

**Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A.**

**“S.C.R. – Piemonte S.p.A.”**

\* \* \*

**VERBALE**

**SEDUTA PUBBLICA**

**27 gennaio 2020**

**CONSULTAZIONE PRELIMINARE DI MERCATO**

**(ai sensi dell’art. 66 del d.lgs. 50/2016)**

**PER LA GARA REGIONALE CENTRALIZZATA PER IL  
SERVIZIO DI ELISOCORSO PER LA REGIONE PIEMONTE**

L’anno duemilaventi, il giorno ventisette del mese di gennaio, alle ore 10.00, presso la sede di S.C.R. - Piemonte S.p.A. – Corso Marconi n. 10 - Torino, nella sala gare del terzo piano, aperta al pubblico, sono presenti il Dott. Ing. Adriano LELI, Direttore Direzione Appalti di SCR Piemonte S.p.A., la dott.ssa Laura GALLESIO e la dott.ssa Isabella FANELLI della Direzione Appalti.

La dott.ssa Isabella FANELLI assume la funzione di Segretario verbalizzante.

Sono inoltre presenti la dott.ssa Mina Imperiale e il Comandante Francesco Golini, componenti del Nucleo Tecnico nominato dalla Regione Piemonte a supporto di S.C.R. Piemonte S.p.A. per la predisposizione della documentazione tecnica relativa alla procedura in oggetto.

L'avviso relativo alle consultazioni in oggetto, al fine di darne la più ampia diffusione, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Comunità Europea oltre ad essere pubblicato sul sito internet di S.C.R. <http://www.scr.piemonte.it>.

Sono altresì presenti i sotto indicati rappresentanti degli operatori economici, come dai modelli "Informativa rilevazione presenze sedute pubbliche" acquisiti agli atti dalla Direzione Appalti, unitamente alle copie dei documenti d'identità, procure e/o deleghe:

	<b>IMPRESA</b>	<b>NOMINATIVO</b>
1	Airbus Helicopters	Marco Faggion
2	Babcock MCS Italia S.p.A.	Marco Battisti
3	Babcock MCS Italia S.p.A.	Lorenzo Vispi
4	Babcock MCS Italia S.p.A.	Pietro Di Nocera
5	Elilombarda S.r.l.	Alessandro Papis
6	Leonardo Elicotteri	Elisa Di Marco
7	Leonardo Elicotteri	Giuseppe Mignoli
8	Airgreen S.r.l.	Mauro Airaudi
9	Airgreen S.r.l.	Ada Airaudi
10	Elifriulia Helicopter Center	Lorenzo Braidà
11	Elitaliana S.r.l.	Luigi Serafini

Preliminarmente l'Ing. Adriano Leli saluta i presenti specificando che le finalità dell'incontro sono quelle di presentare le scelte tecniche ai potenziali partecipanti alla gara nonché di raccogliere ed eventualmente recepire loro eventuali osservazioni al fine di un proficuo e trasparente scambio informativo reciproco.

L'Ing. Adriano Leli inizia con la lettura della bozza del Capitolato Tecnico (simultaneamente proiettato in sala) già reso disponibile agli operatori economici mediante pubblicazione sul sito internet di S.C.R. Piemonte S.p.A. a partire dal 20 gennaio 2020.

Le osservazioni sollevate possono essere riassunte come segue.

In relazione al “Tempo di volo” la società **Babcock** non ne ritiene corretto il computo dall’inizio della rotazione del rotore fino al loro arresto: il computo dovrebbe partire dall’accensione del primo motore e terminare con lo spegnimento dell’ultimo.

La suddivisione della gara in lotti, e pertanto la possibilità che la gara venga aggiudicata a due differenti fornitori, a parere della ditta **Airgreen**, comporta varie problematiche a livello organizzativo, ad esempio per il rifornimento degli elicotteri nelle basi gestite da operatore diverso, oltre a richiedere potenzialmente un doppio addestramento per il personale sanitario impiegato nel servizio. La soluzione della partecipazione in RTI eliminerebbe tali problematiche garantendo comunque una partecipazione più ampia del mercato. **Elilombarda** dissente su tale punto: le problematiche evidenziate verrebbero eliminate solo in presenza di un unico operatore. Corretta in ogni caso la suddivisione in lotti per favorire la concorrenza, ma un ulteriore aiuto a beneficio delle PMI sarebbe la previsione del limite di aggiudicazione ad un solo lotto.

La ditta **Babcock** chiede di verificare l’effettiva possibilità che le missioni con uso del verricello possano essere effettuate in ambiente marittimo.

In relazione alla durata dell’appalto tutte le ditte sono concordi nel ritenere troppo pochi i 48 mesi fissati: per l’ammortamento del costo degli elicotteri sono necessari almeno 6-8 anni. La ditta **Leonardo** fa notare che, nonostante le segnalazioni dell’AGCM, le gare bandite successivamente hanno riportato una durata ampia (es. gara Lombardia: 9 anni, Marche: 7

anni), unica compatibile con gli investimenti importanti che questa gara comporta. La ditta **Elilomabarda** legge la disposizione relativa alla breve durata di gara unitamente alla mancata previsione di un limite di età degli elicotteri per trarne la conclusione di un evidente vantaggio per gli attuali fornitori.

A fronte del quesito di **Babcock** su cosa si debba intendere, nell'ambito del lotto 2, per "condizioni economiche convenute nell'ambito della presente gara" per la valorizzazione del servizio notturno in caso di attivazione successiva, la dott.ssa Fanelli precisa che in sede di gara verrà richiesta la valorizzazione di tale servizio che verrà quantificato e trattato come opzione contrattuale attivabile dalla Stazione Appaltante.

Dal momento che l'equipaggio di missione prevede il doppio pilota solo per il servizio notturno, **Babcock** suggerisce di valutare, per una gestione più efficiente del servizio nel suo orario finale, l'utilizzo del Copilota anche durante il giorno almeno nel periodo invernale (1/10-31/03); tale modalità di gestione del servizio, nelle regioni dove è previsto (es.: Lombardia ed Emilia), ha comportato un aumento dell'operatività. **Elilombarda** ritiene preferibile sempre, per omogeneità di gestione sia a monte sia a valle dell'orario di servizio, il volo dual pilot, ovviamente budget permettendo. **Elifriulia** concorda, anche alla luce delle valutazioni del numero di basi su cui verrà effettivamente attivato il servizio notturno.

**Elilombarda** chiede di precisare che anche in caso di trasferimenti temporanei degli elicotteri in elisuperfici diverse da quelle indicate per un periodo superiore a 30 giorni, il servizio antincendio sia a carico

dell'Azienda Sanitaria.

Art. 8.2 Equipaggiamenti e dotazioni avioniche: la ditta **Elilombarda** chiede se sia richiesto specificatamente l'apparato TCAS o vengano accettati anche dispositivi simili con le medesime funzioni.

Quanto al "sistema di altoparlante esterno" **Leonardo Elicotteri** ed **Airbus** chiedono se il sistema venga effettivamente usato o si stia chiedendo solo la predisposizione perché l'impatto sul costo è differente. Stesso discorso per la "predisposizione per faro di ricerca": si pensa di usarlo e pertanto se ne chiede la fornitura per avere poi sempre disponibile il faro in base per le missioni notturne (pertanto solo sulla base di Torino)? Oltre al costo occorre considerarne anche il peso. Anche **Babcock** chiede che venga precisato meglio l'oggetto della richiesta.

In relazione alla portata del verricello, **Leonardo Elicotteri** fa notare come il limite minimo di 260kg possa ridursi a 249 per limitazioni dettate dalle condizioni climatiche.

**Airbus** fa notare come non vengano citate nell'ambito del kit sanitario le bombole e chiede di precisare se siano previste e in quale numero al fine di dimensionare correttamente la capacità dell'impianto. Le ditte sono concordi nel ritenere preferibile che i contenitori vuoti vengano messi a disposizione dagli Operatori stessi al fine di fornirli delle corrette dimensioni per l'alloggiamento sull'elicottero, mentre ovviamente la ricarica di ossigeno sia a carico delle Aziende Sanitarie.

Nell'indicazione delle condizioni ISA previste nelle missioni di trasporto secondario e nella missione notturna, **Babcock** fa notare un possibile refuso

(si parla in alcuni punti di ISA e in altri di ISA +20) e chiede di verificare.

Per l'allestimento del comparto sanitario, **Babcock** chiede di sapere indicativamente quante e quali saranno le apparecchiature fornite dalle Amministrazioni. Si chiede, inoltre, se verranno utilizzate termoculle, contropulsatori e apparati eco e, nel caso, a carico di chi sia la loro omologazione.

**Babcock** chiede che venga precisata la modalità di calcolo della decurtazione dei costi fissi in caso di fermo dell'elicottero.

Per quanto concerne l'eventuale accettazione temporanea da parte dell'Amministrazione di un elicottero con caratteristiche inferiori rispetto a quello offerto in gara e/o a quanto richiesto in gara, **Babcock** da un lato ritiene corretto effettuare la decurtazione del canone e dell'importo minuto di volo anche in caso di rispetto dei requisiti minimi ma scostamento da quanto offerto, dall'altro richiede di precisare quali siano le caratteristiche che possono portare alla decurtazione (tecniche, prestazionali, di allestimento, ecc..). Non ritiene corretto mettere sul medesimo piano tutte le possibili differenze: più opportuno precisare o prevedere in ogni caso differenti decurtazioni in ragione della tipologia di caratteristica che viene a mancare.

In relazione ai profili professionali richiesti per il personale di volo e tecnico, l'attenzione di tutte le ditte si focalizza preliminarmente sul momento in cui i requisiti richiesti devono essere posseduti dal personale impiegato nel servizio: per **Babcock** la comprova dei requisiti deve fare riferimento al momento della presentazione dell'offerta, mentre

**Elilombarda** ritiene che la verifica del possesso debba essere spostata al momento dell'attivazione del servizio, cioè in una fase post aggiudicazione, alla presentazione dei curricula del personale, anche in ragione del normale fenomeno della “migrazione” di personale tra azienda. Quest'ultima posizione è tenuta anche da **Elifriulia** che suggerisce, tra l'altro, di utilizzare ai fini della valutazione della sussistenza dei requisiti i valori medi, posto che tutto il personale presentato deve possedere i requisiti minimi indicati in capitolato. L'utilizzo dei valori medi sarebbe utile anche poi nel momento della gestione di eventuali sostituzioni per la valutazione del curriculum del nuovo personale fornito. Anche **Airgreen** si trova d'accordo sulla proposta di quest'ultimo metodo di valutazione dei requisiti. Per le eventuali sostituzioni nel corso di durata della Convenzione, **Elilombarda** sottolinea comunque la necessità di verificare la sussistenza dei requisiti rispetto ai requisiti minimi del Capitolato o comunque rispetto al quanto inizialmente offerto e non rispetto all'ulteriore esperienza nel frattempo acquisita dal soggetto da sostituire.

Entrando nel dettaglio dei singoli profili professionali delineati, **Airgreen** ritiene eccessivamente restrittiva la richiesta per il pilota della licenza ATPL (H): non prevedendo la possibilità di presentare piloti con la sola licenza CPL (H), l'Amministrazione si toglie la possibilità di poter disporre di bravi piloti nel volo strumentale.

Sia **Elitaliana** sia **Elilombarda** ritengono eccessivo e fortemente limitante la concorrenza la previsione quale requisito minimo per il pilota anche per il lotto due, nell'ambito del quale non è previsto in fase iniziale il volo

notturmo, dell'esperienza di 25 ore in attività con impiego di NVG: sarebbe più opportuno richiedere la sussistenza del requisito solo nel momento dell'attivazione del servizio notturno, al pari di quanto richiesto per il tecnico verricellista.

Relativamente al Tecnico addetto alla manutenzione, **Elilombarda** ritiene superfluo individuare due requisiti dal momento che il secondo, Certifyng Staff Cat. B1.3, ricomprende anche il primo (Cat. A3).

Babcock fa notare come sia variata la denominazione del Flight operation Post holders e Crew training Post holders in Flight operation manager e Crew training manager.

Quanto al sistema di riscaldamento dell'hangar, posto a carico del Fornitore, **Elilombarda** chiede di precisarne il significato (si deve intendere la predisposizione dell'impianto di riscaldamento?) e se sia previsto o meno un sopralluogo presso le basi o comunque un'indicazione circa l'attuale situazione presente presso le stesse.

In relazione ai tempi di attivazione del servizio, **Elitaliana** ritiene assolutamente insufficienti i 180gg previsti, posto che sono necessari 12 mesi per vedere evaso l'ordine di un elicottero nuovo, tempistica confermata da **Leonardo Elicotteri**.

**Elilombarda** suggerisce di aumentare il periodo e di prevedere delle fasi intermedie di verifica sull'avanzamento delle attività da parte della Stazione Appaltante, senza però prevedere punteggi di qualità in caso di anticipo dell'attivazione.

In controtendenza l'opinione di **Babcock**, che ritiene invece sufficienti le



tempistiche previste nella bozza di capitolato a fronte delle caratteristiche richieste per gli elicotteri. Ritiene però opportuno far precisare ai concorrenti in sede di gara il titolo sulla base del quale si presentano gli elicotteri: fanno parte della flotta?, si ha un contratto per la fornitura?, verranno acquistati solo a seguito di un'aggiudicazione?

In conclusione di incontro **Leonardo Elicotteri** chiede una tempistica di massima per la pubblicazione del bando e la dott.ssa Fanelli precisa che la gara verrà bandita entro il primo semestre dell'anno.

Alle ore 13:20 circa la dott.ssa Fanelli dichiara chiusa la seduta pubblica.

Dott. Ing. Adriano LELI *(firmato in originale)*

Dott.ssa Laura GALLESIO *(firmato in originale)*

Dott.ssa Isabella FANELLI *(firmato in originale)*

Allegati:

- 1) Testo PEC pervenuta da Leonardo Helicopters in data 31/01/2020
- 2) Testo PEC pervenuta da Airbus Helicopters in data 3/02/2020

## ALLEGATI

### 1) PEC pervenuta da Leonardo Helicopters in data 31/01/2020

[...] a seguito della consultazione di mercato per il servizio di elisoccorso per la Regione Piemonte vorremmo far notare quanto segue.

Nel capitolo 1-Premesse della bozza di capitolato tecnico viene citata la norma UNI EN 13718-2:2008.

Ci risulta che sia stata superata dalla versione successiva, ossia dalla UNI EN 13718-2:2015.

### 2) PEC pervenuta da Airbus Helicopters in data 3/02/2020

[...] a seguito della consultazione pubblica dello scorso 27 gennaio e con riferimento al "DOCUMENTO PER CONSULTAZIONE PRELIMINARE DI MERCATO" pubblicato il 20 gennaio scorso, con la presente si vuole fornire il seguente ulteriore contributo.

Si premette che il documento preliminare riporta, Art. 3 pag. 5 e 6, che *"Il territorio di competenza del servizio di elisoccorso è l'intero territorio della Regione Piemonte: [OMISSIS] Pertanto ogni base è da intendersi parte di un unico servizio, avendo come area di riferimento l'intero territorio regionale e le zone limitrofe (servizio interregionale)...[OMISSIS]"*

Ed inoltre, sempre a pagina 6 relativamente alle missioni previste per gli elicotteri impiegati nel servizio che *"4. HHO (Helicopter Hoist Operation) intervento dell'elicottero con verricello. Consiste in attività di volo per interventi primari di salvataggio in ambiente ostile urbano, marittimo e/o montano."*

Se ne deduce quindi che gli elicotteri di tutte e 4 le basi dovranno effettuare operazioni di hovering fuori effetto suolo per lo sbarco e imbarco del personale e del paziente tramite l'uso del verricello.

Tale attività potrà essere richiesta su tutto il territorio piemontese ed in particolare in montagna.

Infatti all'art. 8 1 pagina 13 si riporta come mandataria la capacità degli elicotteri offerti di garantire il soddisfacimento della missione 8.3.3 Missione di ricerca e soccorso.

Tale missione prevede che *"gli elicotteri dovranno poter effettuare volo stazionario fuori effetto suolo (HOGÉ) ad una quota di 4.200 metri (13.780 piedi) in condizioni ISA+10"* e definisce le condizioni di carico.

Si nota però che non vengono date indicazioni circa le condizioni meteorologiche relative al vento, sicuramente sempre presente in zone montuose.

Il regolamento Europeo 965/2012 impone per le operazioni SPA.HHO nella AMC1 SPA.HHO.140 Information and documentation, che siano esplicitate (punto (c)) le condizioni meteorologiche limite per le operazioni HHO.

Tra le condizioni meteo rilevanti vi è la presenza del vento da ogni direzione così come esplicitato anche nella Certification Specification 29 CS 29.143 Controllability and manoeuvrability che ai punti (c) e (d) indica una velocità minima di 17 kts da tutte le direzioni.

Si suggerisce pertanto di esplicitare la capacità di svolgere la missione sia in assenza che in presenza di vento da tutte le direzioni con intensità entro i limiti richiesti dalla norma costruttiva CS 29.143.

In tale modo l'Amministrazione avrà la garanzia di elicotteri in grado di garantire le prestazioni minime di controllabilità alle condizioni operative effettive in cui gli elicotteri si troveranno ad operare assicurandosi che gli operatori presentino mezzi idonei e soprattutto evitando che le responsabilità di mancata effettuazione della missione decada sull'Amministrazione anziché sull'Operatore.

Con riferimento all'Art. 8 pag. 10 "*con massa massima al decollo non superiore a 7.000 kg*", si porta alla vostra attenzione che il limite di 7.000 kg di peso massimo al decollo, che identifica esattamente l'AW139 di Leonardo attualmente in servizio, esclude elicotteri altamente prestazionali che potrebbero essere valutati per il servizio in Piemonte, in particolare l'H175, limitando di conseguenza la concorrenza.