

RISPOSTE RICHIESTE DI CHIARIMENTI

PROCEDURA DI SELEZIONE n. “ADR 08/2026” PER L’ASSEGNAZIONE IN SUBCONCESSIONE DI UNA PORZIONE DELL’AVIORIMESSA PG 118C (CD. “HANGAR 2”), DI CIRCA 6.200 MQ, PRESSO L’AEROPORTO “LEONARDO DA VINCI” DI FIUMICINO, IDONEA AD OSPITARE N. 3 BAIE AERONAUTICHE E DESTINATA AL RICOVERO E ALLA MANUTENZIONE DI AEROMOBILI.

Ai sensi del punto 6 del bando pubblicato sul sito web di Aeroporti di Roma, facendo seguito alle “Richieste di chiarimento” ricevute all’indirizzo amm.realestate@adr.it in calce vengono riportate le risposte alle suddette richieste di chiarimento, pubblicate in forma anonima nell’apposita sezione del sito www.adr.it/bsn-avvisi. Tali risposte costituiscono integrazione delle previsioni che regolano la Procedura e, pertanto, devono intendersi vincolanti per tutti i concorrenti.

QUESITO	RISPOSTA
<i>Requisito di cui al paragrafo 3.1, lett. b) – applicabilità alle compagnie aeree e autorità competente al rilascio della certificazione Part-145. Il paragrafo 3.1 dell’Avviso individua, alle lettere a), b) e c), requisiti formulati in termini generali con riferimento al «concorrente», distinguendo successivamente, alle lettere d) ed e), i requisiti specificamente richiesti, rispettivamente, agli operatori MRO e alle compagnie aeree (CNA). Il paragrafo 4.A.2.1 richiede inoltre al concorrente di attestare il possesso dei requisiti di cui al paragrafo 3.1, lettere a), b) e c). Si chiede pertanto di confermare che il requisito previsto dal paragrafo 3.1, lett. b), consistente nel possesso dell’approvazione quale impresa di manutenzione rispondente alla Sezione A dell’Allegato II (Parte-145) del Regolamento (UE) n. 1321/2014, debba essere posseduto anche dai concorrenti qualificabili come compagnie aeree (CNA).</i>	Non si conferma. Il requisito par.3.1, lett. B) non dev’essere necessariamente posseduto anche dai concorrenti qualificabili come compagnie aeree (CNA).
<i>Si chiede altresì di confermare che il riferimento, contenuto nella medesima disposizione, al certificato «rilasciato da ENAC» debba intendersi, con riferimento ai concorrenti stabiliti in altro Stato membro dell’Unione europea, come riferito al corrispondente certificato Part-145 rilasciato dall’autorità competente individuata ai sensi del punto 145.1 dell’Allegato II al Regolamento (UE) n. 1321/2014.</i>	Si conferma.
<i>Requisito di cui al paragrafo 3.1, lett. b) – manutenzione di linea e manutenzione di base. Con riferimento al medesimo requisito di cui al paragrafo 3.1, lett. b), tenuto conto che il paragrafo 7.1 dell’Avviso contempla le «tipologie</i>	Si conferma che il requisito di cui al paragrafo 3.1, lett. b) – manutenzione di linea e manutenzione di base non costituisce causa di esclusione dalla procedura e rientrerà negli elementi oggetto di valutazione dell’Offerta Tecnica.

<i>manutentive autorizzate Part 145» tra gli elementi oggetto di valutazione dell'Offerta Tecnica nella successiva fase della Procedura, si chiede di confermare che il possesso, da parte di un operatore MRO, di un'approvazione Part-145 limitata alla Manutenzione di Linea con Classe Aeromobili e Abilitazione A1 Velivoli oltre 5700 kg non costituisca causa di esclusione dalla Procedura, e non sia invece necessario che l'approvazione comprenda anche la Manutenzione di Base.</i>	
<i>Requisito di cui al paragrafo 3.1, lett. b) – in quanto rispondente alla sezione A dell'Allegato II del regolamento UE 1321/20014</i> <i>Con riferimento al regolamento specificare che si intendono quindi rispondenti al requisito tutte le MRO in possesso di Classe Aeromobili e Abilitazione A1 e/o A2 e/o A3 e/o A4 quali sotto classi pertinenti alla omnicomprensiva sezione A dell'Allegato II.</i>	Si conferma che soddisfano il requisito gli operatori MRO in possesso della Classe Aeromobili con abilitazione A1 e/o A2 e/o A3 e/o A4, quali sottoclassi ricomprese nella sezione A dell'Allegato II (Part-145).
<i>Requisito di cui al paragrafo 3.1, lett. b) – nonché, quando previsto, a rilasciare raccomandazioni e certificati di revisione dell'aeronavigabilità in seguito a una revisione dei cui al punto M.A.901, lettera l) dell'allegato I (parte M) del medesimo regolamento.</i> <i>Con riferimento al punto M.A.901 dell'Allegato I (parte M) che non contempla attività di manutenzione in hangar ma bensì il cosiddetto ARC Aircraft Airworthiness Renewal Certificate si prega di specificare quali specifiche attività risulterebbero attinenti da svolgersi in un hangar in tale ambito non essendo chiara la presenza di questo vincolo non afferente alle attività in hangar di un qualsiasi operatore trattandosi meramente di una verifica documentale ai fini della continua aeronavigabilità ed un "physical survey" dell'aeromobile che generalmente è sempre svolto in aprondurante la normale operatività dell'aeromobile medesimo e senza necessità di ricovero di un aeromobile in hangar così come specificato in M.A.903 e ML.A.903 (b) e (c), il requisito apparrebbe quindi non pertinente ne applicabile.</i>	Il paragrafo 3.1, lettera b) deve intendersi modificato come segue b) Essere in possesso del CERTIFICATO DI APPROVAZIONE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE rilasciato da ENAC in quanto impresa di manutenzione rispondente alla sezione A dell'Allegato II (parte 145) del regolamento (UE) N. 1321/2014, autorizzata ad eseguire la manutenzione di prodotti, parti e pertinenze elencate nella Specifica delle Abilitazioni.
<i>Disponibilità e modalità di utilizzo della piazzola prova motori</i> <i>L'Avviso comprende nell'oggetto della Subconcessione una piazzola aeromobili ubicata nel piazzale tecnico antistante l'Hangar 2, ma non reca indicazioni in ordine alla disponibilità e alle condizioni di utilizzo della distinta piazzola destinata</i>	Si conferma che, ai sensi dell'Avviso, l'oggetto della subconcessione comprende una piazzola aeromobili ubicata nel piazzale tecnico antistante l'Hangar 2, destinata a supporto delle attività manutentive e disciplinata dal Regolamento di utilizzo dell'Hangar 2. Si precisa inoltre che la piazzola prova motori dello scalo

<i>all'effettuazione delle prove motori.</i> <i>Considerata la necessità, nell'ambito di talune attività manutentive eseguibili presso l'Hangar, di poter effettuare prove motori sull'aeromobile, si chiede di precisare se e con quali modalità il soggetto che risulterà aggiudicatario della Procedura avrà accesso alla piazzola prova motori dello scalo.</i> <i>In particolare, si chiede di conoscere se ADR intenda assicurare al futuro subconcessionario la possibilità di utilizzare tale infrastruttura e, in caso affermativo, secondo quali modalità operative ed economiche e con quali criteri di prenotazione, priorità e coordinamento, così da garantire condizioni di accesso trasparenti e non discriminatorie, considerato che attualmente, come noto, la gestione e la disponibilità della detta piazzola è nelle mani di altro operatore MRO presente sullo scalo.</i>	non rientra nell'oggetto della presente Procedura.
<i>Compresenza di due operatori nell'Hangar 2 – riparto delle responsabilità e coordinamento in materia di sicurezza</i> <i>L'Avviso precisa che l'aviorimessa PG 118C sarà articolata in due porzioni, ciascuna assegnata a un diverso operatore, e che tra tali porzioni «non è presente una totale separazione fisica [...] mediante pareti o altre barriere continue lungo l'intera estensione dell'hangar», essendo le stesse individuate mediante corpi di fabbrica e segnaletica orizzontale. L'Avviso prevede inoltre l'utilizzo condiviso dei due carriponte presenti nell'aviorimessa.</i> <i>Alla luce della possibile contemporanea presenza e operatività di due distinti subconcessionari nel medesimo Hangar, si chiede di precisare quali misure organizzative e di coordinamento ADR preveda di adottare e, in particolare, come saranno disciplinati il riparto delle rispettive responsabilità e il coordinamento tra ADR e i diversi subconcessionari con riguardo alla sicurezza dei luoghi di lavoro, ai rischi derivanti dalle interferenze tra le rispettive attività, alla prevenzione incendi e alla gestione delle emergenze, nonché all'utilizzo e alla gestione degli impianti, delle attrezzature e degli spazi eventualmente comuni.</i> <i>Si chiede altresì se tali profili saranno specificamente disciplinati nel regolamento per l'utilizzo dell'Hangar 2 richiamato nelle Premesse dell'Avviso e, in caso affermativo, di conoscerne sin dalla presente fase i principi e i criteri essenziali.</i>	La compresenza di più operatori nell'Hangar 2 è espressamente prevista dal modello gestionale adottato da ADR ed è disciplinata dalla documentazione di gara, dal Regolamento di utilizzo e dalle relative procedure operative. Restano ferme le responsabilità di ciascun subconcessionario per le attività svolte negli spazi assegnati, mentre ADR assicura il coordinamento delle interferenze, la gestione delle aree e degli impianti comuni e l'applicazione delle prescrizioni in materia di sicurezza, emergenze e utilizzo delle infrastrutture condivise. Si evidenzia inoltre che le porzioni di hangar destinate ai singoli operatori sono delimitate dalla presenza di manufatti e installazioni di rispettiva pertinenza, che costituiscono una separazione fisica delle aree operative, pur non estendendosi necessariamente all'intera altezza e profondità dell'hangar. Tale configurazione contribuisce a definire gli ambiti operativi dei singoli utilizzatori, fermo restando il rispetto delle misure di coordinamento previste per la gestione delle attività interferenti.

<i>Si ravvede l'opportunità di chiedere un chiarimento sul requisito di cui al punto 3.1.d.II), precisando se l'offerta può essere presentata solo ed esclusivamente da operatori (MRO) che abbiano già garantito sullo scalo di Roma Fiumicino nel periodo 2023-2025, senza soluzione di continuità, la copertura di attività manutentive a supporto di un traffico pari ad almeno n. 10 partenze giornaliere, generate da una o più compagnie aeree clienti, ovvero se tale requisito debba intendersi riferito alla capacità che l'operatore potrà sviluppare sull'aeroporto di Roma Fiumicino in futuro (pur non avendo già operato su tale scalo in precedenza) in caso di aggiudicazione.</i>	L'offerta può essere presentata in entrambe le casistiche espresse.
<i>Facendo riferimento alla procedura ADR 08/2026, gradiremmo ricevere, ove possibile, copia delle planimetrie degli spazi oggetto della stessa, inclusi quindi gli spazi accessori quali uffici, magazzini, officine e quant'altro oggetto d'assegnazione in base alla procedura stessa.</i>	La documentazione tecnica richiesta sarà fornita in fase di lettera di invito.
<i>Saremmo grati se poteste confermarci se il Certificato Part-145 e il relativo Scope of Approval possano essere presentati nella loro versione originale in lingua inglese, senza necessità di traduzione giurata, trattandosi di documentazione standard EASA emessa dall'Autorità competente.</i>	A pena di esclusione dalla Procedura, le dichiarazioni e la documentazione dovranno essere redatti in lingua italiana; l'eventuale presentazione di certificati, documenti e dichiarazioni redatti in originale in una lingua diversa dall'italiano dovranno essere accompagnati da una traduzione giurata in italiano. Nel caso in cui la legislazione dello Stato in cui il concorrente è stabilito non preveda i documenti e/o i certificati richiesti ai sensi del presente Avviso, essi possono essere sostituiti da una dichiarazione giurata resa innanzi ad un'autorità giudiziaria od amministrativa, ad un notaio od a qualsiasi altro pubblico ufficiale autorizzato a riceverla in base alla legislazione dello Stato in cui il concorrente è stabilito