

Torino, lì 15 ottobre 2013

Ai soggetti interessati

Prot. n. 9872

Oggetto: Procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione di tutti i lavori e forniture necessari per la costruzione del collegamento della linea Torino-Ceres con la rete R.F.I. lungo corso Grosseto comprese la realizzazione della fermata Grosseto ed il completamento della fermata Rebaudengo - CUP J11C06000070003 - CIG 52541326E2 (gara 13-2013). Bando di gara n. 2013/S 161-280344 del 19/08/2013 - **CHIARIMENTI**

Con riferimento all'oggetto ed a riscontro delle richieste di chiarimenti pervenute a questa Società si osserva quanto segue.

In merito al quesito n. 1:

Per quanto prevede il Disciplinare di gara al punto 19, considerato che vi si legge:

“La proposta progettuale dovrà contenere i seguenti elaborati ed elementi: [...] 4) studio di simulazione del traffico – sulla base dei dati risultanti dal Progetto Definitivo – che dimostri la reale ottimizzazione della gestione del traffico in Largo Grosseto ad opera ultimata, nel pieno rispetto della normativa stradale vigente assicurando le dovute garanzie in termini di sicurezza e qualità.”

Si chiede, anche considerato che i dati dell'elaborato AM GENRL 019 sono riferiti a rilievi di traffico nelle condizioni attuali dello schema di circolazione del nodo di Largo Grosseto, se la matrice O/D dell'ora di punta sia da ricavare autonomamente sulla base dei dati riportati in relazione, oppure sia ancora da fornire, come integrazione, dalla Stazione Appaltante.

Si precisa quanto segue:

Con riferimento all'elaborato “studio di simulazione del traffico” – di cui deve comporsi, tra l'altro, la proposta progettuale secondo quanto prescritto dal paragrafo 19, numero 4), del Disciplinare di gara – ad integrazione dei dati riportati nell'elaborato di progetto definitivo TCCGR-PD-AM-GENRL-019 rev 01, si allega al seguente indirizzo

http://www.scr.piemonte.it/cms/media/files/Progetti%20speciali/bandi/Torino-Ceres/Flussi%20Grosseto_dati%205T.xls

il file con i dati del traffico forniti da 5T. Si specifica inoltre che la matrice O/D dovrà essere ricavata dal concorrente sulla scorta dei dati, relativi ai flussi e manovre rilevati nelle diverse postazioni, riportati nel citato elaborato TCCGR-PD-AM-GENRL-019 rev 01 alle pagine 17-18-19 e 20.

In merito al quesito n. 2:

Con riferimento alla relazione “Valutazioni prestazionali della soluzione progettuale proposta per la risistemazione del nodo di Largo Grosseto attraverso la micro simulazione del traffico” (documento di gara AM GENRL 019_2), si chiede la messa a disposizione dei concorrenti della Matrice OD (relativa

all'ora di punta) derivante dalle rilevazioni effettuate e riferita alla zonizzazione ivi riportata a pagina 33; il documento richiesto è necessario per poter offrire, come richiesto dal disciplinare di gara al criterio 4.1 "Ottimizzazione nodo stradale di corso Grosseto", una puntuale simulazione del traffico afferente al nodo stradale di corso Grosseto, partendo da un riferimento iniziale dei dati del traffico sufficientemente dettagliato e soprattutto uguale per tutti i concorrenti.

Si precisa quanto segue:

Si veda la risposta al quesito n. 1

In merito al quesito n. 3:

Nella documentazione tecnico-economica posta a base di gara (lista lavorazioni da apprezzare, computo metrico estimativo, elenco dei prezzi ed analisi dei prezzi) relativamente alla **forniture, a carico dell'impresa concorrente, del materiale di armamento tranviario necessario per la sistemazione definitiva** sono riportati i seguenti Nuovi Prezzi:

NP.ARMT.01	Fornitura di materiale di armamento per la costruzione di 1 ml di binario in curva armato con rotaie a gola R60 e traverse in legno. Composto da rotaia a gola (60R2) – traversa in legno a 65 cm – piastra d'ancoraggio Ri60N attacco indiretto – sottorotaia in gomma – caviglia tipo 22X140 (UNI 3560) corte – chiavardini CK1 – rosetta elastica doppia – piastrina di stringimento per V50
NP.ARMT.02	Fornitura di materiale di armamento per la costruzione di 1 ml di binario in curva armato con rotaie a gola Np 4 as e traverse in legno. Composto da rotaia a gola Np 4 as (62R2) – traversa in legno 65 cm – piastra d'ancoraggio Ri60N attacco indiretto – sottorotaia in gomma – caviglie tipo 22X140 (UNI 3560) corte – chiavardini CK1 – rosetta elastica doppia – piastrina di stringimento per V50 compresa la curvatura delle rotaie secondo le indicazioni progettuali
NP.ARMT.03	Fornitura di raccordi e cuore per deviazione tranviaria completa di: cuore – raccordi con gola 62R2 (exNpaS) – materiali d'armamento – n. 25 traverse in legno – n. 50 piastre di appoggio in fe per rotaia Ri 60N – n. 50 sottorotaie in gomma – n. 100 caviglie corte – n. 100 chiavardini CK1 – n. 100 rosette elastiche – n. 100 piastrine di stringimento

Dalla documentazione messa a disposizione dalla Stazione Appaltante, tra cui anche l'elaborato "TCCRGR PD VR TRASG 028 Rev01 – particolare sezione di armamento", non risulta disponibile un disegno esplicativo della piastra di ancoraggio denominata Ri60n attacco indiretto e quello per le relative sottorotaie in gomma come sopra richiamate negli NP ARMT 01, NP ARMT 02, NP ARMT 03. Vi preghiamo a dare maggiori ragguagli tecnici per la definizione tecnica prestazionale dei suddetti manufatti di attacco indiretto per armamento tranviario.

Si precisa quanto segue:

In merito alle voci di nuovi prezzi segnalate nella richiesta di chiarimento, si specifica che sebbene "le piastre di ancoraggio denominate Ri60 attacco indiretto e le sottorotaie in gomma", siano state computate, risulta corretta l'assenza dei relativi disegni esplicativi nel Progetto Definitivo, in quanto tale dettaglio costruttivo è proprio del successivo livello di progettazione.

In merito al quesito n. 4:

Visto il Disciplinare di Gara (criterio 9) “Proposte migliorative in merito ai costi di manutenzione e gestione” (pag. 62) si chiede dove debbano essere inserite le migliorie inerenti i minori costi di manutenzione e quale punteggio, minimo e massimo, verrà ad esse attribuito, considerato che i sub-criteri 9.1 e 9.2 riguardano rispettivamente il “Contenimento dei consumi energetici in fase di esercizio” e l’ “Utilizzo di energie rinnovabili”.

Si precisa quanto segue:

Con riferimento al criterio n. 9 - “Proposte migliorative in merito ai costi di manutenzione e gestione” - riportato sul disciplinare di gara, si specifica che la Commissione di gara privilegerà la soluzione che preveda minori costi di manutenzione derivanti dalla proposta di "contenimento dei consumi energetici delle stazioni ferroviarie, del sottopasso veicolare e lungo Corso Grosseto" (sub-criterio 9.1).

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Sergio MANTO