



## PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

**Agenzia per i Servizi  
Ufficio Gestione gare**

Via Dogana, 8 - Trento

Tel. 0461.496444 - Fax 0461.496422

e-mail: agenziaperiservizi@provincia.tn.it

Spettabile impresa

Trento, **22 OTT. 2010**

Prot. n. S153/2010/ **316638** /3.5/1055-10

**OGGETTO: appalto-concorso per i LAVORI DI RECUPERO DELL'ABITATO DI LAVIS TRAMITE L'ABBASSAMENTO IN TRINCEA DELLA LINEA FERROVIARIA TRENTO-MALE' DAL KM 7,492 AL KM 8,196 CIRCA E SPOSTAMENTO DELLA STAZIONE DI LAVIS.**

In relazione alla procedura d'appalto in oggetto, sentita la struttura competente, si pubblicano i seguenti quesiti formulati da alcuni concorrenti, con le relative risposte, che si è ritenuto possano assumere interesse generale.

**1. Quesito formulato:**

Siamo a chiederVi se sia possibile da parte Vostra rendere disponibile il file editabile relativo al rilievo.

**Risposta:**

È onere del concorrente realizzare il rilievo topografico dell'area interessata dall'opera. Non sarebbe peraltro possibile utilizzare il rilievo su cui si basa il progetto preliminare per la redazione del progetto esecutivo, poiché il medesimo non presenta sufficienti definizione e precisione per tale fase progettuale.

**2. Quesito formulato:**

Si chiede in che sistema di coordinate va presentato il P.E.

**Risposta:**

Il progetto dovrà essere redatto nel sistema di quote assolute U.T.M. ETRF89.

**3. Quesito formulato:**

Se fossero necessari dei P.L. lungo eventuali deviazioni provvisorie della linea Ferroviaria, bisogna predisporre il necessario per la gestione centralizzata oppure la gestione dei P.L. avverrà in locale?

**Risposta:**

Per quanto riguarda l'eventuale realizzazione di passaggi a livello sulla linea provvisoria si conferma quanto riportato al punto 7.3 delle Clausole Tecniche: "Si evidenzia che l'eventuale dismissione della stazione di incrocio di Lavis, come al precedente punto 7.2, implica anche la messa fuori servizio del relativo impianto di sicurezza e segnalamento ACS; pertanto l'eventuale spostamento provvisorio dei Passaggi a Livello alle progressive km 7+469, 7+640, 7+725, 8+199 dovrà essere realizzato prevedendo che gli stessi non siano controllati dall'impianto ACS, infatti i PP.LL. in questione diventerebbero a tutti gli effetti PP.LL. di linea con proprio apparato automatico di sicurezza e segnalamento. In tale eventualità sarà cura e onere dell'impresa provvedere alla realizzazione di tutto quanto necessario allo spostamento e alla perfetta funzionalità dei PP.LL., pronti per la messa in servizio, compresa pertanto anche la parte di impianto di sicurezza e segnalamento ferroviario, secondo lo standard in vigore presso la Ferrovia Trento-Malè e nel rispetto del

Codice della Strada e normativa vigente". Si precisa a tal riguardo che eventuali diverse soluzioni in termini di impianto di sicurezza e segnalamento saranno attuate a spese dell'Amministrazione.

#### **4. Quesito formulato:**

Le specifiche richiedono la definizione di una sezione tipo in Trincea in buona parte coperta a formare una Galleria Artificiale. Poichè il tratto verso Zambana ha caratteristiche analoghe, la definizione soggettiva di una sezione tipo sul tratto in oggetto, basata solo sull'applicabilità di una serie di vincoli imposti dalle clausole tecniche, potrebbe portare ad avere una geometria della sezione in galleria artificiale differente. Ciò è ammissibile o bisogna adeguare la geometria all'esistente? In quest'ultimo caso è necessario disporre della sezione tipo applicata.

#### **Risposta:**

La definizione della sezione tipo in galleria artificiale dovrà rispettare i vincoli imposti dalle clausole tecniche.

#### **5. Quesito formulato:**

Le clausole tecniche riportano genericamente che il tratto coperto della Trincea a formare la galleria artificiale G.A. deve partire dall'area di stazione fino a superare il P.L. di via Paganella. Per area di stazione si intendono anche i marciapiedi di stazione o le proiezioni dell'edificio di stazione sulla linea? In tal senso sarebbe opportuna la definizione di un punto di partenza definito almeno dal contesto.

#### **Risposta:**

Le clausole tecniche, all'Art. 1 lettera a), prevedono che: "nel tratto compreso fra la zona prevista dal P.R.G. per la nuova stazione e via Paganella la linea dovrà essere interrata in galleria artificiale la cui copertura dovrà rispondere alle caratteristiche di resistenza per i ponti di 1a categoria". Si precisa che per "zona prevista dal P.R.G. per la nuova stazione" si intende il suo limite Nord corrispondente al limite Nord delle aree denominate "nuova stazione e parcheggi" sulla tavola 02 del progetto preliminare.

#### **6. Quesito formulato:**

A pagina 2 delle "Clausole Tecniche" sono riassunti i principali dati di progetto e a riguardo si specifica come il numero dei binari debba essere pari ad uno in rampa e due in trincea. Non è chiara questa distinzione poiché anche la rampa sarà in trincea e quindi quale dei due vincoli prevale?

#### **Risposta:**

Il binario singolo dovrà essere realizzato nella tratta più a sud dell'intervento e dovrà raddoppiarsi quanto più possibile a ridosso del limite nord del raccordo verticale tra la rampa di discesa e la tratta pianeggiante, compatibilmente con i vincoli geometrici, normativi e funzionali dello scambio necessario al raddoppio stesso.

#### **7. Quesito formulato:**

A pagina 2 delle "Clausole Tecniche" si indica inoltre che l'altezza libera necessaria per i sovrappassi è di 4.60m (tra filo di contatto e piano ferro), mentre a pagina 10 si indica come i 4.60 m valgano in galleria mentre in corrispondenza del sovrappasso di Via Paganella è ammessa un'altezza di 4.50 m (minimo inderogabile). Poiché è stata indicata la copertura della trincea a formare la galleria artificiale anche sotto la Paganella, è da intendersi che sono possibili due altezze differenti tra P.F. e linea di contatto all'interno della galleria?

#### **Risposta:**

Si conferma quanto riportato a pag. 10 delle Clausole Tecniche: "Altezza minima della Linea di contatto rispetto al Piano del Ferro nei tratti in galleria 4,60 m"; solo in corrispondenza del sovrappasso di via Paganella la linea di contatto potrà raggiungere, qualora necessario, l'altezza minima inderogabile di m 4.50". In altre parole si ammette che localmente e più precisamente in corrispondenza dell'imbocco sud della

galleria artificiale, corrispondente al sovrappasso di Via Paganella, qualora strettamente necessario, l'altezza minima della linea di contatto rispetto al piano ferro possa scendere dai 4.60 m ai 4.50 m.

#### **8. Quesito formulato:**

A pagina 5 delle "Clausole Tecniche", al punto 2.3, si forniscono le indicazioni per il posizionamento delle nicchie di ricovero che devono essere ogni 40m (sfalsate di 20 m tra i due lati) senza indicare le dimensioni minime delle nicchie stesse (si indica solo il numero di persone da contenere, pari a 4). Nel progetto preliminare fornito a supporto della progettazione si indicava invece un posizionamento delle nicchie ogni 50m (sfalsate di 25 m) che dovevano avere le dimensioni di 2.0x2.2x1.2 (Larghezza x Altezza x Profondità). Quale indicazione è da tenere a riferimento per l'interdistanza delle nicchie e quali dimensioni considerare per le stesse?

#### **Risposta:**

Si conferma quanto previsto a pag. 5 delle Clausole Tecniche: "Dovranno essere previste nicchie di ricovero all'avvicinarsi del treno su entrambi i lati a distanza di 40 m l'una dall'altra. Le nicchie dovranno essere sfalsate di 20 m tra un lato e l'altro e dovranno presentare dimensioni tali da poter contenere n° 4 persone. Una fascia di pittura bianca fluorescente della larghezza di cm 20 eseguita tra una nicchia e la successiva crescente a partire da terra per m 20 e decrescente per i successivi m 20 dovrà permettere di stabilire visivamente la posizione della nicchia più vicina".

#### **9. Quesito formulato:**

Nella zona a Nord, poco dopo l'inizio dell'intervento, è presente un'area, indicata nella planimetria delle occupazioni temporanee e definitive su carta tecnica, "potenzialmente" soggetta ad esproprio. Non è chiaro cosa rappresenti il termine "potenzialmente": la soluzione proposta deve, se possibile, mantenere gli edifici esistenti (indicati sulla carta come da demolire) oppure tali costruzioni saranno sicuramente demolite? Sempre all'interno del cerchio rosso che individua tale area è presente un ulteriore edificio (baracca/garages in muratura) che nella carta non è segnato da demolire ma che, al pari dei precedenti, rientra nell'area di occupazione temporanea: quali indicazioni valgono in merito?

#### **Risposta:**

La tavola 02 "Planimetria occupazioni temporanee e definitive su carta tecnica" evidenzia delle proprietà potenzialmente soggette ad esproprio. Tali proprietà sono state così definite perché, sulla base degli studi preliminari effettuati dall'Amministrazione, interferenti con la nuova linea ferroviaria. Il concorrente, nel rispetto dei vincoli, standard e prescrizioni di progetto, può presentare soluzioni tecniche che prevedano o meno l'interferenza con le proprietà in parola. Di conseguenza l'Amministrazione valuterà la necessità o meno dell'esproprio e dell'eventuale demolizione degli immobili di cui sopra.

#### **10. Quesito formulato:**

A pagina 7 delle "Clausole Tecniche", al punto 2.27, si indica come necessario un sistema di smaltimento delle acque indirizzate verso la sede ferroviaria. E' possibile allacciare il sistema di smaltimento a quello attuale, presente nel tratto già realizzato di interrimento della ferrovia, oppure è necessario prevedere un sistema di smaltimento indipendente? In caso affermativo sarebbe necessario conoscere le caratteristiche del sistema attuale per tendere omogeneo e continuo il sistema complessivo.

#### **Risposta:**

E' onere del Concorrente la progettazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque bianche nel rispetto delle norme in vigore e delle prescrizioni riportate nel progetto esecutivo. L'eventuale utilizzo di sistemi di smaltimento esistenti dovrà essere supportato da opportune verifiche e dimensionamenti che ne accertino l'idoneità a collettare anche le acque relative al nuovo intervento. Anche la ricerca ed il rilievo di sistemi di smaltimento esistenti rimangono in carica al Concorrente.

**11. Quesito formulato:**

La "Tavola 11" del progetto preliminare fornisce la sezione tipo in trincea coperta e scoperta da applicare. All'interno delle clausole tecniche si riporta una indicazione minima di larghezza pari a 9.534 m in retta. E' prevalente questa ultima dimensione, e quindi la sezione tipo presentata non è da considerare come riferimento dimensionale o viceversa?

**Risposta:**

La dimensione di 9.535 è da considerarsi come dimensione minima. E' onere del Concorrente verificare comunque il rispetto delle normative vigenti nonché delle prescrizioni riportate nel progetto preliminare. La sezione tipo di tavola 11 rappresenta un riferimento indicativo che non solleva il concorrente dal rispetto delle indicazioni sopra riportate.

**12. Quesito formulato:**

Non sono indicate le larghezze dei marciapiedi lungo linea, mentre nelle sezioni tipo da preliminare erano presenti marciapiedi di larghezza 1.25 m. Se si mantiene il riferimento minimo di 9.535 tale larghezza non può essere mantenuta. E' quindi possibile una loro riduzione?

**Risposta:**

La larghezza minima dei marciapiedi è pari a 1.25 m e non è possibile la riduzione della loro larghezza. Come chiarito al punto precedente la larghezza totale della sezione in galleria di 9.535 è da considerarsi come una dimensione minima. Rimane onere del Concorrente verificare comunque il rispetto delle normative vigenti nonché delle prescrizioni riportate nel progetto preliminare.

**13. Quesito formulato:**

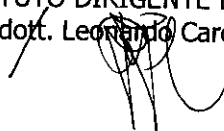
A pagina 14 delle "Clausole -Tecniche", al punto 7.2, si indica la possibilità di eliminare l'attuale Stazione di Lavis trasformandola in sezione di linea corrente con marciapiede, sulla deviazione provvisoria, per servizio viaggiatori di lunghezza pari ad almeno 90m in retta. Il posizionamento del marciapiede di fermata deve avvenire nei pressi dall'attuale stazione oppure è possibile posizionarlo in una qualsiasi zona del tracciato provvisorio purché si rispetti il vincolo dei 90m in retta?

**Risposta:**

Il progetto preliminare non stabilisce l'esatta posizione del marciapiede per servizio viaggiatori sulla deviazione provvisoria. Si richiede però che il marciapiede di fermata sia "idoneo all'effettuazione in sicurezza del servizio viaggiatori per gli abitanti di Lavis; il marciapiede dovrà essere in retta per almeno 90 m ed essere collegato in sicurezza alla viabilità pedonale e stradale esistente".

A disposizione per ulteriori informazioni, si porgono cordiali saluti.

IL SOSTITUTO DIRIGENTE DELL'AGENZIA  
- dott. Leonardo Caronna -



PF/CE