

**APPALTO 154/2018.
ACCORDO QUADRO DELLA DURATA DI 42 MESI - FORNITURA DI MOTRICI TRANVIARIE
MONODIREZIONALI A PAVIMENTO RIBASSATO DA ADIBIRE AL SERVIZIO PASSEGGERI
SULLA RETE TRANVIARIA TORINESE
CUP J10F1800000004.; CIG 76615921BB
PROCEDURA APERTA AI SENSI DELL'ART. 54 E 123 DEL D.LGS. 50/2016.**

COMUNICAZIONE PER I CONCORRENTI N. 19

Si intende dare risposta ai seguenti quesiti:

D: Il punto C.6.11.2 del CAPITOLATO riporta:

“Porta divisoria tra cabina e comparto.

La parete divisoria tra la cabina ed il comparto passeggeri sarà dotata di porta per il transito tra cabina e comparto.. La porta sarà a tenuta e dotata di cristallo antisfondamento, fissato in maniera tale da essere protetto contro gli atti vandalici.. La porta avrà larghezza non minore di 600 mm e con serratura che si richiude “a scatto”,

Porta di accesso alla cabina dall'esterno (eventuale).

Sul lato destro la cabina di guida potrà essere dotata di porta di accesso dall'esterno, riservata al conducente. La porta sarà dotata di telaio, incernierata ed apribile verso l'interno della cabina. La porta sarà a tenuta, dotata di doppia guarnizione e di finestrino apribile. Essa avrà larghezza non minore di 600 mm e con serratura che si richiude “a scatto”,

Avuto riguardo al possesso di detti requisiti, si chiede conferma che la larghezza delle porte sopra indicate possa essere inferiore a 600 mm, anche in considerazione del fatto che gli attuali tram in esercizio sono dotati di porte di misura inferiore rispetto a quanto sopra richiesto.

R. *La IA può proporre una soluzione alternativa, purché rispondente alla funzionalità, motivata, rispettosa dei requisiti minimi e delle prescrizioni normative vigenti.*

D: Il punto C.7.1 del CAPITOLATO riporta:

“Su tutti gli elementi elastici non metallici sarà presente una marcatura, su parte visibile ad elemento applicato, contenente le seguenti informazioni: sigla della ditta costruttrice;mese ed anno di fabbricazione;”

Posto che alcuni elementi elastici non metallici non sono necessariamente visibili, si chiede conferma che la marcatura richiesta possa non essere applicata su tali elementi.

R. *La marcatura deve essere presente e visibile quando il particolare non è in opera; può non essere visibile quando il particolare è in opera.*

D: Il punto C.8.2 del CAPITOLATO riporta:

“C.8.2 CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE PORTE PASSEGGERI.

L'altezza del vano porte sarà non inferiore a 2000 mm.

A porte aperte, in rettilineo, la sagoma impegnata dalle vetture deve risultare congruente con le caratteristiche delle banchine di fermata (rif. Art. 3.2.3 della Parte Prima), tenendo conto di tutte le possibili usure e tolleranze dei materiali; comunque, le ante, in posizione aperta, non sposteranno oltre 50 mm dal filo esterno del rotabile.”

Si chiede conferma che possano essere proposte soluzioni alternative di porte passeggeri con ante in posizione aperta di sporgenza superiore a 50 mm dal filo esterno del rotabile, previa dimostrazione tecnica della mancata interferenza con i marciapiedi.

R. Si veda la risposta 9 nella comunicazione ai concorrenti 17.

D: Il punto C.9.2 del CAPITOLATO riporta:

“Protezione da acqua e polveri.

Tutte le apparecchiature da installare all'esterno della vettura saranno racchiuse in cassoni in acciaio inox a tenuta di acqua e di polvere con grado di protezione almeno IP65 secondo la norma CEI EN 60529; il requisito non si applica a componenti per i quali ampie aperture sono necessarie al funzionamento (es.: cassone reostato, cassone batterie, induttanze).

I connettori avranno grado di protezione:

IP68 (con connettore accoppiato) se ubicati all'esterno casse veicolo P42 (con connettore accoppiato) per qualsiasi altra collocazione all'interno cassa veicolo.”

Posto che tutte le apparecchiature sono dotate di connettori il cui grado di protezione è in funzione dell'utilizzo specifico, si chiede conferma che possano essere proposti connettori alternativi con grado di protezione inferiore rispetto a quanto richiesto.

R. La IA può proporre soluzione alternativa, purché rispondente alla funzionalità, motivata, rispettosa dei requisiti minimi e delle prescrizioni normative vigenti.

D: Il punto C.12.13 del CAPITOLATO riporta:

“C.12.13 RETE MVB.

È prevista una rete di veicolo MVB (Multifunctional Vehicle Bus) atta ad interconnettere tutti i dispositivi elettronici all'interno del singolo tram.....”

Si chiede conferma che, in sostituzione della rete di veicolo MVB (Multifunctional Vehicle Bus), possa essere utilizzata una soluzione tecnologia più recente, quale ad esempio la rete di tipo Ethernet.

R. Si conferma che è ammesso il miglioramento tecnologico.

D: Il punto C.13.3 del CAPITOLATO riporta:

“C.13.3 INFOUTENZA.

La IA dovrà provvedere alla fornitura ed all'installazione, a bordo dei mezzi, di un sistema di infoutenza composto di display ed altoparlanti esterni e di una centralina di controllo atti ad indicare linea e percorso esercito dal tram, oltre a display ed altoparlanti interni destinati a fornire informazioni all'utenza sulle fermate servite ed eventuali altre comunicazioni di servizio. In particolare, il sistema dovrà prevedere la fornitura e l'installazione di:

n. 6 display a LED esterni (indicatori di linea/direzione);

n. 6 display lcd interni (centrali contrapposti) di tipo grafico multifunzione”:

Si chiede conferma che, in considerazione della lunghezza del Tram, possa essere proposto un sistema di infoutenza composto da un numero inferiore di display rispetto a quanto richiesto.

R. Si veda la risposta 6 nella comunicazione ai concorrenti 11.

D: Documento SCHEDA OFFERTA

Prezzi delle Opzioni – Servizio di Material Management.

Si chiede di confermare se il prezzo da esporre per il Servizio di Material Management debba essere a base mensile per singolo Tram, onde consentire di identificare il canone corretto in base al numero di Tram in servizio commerciale in quello specifico momento temporale. In caso contrario, si chiede di indicare quale deve essere il numero di Tram da prendere in considerazione per il canone mensile da esporre.

R. Si conferma, vedasi gli art. 2 e 3 dell'allegato 3 al capitolato e la risposta 2 nella comunicazione ai concorrenti 9.

D: Con riferimento alla comunicazione per i concorrenti n. 7, si segnala che il file "_Zona38.dwg" presente nella cartella "CD CAT BIN 2017" non consente di dedurre le formule delle policentriche in quanto le curve che rappresentano il tracciato dei binari non risultano "esplodibili". La stessa zona, Via Arsenale angolo Corso Vittorio Emanuele, è anche riportata nel file "Portici2.dwg" (Allegato 1.A10). Si chiede pertanto se sia possibile utilizzare il suddetto file "Portici2.dwg" per la verifica di circolabilità di cui all'Allegato 1.A9, punto B.

R. Si conferma.

D: L'allegato 1.A9.B.2 riporta il figurino della flotta 5000. In esso è quotato il passo del carrello portante (1400 mm) ma non la distanza tra gli snodi delle articolazioni tra le casse. Si chiede pertanto di precisare la suddetta distanza.

R. Si allega il disegno GTT n. 33651.

D: Nell'allegato 1.A9.C.1, che riporta il tracciato dei binari in corrispondenza dell'incrocio tra Via Arsenale e Corso Matteotti, non è presente l'ostacolo fisso rappresentato dalla banchina di fermata posta su Corso Matteotti. Si chiede se ciò non sia rilevante e se siano presenti eventuali altri ostacoli fissi non evidenziati nel suddetto Allegato 1.A9.C.1

R. Per rispondere conformemente al requisito richiesto si impieghi il file "_Zona52.dwg" del Catasto binari.

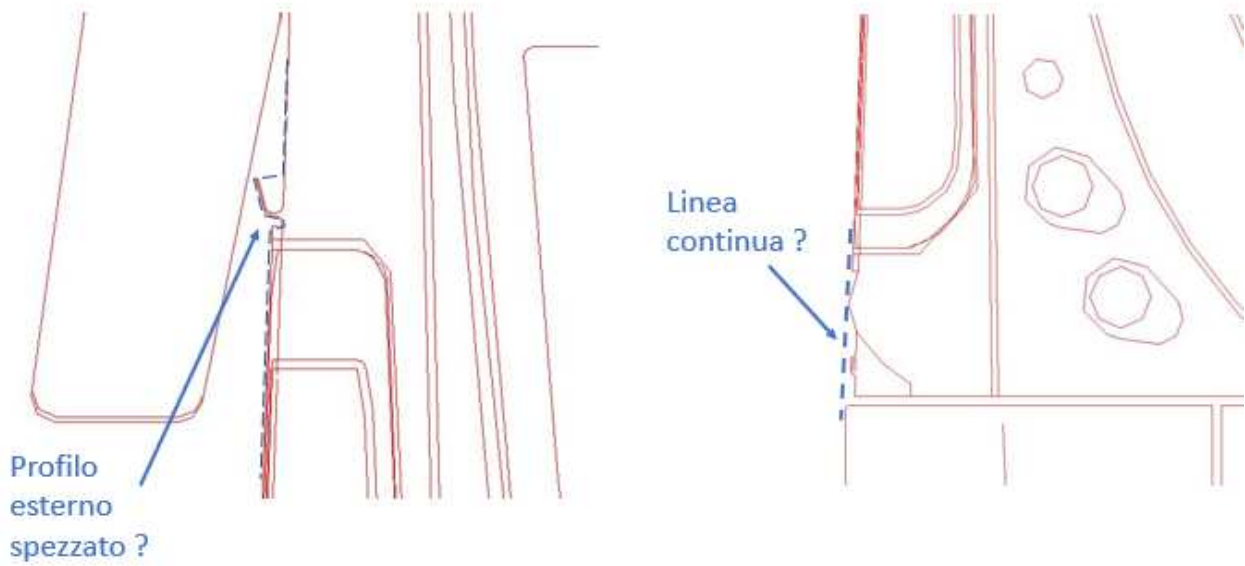
D: Con riferimento al paragrafo IV.3.1 punto A del Disciplinare di Gara e conseguentemente con riferimento alla Documentazione probatoria indicata nell'Allegato 1 si segnala quanto segue.

Al punto A.10, si chiede di produrre "Studi (sezione statica, dinamica, V=10 km/h, Regolamento di Esercizio Tranviario in vigore alla data della pubblicazione, pagine 18, 19 e 20, con max usura ruote, max cedimenti delle sospensioni primaria e secondaria, con max usura della rotaia di 10 mm) che dimostrino che il tram offerto non richiede ulteriori deroghe rispetto quelle già oggi in uso, nei punti singolari di cui GTT fornisce le sezioni (Allegato nr. 1.A10)".

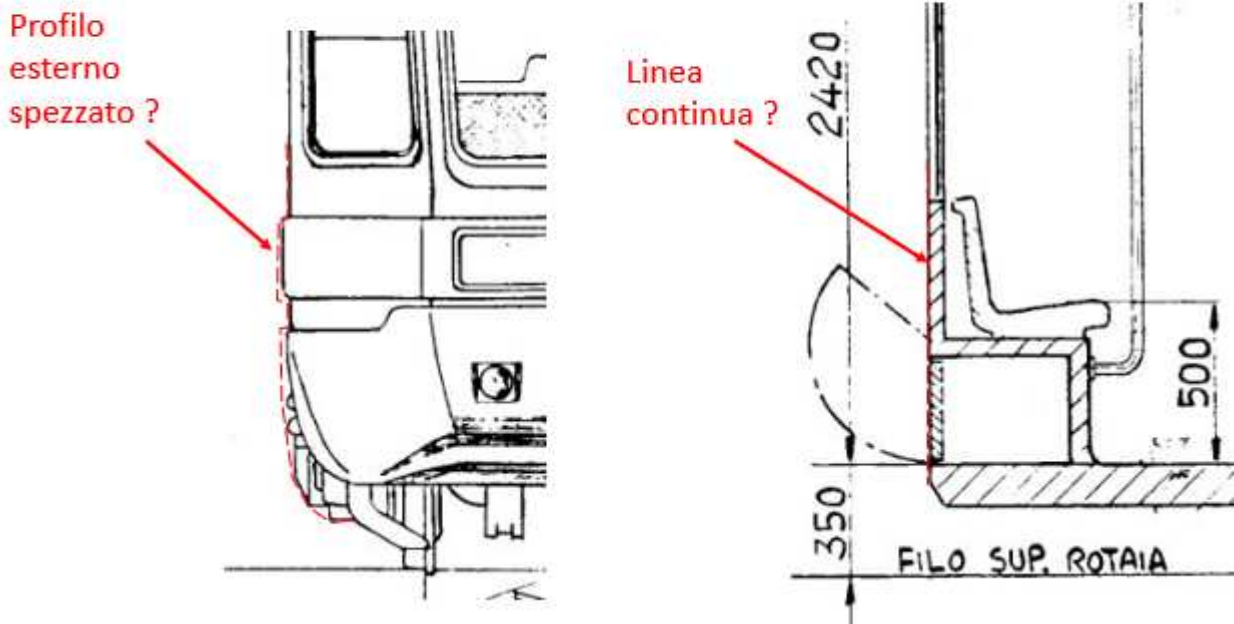
Si chiede se la richiesta che "il tram offerto non richiede ulteriori deroghe" sia dimostrata qualora la sagoma statica del nuovo tram, posto in condizioni nominali, non superi quella rappresentata dalle sagome statiche dei tram serie 5000 e 6000 posti nelle stesse condizioni nominali.

Si chiede inoltre se, ai fini della suddetta verifica, sia sufficiente il confronto tra le sezioni maestre delle strutture o siano da prendere in considerazione anche gli ingombri delle modanature e/o gocciolatoi presenti nelle sezioni maestre degli attuali tram serie 5000 e 6000 (rif. figure successive)

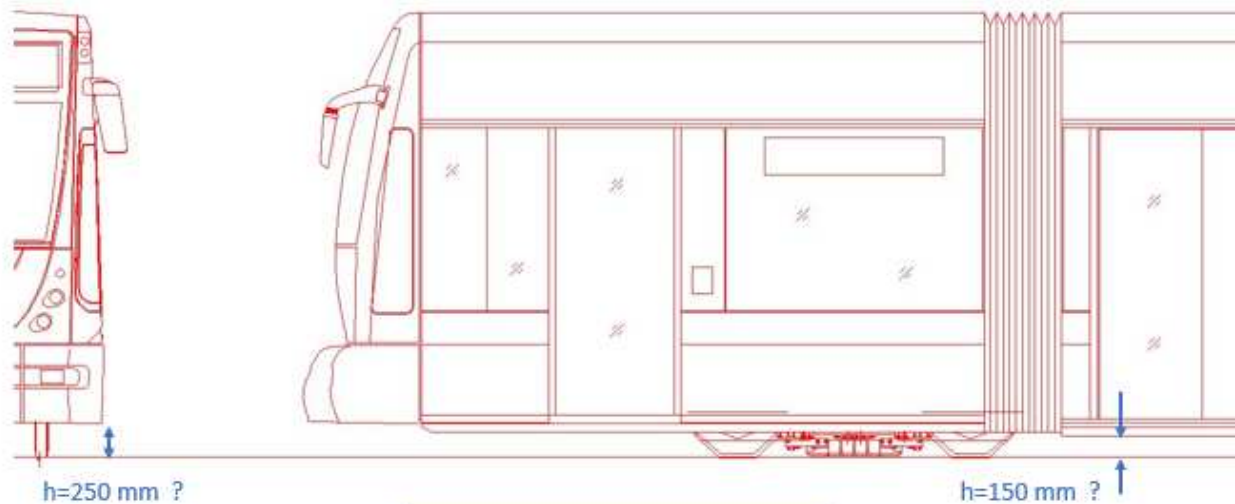
Sagoma serie 6000



Sagoma serie 5000



Sagoma serie 6000



NB: manca sezione maestra

- R. 1 *Si conferma che il requisito è dimostrato quando la sagoma statica del nuovo tram posto in condizioni normali (articolo 3.1.2 della UNI 11174:2014) non supera quella rappresentata dalle sagome statiche dei tram serie 5000 e 6000 posti nelle stesse condizioni.*
- 2 *Si conferma che è sufficiente il confronto con le sezioni maestre delle strutture; con le deroghe e integrazioni ammesse dalla normativa vigente (a titolo esemplificativo ma non esaustivo dalle norme UNI 7156:2014 e UNI 11174:2014).*
- D: Capitolato tecnico –Parte Seconda – C.6.1.2 Protezione Da Urti Considerato che i veicoli non fanno marcia in accoppiata, (rif C.1.2 del Capitolato Tecnico)
Si prega cortesemente di confermare se lo scenario per la definizione della resistenza agli urti debba realmente prevedere due tram accoppiati o invece sia da riferirsi ad un singolo tram.
- R. Si deve riferire ad un singolo tram, vedasi la risposta 18 nella comunicazione ai concorrenti17.

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
(Giovanni Battista Rabino)

DOCUMENTO FIRMATO IN ORIGINALE