

QUESITI

Domanda

In merito al punto 4 dell'Avviso Esplorativo, è richiesta una dichiarazione da parte dell'operatore riguardo al rispetto dei criteri ambientali minimi in fase di progettazione ed esecuzione degli interventi edilizi di demolizione e costruzione, in conformità al Decreto 23 giugno 2022?

Risposta

In relazione al punto 4 (criteri di sostenibilità) del suddetto "Avviso Esplorativo", precisiamo quanto segue:

- non è richiesta una dichiarazione relativa al rispetto della normativa vigente sui "Criteri Ambientali Minimi", in quanto tale circostanza rappresenta già un presupposto imprescindibile che deve possedere, di per sé, chiunque intenda partecipare alla procedura rispetto all'attività che dovrà essere svolta;
- quello che si richiede, invece, è una dichiarazione attraverso la quale l'operatore indichi i criteri di sostenibilità incrementali rispetto al quadro normativo di base, secondo programmi di certificazione delle prestazioni degli edifici (a titolo esemplificativo e non esaustivo: LEED, BREAM) e l'implementazione di modalità operative a basso impatto (a titolo esemplificativo e non esaustivo: impiego di mezzi elettrici, uso sostenibile della risorsa idrica, approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, etc.).

Domanda

È possibile inviare documentazione in inglese fermo restando che la domanda sarà redatta in italiano?

Risposta

Si ritiene opportuno che anche la documentazione allegata alla richiesta – considerabile parte della stessa – sia consegnata in italiano.

Domanda

Esistono ragioni ostative a che la società ...OMISSIS... (quale società presentante tutti i requisiti per partecipare al suddetto avviso) avanzi la propria richiesta di partecipazione alla procedura per il mero tramite (da un punto di vista amministrativo/operativo) della società dalla stessa interamente partecipata ...OMISSIS...?

Esistono ragioni ostative a che la società ...OMISSIS... conferisca i necessari poteri a ...OMISSIS... relativamente alla mera gestione tecnico-amministrativa della procedura de qua (a partire, per l'appunto, dalla presentazione della domanda, e sino a completamento della stessa), restando ferma ed impregiudicata la sottoscrizione dell'eventuale accordo da parte di ...OMISSIS... e l'imputazione, formale e sostanziale, in capo alla stessa di ogni atto/attività giuridicamente vincolante?





In caso di risposta affermativa ai due quesiti sopra indicati, posto che la domanda di partecipazione sarebbe da imputarsi, formalmente e sostanzialmente, ad una società di diritto straniero per il mero tramite di una società di diritto italiano, qual è la corretta modalità di presentazione della richiesta di partecipazione? Quella indicata nell'avviso in riferimento alla partecipazione delle società italiane (a mezzo PEC), o in riferimento alle società straniere? (a mezzo lettera raccomandata a.r.)?

Risposta

Non vi sono preclusioni rispetto a quanto prospettato dal potenziale interessato purché – stanti le modalità che le due società intenderanno attuare al fine di regolare i reciproci rapporti – siano garantiti da parte del soggetto firmatario il rispetto dei requisiti richiesti dal bando e la solvibilità. La scelta tra la pec e la raccomandata dipende dal fatto che l'offerta sia inviata dal soggetto di diritto italiano o da quello straniero (a causa di una mera ragione pratica, perché le società straniere, di solito, non hanno la pec).

Domanda

Con riferimento all'Avviso esplorativo in relazione alla "Procedura di selezione per l'assegnazione di un'area di circa 15.000 mq sita nell'aeroporto di Milano Malpensa - cargo city ("Area"), ad un soggetto che demolisca e, successivamente, realizzi un nuovo magazzino cargo di prima linea di circa 6.800 mq con relativi uffici ("Magazzino"), destinato all'attività, non in esclusiva, di handling cargo sino alla scadenza della Convenzione SEA-ENAC al 31 dicembre 2042 (anche, "Procedura")", vi chiediamo cortesemente di confermare che la manifestazione di interesse possa essere presentata dalla società holding di un gruppo internazionale, riservandosi, dopo aver visionato le previsioni dell'auspicata lettera di invito, di presentare offerta da parte di una o più società del gruppo al fine di formulare la migliore proposta in gara.

In alternativa, si chiede di indicare se si è costretti a procedere con singole e diverse manifestazioni di interesse al presente avviso.

Risposta

La manifestazione di interesse può essere presentata dalla società holding con riserva di presentare l'offerta da parte di una o più società del gruppo, purché chi partecipa abbia i requisiti e la solvibilità previsti e dalla procedura, fermo restando che l'offerta sia presentata dalla società che poi sottoscriverà il contratto.

Domanda

In relazione alla procedura di selezione per l'assegnazione di un'area sita nell'aeroporto di Milano Malpensa Cargo-City, ad un soggetto che demolisca e, successivamente, realizzi un nuovo magazzino cargo di prima linea con relativi uffici, destinato all'attività, non in esclusiva, di handling cargo, si chiede di confermare che la partecipazione alla predetta procedura è consentita anche a più operatori riuniti in Raggruppamento Temporaneo di Imprese, già costituito al momento di presentazione dell'offerta, oppure in alternativa da costituire in



caso di aggiudicazione della gara. Si chiede, inoltre, di confermare che, ai sensi dell'art. 24 dello schema di contratto di subconcessione, l'operatore aggiudicatario (anche se nella forma del Raggruppamento Temporaneo di Imprese), potrà subappaltare, previa comunicazione a SEA, la totalità dei lavori di demolizione e realizzazione del nuovo magazzino cargo.

Risposta

Si conferma che la partecipazione alla predetta procedura è consentita anche a più operatori riuniti in Raggruppamento temporaneo di Imprese, già costituito al momento di presentazione dell'offerta oppure in alternativa da costituire in caso di aggiudicazione della gara.

Si conferma, altresì, che l'operatore aggiudicatario (anche se nella forma del Raggruppamento temporaneo di Imprese), potrà subappaltare, previa comunicazione a SEA e fermo restando quanto previsto dall'art. 24 dello schema di contratto di subconcessione, la totalità dei lavori di demolizione e realizzazione del nuovo magazzino cargo.

Domanda

Nei documenti relativi alle caratteristiche geologiche e geotecniche disponibili, i dati consultati non sono sufficienti per supportare la verifica di fattibilità del progetto. Si chiede in merito di poter ottenere una relazione geologica/geotecnica/sismica in cui siano valutati gli aspetti geologici, geotecnici, geomorfologici, geofisici, sismici ed idrogeologici.

Risposta

Vengono messe a disposizione da parte di SEA analisi geologiche e geotecniche effettuate negli anni passati per interventi in zone limitrofe, che si ritengono sufficienti per una prima valutazione di massima. Ulteriori approfondimenti dovranno essere svolti a cura e spese del concorrente.

Domanda

Considerando l'andamento naturale del terreno pre-costruzione dell'immobile Air Europe, si ipotizza che la porzione sud sia stata ricaricata anche sotto fondazione. Si chiede cortesemente di fornire evidenze della documentazione attestante la corretta costipazione dei terreni di riporto con le relative prestazioni di portata, al fine di poter valutare la necessità di esecuzione di opere di bonifica/consolidamento dei sottofondi e scongiurare il rischio di cedimenti differenziali sia della pavimentazione che di eventuali fondazioni da impostare sopra tale strato.

Risposta

Tutta la documentazione in possesso di SEA è reperibile nella Due Diligence Tecnica, e precisamente negli allegati dello "Stato di Fatto"; ogni ulteriore valutazione in merito alle portate dei terreni dovrà essere effettuata dall'operatore stesso, a propria cura e spese, in funzione dell'opera da realizzare.

Domanda

Si chiede cortesemente di avere uno storico delle attività che sono state eseguite all'interno dell'immobile.

Risposta



Si ritiene sufficiente fornire una indicazione, non esaustiva, circa le principali attività che sono state svolte all'interno dell'immobile:

- uffici amministrativi;
- magazzino di supporto per light maintenance aeromobili;
- handling merci (magazzini prima linea).

Domanda

Si chiede cortesemente anche uno storico delle manutenzioni sulle VPP ed indicazione della eventuale presenza anomala di olii all'interno degli scarichi nella passata vita utile del lotto oggetto di gara.

Risposta

Ad oggi non è stata segnalata o rilevata alcuna presenza anomala di olii nel lotto di gara.

Domanda

Come sono stati selezionati i punti di indagine del sottosuolo all'interno dell'immobile, in considerazione del layout dell'attività precedentemente svolta nello stesso? Si chiede conferma che le analisi effettuate siano sufficienti ad escludere la contaminazione del sottosuolo.

Risposta

La società di consulenza che ha redatto la Due Diligence ambientale ha scelto i punti di indagine secondo quanto ritenuto opportuno per ottenere un numero di campioni adeguato ed affidabile. Ciononostante, benché le indagini siano state svolte con accuratezza, non è possibile escludere in toto la presenza di contaminazioni.

Domanda

Chiarita la necessità di esecuzione di bonifica bellica, sono comunque disponibili indagini già eseguite sul lotto in relazione al possibile rinvenimento di ordigni bellici inesplosi?

Risposta

È presumibile che all'interno del lotto oggetto della presente procedura siano state eseguite bonifiche belliche prima della costruzione del fabbricato ivi insistente, in relazione alle quali non abbiamo certificazioni formali. Cionondimeno, nell'eseguire le perforazioni per la Due Diligence ambientale, sono stati eseguiti carotaggi assistiti da magnetometro da cui non risulterebbero evidenze.

Domanda

Si chiede cortesemente l'as built/rilievo del lotto ed aree limitrofe in formato dwg (elaborati IN_003 e IN_004 del "Documento tecnico" ed elaborato "Planimetria - Allegato A" della gara).

Risposta

L'elaborato IN_004 è già stato fornito quale allegato della comunicazione di proroga dei termini di presentazione delle offerte. L'elaborato IN_003 è stato allegato ad un'apposita comunicazione inviata a tutti i concorrenti.



Domanda

Con la trasmissione dei dwg si chiede di confermare le polilinee che determinano l'area di intervento, in quanto si evidenzia una difformità in termini di area di pertinenza tra gli elaborati nominati "230108_IN_004_00-IN-004_RO_A0+++" e "Planimetria - Allegato A".

Risposta

Nell'elaborato IN004 sono riportati i limiti dell'area all'interno della quale è stato eseguito il rilievo topografico. I limiti dell'area di intervento sono riportati nella Planimetria Allegato A. In ogni caso, i limiti precisi verranno definiti in contraddittorio in fase di sottoscrizione del contratto.

Domanda

Si chiede chiarimento in merito alle distanze di rispetto dalla galleria de-icing posta sul lato ovest del lotto sia per l'edificazione che per la realizzazione di viabilità per i mezzi pesanti.

Risposta

La galleria de-icing ha una portata calcolata come da estratto della relazione di calcolo allegata. Nei pressi della galleria, secondo il layout di progetto, non è prevista edificazione di fabbricati.

Domanda

È necessaria una nuova caratterizzazione archeologica?

Risposta

Nella documentazione di gara, Stato di fatto, Allegato H alla relazione DTG001, è stata fornita ai concorrenti copia dell'indagine archeologica eseguita nel 1987, e successiva autorizzazione della Soprintendenza competente. Resta in capo ai concorrenti valutare se, rispetto alla documentazione esistente, sia il caso di eseguire ulteriori indagini. Si fa presente che nel corso delle bonifiche belliche e degli scavi potrebbe essere richiesta l'assistenza archeologica.

Domanda

Come trattare a livello progettuale (ambito di intervento e vincoli) la fascia verde ad ovest, attualmente esterna alla recinzione del fabbricato esistente, tra l'area di intervento in blu e la torre di controllo?

Risposta

L'area dovrà essere lasciata a verde e considerata come area di rispetto della Torre di Controllo. L'assegnatario potrà eseguire opere a verde sull'area, nel rispetto di quanto contenuto nella linea guida ENAC 2018/002. Sarà inoltre onere dell'assegnatario curare la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area.

Domanda

Quali sono i limiti di competenza per l'esecuzione del nuovo varco doganale (indicato come "da definire" nei documenti di gara)? Sarà realizzato da SEA? Quali sono le predisposizioni da considerare?

Risposta

La realizzazione del varco sarà a cura e spese di SEA, e tutti gli impianti a servizio del fabbricato saranno ugualmente realizzati da SEA. Pertanto, non sono



necessarie predisposizioni a carico dell'operatore. L'esatta localizzazione e l'area di pertinenza del varco saranno oggetto di verifica congiunta tra SEA e l'assegnatario, a valle della sottoscrizione del contratto.

Domanda

Nell'elaborato "Planimetria" sono individuate le distanze da mantenere sui fronti nord e sud (rispettivamente 8 m e 5 m); si chiede una conferma sull'assenza di vincoli di edificabilità sui fronti est ed ovest.

Risposta

I vincoli verso est ed ovest sono dati dalla presenza di sottoservizi, come riportati nella documentazione fornita, che devono essere adeguatamente considerati e, eventualmente, riprotetti. Dal punto di vista planivolumetrico, i vincoli derivano da quanto autorizzato dal punto di vista urbanistico nel Masterplan Aeroportuale: incrementi di superficie in pianta e maggiori altezze dovranno essere attentamente valutate al fine di non dover sottostare ad un nuovo processo autorizzativo, con i conseguenti tempi tecnici.

Domanda

Il vincolo di edificabilità sul fronte sud da considerare corrisponde ai 5 m indicati nell'elaborato "Planimetria" o è sufficiente "garantire il passaggio di un mezzo tipo Iveco Dragon" come indicato nell'elaborato "Documento tecnico"?

Risposta

La fascia di 5 m di rispetto garantisce il passaggio del mezzo Iveco Dragon, e offre sufficiente garanzia di assicurare anche in futuro il transito di eventuali altri mezzi di maggiori dimensioni che dovessero entrare in dotazione dei VVF.

Domanda

Relativamente alle attività di rifacimento della strada di accesso e alla possibilità di esecuzione del nuovo parcheggio esterno al lotto:

- quali sono gli obblighi da considerare?
- È possibile includere nella proposta di gara una variazione in termini di layout e dimensioni sia per la strada di accesso che per l'area dedicata a parcheggio auto fuori dal lotto?
- È possibile prevedere un controllo degli accessi in prossimità del parcheggio auto (esterno) in modo da evitare accessi indesiderati all'area esterna di pertinenza al lotto oggetto di gara, con la conseguente difficoltà nell'inversione di marcia da parte dei mezzi pesanti?
- È possibile, in alternativa, riutilizzare parte dell'attuale strada per la realizzazione di una "escape route" per gli autoarticolati che dovessero arrivare erroneamente all'ingresso dell'attività?
- Da che utenze dovrà essere servito il nuovo parcheggio auto (esterno)?
- In quali aree è necessario rispettare le specifiche SEA sui sottofondi e sugli strati di usura della viabilità?

Risposta

Il parcheggio esterno al lotto non è oggetto della presente gara e sarà, eventualmente, gestito autonomamente con un accordo separato. Gli obblighi dell'assegnatario sono riportati nel Documento tecnico.



In ogni caso, variazioni in termini di layout e dimensioni della strada di accesso dovranno rispettare il Codice della Strada e le indicazioni inserite nel Documento Tecnico.

Il layout riportato nella documentazione di gara deriva da quanto autorizzato nel Masterplan Aeroportuale: analogamente a quanto già sopra indicato, tutte le modifiche dovranno essere attentamente valutate al fine di non dover sottostare ad un nuovo processo autorizzativo, con i conseguenti tempi tecnici.

La strada esistente, così come tutti i manufatti presenti, possono essere utilizzati come meglio ritenuto opportuno dal concorrente.

Le specifiche indicate dovranno essere rispettate per la realizzazione della viabilità e delle opere correlate che saranno realizzate dall'aggiudicatario e successivamente prese in carico da SEA (indicativamente viabilità, rotonda e piazzola di sosta navetta aeroportuale).

Domanda

Ci sono vincoli di edificabilità lato "air side" che siano legati alla visuale libera necessaria/disponibile per l'attività dei vigili del fuoco (ad es. torretta di vedetta)?

Risposta

La valutazione definitiva verrà fatta in fase progettuale in accordo con i VVF.

Domanda

Ci sono ulteriori vincoli di edificabilità legati alla parallela viabilità aeroportuale lato "air side"?

Risposta

Non sono presenti vincoli ulteriori dati dalla viabilità aeroportuale.

Domanda

Ci sono vincoli cromatici per i prospetti e/o vincoli sulle caratteristiche di risposta alla luce solare per le finiture delle facciate e del manto di copertura (abbagliamento)?

Risposta

Le tonalità di finitura e in generale la parte estetica saranno oggetto di Autorizzazione Paesaggistica, da eseguirsi a cura dell'aggiudicatario. Per quanto riguarda invece i pannelli solari in copertura, essi dovranno rispettare le Linee Guida ENAC https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2022-Apr/LG_2022_02_APT_Ed_1_26042022.pdf. Di fatto il concorrente dovrà affidarsi ad un professionista abilitato per la verifica dei fenomeni di abbagliamento e per l'adozione delle metodologie di valutazione dell'impatto visivo.

Domanda

Posto il dato di altezza massima pari a 15 m individuato nelle documentazioni di gara ed all'interno del Masterplan aeroportuale nella relazione generale (par. 16.3.1), si chiede di specificare quale sia la definizione di "altezza massima".

Risposta

Il dato di altezza massima è da intendersi riferito al fabbricato in sé, escludendo pertanto eventuali volumi tecnici (a titolo esemplificativo e non esaustivo: vani



tecnici, ascensori, pannelli fotovoltaici, canali, etc.) che potranno eccedere tale limite.

Domanda

Si chiede cortesemente di indicare quali siano le altezze limite da considerare nella fase esecutiva, con riferimento a queste indicazioni generali "nelle fasi di tiro verticale e posizionamento degli elementi l'altezza massima dei mezzi di sollevamento non dovrà interferire con i vincoli aeronautici, onde evitare forature delle superfici di delimitazione ostacoli."

Risposta

La normativa non prevede un limite inderogabile. In fase di progettazione dovranno essere individuati il posizionamento e le caratteristiche delle gru fisse. In fase di cantiere la posizione dovrà essere notificata ad ENAV che valuterà se e come darne adeguata informativa al personale viaggiante. Medesima procedura dovrà essere utilizzata se intervenissero fasi di cantiere che prevedano l'utilizzo di macchine che sporgono in altezza.

Domanda

In merito a regolamenti/normative specifiche ed alla Policy Enac di attuazione art. 715 del Codice della Navigazione Aerea, relativamente al rischio di incidente correlato alle attività aeronautiche, si chiede conferma che il lotto in oggetto non ricada in un'area dove debbano essere considerati parametri aggiuntivi (sisma, vento, esplosione) o precauzioni operative rispetto alla normale progettazione delle strutture del nuovo immobile.

Risposta

La policy ENAC citata riguarda le aree sotto i corridoi di volo a partire dalle testate pista. In particolare, l'area oggetto di valutazione sarebbe interessata da una curva di isorischio che era stata studiata in ragione dell'ipotizzata realizzazione della terza pista di Malpensa; quest'ultima è stata stralciata dalle previsioni del Piano di sviluppo aeroportuale (Masterplan MXP 2035) già approvato da ENAC. Allo stato attuale, si assume che non vadano considerati i parametri citati per applicazione delle misure di tutela ai sensi della policy "VALUTAZIONE DI RISCHIO DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE - ATTUAZIONE DELL'ART. 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE" di ENAC.

Domanda

La massimizzazione della superficie coperta o di pavimento incide sull'assegnazione dei punteggi ai fini della gara? O, contrariamente, sarebbe preferibile un programma progettuale flessibile, dedito ad utilizzare solamente la superficie necessaria all'utilizzatore ma con l'ottica di prevedere futuri ampliamenti e/o adeguamenti?

Risposta

La superficie coperta del futuro fabbricato non inciderà sul punteggio di gara. La valutazione sarà effettuata, infatti, sulla funzionalità del concept proposto e sull'impronta ambientale complessiva dell'intervento.

Domanda



Si chiede se sia possibile avere indicazioni in merito alle modalità di richiesta, tempi di fornitura e disponibilità di potenza per l'alimentazione in media tensione del nuovo immobile da progettare nel lotto oggetto di gara.

Ci sono vincoli o indicazioni su dove venga portata la linea (e dove quindi deve essere prevista la cabina di ricezione)?

Ci sono vincoli sulla posizione della cabina di trasformazione MT/BT? È possibile prevederla in prossimità di quella di ricezione?

Risposta

a) l'aggiudicatario potrà fare domanda di allaccio alla rete per l'energia elettrica con il proprio fornitore e tale richiesta potrà essere fatta anche per la fornitura di energia di cantiere, indicando sempre la potenza richiesta;

b) non ci sono vincoli relativi al posizionamento della linea e della cabina di ricezione. Le vie cavi sono già esistenti e la linea MT SEA potrà partire dalla cabina elettrica di ricezione ubicata nelle vicinanze della Palazzina di Formazione;

c) Non ci sono vincoli sulla posizione della cabina MT/bt. È possibile prevederla sia in un angolo del nuovo volume sia all'esterno del nuovo fabbricato;

d) in relazione alla suddetta cabina, si conferma che è possibile prevedere la collocazione della stessa all'interno dell'area di competenza.

Domanda

Si chiede se sia possibile avere indicazioni in merito alle modalità di richiesta ed i tempi previsti di fornitura per l'allaccio fibra. Ci sono vincoli o indicazioni su dove venga portata la linea?

Risposta

È in essere una regolamentazione rispetto alle predisposizioni fibra e rame nell'ambito di fabbricati all'interno del sedime aeroportuale e le predisposizioni a cura di SEA seguono degli standard precisi e vengono connesse ai locali "centri stella". I collegamenti, una volta in posa, sono gestiti da ICT SEA.

I tempi previsti per la fornitura e allaccio dipendono:

1) dal provider pubblico al quale si richiede di attivare "un servizio";

2) dai tempi tecnici di gestione della pratica commerciale da parte di SEA spa - Direzione Commerciale Non Aviation - Sales ICT Services, che possono variare da 5 a 10 giorni lavorativi a seconda della celerità del cliente nell'accettare la proposta di contratto SEA ;

3) da AIS_CIFS in relazione ai tempi di rilascio circuiti da POP provider Pubblico a sede cliente (eventuale realizzazione di nuove tratte/riqualifica di esistenti propedeutiche al collegamento + permutazione delle stesse nei vari locali tecnici coinvolti) per la cui esecuzione sono necessari circa 20 giorni lavorativi.

La linea del provider transita necessariamente dai POP dello stesso o di quelli su cui si "appoggia"(in aeroporto esistono solo fibre ottiche di TIM, Fastweb e Openfiber) e viene instradata fino alla sede cliente da SEA spa su propria infrastruttura.

Domanda

Ci sono normative e/o regolamenti di riferimento per impianti fotovoltaici e masse metalliche o deve essere fatta solo una valutazione tecnica da sottoporre ad ENAC? Bisogna riferirsi a tecnici certificati da parte di ENAC per tali valutazioni?

Risposta



Il progetto deve essere redatto in ottemperanza alle linee guida ENAC ""Valutazione degli impianti fotovoltaici nei dintorni delle aree aeroportuali"" Numero: 2022/002-APT Ed. n. 1 del 26/04/2022, al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ENAC), al regolamento e al manuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa, alla direttiva aeroportuale ""Regolamento (UE) N. 139/2014.

La documentazione progettuale sin dalla prima fase (fattibilità tecnico economica) dovrà contenere tutte le relazioni e/o elaborati grafici necessari (secondo le linee guida ENAC), affinché ENAC possa valutare il potenziale impatto del progetto sulla navigazione aerea (relativamente anche agli impianti fotovoltaici con i problemi di abbagliamento connessi) e con i piani di Sviluppo aeroportuale. In particolare, il progettista dovrà predisporre la pratica autorizzativa che sarà inviata ad ENAC da SEA S.p.A. (tramite l'ufficio ITER).

Il progetto, inoltre, se classificato come ostacolo o pericolo per la navigazione con le aree poste a protezione dei sistemi di comunicazione, navigazione e radar (vedi regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti) dovrà contenere la valutazione positiva di ENAV relativamente agli aspetti di compatibilità con le radioassistenze e con le procedure di volo. Pertanto, in merito alle masse metalliche, il progettista dovrà predisporre un progetto autorizzativo da presentare ad ENAV stessa.

Domanda

Esistono regolamenti specifici o vincoli per la progettazione dell'illuminazione esterna sia "air side" che "land side"?

Risposta

Il progetto deve essere conforme alla direttiva di riferimento aeroportuale ""Regolamento (UE) N. 139/2014, al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ENAC), al regolamento e al manuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Inoltre, devono essere rispettate la Norma UNI EN 12464-2 ""sistemi di illuminazione nei luoghi di lavoro all'aperto"" e il Regolamento di attuazione della LR 17/00 - Legge della Regione Lombardia n. 17 del 27/03/2000 ""Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso"".

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto che includa il pulsante di sgancio di emergenza fuel da spostare.

Risposta

L'impianto in oggetto è costituito da un pulsante di emergenza fuel alloggiato su palo metallico, su cui è fissata anche la relativa segnaletica di sicurezza, e dal relativo pozzetto di ispezione per la linea elettrica di sgancio di pertinenza.

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

Il sistema con il relativo pozzetto di ispezione dovrà essere spostato all'esterno della recinzione che delimita l'area di pertinenza dell'aggiudicatario, in una nuova posizione da concordare con SEA, che soddisfi le esigenze operative di scalo, che non sia di intralcio alle operazioni di piazzale e che non interferisca con i sottoservizi esistenti e di futura realizzazione.



Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto che includa la torre faro per avere evidenza delle possibili interferenze.

Risposta

La torre faro in oggetto, di cui non è previsto lo spostamento, identificata con il numero progressivo identificativo 78, è del tipo ascensionale con corona mobile, di altezza fuori terra pari a 35m, è provvista di 7 proiettori da 705W led, è alimentata dal quadro elettrico QL-A1 CUNICOLO CARGO che è allacciato al QGBT della cabina elettrica 25.

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto che includa l'antenna da spostare.

Risposta

L'impianto in oggetto è costituito da un palo verosimilmente in acciaio di altezza circa 5m su cui è fissato un access-point WiFi SEA utilizzato dagli operatori aeroportuali che lavorano in prossimità dello stesso.

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile (ad integrazione di quella già resa fruibile) sarà fornita solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

La nuova posizione del manufatto antenna con le relative apparecchiature al di fuori della recinzione che delimita l'area di pertinenza dell'aggiudicatario e lo spostamento delle relative linee di alimentazione e segnale dovranno essere progettualmente definite in accordo con SEA per soddisfare le esigenze operative di scalo, per non interferire con le operazioni di piazzale e per non interferire con i sottoservizi esistenti e di futura realizzazione.

Domanda

Sono presenti piani o regolamenti dell'intero aeroporto relativi alla sicurezza degli impianti elettrici ed agli impianti antintrusione, con un impatto sulla nuova costruzione e sulle attività in capo all'utilizzatore del lotto in oggetto?

Risposta

I piani o regolamenti relativi alla sicurezza degli impianti elettrici ed agli impianti antintrusione sono di competenza SEA che è il concessionario dell'intero aeroporto.

Nell'Aeroporto di Milano Malpensa sono in corso di realizzazione le opere di ""Upgrade del sistema di sorveglianza perimetrale"" e l'area del fabbricato 136 allo stato attuale non è ancora in fase di ""lavorazione"" per l'impianto di antintrusione perimetrale. Indicativamente tali attività saranno svolte nei primi mesi dell'anno 2024 e comprenderanno:

- l'integrazione del sistema di telecamere ottiche, termiche, ottiche/termiche;
- l'integrazione di sensoristica sulla recinzione esistente.

Se saranno presenti le installazioni di cui sopra quando saranno realizzate le opere di demo-ricostruzione del Building 136 in oggetto, sarà necessario prevedere le attività necessarie per mantenere attivi gli impianti.



Domanda

Devono essere previste predisposizioni all'interno del lotto per impianti elettrici, di sicurezza antintrusione o CCTV che resteranno sotto la responsabilità in installazione e/o gestione di SEA?

Risposta

Nell'Aeroporto di Milano Malpensa sono in corso di realizzazione le opere di "Upgrade del sistema di sorveglianza perimetrale" e l'area del fabbricato 136 allo stato attuale non è ancora in fase di "lavorazione" per l'impianto di antintrusione perimetrale. Indicativamente tali attività saranno svolte nei primi mesi dell'anno 2024 e comprenderanno:

- l'integrazione del sistema di telecamere ottiche, termiche, ottiche/termiche;
- l'integrazione di sensoristica sulla recinzione esistente.

Se saranno presenti le installazioni di cui sopra quando saranno realizzate le opere di demo-ricostruzione del Building 136 in oggetto, sarà necessario prevedere le attività necessarie per mantenere attivi gli impianti.

Domanda

Quali sono le prestazioni garantite dall'impianto antincendio condominiale in termini di pressioni e portate?

Risposta

Nei pressi del sito è presente una delle due vasche antincendio a servizio del sedime e che ha un volume pari a 1600 m³ e le pompe con portata complessiva 1600 m³/h e con pressione in origine di 8 bar. La rete di idranti esterna esistente è alimentata dalla rete idrica antincendio ad anello suddetta realizzata con tubazioni di diametro 160 mm PAD.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto adduzione acqua antincendio.

Risposta

Nei pressi del sito è presente una delle due vasche antincendio a servizio del sedime e che ha un volume pari a 1600 m³ e le pompe con portata complessiva 1600 m³/h e con pressione in origine di 8 bar. La rete di idranti esterna esistente è alimentata dalla rete idrica antincendio ad anello suddetta.

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

Domanda

Sono presenti piani o regolamenti dell'intero aeroporto relativi all'emergenza (allagamento, terremoto, ecc.) e sicurezza antincendio, con un impatto sulla nuova costruzione e sulle attività in capo all'utilizzatore del lotto in oggetto?

Risposta

Vista la posizione futura del nuovo fabbricato che non varia rispetto all'attuale se non per il layout, occorrerà fare riferimento ad eventuali impatti che l'attività aeroportuale può trasferire all'operatività del fabbricato.

In merito occorrerà riferirsi a:



- Ordinanza ENAC 56/2005: “Piano Leonardo – procedure coordinate per stati di allarme, emergenze ed incidente, da adottare in caso di sospetto o minaccia di atti illeciti contro il trasporto aereo”;
- Ordinanza ENAC 1/2023: “PEA – Piano di Emergenza Aeronautica”.

Questi eventi possono impattare sull’operatività del nuovo edificio mentre a livello di impatto sulla struttura non sono previsti regolamenti particolari (terremoto, allagamento e sicurezza antincendio) anche in relazione alla posizione del fabbricato, a differenza del Terminal dove è presente un piano di emergenza ed evacuazione dedicato.

Nel caso in questione la gestione delle emergenze è a totale carico dell’aggiudicatario che dovrà coordinarsi con le disposizioni/ordinanze aeroportuali (lavorazioni a caldo, Ordinanze Air Side, Ordinanze Cargo) oltre a definire proprie procedure in caso di scoppio, allagamento, incendio, terremoto e quant’altro.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto acqua surriscaldata.

Risposta

L'impianto acqua surriscaldata dell'edificio esistente è alimentato da uno scambiatore da 600.000 kcal/h ubicato in sottostazione centrale termica SEA e la linea di adduzione di acqua calda è di diametro 4" ed è installata in cunicolo fino all'utenza.

La distribuzione dell'aria trattata nel magazzino esistente avviene tramite 20 diffusori di diametro 400 mm.

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all’aggiudicatario.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto acqua refrigerata.

Risposta

L'impianto di acqua refrigerata dell'edificio esistente è derivato dall'anello primario di acqua refrigerata in galleria SEA tramite scambiatore a piastra e tubazioni di adduzione di diametro 6" installate in cunicolo.

La distribuzione dell'aria trattata nel magazzino esistente avviene tramite 20 diffusori di diametro 400 mm.

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile (ad integrazione di quella già resa fruibile) sarà fornita solo ed esclusivamente all’aggiudicatario.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built di impianto acqua potabile.

Risposta

L'impianto di acqua potabile dell'edificio esistente è allacciato alla rete acqua potabile SEA mediante tubazioni in cunicolo di diametro 63mm. Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all’aggiudicatario.



Domanda

Si richiede la trasmissione degli as built completi dei cunicoli interessanti il lotto, relative portate dei coperchi ed indicazione delle linee interessate da ciascun cunicolo; si fa riferimento sia a quelli principali, parzialmente descritti all'interno degli Allegati F e G del documento tecnico, sia a quelli secondari (fronte baie land side) per cui non si ha alcuna informazione al di fuori del tracciato degli stessi.

Risposta

Nella tavola ALL_A sono visibili i cunicoli del lotto. Per motivi di security e safety aeroportuale ulteriore documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built dell'impianto di smaltimento acque meteoriche di coperture e piazzali. In particolare è necessario il dettaglio della linea provenienti da edifici limitrofi, come si evince dall'elaborato nominato 230108_IN_004_00-IN-004_R0_A0+++ , al fine di poter considerare i vincoli al contorno nella nuova progettazione.

Risposta

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

Domanda

Si richiede la trasmissione del Progetto/as built dell'impianto di smaltimento acque nere e chiarimento sulla necessità di trattamento delle stesse prima del recapito. In particolare è necessario avere maggiori informazioni sulla linea che passa sotto il fabbricato esistente visibile nell'elaborato nominato 230108_IN_004_00-IN-004_R0_A0+++.

Risposta

Per motivi di security e safety aeroportuale la documentazione tecnica as-built di riferimento disponibile sarà fornita (ad integrazione di quella già resa fruibile) solo ed esclusivamente all'aggiudicatario.

Qualora fosse necessario potrà essere richiesto di effettuare ulteriori sopralluoghi da parte dei concorrenti.

Domanda

Si richiede di fornire indicazione dei rendimenti dichiarati della trigenerazione.

Risposta

Il sistema di trigenerazione è di recente realizzazione e i rendimenti medi del sistema possono cambiare di anno in anno e sono da reperire dal produttore specifico di teleriscaldamento che nel caso specifico è A2A Airport Energy. Al fine di elaborare calcoli di massima del sistema possono essere presi in considerazione come dato iniziale i valori di riferimento da normativa, tenendo conto della tipologia di macchine installate nella centrale. In particolare, la centrale è provvista di turbine a gas con ciclo combinato e per la produzione



dell'energia frigorifera sono presenti frigoriferi raffreddati ad acqua di torre e assorbitori. Pertanto, date le caratteristiche e la tipologia delle macchine è consigliabile utilizzare i rendimenti specificati dalla normativa medesima.

Domanda

Si richiede di fornire indicazione dei Fattori di Conversione dell'energia primaria per rete TLR (rete di trigenerazione).

Risposta

Il sistema di trigenerazione è di recente realizzazione e i rendimenti medi del sistema possono cambiare di anno in anno e sono da reperire dal produttore specifico di teleriscaldamento che è A2A Airport eEnergy. Al fine di elaborare calcoli di massima del sistema possono essere presi in considerazione come dato iniziale i valori di riferimento da normativa tenendo conto della tipologia di macchine installate nella centrale. In particolare, la centrale è provvista di turbine a gas con ciclo combinato e per la produzione dell'energia frigorifera sono presenti frigoriferi raffreddati ad acqua di torre e assorbitori. Pertanto, date le caratteristiche e la tipologia delle macchine, è consigliabile utilizzare i rendimenti specificati dalla normativa medesima.

Domanda

Si richiede di fornire indicazioni sulla Tariffazione per acqua refrigerata e surriscaldata.

Risposta

Sui volumi di acqua refrigerata e surriscaldata saranno applicate le tariffe di mercato che il fornitore di servizi applica all'aeroporto. SEA semplicemente ribalterà i costi periodici che ricadono dal proprio fornitore, variabili a seconda del periodo e a seconda delle tariffe.

Si segnala che nel nuovo fabbricato deve comunque essere installato un contatore di acqua refrigerata e surriscaldata per misurare i volumi consumati dalla nuova struttura.

Domanda

Premesso che l'art. 39, comma 3 del "Format di contratto di subconcessione" allegato alla documentazione di gara prevede che l'importo del Fabbricato 136 da corrispondere all'Operatore alla cessazione del contratto "verrà determinato a partire dal valore dell'investimento sostenuto dall'Operatore in opere civili (i.e. edili e impiantistiche) e corrispondente a quanto riportato nel quadro economico del Progetto Esecutivo approvato da ENAC.", si chiede di confermare che nelle opere civili sono comprese quelle edili e impiantistiche - che la scrivente inserirà nel quadro economico del Progetto esecutivo -, costituite da impianti infrastrutturali stabili comunemente necessari per lo svolgimento dei servizi di handling cargo di cui alle categorie 4.1. e 4.2 dell'Allegato A al D.Lgs. 18/1999, quali strutture utili per le operazioni di movimentazione merce e stoccaggio e attività connesse.

Risposta

Si conferma che nelle opere civili sono comprese quelle edili e impiantistiche, inclusi gli impianti infrastrutturali stabili comunemente necessari per lo svolgimento dei servizi di handling cargo come meglio specificati nel quesito.



Si precisa però che, ai fini del calcolo dell'importo da corrispondere all'Operatore, l'ammortamento del valore di tali impianti infrastrutturali stabili viene calcolato sulla base di una vita utile del bene convenzionalmente definita in 10 anni dalla Data di Avvio delle Attività. Pertanto, alla scadenza del contratto, il Corrispettivo di Acquisto a Scadenza di tali beni sarà pari a zero.

Domanda

Premesso che l'art. 2, comma 2 del "Format di contratto di subconcessione" prevede che, per effetto della sottoscrizione del Contratto di subconcessione con SEA, l'operatore diviene proprietario (superficiario) dell'Area e del Fabbricato (analogamente a quanto 2 previsto all'art. 9, comma 3 della Concessione ENAC-SEA del 4 settembre 2001); il successivo art. 27 pone limitazione alla circolazione della proprietà degli stessi poiché l'Operatore proprietario potrà cedere il diritto di proprietà (o cedere/affittare la propria azienda) solo ai soggetti definiti "Terzi qualificati" e previa autorizzazione di SEA; lo svolgimento delle Attività di handling cargo di cui alle categorie 4.1. e 4.2 dell'Allegato A al D.Lgs. 18/1999, include le "attività anche amministrative connesse" (art. 1 del "Format di contratto di subconcessione") che consistono anche nell'affiancamento in loco delle attività svolte dai referenti dei vettori/partners/compagnie aeree (contraenti dell'Operatore), con gli spedizionieri per la gestione e l'organizzazione delle spedizioni di merce, tanto che è prassi che alcuni locali cargo siano concessi in uso/locazione a tali compagnie; si chiede di confermare che le previsioni contrattuali consentono all'Operatore di concedere liberamente in uso/locazione determinati locali che saranno posti del Fabbricato eventualmente informando per iscritto SEA e comunque limitando tali accordi alla durata della subconcessione tra SEA e l'Operatore.

Risposta

Si conferma e, a tal proposito, si rappresenta che il testo contrattuale verrà modificato per chiarire tale aspetto.

Domanda

Si chiede di poter visionare, per quanto previsto all'art. 18.4 del "Format di contratto di subconcessione", il documento "Costruire in Aeroporto".

Risposta

La documentazione completa è stata fornita via pec.

Domanda

Si chiede di poter visionare, per completezza, la proroga della Concessione tra Enac e SEA a previsione della nuova scadenza al 4 maggio 2043.

Risposta

La proroga della convenzione tra SEA ed ENAC fino al 4 maggio 2043 è stata disposta dall'art. 202, co. 1-bis del D.L. 34/2020, convertito con L. 77/2020.

Domanda

Si chiede di confermare che l'Operatore, in possesso dei requisiti richiesti dalla Lettera di Invito potrà presentare offerta nella procedura e, a seguito della sottoscrizione della subconcessione con SEA e completati i lavori di demolizione



e di ricostruzione del Fabbricato, potrà svolgere le Attività indicate all'art. 1 del "Format di contratto di subconcessione" tramite altra società del proprio gruppo in possesso delle richieste autorizzazioni e certificazioni.

Risposta

Nella fattispecie oggetto del quesito, si chiarisce che SEA agisce nel rispetto di quanto previsto ai sensi dell'art. 37 del contratto allegato alla procedura (divieto di cessione). Con riferimento al caso specifico rappresentato si chiarisce, altresì, che la società aggiudicataria potrà agire secondo il dettato del citato articolo. A tal proposito, il consenso di SEA non verrebbe irragionevolmente negato, fermo restando che la società cessionaria abbia i requisiti previsti dalla procedura medesima.