

PROCEDURA APERTA PER LA FORNITURA ATTREZZAGGIO E MESSA IN SERVIZIO DI UN NUOVO SISTEMA DI SEGNALAMENTO DI BORDO TRENO DI TIPO SCMT-SSC ESPANDIBILE AD ERTMS, CON DISINSTALLAZIONE DELL'ESISTENTE [CIG_94821261EA – CUP_G40F16000000001]

ULTERIORI QUESITI E RISPOSTE - TERZA PARTE

QUESITO:

In riferimento alla richiesta di cauzione provvisoria, paragrafo 11.6. Garanzia provvisoria ed impegno del fideiussore - da pagg. 17-20 del disciplinare, si prega di chiarire dato le sole possibilità di emissione digitale della stessa, come possa essere questa consegnata all'interno del plico da consegnare a codesta stazione appaltante.

RISPOSTA:

Come già risposto a precedenti quesiti, già pubblicati sul nostro sito, il Concorrente potrà:

- presentare una cauzione provvisoria in originale cartaceo, corredata da una dichiarazione sostitutiva di atto notorio del fideiussore che attesti il potere di impegnare con la sottoscrizione la società fideiussore nei confronti della Stazione appaltante;
- presentare la cauzione provvisoria in formato elettronico con firma digitale caricata su supporto informatico (CD o chiavetta USB) da inserire nel plico della documentazione amministrativa.

QUESITO:

Al §1.2 del Capitolato viene fornita l'indicazione di seguito riportata testualmente: "Si sottolinea che è specifica volontà del Committente di non procedere alla semplice evoluzione ed integrazione dei Sistemi di Bordo attualmente installati, ma di installarne uno nuovo che garantisca la possibile evoluzione verso il Sistema ERTMS Livello 2. Pertanto, non verranno analizzate e valutate le eventuali proposte tecniche di una semplice evoluzione del Sistema SSC attuale.". Assumiamo, quindi, che a meno del "riutilizzo" previsto al §17.1 del Disciplinare di Gara per i componenti:

- a. Piastra Pneumatica
- b. Teloc
- c. kit antenne SSC
- d. kit Generatori Tachimetrici

tutto il resto dell'elettronica del SSB esistente dovrà essere disinstallato e dismesso, per cui non sarà possibile riutilizzarlo, anche solo in parte, per il nuovo sistema di bordo. Si prega voler confermare.

RISPOSTA:

Si conferma.

QUESITO:

Al §1.5 del Capitolato Tecnico, al [Rif.8] di fa riferimento alla "Specifica Dei Requisiti Di Sistema SCMT Volume 3 Sotto Sistema di Bordo", RFI TC.PATC SR CM 03 M 67 E, Rev.E. La versione corrente della specifica indicata è la Rev. F, per cui assumiamo che l'aver indicato la Rev. E sia un refuso. Si prega voler confermare.

RISPOSTA:

Si conferma. Per le specifiche tecniche e le norme di riferimento, dovrà essere sempre considerata la versione attualmente in vigore.

QUESITO:

Al §3.1 del Capitolato Tecnico si stabilisce, testualmente, che "Il nuovo Sistema di Bordo dovrà preferibilmente trovare collocazione all'interno dell'armadio Alstom (previa ovviamente eventuale rimozione delle apparecchiature esistenti). Questa caratteristica è oggetto di attribuzione di punteggio in fase di valutazione dell'offerta tecnica." Assumiamo che la "eventuale" rimozione delle apparecchiature esistenti sia da riferirsi esclusivamente alla piastra pneumatica che trova alloggiamento in questo armadio, essendo l'unico componente per il quale è consentito il suo riutilizzo, per cui tutta la rimanente elettronica, rack, ecc. deve essere disinstallata per dare spazio al nuovo sistema di bordo, a prescindere. Si prega voler confermare.

RISPOSTA:

Si conferma.

QUESITO:

Al Capitolo 5 del Capitolato Tecnico si stabilisce testualmente che:

"Il Fornitore del nuovo Sistema Tecnologico di Bordo dovrà svolgere anche le attività di Integratore di Sistema Terra e Bordo. In particolare, dovrà garantire:

- la compatibilità ed integrazione dei nuovi Sistemi di Bordo con il Sistema di Terra SSC esistente e in esercizio commerciale. Non dovranno essere previste modifiche funzionali a livello di Sotto Sistema di Terra;
- ... (omissis)"

Si chiede conferma che il Sistema di Terra SSC esistente sia pienamente conforme alle specifiche funzionali RFI, compatibili quindi con le Specifiche del Sistema di Bordo di cui al presente bando.

RISPOSTA:

Si conferma. Il Sottosistema di Terra SSC esistente risulta sviluppato a partire dalla seguente base specificativa, applicata anche alla rete del Gestore Infrastruttura “Rete Ferroviaria Italiana”:

Riferimento	Codice	Data
RFI – FFFIS Specifica dei Requisiti di Air gap Sistema SSC	RFI TC.PATC SR AP 02 E01 A	31/03/2008
RFI – Specifica dei Requisiti di Sistema – Sottosistema di Terra SSC – Allegato 4 Specifica del telegramma	RFI TC.PATC ST AP 01 DF4 A allegato 4	23/02/2006
Specifica Requisiti di Sistema SCC (Sistema di Supporto alla Condotta)	RFI TC.PATC SR AP 01 R02 A	24/02/2006
Specifica dei Requisiti di Sistema del Sistema di Supporto alla Condotta (SCC) – Integrazioni alle versione Baseline 1 +	RFI TC.PATC ST AP 01 DF4 A	17/01/2007
Specifica dei Requisiti di Sistema SCMT / SCC Baseline 3	RFI TC.PATC ST AP 01 DEC A	31/01/2008
Specifica dei Requisiti del SST Vol 2 – Sistema Supporto Condotta Sottosistema di Terra – Allegato 4 – Vol. 2 – Regole Telegrammi	RFI TC.PATC SR AP 02 E01 B	31/03/2008
Regole per la Determinazione dei Segnali che Necessitano della Velocità Ridotta in Stazione attrezzate con SCMT	RFI DTCDITSS SR IS 14 089 A	10/12/2012
Documento Riepilogativo di Comitato Tecnico SSC – Approccio incrementale	RFI TC PATC ST AP 01 DEB B	-

QUESITO:

Al Capitolo 5 del Capitolato Tecnico si stabilisce testualmente che:

“Il Fornitore del nuovo Sistema Tecnologico di Bordo dovrà svolgere anche le attività di Integratore di Sistema Terra e Bordo. In particolare, dovrà garantire:

- ...(omissis)
- la compatibilità ed integrazione dei nuovi Sistemi di Bordo con il Sistema di Terra SCMT che verrà installato”.

Considerato che il Sistema di Terra SCMT verrà realizzato con altro appalto e probabilmente con tempi diversi da quello di cui alla presente gara, la “compatibilità ed integrazione” richiesta al Sistema di Bordo è intrinsecamente dimostrata dalla conformità alle Specifiche del Sistema di Bordo di cui al presente bando. Pertanto, si chiede di modificare il requisito in questo senso.

RISPOSTA:

Si conferma quanto previsto nel Capitolato Tecnico: il Fornitore dovrà svolgere anche le attività di Integratore di Sistema Terra e Bordo con quella parte di Sistema di Terra SCMT che al momento della realizzazione dei primi impianti di bordo sarà stata eventualmente già installata; per la

restante parte del Sistema SCMT di Terra non ancora installata la compatibilità ed integrazione dei nuovi Sistemi di Bordo con il Sistema di Terra SCMT si intenderà dimostrata dalla conformità degli stessi alle specifiche tecniche richiamate dai documenti di gara.

QUESITO:

Al Capitolo 8 del Capitolato Tecnico si afferma che il Processo di Omologazione dovrà seguire le normative che saranno vigenti al momento della messa in servizio. Considerato che le stesse sono in fase di revisione e che alcune tempistiche non dipendono dall'appaltatore, si richiede di ritenere applicabile il Quadro Normativo Specificativo in vigore alla data della stipula del contratto.

RISPOSTA:

Si conferma quanto previsto nel Capitolato Tecnico.

QUESITO:

Si chiede la possibilità di ricevere i figurini dei 3 veicoli teste di serie oggetto di appalto, nonché il layout di ubicazione degli armadi tecnologici Alstom esistenti con le relative dimensioni interne, da utilizzare nella nuova soluzione.

RISPOSTA:

Si premette che le informazioni richieste, soprattutto quelle di dettaglio, possono essere acquisite dai Concorrenti utilizzando, a richiesta e nei termini previsti, lo strumento del sopralluogo, come ben evidenziato nei documenti di gara; ad ogni buon conto, si riporta quanto segue.

I 3 veicoli Teste di Serie, in realtà, si riconducono ad un unico figurino del veicolo, di costruzione Stadler, a 3 casse; come si evince dal Capitolato Tecnico, la definizione delle "tre" Teste di Serie deriva unicamente dalla diversa genesi con cui i suddetti veicoli a tre casse sono stati realizzati.

Il figurino del veicolo a 3 casse, con l'indicazione dell'ubicazione dell'armadio tecnologico ALSTOM, viene pubblicato sul nostro sito internet.

Le dimensioni del suddetto armadio sono già evidenziate nel paragrafo 20 del Capitolato Tecnico (Allegato 1 – figura 2).

QUESITO:

Si chiede conferma che per le tre teste di serie la soluzione da implementare prevede un solo RACK ERTMS / SCMT, un solo JRU/RCEC, un solo CAB RADIO voce per veicolo.

RISPOSTA:

La soluzione da implementare deve essere conforme a quanto previsto nel Capitolato Tecnico ed alle specifiche tecniche in esso richiamate; le caratteristiche/quantità non espressamente evidenziate nel Capitolato rientrano nelle scelte progettuali autonome del singolo Concorrente, ferma restando la necessità di garantire il pieno rispetto delle specifiche tecniche applicabili.

QUESITO:

Si assume che il tool di diagnostica di cui al paragrafo 7.1 del capitolato tecnico sia soddisfatto per mezzo del JRU / RCEC e relativi tool di scarico e analisi dati, che già implementano tutte le funzionalità richieste nello stesso paragrafo.

RISPOSTA:

Si conferma quanto previsto nel Capitolato Tecnico. Sarà cura e responsabilità del Concorrente dare dimostrazione, nell'ambito della relazione tecnica da presentare in sede di offerta, della rispondenza del sistema proposto ai requisiti previsti dal Capitolato Tecnico e dagli altri documenti di gara.

QUESITO:

Si assume che tutta la documentazione di veicolo necessaria per la corretta integrazione del STB (schemi elettrici veicolo / disegni meccanici / modelli 3D) sia disponibile presso la stazione appaltante FAL in formato elettronico e che verrà resa disponibile in caso di aggiudicazione dell'appalto. Si prega voler confermare.

RISPOSTA:

FAL dispone della documentazione di veicolo che si ritiene sufficiente per la corretta integrazione del STB.

QUESITO:

Si assume che il test track oggetto di questo bando sarà incluso nello scopo di fornitura solo per la fase 1 e non anche per la fase finale, che verrà eventualmente richiesta con una seconda procedura di gara. Si prega voler confermare.

RISPOSTA:

Si conferma.

QUESITO:

Si chiede conferma che il detentore del titolo autorizzativo (autorizzazione ANSFISA) dei tre veicoli Testa di serie, regolarmente registrati nel RIN sia la stessa stazione appaltante FAL.

RISPOSTA:

Si conferma. Per una delle tre Teste di Serie (ST prima serie) il processo di acquisizione del titolo autorizzativo è tuttora in corso e sarà comunque completato entro il relativo termine di messa a disposizione dei rotabili, evidenziato al paragrafo 1.9 del Capitolato Tecnico.

QUESITO:

Si assume che il richiedente della nuova autorizzazione di veicolo sia la stessa stazione appaltante. Sia assume inoltre che i costi autorizzativi richiesti da ANSFISA siano a carico di FAL.

RISPOSTA:

Si conferma che il richiedente la nuova autorizzazione sarà FAL.

Tuttavia, l'attività di Omologazione e AMIS dei 3 rotabili Teste di Serie e la messa in servizio di tutti i rotabili rientrano nello scopo di fornitura (paragrafo 1.2 del Capitolato Tecnico – paragrafo 3 del Disciplinare di Gara); pertanto, tutti i relativi costi, ivi compresi i costi richiesti da ANSFISA, sono a carico del Fornitore.

QUESITO:

In riferimento al punto J del cap. 11 del capitolato tecnico, in cui si parla di “supporto tecnico al committente per ottenimento di quanto previsto dalle norme vigenti all’atto dell’installazione del primo veicolo Testa di Serie”, si chiede di precisare che tipologia di supporto sarà richiesto all’appaltatore.

RISPOSTA:

Si conferma quanto previsto dal Capitolato Tecnico.

L’Appaltatore dovrà fornire a FAL ogni possibile supporto tecnico (a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, di tipo progettuale, di consulenza tecnica, di redazione documentale, di assistenza nei rapporti con ANSFISA, ecc.) finalizzato all’ottenimento della omologazione e messa in servizio delle teste di serie e dei veicoli della serie.

QUESITO:

In riferimento al paragrafo 13.1 del capitolato tecnico, al bullet denominato “Raccolta disegni costruttivi necessari per la manutenzione/revisione del rotabile”, si assume che la documentazione emessa dall’appaltatore sarà limitata alla modifica oggetto dell’appalto. Si esclude, pertanto l’aggiornamento della manualistica di veicolo (uso e manutenzione) e di condotta che risulta a carico di FAL e sui cui forniremo se necessario solo il supporto.

RISPOSTA:

Si conferma quanto previsto dal Capitolato Tecnico.

QUESITO:

In riferimento alla figura dello schema a blocchi del capitolato tecnico a pag. 18, si nota la presenza del data logger 2.0, che non viene citato in nessun punto dello stesso capitolato. Si assume che si tratti di un refuso. Si prega di confermare.

RISPOSTA:

La presenza del data logger 2.0 è solo indicativa. Rientra nell'autonomia progettuale del singolo Concorrente la decisione di inserire il data logger a corredo del sistema offerto, esplicitandone le funzioni e l'utilizzo nella relazione tecnica da presentare in sede di offerta.

Restano comunque confermate le prescrizioni del Capitolato Tecnico sia in merito alle funzioni diagnostiche obbligatorie (paragrafi 7, 7.1 e 7.2 del C.T.), sia in merito a quelle innovative, a punteggio (paragrafo 7.3 del C.T.).

QUESITO:

Si chiede di chiarire se il test track per la fase 1 si intende una installazione provvisoria oppure permanente.

RISPOSTA:

Si intende una installazione permanente.

QUESITO:

Si chiede di chiarire se nel test track sia previsto l'attrezzaggio del trasponder SSC o sia possibile sfruttare l'impianto di terra SSC dell'infrastruttura esistente.

RISPOSTA:

La risposta al quesito è insita nelle previsioni del Capitolato Tecnico, le quali prevedono che *"Il Fornitore dovrà equipaggiare, con tutti i dispositivi di terra necessari, un Test Track Funzionale di lunghezza idonea"*; inoltre, sempre il Capitolato Tecnico recita: *"Il Test Track dovrà in prima fase essere in grado di eseguire test funzionali SSC e SCMT e in particolare poter verificare le transizioni funzionali SSC<->SCMT"*. Infine, sempre dal Capitolato Tecnico, deriva che *"Il Fornitore in fase di presentazione dell'Offerta Tecnica dovrà fornire una descrizione del Test Track proposto, indicando la dotazione minima prevista per l'effettuazione dei suddetti test ..."*.

Nel rimarcare che, in qualsiasi caso, la piena funzionalità ed efficienza del test track sono a cura e responsabilità del Fornitore, si rammenta che la descrizione dell'attrezzaggio del Test Track sarà oggetto di valutazione qualitativa da parte della Commissione di Gara.

QUESITO:

Si chiede di chiarire se sia possibile eseguire le prove in linea sotto la responsabilità del gestore in accordo a quanto previsto dal regolamento di circolazione ferroviaria di cui al decreto del direttore dell'Agenzia n. 4 del 2012 (Allegato A, punto 4.5.2).

RISPOSTA:

Si precisa che Ferrovie Appulo Lucane Srl è configurato, ai sensi del D.Lgs. 50/2019, come "Esercente" in quanto risulta essere contestualmente gestore di una linea isolata ed impresa che esercita il servizio, in via esclusiva, su detta linea. Pertanto, nel momento in cui sarà necessario effettuare le prove in linea, Ferrovie Appulo Lucane attiverà tutte le procedure, per quanto di propria competenza, necessarie a consentire l'effettuazione delle prove medesime.

QUESITO:

Si chiede di rendere disponibile/integrare tra la documentazione di gara la specifica tecnica / data sheet dei generatori tachimetrici attualmente installati per TELOC e SSB (SSC).

RISPOSTA:

Si premette che le informazioni richieste possono essere acquisite dai Concorrenti utilizzando, a richiesta e nei termini previsti, lo strumento del sopralluogo, come ben evidenziato nei documenti di gara.

Ad ogni buon conto si specifica che i generatori tachimetrici attualmente installati sono seguenti

- per il TELOC: Baumer BMIV 58L1624K/10601165 cod. art. 11089715
- per il SSC: Deuta-Werke DF16_1S13A2

QUESITO:

Visto il numero elevato di quesiti, per i quali si stima un impatto importante sulla parte tecnica, così come sulla definizione del prezzo, nonché l'assenza della modulistica da compilare per la busta A, afferente alla parte amministrativa, al fine di elaborare al meglio l'offerta in tutte le sue parti, si chiede la possibilità di prorogare la data di scadenza del bando al 12 dicembre p.v..

RISPOSTA:

Per l'assenza della modulistica si è già data risposta, pubblicata sul nostro sito, in riscontro a precedenti richieste analoghe.

Per la richiesta di proroga, la stessa non può essere accolta, anche in virtù della nostra valutazione secondo cui le risposte ai diversi e numerosi quesiti posti dai Concorrenti non alterano la sostanza dei documenti di gara e pertanto non vi è alcun impedimento alla formulazione di un'offerta adeguata, nei tempi fissati dai documenti di gara stessi.

Il Responsabile del Procedimento
(dott. ing. Stefano Di Bello)

