



Comune di
Milano



ATTRA\VERSO San Cristoforo

Data del documento: **20.02.2019**

ELENCO DOMANDE/RISPOSTE > unico grado

Domanda n. 1 del 09/01/2019

Alcuni chiarimenti.

Nel bando di gara non ho trovato nelle varie schede tecniche il progetto completo di alcuni manufatti attualmente in fase di costruzione.

A Piazza Tirana è in costruzione una struttura non riportata nei grafici (struttura fuori terra).

La Stazione M4, in costruzione, non indica con chiarezza nella scheda tecnica se prevede un volume fuori terra.

L'Hub intermodale da progettare cosa deve prevedere con esattezza?

L'area a sud fra Via Martinelli e lo snodo viario da realizzare , deve essere progettata? e se si deve prevedere tutte le funzioni previste sulla tavola 3.2?

RISPOSTA

Per il manufatto in Piazza Tirana si veda quanto riportato nella tavola dei vincoli n°721 "Dettaglio vincoli di interferenza M4" dove sono indicate le emergenze e le relative quote del manufatto in costruzione. Si segnala che nella tavola sono riportate, color fucsia, le realizzazioni M4 in superficie (griglie per l'uscita di emergenza, prese d'aria, ecc. di cui va garantita la possibilità di accedervi coi mezzi per manutenzione). Pertanto, eccetto le sopraccitate emergenze puntuali, la realizzazione in Piazza Tirana sarà sotterranea e la relativa sagoma, color grigio, è riportata nella medesima tavola 721. La struttura presente attualmente presente, necessarie per esigenze di cantiere, è quindi temporanea.

La stazione San Cristoforo della linea M4 è descritta negli elaborati di cui all'art. 8 ,punto "5.Stazione M4" del Bando, in cui è presente anche una sezione trasversale: Tavola "5.2 Progetto stazione M4 San Cristoforo_planimetria coperture_sezione BB", dalla quale si evince che il volume della stazione è sotterraneo.

Si segnala inoltre che:

- il progetto della sistemazione superficiale dell'area sopra la stazione sarà definito dal progetto vincitore del "Concorso Farini";
- il progetto dell' accesso alla stazione sotterranea dal piano campagna è oggetto del presente concorso.

Per le emergenze puntuali fuori terra della Stazione M4, si rimanda come per il manufatto Tirana, alla tavola dei vincoli di cui all'art. 8 , punto "7.Vincoli": Tavola "7.2.2 Dettaglio vincoli di interferenza M4".

Le indicazioni progettuali per l'Hub intermodale sono contenute nel Documento Preliminare alla Progettazione. In particolare si rimanda al punto "1.3 - Obiettivi specifici per ciascun ambito", si veda anche il paragrafo 4.3 a pag. 31, il paragrafo 5 a pag 38 e il paragrafo 6 a pag. 40.

La tavola 3.2 riporta i "Temi di progetto di fattibilità tecnico-economica" e la perimetrazione differenziata per l'Ambito 1 (del quale viene richiesto il progetto di fattibilità tecnico – economica) e l'Ambito 2 (del quale vengono richieste Linee Guida).

Domanda n. 2 del 29/01/2019

Per quanto concerne l'attraversamento pedonale il documento preliminare dà delle indicazioni in merito alla passerella che deve essere leggera e di altezza ridotta sconsigliando l'uso del legno lamellare. Il mio quesito riguarda un a deroga a queste prescrizioni come l'uso del legno lamellare rinforzato con fibre di carbonio , una sezione della passerella a tunnel che consente di superare grandi luci e far fronte al rischio delle cadute dall'alto che possono pregiudicare l'uso dell'attraversamento una volta realizzato

RISPOSTA

Il legno lamellare, listellare, compensato o, in genere, composito non è di prassi utilizzato dalla nostra Amministrazione per l'utilizzo in esterni se esposto alle intemperie e, in particolare, all'acqua. Questo perché sulla base della nostra esperienza si è verificato che l'acqua indebolisce rapidamente i collanti che tengono insieme i singoli elementi. Per tale ragione confermiamo

Domanda n. 3 del 29/01/2019

1. Il prolungamento dei binari in via Ludovico il Moro fino a Via Martinelli che interessa L'Hub Intermodale deve prevedere una linea con doppio binario o con binario unico?

2. Per la stima dei costi tra i documenti del bando vi è il prezzario 2009 del comune di Milano, si può utilizzare il prezzario 2019 del Comune di Milano a condizione che si rispetti l'importo indicato per la passerella, la pista ciclabile e L'Hub Intermodale?

RISPOSTA

1. Il prolungamento dei binari deve prevedere un doppio binario in asse con quelli esistenti nel tratto precedente di via Ludovico il Moro. Per la descrizione dell'Hub di interscambio vedasi il paragrafo 4.3 ambito 1B a pag. 31 e il paragrafo 5 a pag 38-39 del DPP.

2. I listini di riferimento sono quelli allegati al Bando (vedasi par. 10.3). Si tratta del listino MM S.p.A. 2008 e del listino del Comune di Milano 2009. Per motivi contrattuali legati alla Concessione M4 non è possibile far riferimento a listini diversi.

Domanda n. 4 del 05/02/2019

1. Con riferimento all'art. 21. AFFIDAMENTO DELLO SVILUPPO DEGLI ULTERIORI LIVELLI PROGETTUALI si chiede di specificare la differenza tra l'avvenuto espletamento e l'avvenuto svolgimento. Rispetto a questo quesito, in altri concorsi (es. Riqualificazione e restauro degli spazi della ex caserma di Piazza San Paolo - Monza) la risposta è stata la seguente: Risposta n.8): Non vi è differenza tra il termine espletamento ed il termine svolgimento essendo sinonimi.

2. Per i riferimenti delle ID Opera si intendono gli Ambiti di cui all'art. 1? E in tal caso per l'ambito 1A il riferimento dell'importo economico è di 12.000.000,00 euro per la sola passerella ciclopedonale o tale importo va suddiviso per tutte le lavorazioni necessarie?

RISPOSTA

1. "Avvenuto espletamento" e "avvenuto svolgimento" sono sinonimi.

2. Nelle tabelle del "Calcolo onorari" sono riportate sotto la colonna "Id. Opere" le parti componenti le opere, suddivise per categorie così come da DM Giustizia 17/06/2016 ai fini del calcolo degli onorari professionali.

Come si può evincere dal documento, con riferimento agli ambiti di concorso, le categorie si possono così raggruppare:

- Ambito 1A. Passerella. E.18 passerella (categoria per analogia)

- Ambito 1B. Hub intermodale. V.02 strada+ marciapiede + cordoli

V.02 percorsi loges

V.02 2fermate Tpl (opere)

E.17 rastrelliere bici

E.11 sistemazione area urbana

IB.08 illuminazione pubblica

D.04 drenaggi stradali

- Ambito 1C. Collegamento ciclopedonale. V.02 pista ciclabile

L'importo di 12 M€, così come specificato al paragrafo 7.1 del DPP, "comprende, oltre ai costi dei lavori per la realizzazione dell'opera, tutti gli oneri di cantierizzazione, degli apprestamenti, delle eventuali soggezioni al traffico (ferroviario e stradale) per dare l'opera finita e completa".

Domanda n. 5 del 05/02/2019

Con riferimento a quanto riportato a pag. 38 del disciplinare ([5.2] Vincoli infrastrutturali e di interferenza

AMBITO 1A: Passerella ciclopedonale ed elementi di raccordo verticale, all'ultimo capoverso

• si chiede che la passerella sia verificata anche sotto l'aspetto vibrazionale, sia al fine di evitare oscillazioni elastiche eccessive in condizioni normali, sia al fine di scongiurare occasionali e pericolosi fenomeni di risonanza che si sono avuti in alcune passerelle realizzate all'estero. Per garantire lo "Human comfort", il benessere e la comodità dei pedoni, le possibili deformazioni e vibrazioni della struttura, causate sia dalle eccitazioni dinamiche indotte dal vento che dal transitorio dei pedoni stessi, devono rimanere all'interno della tolleranza umana, ossia frequenze sufficientemente lontane dalle frequenze fastidiose percepite dagli utenti (4.2.4.2.4 NTC 2008)."

Si pone il seguente quesito:

Poichè la verifica dell'aspetto vibrazionale è possibile solo sulla base di calcoli strutturali che non sono ipotizzabili per un progetto di fattibilità tecnico-economica, come quello oggetto del concorso in oggetto, e quindi ritenendo non assolvibile tale richiesta in questa fase di progettazione, si chiedono chiarimenti in merito a questo punto.

RISPOSTA

In sede di PFTE valutazioni preliminari, anche solo qualitative sull'aspetto vibrazionale, si anticipano con lo scopo di dare indicazioni per gli stadi successivi della progettazione e di tenere conto, nella stima iniziale del costo, la possibilità di dover integrare la struttura (ad esempio con smorzatori, elementi di irrigidimento ecc..).

Ad esempio, qualora il PFTE prevedesse una struttura molto snella (ad esempio luce molto lunga in rapporto alla larghezza o allo spessore dell'impalcato), è più probabile ci saranno aspetti vibrazionali cui dover ovviare con il progetto definitivo ed esecutivo.

Domanda n. 6 del 14/02/2019

Per quanto concerne la viabilità integrata che collega via Ludovico il Moro a Via Martinelli , è una viabilità a senso unico ovvero il tram e l'autobus provengono entrambi da via Ludovico il Moro oppure vi è un doppio senso di marcia per tram ed autobus? Inoltre una volta realizzata vi sarà coincidenza negli orari in modo da ridurre l'attesa durante l'interscambio?

RISPOSTA

La strada è a doppio senso, riservata a tram+bus.

La proposta dovrà riguardare la progettazione delle infrastrutture e degli spazi pubblici tenendo conto della necessità di attesa alle banchine dei mezzi di trasporto, di facilitazione dell'interscambio per quanto attiene percorsi e spazi di sosta, indipendentemente dal servizio la cui programmazione, per norma regionale, è di competenza di altro ente.

Domanda n. 7 del 17/02/2019

La tavola dei vincoli per il posizionamento delle pile è da rispettare in modo assoluto o si può derogare ad essa soprattutto nella zona B tenendo presente la posizione dei binari e della stazione?

RISPOSTA

I vincoli riguardanti il posizionamento delle pile sono inderogabili.
