

## REPERTORIO CHIARIMENTI ALLA DATA DEL 07.05.2021

**“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 - Nuovo attrezzaggio – sottosistemi strutturali di terra”.**

**Codice Identificativo Gara (CIG) 873375067F**  
**Codice Unico di Progetto (CUP) D60H19000000001**

**SONO DI SEGUITO RIPORTATI I CHIARIMENTI SCATURITI SIA DA RICHIESTE DEI SOGGETTI  
INTERESSATI SIA DALLA VALUTAZIONE AUTONOMA AZIENDALE**

### Quesito 1

Si richiede se nel dialogo competitivo è possibile proporre una soluzione completamente diversa rispetto alla richiesta specifica di avere a terra il sistema controllo marcia treno ZMBS-LD.

### Premesso che

- le soluzioni tecnologiche adottate sulla linea Domodossola – confine svizzero devono essere conformi a quanto previsto dalla legge 3195/23 che approva la *“Convenzione tra la Svizzera e l’Italia concernente una ferrovia elettrica a scartamento ridotto da Locarno a Domodossola”* e pertanto devono essere uniformi sia sulla tratta italiana che su quella elvetica;
- lo standard ZBMS (Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur), costituisce lo standard nazionale svizzero vincolante per le ferrovie secondarie che non adottano l’ETCS e quindi anche per la ferrovia Locarno – Camedo (confine italiano) gestita dalla società FART SA;
- con nota dell’aprile del 2020 ANSF e UFT *“Preso atto del completamento con esito positivo delle attività relative alla redazione delle specifiche dei requisiti del sistema “ZBMS-LD” basate sull’analisi preliminare dei rischi e sulla verifica di conformità ai principi di sicurezza del Regolamento della Circolazione Ferroviaria (allegato b al decreto ANSF n. 4/2012), UFT e ANSF, per quanto di rispettiva competenza, invitano i due operatori FART e SSIF a proseguire nelle attività previste dalle rispettive procedure nazionali ai fini dell’ottenimento dell’autorizzazione di messa in servizio del sottosistema strutturale controllo-comando e segnalamento a terra (SST CCS) come modificato in base ai requisiti individuati”;*
- la procedura di dialogo competitivo è relativa ai soli sottosistemi di terra e non anche ai sottosistemi di bordo;
- la stazione appaltante è una società Italiana e quanto realizzato deve ottenere l’AMIS da ANSFISA;
- il Disciplinare di gara precisa che: *“In accordo con la “Convenzione tra la Svizzera e l’Italia concernente una ferrovia elettrica a scartamento ridotto da Locarno a Domodossola”, il nuovo*

*attrezzaggio di sicurezza ferroviaria della tratta da Domodossola al confine svizzero comprenderà l'installazione di un sistema di controllo della marcia del treno basato sullo standard ZBMS (Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur), che costituisce lo standard nazionale svizzero vincolante per le ferrovie secondarie che non adottano l'ETCS. Il sistema di controllo della marcia del treno basato sullo standard ZBMS sarà infatti installato anche sulla tratta da Locarno al confine italiano che è gestita dalla società Fart SA, concessionaria da parte della Confederazione elvetica; il sistema ZBMS dovrà essere customizzato dall'Appaltatore in un sistema "ZBMS-LD" per l'installazione sulla linea ferroviaria Locarno-Domodossola, in accordo con le indicazioni congiunte fornite dall'Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti (UFT) e dall'Agenzia Nazionale Italiana per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), che hanno preso atto del completamento con esito positivo delle attività relative alla redazione delle specifiche dei requisiti del sistema "ZBMS-LD" basate sull'analisi preliminare dei rischi e sulla verifica di conformità ai principi di sicurezza del Regolamento della Circolazione Ferroviaria";*

- *conseguentemente l'oggetto del dialogo competitivo è così limitato: "Sinteticamente, il dialogo competitivo ha per obbiettivo l'individuazione delle soluzioni tecniche per: 1. l'installazione del sistema di protezione marcia treno ZBMS – LD (SST); 2. la proposta per l'adeguamento degli impianti dei Passaggi a Livello e Collegamenti di Sicurezza; 3. la proposta per l'installazione di un nuovo Telecomando; 4. la proposta per l'**eventuale installazione** di un nuovo Interlocking. "(punto 2.1 del Disciplinare);*

per quanto premesso, la risposta al quesito 1 è negativa.

#### Quesito 2

In caso di risposta positiva al quesito precedente, si chiede di:

- poter disporre della documentazione di gara aggiornata: Bando/Disciplinare;
- poter disporre di una estensione temporale di 20 gnc per la presentazione delle offerte/domande di partecipazione, portando così il nuovo termine dal 25/06/2021 al 15/07/2021

In ordine al Quesito 2), lo stesso deve ritenersi assorbito dal chiarimento precedente.