMENTO È FIRMATO DIGITALMENTE SECONDO LA NORMATIVA VIGENTE