

Avviso di gara per “Procedura di dialogo competitivo ai sensi dell’art. 64 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 per l’affidamento congiunto di progettazione esecutiva e lavori nei settori speciali di Nuovo attrezzaggio – sottosistemi strutturali di terra” della Ferrovia Domodossola – confine svizzero (CIG 873375067F)”, pubblicato sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell’Unione europea 2021/S 85 del 03.05.2021.

Quesito n. 1

QUESITO RICEVUTO N. 1:

I nuovi interlocking elettronici saranno dotati di segnali LED. Gli interblocchi esistenti dispongono di una seconda lampada rossa. Dato che il MTBF dei segnali a LED è >10 anni, supponiamo non ci sia bisogno di una seconda lampada rossa. Prego confermare

RISPOSTA AL QUESITO N. 1:

Per introdurre segnali diversi da quelli previsti nel RCT è necessario effettuare una valutazione del rischio e la formazione specifica al personale SSIF, entrambe a carico dell’Operatore Economico.

< ===== >

QUESITO RICEVUTO N. 2:

Qual è l’esperienza del telecomando installato? Secondo quanto rilevato da noi, una risorsa dedicata deve recarsi sul posto in caso di errore. Questo intervento rimarrebbe finché l’Interlocking non sarà sostituito da uno nuovo.

RISPOSTA AL QUESITO N. 2:

In caso di guasto al telecomando, l’operatore si reca sul luogo al fine della risoluzione del guasto stesso.

< ===== >

QUESITO RICEVUTO N. 3:

I treni che si fermano/passano dalla stazione si distinguono con un criterio. Non ci è chiaro come funziona. Questo criterio può essere riutilizzato? Se sì, come funziona esattamente?

RISPOSTA AL QUESITO N. 3:

Le informazioni richieste sono contenute nei documenti di gara (Regolamento Circolazione Treni).

< ===== >

QUESITO RICEVUTO N. 4:

Assumiamo che i passaggi a livello siano equipaggiati con una specie di sensore a ruota direzionale (rilevando il treno solo nel senso di avvicinamento al passaggio a livello e non quando il treno parte dallo stesso). Supponiamo anche che la distanza di questo sensore di ruota abbia abbastanza margine in modo che il macchinista possa vedere la segnalazione di controllo abbastanza a lungo e superare la balise (installata a distanza di rottura) con aspetto "segnale chiaro".

RISPOSTA AL QUESITO N. 4:

Il funzionamento dei passaggi a livello è definito nei documenti di gara (Regolamento Circolazione Treni). I passaggi a livello sono conformi alla norma UNI 11117:2009.

< ===== >

QUESITO RICEVUTO N. 5:

Stiamo verificando i requisiti per i passaggi a livello. Potreste confermare o informarci circa le funzionalità dei segnali stradali e dell'altoparlante per quanto di seguito:

- 1. I segnali stradali a luce continua e l'altoparlante sono attivati fin dall'inizio?*
- 2. Le unità della barriera iniziano a muoversi dopo secondi. (quanti secondi, il valore dipende dalla topologia del passaggio a livello?)*
- 3. Quando i motori della barriera sono in posizione chiusa, l'altoparlante è disattivato?*
- 4. Quando i motori della barriera lasciano la posizione di chiusura, l'altoparlante si attiva di nuovo?*
- 5. Quando i motori delle barriere sono in posizione aperta, l'altoparlante e l'illuminazione stradale vengono spenti?*

RISPOSTE AL QUESITO N. 5:

1. La segnalazione ottico-acustica dei passaggi a livello si attiva al passaggio del convoglio sul pedale di comando (azionamento) del PL.

2. I tempi di preavviso e di abbassamento delle barriere dei passaggi a livello sono conformi alla norma UNI 11117:2009.
3. Mentre le barriere dei passaggi a livello sono chiuse, la segnalazione acustica è disattiva.
4. Durante L'APERTURA delle barriere dei passaggi a livello, la segnalazione acustica è attiva.
5. A completa apertura delle barriere dei passaggi a livello, la segnalazione ottico-acustica si disattiva.

< ===== >

13 settembre 2021

Il RUP

SOCIETA' SUBALPINA DI IMPRESE FERROVIARIE S.p.A.
Presidente e Amministr. delegato
(Dr. Claudio Lodoli)
