REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Direzione Generale della Protezione Civile

VERBALE SINTETICO DEGLI INCONTRI TECNICI

Consultazione preliminare di mercato per l'affidamento di un servizio aereo con elicottero leggero destinato alle attività di protezione civile Lotto1

Data	19 ottobre 2026
Amministrazione proponente	Direzione generale della Protezione civile della Regione Autonoma della Sardegna

1. Premessa

In data 19 ottobre 2026 si sono svolti, in modalità videoconferenza, gli incontri tecnici con gli operatori economici che hanno manifestato interesse nell'ambito della consultazione preliminare di mercato finalizzata all'acquisizione di elementi tecnici ed economici utili alla predisposizione della documentazione di gara per l'affidamento di un servizio aereo con elicottero leggero.

Agli operatori economici è stato preliminarmente comunicato che:

- gli incontri sarebbero stati registrati esclusivamente ai fini della predisposizione del relativo resoconto;
- le informazioni fornite, fatta salva l'eventuale presenza di dati riservati o segreti tecnici e commerciali, sarebbero state utilizzate per la definizione del capitolato tecnico e degli altri atti di gara;
- sarebbe stato predisposto e pubblicato un verbale sintetico delle interlocuzioni, nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione.

Gli operatori economici presenti hanno preso atto delle predette condizioni e hanno partecipato alle interlocuzioni.

Per l'Amministrazione regionale sono presenti gli incontri I seguenti dipendenti della Direzione Generale della Protezione Civile:

- ing.Elia Cadoni

- dott.ssa Noemi Orrù

- ing. Fabrizio Pedditzi

2. Esigenza rappresentata dall'Amministrazione

L'Amministrazione ha illustrato l'esigenza di acquisire un servizio aereo da assicurare, in linea generale, per 365 giorni all'anno, destinato prevalentemente alle attività di protezione civile e, in via complementare, utilizzabile anche nelle operazioni antincendio boschivo, sotto il coordinamento delle strutture regionali competenti.

Le principali attività ipotizzate comprendono:

- ricognizione, monitoraggio e sorveglianza del territorio;
- sopralluoghi antecedenti o successivi a eventi emergenziali;
- trasporto di personale tecnico e istituzionale;
- trasporto di materiali e attrezzature verso località impervie;
- movimentazione di carichi mediante gancio baricentrico;
- trasporto di beni di prima necessità e foraggio in favore di persone o allevamenti rimasti isolati;
- supporto alle attività di manutenzione della rete radio regionale e dei relativi siti montani;
- eventuale concorso nelle attività antincendio boschivo.

È stato precisato che il servizio non è destinato a sostituire le attività di soccorso sanitario o di elisoccorso, soggette a specifici requisiti e certificazioni.

L'Amministrazione ha comunicato la disponibilità finanziaria complessiva di euro 2.000.000,00 per ciascuna annualità del prossimo biennio, comprensiva di IVA e di tutte le ulteriori somme del quadro economico. È stata inoltre prospettata, in via indicativa, una consistenza di circa 250 ore di volo annue, da verificare in sede di progettazione della procedura.

3. Tipologia e caratteristiche del mezzo

Nel corso degli incontri è emersa la possibilità di impiegare elicotteri leggeri monomotore, appartenenti alla categoria comunemente utilizzata per il lavoro aereo e per le attività antincendio, nonché, ove necessario in relazione agli scenari operativi, elicotteri bimotore.

Gli operatori hanno evidenziato che la scelta tra mezzo monomotore e bimotore deve essere rapportata:

- agli scenari di volo previsti;
- all'eventuale sorvolo di aree urbane, congestionate o marine;
- alle esigenze di trasporto di persone;
- alla capacità di carico richiesta;
- all'autonomia operativa;
- alle condizioni altimetriche e climatiche;
- ai requisiti di sicurezza stabiliti dalla normativa aeronautica.

È stata sottolineata l'opportunità di formulare nel capitolato requisiti prestazionali minimi, evitando, ove non necessario, l'individuazione di uno specifico modello di elicottero, così da non restringere ingiustificatamente la partecipazione e consentire agli operatori di proporre mezzi equivalenti idonei al servizio.

Per gli elicotteri leggeri presi in considerazione è stata indicata, in linea generale, una capacità di trasporto fino a cinque passeggeri oltre al pilota. Tale capacità può ridursi nel caso in cui sia necessaria la presenza a bordo di personale tecnico o di uno specialista dell'operatore.

Con riferimento al carico esterno mediante gancio baricentrico, è stata indicata una capacità operativa ragionevole orientativamente compresa tra 800 e 1.000 chilogrammi, da verificare in concreto in funzione del modello, del peso dell'aeromobile, dell'equipaggio, del carburante, della temperatura, dell'altitudine e delle specifiche condizioni operative.

4. Durata giornaliera del servizio ed equipaggi

Uno degli aspetti maggiormente approfonditi ha riguardato il numero massimo di ore di volo ordinabili nella singola giornata.

Gli operatori hanno evidenziato che la previsione di otto ore giornaliere può comportare la necessità di disporre di un doppio equipaggio o, comunque, di ulteriori risorse di personale, con un rilevante incremento dei costi organizzativi e logistici.

È stata pertanto valutata l'ipotesi di limitare a sei ore il numero massimo di ore di volo ordinabili giornalmente, ferma restando l'organizzazione delle turnazioni necessarie ad assicurare la presenza continuativa del servizio e il rispetto dei limiti normativi e contrattuali applicabili al personale di volo.

Gli operatori hanno evidenziato che la riduzione da otto a sei ore giornaliere potrebbe:

- facilitare la gestione del servizio con un solo equipaggio operativo per turno;
- ridurre i costi connessi alla presenza di un secondo equipaggio;
- ampliare la platea degli operatori potenzialmente interessati;
- rendere il servizio maggiormente compatibile con la dotazione finanziaria disponibile.

Resta ferma la necessità che l'affidatario organizzi autonomamente mezzi, personale, turnazioni e sostituzioni, nel rispetto della normativa aeronautica e delle prestazioni richieste dal capitolato.

5. Ore di volo garantite

È stata discussa la previsione di un monte ore minimo garantito, anche qualora le ore non vengano interamente utilizzate dall'Amministrazione.

Gli operatori hanno rappresentato che, per rendere economicamente sostenibile lo stazionamento annuale di un aeromobile e del relativo personale in Sardegna, appare opportuno prevedere un quantitativo minimo annuo di ore garantite. La stima di circa 250 ore annue è stata considerata, in linea generale, coerente con l'esigenza di assicurare l'equilibrio economico del servizio.

Dovrà essere definito nella documentazione di gara:

- se il monte ore garantito debba essere calcolato su ciascuna annualità o sull'intera durata contrattuale;
- se e in quale misura le ore non utilizzate possano essere compensate tra le diverse annualità;
- il corrispettivo applicabile alle eventuali ore eccedenti;
- la ripartizione tra quota fissa di disponibilità e quota variabile legata alle ore effettivamente volate.

6. Continuità del servizio, manutenzioni e mezzo sostitutivo

L'Amministrazione ha precisato che l'oggetto dell'affidamento sarà un servizio aereo continuativo e non il semplice noleggio di un determinato aeromobile.

Gli operatori hanno distinto tra:

- manutenzioni programmate, pianificabili e coordinabili preventivamente con l'Amministrazione;
- guasti o avarie imprevedibili;
- interventi di manutenzione di maggiore durata, per i quali può rendersi necessaria la sostituzione del mezzo.

È emersa l'opportunità di prevedere:

- la presentazione preventiva del calendario delle manutenzioni programmate;
- il coordinamento delle relative giornate con l'Amministrazione;
- la possibilità, ove tecnicamente consentito, di differire gli interventi programmati in presenza di situazioni emergenziali;
- un termine definito per il ripristino dell'operatività o per la messa a disposizione di un aeromobile sostitutivo;
- un sistema di penali proporzionato, che tenga conto della natura programmata o imprevedibile dell'indisponibilità.

Alcuni operatori hanno indicato, quale riferimento tecnico da valutare, un termine compreso tra 24 e 48 ore per il ripristino o la sostituzione in caso di avaria. L'Amministrazione ha evidenziato l'esigenza di garantire tempi compatibili con la natura emergenziale del servizio.

È stata inoltre sottolineata la particolare complessità logistica della Sardegna, connessa ai tempi necessari per il trasferimento di personale, ricambi e aeromobili sostitutivi dalla penisola.

7. Base operativa, hangar e logistica

L'individuazione della base operativa definitiva è ancora in corso. Sono state richiamate, a titolo di ipotesi, possibili localizzazioni nell'area di Cagliari-Elmas, Oristano-Fenosu e Arbatax.

Gli operatori hanno evidenziato l'importanza di disporre di:

- un'area adeguata per il decollo e l'atterraggio;
- spazi idonei ad accogliere, almeno temporaneamente, un secondo aeromobile;
- un hangar o ricovero coperto, in particolare nel periodo invernale;
- locali di appoggio per il personale durante il servizio giornaliero;
- adeguati sistemi di custodia e sicurezza;
- infrastrutture o mezzi per il rifornimento del carburante.

È stato precisato che l'Amministrazione potrà mettere a disposizione locali di appoggio giornaliero, ma non alloggi o foresterie per il personale. Le spese di pernottamento e la restante logistica degli equipaggi dovranno, pertanto, essere considerate dall'operatore nella formulazione dell'offerta.

È stata inoltre prospettata la possibilità di prevedere basi differenti tra il periodo invernale e quello della campagna antincendio, tenendo conto della disponibilità delle infrastrutture e dell'utilizzo concorrente delle basi regionali.

8. Carburante e rifornimenti

L'Amministrazione ha rappresentato che i depositi regionali esistenti potrebbero non risultare immediatamente utilizzabili e che, pertanto, il servizio dovrà presumibilmente comprendere la disponibilità, a carico dell'affidatario, di un'idonea cisterna o autobotte per lo stoccaggio e il rifornimento del carburante.

La capacità del mezzo di rifornimento dovrà essere determinata dall'operatore in relazione:

- al tipo di elicottero proposto;
- al monte ore previsto;
- alla base operativa;
- alla frequenza dei rifornimenti;
- alla necessità di assicurare la continuità del servizio.

Gli operatori hanno evidenziato che eventuali rifornimenti fuori dalla base ordinaria possono comportare costi e personale aggiuntivi. Il rifornimento presso aeroporti può inoltre determinare maggiori costi, nonché tempi e vincoli operativi connessi alle procedure aeroportuali.

Tali fattispecie dovranno essere specificamente disciplinate, distinguendo le prestazioni ricomprese nel corrispettivo ordinario da quelle eventualmente autorizzabili in fase di esecuzione.

9. Trasporto di carichi esterni e personale specializzato

Per le operazioni con gancio baricentrico è stata evidenziata la necessità di personale adeguatamente formato, sia in fase di preparazione e aggancio del carico sia in fase di ricezione e sgancio.

Gli operatori hanno segnalato che, per determinate attività, può rendersi necessaria la presenza di almeno un ulteriore task specialist, oltre al pilota e al tecnico, oppure il coinvolgimento di personale dell'Amministrazione previamente formato dall'affidatario.

È stata pertanto prospettata la possibilità di:

- includere stabilmente nel servizio un ulteriore specialista;
- prevederne l'attivazione a richiesta;
- formare un gruppo ristretto di dipendenti o collaboratori dell'Amministrazione;
- includere nella documentazione di gara una specifica prestazione formativa, comprensiva di parte teorica e pratica.

La formazione dovrà essere organizzata in modo da assicurare l'effettiva capacità operativa del personale e il mantenimento nel tempo delle competenze acquisite.

10. Trasporto di persone e coperture assicurative

Gli operatori hanno rappresentato che il trasporto di personale dell'Amministrazione, tecnici o altri soggetti autorizzati dovrà essere ricondotto alle ordinarie coperture assicurative aeronautiche previste per i terzi trasportati.

È stata evidenziata la necessità di definire con precisione:

- la qualificazione dei soggetti trasportati;
- i massimali richiesti per ciascun passeggero;
- la copertura della responsabilità civile;
- l'eventuale previsione di una polizza infortuni aggiuntiva;
- le coperture relative alle attività svolte al di fuori delle operazioni di volo.

Gli operatori hanno segnalato che massimali particolarmente elevati o coperture aggiuntive possono incidere significativamente sul costo complessivo del servizio. L'Amministrazione dovrà pertanto verificare la proporzionalità dei requisiti assicurativi rispetto ai rischi effettivi e alle prestazioni richieste.

11. Durata contrattuale e sostenibilità economica

La durata inizialmente ipotizzata è biennale, in ragione delle risorse attualmente disponibili.

Gli operatori hanno evidenziato che una durata più estesa consentirebbe:

- una migliore programmazione degli equipaggi e degli aeromobili;
- l'ammortamento degli investimenti logistici;
- una maggiore sostenibilità economica;
- una maggiore stabilità del servizio;
- una più ampia partecipazione alla procedura.

L'Amministrazione valuterà pertanto la possibilità di prevedere un'opzione di rinnovo o altra opzione contrattuale conforme alla normativa vigente e alle effettive disponibilità finanziarie.

12. Requisiti di partecipazione

Gli operatori hanno suggerito di definire requisiti di capacità tecnica ed economica proporzionati e coerenti con la natura composita del servizio, evitando di limitarli esclusivamente all'esperienza nel settore antincendio boschivo.

In particolare, è stata prospettata la possibilità di valorizzare anche l'esperienza maturata nei seguenti ambiti:

- lavoro aereo;
- trasporto di persone e materiali;
- operazioni con carichi esterni;
- voli di ricognizione e monitoraggio;
- servizi aeronautici analoghi;
- attività antincendio boschivo.

L'Amministrazione valuterà l'utilizzo di requisiti minimi relativi alle ore di volo, ai servizi analoghi svolti e alle necessarie certificazioni aeronautiche, prevedendo eventualmente elementi premiali per esperienze ulteriori rispetto alle soglie minime.

13. Principali indicazioni emerse

All'esito degli incontri, sono emerse le seguenti principali indicazioni da considerare nella predisposizione della documentazione di gara:

- definire il servizio in termini prestazionali, senza vincolarlo, ove non necessario, a uno specifico modello di aeromobile;
- valutare la previsione di un massimo di sei ore di volo giornaliere, in luogo delle otto inizialmente ipotizzate;
- individuare con chiarezza il monte ore minimo garantito e le modalità di contabilizzazione nel periodo contrattuale;
- disciplinare distintamente disponibilità annuale, ore effettivamente volate ed eventuali ore eccedenti;
- definire preventivamente la base o le basi operative e le dotazioni logistiche messe a disposizione;
- specificare gli obblighi relativi a carburante, cisterna o autobotte e rifornimenti fuori base;
- prevedere una programmazione condivisa delle manutenzioni ordinarie;
- stabilire tempi certi per il ripristino del mezzo o per la sua sostituzione in caso di guasto;
- disciplinare la presenza e l'impiego dei task specialist nelle operazioni con carico esterno;
- valutare la formazione di personale dell'Amministrazione per il supporto alle operazioni specialistiche;
- definire coperture assicurative e massimali proporzionati alle attività richieste;
- valutare una durata contrattuale superiore al biennio o la previsione di opzioni di rinnovo;
- formulare requisiti di partecipazione proporzionati, valorizzando l'esperienza complessiva nel lavoro aereo e non esclusivamente quella antincendio;
- prevedere la possibilità di effettuare un sopralluogo presso la base operativa individuata.

14. Conclusioni

L'Amministrazione prende atto delle informazioni e delle osservazioni formulate nel corso degli incontri, che saranno utilizzate esclusivamente ai fini della progettazione della procedura di affidamento e della predisposizione della relativa documentazione.

Le indicazioni rese dagli operatori economici non costituiscono offerta, impegno contrattuale o anticipazione delle condizioni definitive di gara. L'Amministrazione mantiene piena autonomia nella definizione del fabbisogno, dei requisiti, delle prestazioni, della base d'asta e delle condizioni contrattuali, nel rispetto della normativa vigente e dei principi di concorrenza, trasparenza, proporzionalità e parità di trattamento.

Elia Cadoni
26.10.2026
19:36:49
GMT+02:00