

**BANDO DI GARA PER LA REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO FERROVIARIO KM 5+606 LINEA
ASCOLI PICENO – PORTO D'ASCOLI
Scadenza 4 marzo 2013 ore 13.00**

I chiarimenti qui allegati vengono inviati a tutte le ditte che hanno già fatto la presa visione, pertanto anche a quelle che non hanno sollevato le specifiche problematiche, al fine di garantire una uniformità interpretativa nella dinamica della formulazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

QUESITI FREQUENTI

- *In riferimento all'articolo 8.2 del disciplinare ed in particolare circa il numero di elaborazioni grafiche in formato A3 da poter allegare a ciascuna relazione inerente i criteri di valutazione dell'offerta tecnica, si chiede di specificarne il numero massimo per ciascun criterio, in quanto non citato dagli elaborati in fase di gara. laddove il bando ed il disciplinare non indichino un preciso limite, la presentazione di elaborati grafici esplicativi dell'offerta tecnica è a discrezione del partecipante.*

- *In riferimento all'articolo 9.1 del disciplinare di gara ed in particolare circa l'offerta sulla riduzione del tempo di esecuzione dei lavori si chiede alla stazione appaltante di valutare l'inserimento di un tempo minimo per il completamento delle opere, in quanto si ritiene che la totale discrezionalità lasciata ai concorrenti possa produrre al riguardo offerte non realistiche che vadano a pregiudicare successivamente il buon andamento del cantiere.*

Si conferma che non è stato posto un limite minimo in termini temporali per l'elemento "tempo esecuzione lavori", ma la valutazione è legata alla presentazione di "una puntuale relazione tecnica che espliciti le singole fasi di lavorazione evidenziandone in maniera chiara gli elementi che hanno consentito la riduzione del tempo previsto dal progetto per quel tipo di lavorazione, ipotizzando anche i possibili imprevisti e le conseguenti soluzioni che il concorrente ritiene possano intervenire durante le singole lavorazioni" (art.9.1 lettera c) del disciplinare di gara). Non è possibile inserire a posteriori criteri aggiuntivi di selezione o diversi da quelli già introdotti dal bando di gara.

- *Si chiede se, nell'ambito dei sistemi migliorativi/alternativi attinenti gli elementi qualitativi previsti dal bando di gara e dal disciplinare, sia possibile introdurre proposte che comportino la modifica del sistema di posizionamento e/o realizzazione del monolite al di sotto della rete ferroviaria.*

L'offerta tecnica deve riguardare le migliorie richieste dal bando e disciplinare di gara pertanto può interessare solo gli elementi progettuali che sono stati individuati come suscettibili di miglioramento.

E' altresì necessario tenere conto che : 1) l'onere per il sostegno dei binari non è stato inserito all'interno del computo metrico in quanto è un onere a carico dell'Amministrazione; 2) Il sistema di sostegno previsto dal progetto esecutivo è stato concordato ed approvato da RFI S.p.a

- *Leggendo la relazione tecnica sembra sia previsto il sistema di spinta UCS (con nastri antistrascinamento ecc.). Il progetto prevede di fatto esplicitamente questo?*

Si il progetto esecutivo è stato autorizzato da RFI S.p.a. con il sistema UCS in quanto è necessario garantire sia la continuità della linea ferroviaria che la viabilità stradale urbana parallela alla linea ferroviaria. L'onere per questo sistema non è compreso nell'appalto, ma verrà affidato attraverso l'utilizzo delle somme a disposizione del progetto.

- *L'impresa possiede la qualificazione nella categoria prevalente OG3 cl. VI, ma non è invece qualificata per la categoria scorporabile OS21, per cui si chiede se la stessa, può partecipare come impresa singola dichiarando il subappalto del 30% della cat. OS21 come per legge e ricoprire il restante 70% con la categoria prevalente che di fatto è alla classifica VI.*

No, in base al combinato disposto di cui agli artt. 37, co. 11 del d. Lgs. 163/2006, 107, co. 2 e 109, co 2 del DPR 207/2010.

Il concorrente potrà documentare l'ulteriore requisito nella OS21 ricorrendo a ATI o all'istituto dell'avvalimento.

- *Dalla lettura del quadro economico e della "lista delle lavorazioni e forniture previste per l'esecuzione dell'opera", si evince che l'importo soggetto a ribasso è comprensivo delle lavorazioni a corpo e a misura e degli oneri generici della sicurezza per un totale di € 3.153.544,61 Si chiede conferma di tale assunto.*

Si conferma che l'importo soggetto a offerta/ribasso è comprensivo delle lavorazioni (a corpo e a misura e degli oneri della sicurezza generici) per un totale di € 3.153.544,61, restano esclusi dall'offerta/ribasso gli oneri per la sicurezza speciali pari ad € 18.953,16.

- *Dall'analisi del progetto, in particolare dal raffronto tra l'elaborato 06-Prog-Esec-tav.B2b.V1 e l'elaborato 14-Prog-Esec-tav.B5c, si evince che i pozzi di drenaggio, previsti per l'aggettamento della falda, sia in prossimità della rampa nord (all'esterno dei diaframmi, sul lato ovest) sia in prossimità della futura posizione del monolite (su entrambi i lati), siano stati collocati all'esterno dell'area di cantiere, in posizione tale da sovrapporsi all'area destinata al transito del traffico veicolare ordinario. Ciò implicherebbe l'impossibilità di realizzare tali pozzi nella posizione prevista dal progetto e la necessità di trovare soluzioni alternative per l'aggettamento della falda. Si chiede se tale interpretazione degli elaborati progettuali corrisponda al reale stato di fatto o se, in realtà, i pozzi possano realmente essere realizzati all'esterno dell'area di cantiere, provvedendo a realizzare opportune opere di protezione nei confronti del traffico veicolare.*

I pozzi previsti in progetto hanno lo scopo di emungere parzialmente la falda esternamente ai diaframmi per garantire globalmente la sicurezza degli scavi. Poiché tali pozzi sono oggetto di proposte migliorative dell'impresa è lasciata facoltà alla stessa di valutarne collocazioni o modalità esecutive alternative, ferma restando la sicurezza degli scavi. Qualora l'impresa scegliesse di mantenere i pozzi nella posizione di progetto, dovrà avere l'onere di garantirne la funzionalità assicurando nel contempo il regolare traffico veicolare.

- *Interferenze con i sottoservizi esistenti. Durante la presa visione viene detto che i sottoservizi sono in fase di spostamento rispetto all'area di cantiere. Il quesito che si pone è se esistono dei sottoservizi, nell'area di cantiere, che non verranno spostati prima dell'aggiudicazione della gara ed il cui spostamento sarà ad onere dell'Impresa aggiudicataria. Se sì, quali ed in quale posizione?*

Dalle indicazioni delle società di gestione (ENEL, TELECO, ITALGAS, CIIP ecc.) non dovrebbero essere presenti altri sottoservizi, nell'area di cantiere da spostare a cura dell'impresa aggiudicataria.

- *Il quinto sub-criterio relativo alle migliorie tecnico-progettuali (sistemi migliorativi/alternativi per l'aggettamento e smaltimento delle acque di falda...) fa riferimento alla possibilità di prevedere l'installazione di sistemi di monitoraggio per la sicurezza dei manufatti circostanti. Si chiede se sia possibile installarli all'esterno dell'area di cantiere, in prossimità degli edifici più a rischio nei confronti dell'abbassamento dell'acqua di falda.*

I sistemi di monitoraggio per la sicurezza dei manufatti circostanti, possono essere ubicati nelle zone ritenute più opportune dalla ditta concorrente, salvo dover poi acquisire l'autorizzazione dei proprietari dei manufatti ed eventuali interferenze con i lavori e sottoservizi esistenti.

- *Dagli elaborati del progetto esecutivo, si evince che c'è stato un confronto tra la Stazione Appaltante e le Ferrovie dello Stato. Si chiede se, da tale confronto, sia emerso l'obbligo di porre qualsiasi tipo di opera o lavorazione (sia fuori terra che entro terra) al di là di una specifica distanza minima dai binari e, se sì, qual'è tale distanza minima?*

Il progetto esecutivo approvato da RFI prevede una distanza minima della recinzione di cantiere dai binari di circa 4,00 ml. Si ritiene opportuno non utilizzare distanze inferiori anche in considerazione dell'imminente elettrificazione della linea ferroviaria Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli.

- *Se un'impresa partecipa alla gara come capogruppo di un'ATI e vuole affidare la progettazione (soluzioni migliorative) ad una Società di Ingegneria esterna, si chiede se il Professionista che firmerà gli elaborati tecnici racchiusi nella busta B "Offerta Tecnica", dovrà altresì compilare e sottoscrivere una delle schede allegate al Disciplinare di Gara da inserire nella busta A "Documentazione Amministrativa".*

Il professionista che firma gli elaborati dietro incarico della ditta concorrente non svolge un servizio diretto alla pubblica Amministrazione, ma è solo un soggetto esterno di cui si avvale il concorrente, in analogia a quanto previsto dall'art.53 comma 3 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i. Non dovrà pertanto presentare la documentazione riservata al concorrente.

- *Qual è il numero massimo di elaborati in formato A3 che possono essere allegati all'offerta tecnica?*

Non c'è un numero massimo per gli elaborati in formato A3 riferiti alle elaborazioni grafiche che il concorrente ritiene necessarie.

- *Dove è possibile visionare il progetto esecutivo ed avere i disegni in formato dwg?*

Tutto il progetto può essere scaricato dal link: <http://www2.comunesbt.it/trasferimenti/Prog-Esec-Variante1-DIC2012-SottViaPasubio-PDF/>

S. Benedetto del Tronto Li, 19.02.2013

Il Responsabile Unico del Procedimento
Arch. Annalisa Sinatra

