



Via Dei Toscani, 3/C - 46100 Mantova
C.P. 239 Mantova Centro
P.IVA/C.F. 02004750200
capitale sociale € 5.345.454,10 i.v.
T. 0376 2301 - F. 0376 230330
apam@apam.it - www.apam.it

**CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO PER LA FORNITURA
DI N.4 AUTOBUS CLASSE II DI LINEA
TIPO INTERURBANO LUNGO RIBASSATO PARZIALMENTE (LOW ENTRY) EURO 6
(CIG 5532340763)**

ART. 1 - OGGETTO DELL'APPALTO

L'appalto ha per oggetto la fornitura di n.4 autobus classe II di linea tipo interurbano lungo ribassato parzialmente (low entry) Euro 6, acquisibili con contributi di cui alla Delibera di Giunta Regione Lombardia n. X/360 del 4.7.2013 e Decreti Ministero dell'Ambiente n.735 del 19.12.2011 e n.544 del 24.10.2012.

I veicoli oggetto della fornitura si intendono completi, nuovi di fabbrica e dovranno essere del tipo ecologico a basso impatto ambientale.

ART. 2 – NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Gli autobus si intendono completi di telaio e carrozzeria e nuovi di fabbrica; devono essere rispondenti al presente Capitolato Speciale d'appalto e a tutte le norme di legge, la cui ottemperanza è necessaria per l'immatricolazione e l'immissione in servizio pubblico di linea, dovranno essere omologati e rispondenti alle prescrizioni tecniche comunitarie e nazionali applicabili agli autobus, alla L.R. 20.02.89 n. 6, nonché al Capitolato della Regione Lombardia approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. VI/1347 del 12.10.1999 ai sensi della legge 194/1998, della delibera di Giunta Regionale n. VII/14957 del 7.11.2003 e della Parte Sesta dell'Accordo tra Regione Lombardia e Provincia di Mantova.

In particolare, i veicoli, allestiti con motorizzazione diesel EURO 6, dovranno essere attrezzati per l'alimentazione con gasolio ecologico con contenuto di zolfo non superiore a 10 ppm; dovranno inoltre essere dotati di sistema di filtraggio per il trattamento dei gas di scarico, o tecnologie assimilabili, tali da assicurare, con il suddetto gasolio, una riduzione del livello complessivo di emissioni del particolato, entro i livelli previsti dalla norme regionali, nazionali e comunitarie vigenti.

A titolo di esempio, non esaustivo e puramente indicativo, si indica di seguito un breve elenco di norme e decreti specifici concernenti le disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri:

- Decreto 20 giugno 2003 "Recepimento della Direttiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2001";
- Decreto 12 settembre 2003 "Recepimento della Direttiva 2003/19/CE della Commissione del 21 marzo 2003";
- Prescrizioni del Nuovo Codice della Strada approvato con D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e nel "regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" approvato con DPR 16/12/1992. Alla riforma del Codice della strada contenuta nel D.L. 27 giugno 2003, n.151, convertito, con modificazioni nella legge 1° agosto 2003, n° 214;
- Direttiva 2004/104/CE ((compatibilità elettromagnetica (EMC);
- Norme in materia di emissioni motori con riferimento alla direttiva 2005/55/CE;

- Norme in materia delle emissioni sonore da parte dei veicoli a propulsione diesel con riferimento alla direttiva CEE 92/97, per la rumorosità esterna, e norme CUNA NC 504-01, 504-02, 504-03, 504-04 per le rumorosità interna ed esterna;
- Direttiva CEE EURO 6 per le emissioni gassose;
- Decreto 01 febbraio 2006 recepimento Direttiva CE sedili, ancoraggio e cinture di sicurezza di sicurezza;
- "Raccomandazioni per la fornitura di autobus" edito da ASSTRA - ultima versione.

Se le prescrizioni del presente capitolato dovessero essere in contrasto con qualsiasi normativa vigente, quest'ultima dovrà prevalere, in modo che i veicoli forniti siano comunque perfettamente a norma.

ART. 3 – CARATTERISTICHE TECNICHE

I modelli di autobus offerti dovranno avere le seguenti caratteristiche, a pena di esclusione:

- omologazione nella versione descritta nel presente Capitolato;
- lunghezza : 12 mt (+/- 30 cm);
- numero di assi: n.2;
- numero di porte di servizio: n.2 del tipo a comando pneumatico (una singola sullo sbalzo anteriore, una doppia tra il primo e il secondo asse);
- dotati di cambio automatico;
- dotati di porta posteriore attrezzata per la salita disabili;
- dotati di pedana disabili a ribalta, incassata nel pavimento, ad apertura manuale, posizionata sulla porta posteriore;
- la velocità massima raggiungibile con veicolo a pieno carico, su percorso piano e rettilineo, deve essere non inferiore a 100 km/h. La determinazione della accelerazione deve essere rilevata secondo la norma CUNA NC 503-06, e dichiarata in sede di offerta;
- climatizzazione, con evaporatori separati, per il vano passeggeri e per la zona autista; l'impianto deve essere realizzato in maniera tale da consentire la regolazione in modo indipendente dei due spazi. Il funzionamento e l'efficacia di detto impianto deve essere dettagliatamente descritto e documentato;
- se il veicolo è costruito su autotelaio e se il Fornitore dell'autotelaio è diverso dal Fornitore della carrozzeria, il Fornitore del veicolo dovrà dichiarare che la carrozzeria fornita è perfettamente compatibile, agli effetti della resistenza complessiva del veicolo, con le caratteristiche dell'autotelaio, e dovrà pertanto assumere la responsabilità, agli effetti strutturali, relativa all'intero veicolo;
- i veicoli devono essere equipaggiati con dispositivo di preriscaldamento del liquido di raffreddamento del motore con potenza non inferiore a 22.000 kcal/h;
- per l'intero lotto di veicoli deve essere prevista la fornitura di n. 1 tester diagnostico per la ricerca guasti di tutti i componenti del veicolo (motore, cambio, sospensioni, impianto elettrico, ecc...), completo di banca dati compreso l'aggiornamento in abbonamento del SW per almeno 5 anni;
- altezza massima del piano di calpestio (corridoio), in corrispondenza delle porte da P.T., pari a 360 mm; l'altezza del gradino da superare per l'accesso al veicolo da terra non deve eccedere i 340 mm;
- Gli autobus, nella configurazione senza carrozzina disabili a bordo, devono avere almeno n. 41 posti a sedere + n. 2 sedili ribaltabili (escluso il sedile autista).

ART. 4 – PRESCRIZIONI COSTRUTTIVE

I modelli di autobus offerti dovranno rispettare le seguenti prescrizioni costruttive:

1. PORTE

Le porte di servizio devono essere munite di sistema di sicurezza anti-schiacciamento e di idoneo sistema che impedisca la movimentazione del veicolo a porte aperte.

2. COMANDO PORTE

Il comando di apertura e chiusura, indipendente per ciascuna delle porte, dovrà essere azionabile dal solo conducente. Dovrà essere previsto un dispositivo esterno di apertura, funzionante anche in assenza di qualsiasi fonte di energia a bordo, eventualmente azionabile a chiave.

3. COMPARTO PASSEGGERI

3.1 SEDILI – I sedili devono essere del **tipo antivandalo, con rivestimento in velluto antimacchia ed ignifugo, con retroschienale in materiale plastico (disegno velluto da concordare con D.L.)**; i posti effettivi in piedi devono essere quelli previsti dalla omologazione del veicolo, considerando la presenza o meno della carrozzella; devono essere previsti due posti a sedere per i passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti. I posti devono essere evidenziati con apposite targhette indicatrici. Deve essere previsto il trasporto di almeno un passeggero a ridotta capacità motoria, con sedia a rotelle, sistemato spalle marcia.

3.2 PREDISPOSIZIONI APPARATI DI BORDO - Devono essere realizzate tutte le predisposizioni elettriche e meccaniche per l'installazione delle apparecchiature per la convalida dei titoli di viaggio, montate in corrispondenza della porta di salita. Tali predisposizioni consistono fondamentalmente nella fornitura e messa in opera dei supporti di sostegno delle obliterate, delle tubazioni, staffe, cavi elettrici di alimentazione, piastre complete di connettori.

3.3 PULIZIA - L'allestimento del comparto passeggeri deve essere progettato e realizzato in modo che ogni elemento sia facilmente pulibile con uso di prodotti convenzionali ed attrezzature con impiego di liquidi non in pressione. Particolare attenzione deve essere rivolta ai supporti dei sedili, in modo che ogni zona del pavimento sia facilmente raggiungibile.

4. POSTO GUIDA

4.1 COMFORT - La realizzazione della separazione del posto guida deve assicurare elevato comfort ed abitabilità al conducente riservando adeguato spazio alla postazione. Il posto guida deve essere separato con apposita paretina posteriore a tutta altezza e laterale a mezza altezza, da concordare con D.L.

4.2 IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA - Il veicolo deve essere dotato di un impianto di aria condizionata del posto guida. L'impianto deve essere parte integrante di quello di sbrinamento. In sede d'offerta deve essere dettagliatamente illustrato l'impianto proposto, il suo funzionamento e la sua efficacia.

5. PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E ALL'IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO

5.1 MATERIALI - Tutti i materiali utilizzati sui veicoli devono essere privi di componenti tossici (amianto, PFC, PCB, CFC, ecc.) in ogni loro sottoinsieme secondo la normativa vigente. Al riguardo il Fornitore deve presentare una dichiarazione che attesti l'assenza di tali componenti.

5.2 MOTORE – Il motore endotermico, deve avere livelli di emissioni di gas inquinanti allo scarico conformi al regolamento 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 e s.m.i. (si veda tabella del regolamento riportata nella Scheda 5.2). Il regolamento in questione abroga, a decorrere dal 31/12/2013, la direttiva n. 2005/55/CE in materia di emissioni di inquinanti gassosi e particolato dei motori ad accensione spontanea

e emissioni di inquinanti gassosi dei motori a gas naturale o GPL. In sede di offerta devono essere comunicati i valori delle emissioni allo scarico rilevati secondo le metodologie previste dal regolamento sopra citato.

Al fine di promuovere l'utilizzo di veicoli puliti ed a basso consumo energetico, come previsto dalla direttiva 2009/33/CE del 23 aprile 2009 e dal Decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 24 (G.U. 24 marzo 2011 n. 68) che ne dà attuazione, i valori di consumo energetico e di emissioni inquinanti riportati nei documenti di offerta saranno valorizzati per il ciclo di vita del veicolo ed utilizzati nell'attribuzione dei punteggi.

In base al D.lgs 3/3/2011 n. 24 saranno considerati i seguenti impatti energetici ed ambientali imputabili all'utilizzo dei veicoli nel corso dell'intero ciclo di vita in cui, così come definito nel decreto 8 maggio 2012, la percorrenza è pari a 800.000 Km:

- **consumo energetico.** Ai fini della valutazione dei consumi energetici i concorrenti devono dichiarare in sede di offerta i consumi convenzionali di combustibile del veicolo rilevati secondo la metodologia **UITP SORT 2**; l'offerente dovrà altresì presentare in sede di offerta adeguata certificazione rilasciata da ente terzo relativamente ai suddetti consumi dichiarati.
- **emissioni** di biossido di carbonio (CO₂), di azoto (Nox), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato (PT).

I costi per le emissioni nel trasporto su strada definiti dal medesimo decreto sono:

- CO₂ 0,04 €/Kg
- NO_x 0,0088 €/g
- NMHC 0,002 €/g
- Particolato 0,174 €/g

Sarà attribuito un punteggio proporzionale in relazione al minor valore monetario dei costi di esercizio energetici ed ambientali dei veicoli offerti, da calcolare in base alla seguente formula:

Costi di esercizio:

CM x CC x cuC + CM x eCO₂ x cuCO₂ + CM x eNO_x x cuNO_x + CM x eNMHC x cuNMHC + CM x ePart x cuPart

dove:

CM = chilometraggio veicoli per il trasporto su strada [km]

CC = consumo di carburante [l/km]

cuC = costo carburante [€/l]

eCO₂ = emissioni di CO₂ [kg/km]

cuCO₂ = costo unitario delle emissioni di CO₂ [€/kg]

eNO_x = emissioni ossido di azoto [g/km]

cuNO_x = costo unitario delle emissioni ossido di azoto [€/g]

eNMHC = emissioni degli idrocarburi non metanici [g/km]

cuNMHC = costi unitari delle emissioni degli idrocarburi non metanici [€/g]

ePart = emissioni di particolato [g/km]

cuPart = costi unitari delle emissioni di particolato [€/g]

Di seguito è riportata, come esempio, la tabella per il calcolo del costo del ciclo di vita delle emissioni inquinanti posto a base di gara:

FOGLIO DI CALCOLO PER I COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI E AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA					
TIPO MOTORIZZAZIONE: EURO 6 - TIPO COMBUSTIBILE: GASOLIO					
1 CC = Consumo dichiarato carburante		l/100 km	Rilevato secondo ciclo SORT2	DA OFFERTA	
2 eNOx = emissioni ossido d'azoto		g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA	
3 ePART = emissioni di particolato		g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA	
4 eNMHC = emissione idrocarburi non metanici		g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA	
5 CM = chilometraggio veicolo nell'intero ciclo di vita	800.000	km/anno	prefissato	decreto 8 maggio 2012	
6 Consumo energetico	36	MJ/litro		DIR. 2009/33/CE e	
7 Potere Calorifico Gasolio	9,8818	kWh/litro	UNI 10389	VALORE STANDARD	
8 eCO2 = emissioni di CO2	2,5636	kg/litro	Standard DEFRA	VALORE STANDARD	
9 cuC = costo unitario gasolio pre-Accisa	1,00	€/litro		VALORE AZIENDA	
10 cuCO2 = costo unitario emissioni CO2	0,04	€/kg		DIR. 2009/33/CE e	
11 cuNOx = costo unitario emissioni NOx	0,0088	€/g		DIR. 2009/33/CE e	
12 cuPART = costo unitario emissioni Particolato	0,174	€/g		DIR. 2009/33/CE e	
13 cuNMHC = costo unit. emissioni idrocarburi non metanici	0,002	€/g		D.lgs 03/03/2011 n. 24	
14 Consumo Carburante [(1 x 5)/100]	0	litri	Consumo carburante	0,00000	litri/km
15 Consumo Energetico Carburante [14 x 7]	0	kWh			
16 Emissioni CO2 [14 x 8]	0	Kg	Emissioni CO2	0,00000	kg/km
17 Emissioni NOx [15 x 2]	0	g	Emissioni NOx	0,00000	g/km
18 Emissioni PART [15 x 3]	0	g	Emissioni PART	0,00000	g/km
19 Emissioni NMHC [15 x 4]	0	g	Emissioni NMHC	0,00000	g/km
20 COSTO CICLO DI VITA CARBURANTE [9 x 14]	0	€			
21 COSTO CICLO DI VITA CO2 [10 x 16]	0	€			
22 COSTO CICLO DI VITA NOx [11 x 17]	0	€			
23 COSTO CICLO DI VITA PART [12 x 18]	0	€			
24 COSTO CICLO DI VITA NMHC [13 x 19]	0	€			
25 ESERCIZIO ENERGETICI ED AMBIENTALI [20+21+22+23+24]	0	€			

L'offerente deve presentare una dichiarazione attestante i livelli di emissioni CO2, NOx, NMHC e PARTICOLATO, riferiti al Certificato di Omologazione del motore ed ai consumi di carburante secondo il ciclo UITP SORT 2 certificati da ente terzo riconosciuto a livello europeo.

Al fine di eseguire il calcolo del costo di esercizio si richiede di compilare i campi specifici che riportano la voce ("DA OFFERTA") dell'Allegato 7.

La non compilazione o l'errata compilazione della "Scheda di valutazione costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti", preclude l'attribuzione del relativo punteggio tecnico.

5.3 VIBRAZIONI - Particolare attenzione e cura devono essere posti in essere dal Costruttore al fine di limitare il livello delle vibrazioni. L'esposizione alle vibrazioni del conducente, per un impegno lavorativo di otto ore non continuative, deve essere inferiore ai limiti riportati nella norma ISO 2631.

5.4 PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI - Nella realizzazione dei veicoli deve essere sempre tenuta presente l'esigenza di adeguata protezione contro gli incendi con l'impiego, ovunque possibile ed in ordine prioritario, di materiali non infiammabili autoestinguenti o a bassa velocità di propagazione di fiamma e comunque con V inferiore a 100 mm/min, secondo quanto indicato dalle Norme Tecniche UNI 3795, CUNA NC 590-02 e dalla direttiva 95/28/CE e relativi allegati. Il Fornitore deve tenere in adeguata evidenza il problema derivante dall'adozione di sostanze che, per l'emissione di fumi durante la combustione dei materiali, assumono un valore elevato di tossicità. Anche se non esplicitamente indicato deve essere comunque rispettata la norma ISO 3795. Il fornitore deve presentare adeguata documentazione tecnica comprovante la rispondenza alle norme citate su tutti i materiali utilizzati per la costruzione degli autobus. I veicoli devono essere dotati di sistema automatico di spegnimento incendio nel vano motore.

5.4 COMPATIBILITA' ELETTROMAGNETICA (EMC) - Gli apparati elettrici ed elettronici non devono provocare e non devono subire disturbi di natura elettromagnetica, sia a bordo che a terra, così come previsto dal D.L. n. 58 del 20.02.1996 e successive modificazioni ed integrazioni; pertanto, il livello massimo dei disturbi generati deve essere tale da non alterare l'utilizzazione regolare di tutti i componenti previsti nell'impianto elettrico e, in particolare modo, non interferire con i dispositivi di controllo, di sicurezza, di trasmissione fonica e/o dati in genere. Particolare cura deve avere la disposizione dei cablaggi, al fine di evitare e comunque minimizzare, tutte le possibili interferenze elettromagnetiche tra i vari componenti elettrici.

6. PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'AUTOTELAIO

6.1 COSTRUZIONE - Nella costruzione delle fiancate dovrà essere particolarmente curata la realizzazione dei telai che delimitano i vani finestrini ed i vani porta in modo da evitare il verificarsi di cretture agli angoli sotto l'azione delle sollecitazioni dinamiche.

6.2 SOSPENSIONI - Le sospensioni devono essere realizzate con molle pneumatiche (sospensione pneumatica integrale) con correttore di assetto (valvole livellatrici od altra soluzione); avere flessibilità e frequenze naturali di oscillazione atte a consentire condizioni di marcia confortevole anche su fondo stradale accidentato e/o dissestato; essere munite sul cruscotto di guida di un dispositivo per la segnalazione di insufficiente pressione nel serbatoio/i delle sospensioni; l'eventuale rottura degli ammortizzatori anteriori non deve causare interferenze con gli organi dello sterzo.

6.3 DISPOSITIVI DI FRENATURA - I dispositivi dell'impianto di frenatura dovranno essere tutti facilmente ispezionabili, sostituibili (in particolare per le parti di usura) e riparabili; gli organi frenanti (con particolare riguardo alle guarnizioni di attrito) dovranno essere visivamente ispezionabili dall'esterno per la valutazione dell'usura del materiale di attrito e dovrà essere prevista una spia di allarme luminosa sul cruscotto secondo quanto previsto dalle normative vigenti (Direttiva 98/12/CE e successive modifiche); il freno di stazionamento dovrà essere provvisto di dispositivo di sblocco di tipo meccanico e dovrà essere di facile accesso all'interno del veicolo; in aggiunta del dispositivo ABS è richiesta l'adozione di un dispositivo antislittamento ASR; per ciascun asse dovranno essere omologate più marche di guarnizioni frenanti; eventuali difficoltà ad ottemperare a tale prescrizione dovranno essere validamente documentate dal Fornitore; il veicolo dovrà essere provvisto di un dispositivo di frenatura a porte aperte (blocco porte) conforme alla Direttiva del Parlamento Europeo 2001/85/CE, compreso dispositivo di esclusione ad azionamento condizionato. Il veicolo dovrà essere dotato di freno di fermata con comando a cruscotto.

6.4 RAFFREDDAMENTO - L'impianto di raffreddamento del motore termico dovrà garantire anche lo smaltimento del calore prodotto dal rallentatore presente nel cambio automatico, se non dotato di proprio impianto di raffreddamento, anche in condizioni gravose di impiego. I veicoli dovranno essere dotati di idonei dispositivi atti ad impedire il massimo regime di rotazione del motore con la temperatura del liquido di raffreddamento inferiore ai 50°C. L'impianto di raffreddamento del motore termico e del cambio automatico dovrà essere progettato e realizzato con margine di efficienza tale da garantire, in tutte le condizioni continuative di esercizio consentite ed ammissibili, che la temperatura del liquido di raffreddamento del motore e quella dell'olio del cambio (con uso del rallentatore) non siano mai superiori a quelle massime previste nelle specifiche tecniche dei due complessivi. Negli impianti idraulici dei veicoli ove circolano liquidi in temperatura, tutti i manicotti previsti nelle tubazioni dovranno essere realizzati in gomma al silicone.

6.5 SCARICO - Particolare cura deve essere posta nella realizzazione dell'isolamento termico, della insonorizzazione e della tenuta ai gas di scarico del tubo, al fine di impedire ogni infiltrazione all'interno dell'abitacolo.

6.6 COMPARTO MOTORE - Deve essere previsto un adeguato isolamento termico ed acustico dell'intero comparto motore, specialmente verso l'abitacolo interno. Eventuali pannelli di coibentazione non devono essere suscettibili di impregnarsi di combustibile, di lubrificante o di qualsiasi altro tipo di fluido infiammabile. Inoltre essi non dovranno degradarsi allorché sottoposti a sollecitazioni meccaniche continue. Nell'ipotesi di adottare carenature inferiori per la chiusura del comparto, queste devono essere facilmente e rapidamente asportabili, anche da un solo manutentore, e dotate di adeguati fori di drenaggio. Particolare attenzione dovrà essere posta al fissaggio in modo da evitare il deterioramento dell'ancoraggio a causa delle vibrazioni. Il comparto motore deve essere dotato di adeguata illuminazione, in maniera da consentire lo svolgimento di eventuali operazioni manutentive anche in zone di scarsa illuminazione. La presa dell'aria del motore, protetta dagli agenti atmosferici e dotata di filtro a secco di adeguate caratteristiche, dovrà essere preferibilmente situata sul tetto o, comunque, in posizione tale da non aspirare i detriti e le polveri sollevate durante la marcia del veicolo. Un'apposita spia sul cruscotto segnalerà l'intasamento del filtro dell'aria.

6.7 CAMBIO DI VELOCITA' - Il veicolo deve essere dotato di cambio automatico, a modulazione elettronica, con pulsantiera di selezione marce e rallentatore. Il cambio automatico dovrà avere la possibilità di essere dotato di un dispositivo di emergenza, anche a comando manuale, che permetta la movimentazione del veicolo con i propri mezzi in caso di guasto a parti non essenziali del cambio stesso. Il cambio automatico dovrà consentire il traino del veicolo a velocità ridotta, senza rimuovere alcun elemento della trasmissione. L'intervento del freno di rallentamento sarà comandato anche mediante l'azionamento del pedale del freno di servizio.

6.8 LUBRIFICAZIONE - Gli intervalli di sostituzione di olio e filtri dovranno corrispondere a percorrenze non inferiori a 50.000 km.

6.9 CONTROLLI E RABBOCCHI - È richiesta la massima accessibilità per i controlli di livello e/o rabbocchi di olio motore e di liquido refrigerante, mediante l'adozione di appositi sportelli, in modo che le operazioni di controllo e di rifornimento siano attuabili con rapidità e facilità.

6.10 LUBRIFICANTI - Per la lubrificazione dei gruppi meccanici devono essere impiegati lubrificanti di tipo normalmente reperibile in commercio. Eventuali difformità possono essere ammesse qualora consentano sostanziali e documentate migliorie dal punto di vista manutentivo e di durata. In sede di offerta devono essere comunicati i tipi di lubrificante da utilizzare per singolo organo meccanico.

7. IMPIANTO ARIA COMPRESSA

7.1 CARATTERISTICHE GENERALI - La funzionalità dell'impianto deve tenere conto delle condizioni ambientali di lavoro, con particolare riferimento a valori di temperatura compresi tra -25°C e +80°C ed umidità relativa del 100%, anche per un lungo periodo di tempo. L'impianto deve essere progettato e costruito in modo da garantire i valori di tenuta stabiliti dalla norma di collaudo. Tutti i componenti pneumatici devono essere dotati, in corrispondenza dei fori di scarico dell'aria, di opportuni silenziatori atti a ridurre la rumorosità nella fase di scarico dell'aria in pressione. Qualora lo spurgo debba essere effettuato manualmente, per agevolare le operazioni manutentive, i rubinetti di scarico della condensa dei serbatoi o di altri eventuali organi che richiedono spurghi periodici (pozzetti di decantazione, ecc.) devono essere centralizzati in unica posizione del veicolo ed essere accessibili da sportello laterale. Sul fianco di ogni rubinetto deve essere apposta l'indicazione dell'organo ad esso collegato. In prossimità di ogni apparecchio pneumatico deve essere prevista, in modo indelebile e facilmente visibile, una idonea marcatura codificata atta a rendere rapidamente identificabile la topografia dell'impianto ed evitare così eventuali errori di collegamento in sede di manutenzione. La raccorderia dovrà essere

realizzata con materiale resistente alla corrosione e all'ossidazione, per caratteristiche proprie e non per trattamenti superficiali di protezione. È ammissibile la soluzione dei particolari realizzati con materiale trattato superficialmente, purché garantiti per 10 anni dal Costruttore che li impiegherà. Le tubazioni dovranno essere in rame (o acciaio inox o poliammide) per tutte le tratte solidali alla cassa. Le tubazioni dovranno essere montate in posizione protetta da urti o danneggiamenti e dovranno essere tali da limitare il ristagno dell'acqua di condensa al loro interno. Le tubazioni flessibili dovranno essere costruite con materiale autoestinguente e garantire la stessa affidabilità. In sede d'offerta deve essere presentato lo schema funzionale dell'impianto pneumatico, redatto secondo le norme UNI vigenti, corredato di relativa legenda con l'indicazione dei valori funzionali dei vari componenti.

7.2 IDENTIFICAZIONE TUBAZIONI FLESSIBILI - Al fine di agevolare le operazioni di riattacco dei componenti pneumatici, in fase di manutenzione del veicolo, le estremità di ogni tratto di tubazione flessibile degli impianti presenti sul veicolo devono essere identificate e contrassegnate in funzione delle attestazioni medesime. L'impianto pneumatico deve essere provvisto di attacchi ad innesto rapido, tipo "pressblock", per il caricamento, facilmente e rapidamente accessibili. A valle delle prese tipo "pressblock" dovrà essere montato un rubinetto di intercettazione facilmente accessibile.

7.3 COMPRESSORE - Il compressore, di sicura e provata affidabilità, deve possedere caratteristiche tali per cui il tempo di funzionamento in fase di carica, rispetto al tempo di impiego del veicolo, risulti uguale o inferiore al 50%. Il collegamento del compressore all'impianto pneumatico deve avvenire mediante flessibile, o con soluzioni alternative, di elevata affidabilità e durata e facilmente sostituibile.

7.4 SEPARATORE DI CONDENSA E ESSICCATORE - L'impianto pneumatico deve essere dotato di un efficace dispositivo, di provata affidabilità, atto alla pulizia dell'aria e all'eliminazione automatica della condensa e dell'olio, in maniera da garantire una presenza di umidità e di olio del tutto trascurabili all'interno dell'impianto. L'essiccatore, autopulente ed autorigenerante, in maniera da garantire interventi minimi di manutenzione, deve essere posizionato in zona ventilata, ma comunque al riparo da acqua e fango o da eventuali elementi riscaldanti adiacenti, e ad una distanza dal compressore tale che la temperatura dell'aria in ingresso risulti intorno ai 50°C. Un idoneo dispositivo di sicurezza deve garantire il passaggio dell'aria compressa anche in caso di intasamento dei filtri essiccanti.

8. PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico ed i suoi componenti devono essere realizzati nel rispetto delle norme di legge, delle norme tecniche, nazionali ed internazionali, in quanto applicabili.

8.1 SOLUZIONE CONVENZIONALE - L'impianto elettrico ed i suoi componenti devono corrispondere alle seguenti caratteristiche generali: essere realizzato nel rispetto delle norme di legge nazionali ed internazionali in quanto applicabili; i componenti devono essere di facile reperibilità, manutenibilità e/o riparabilità; i circuiti ed i componenti devono essere identificati secondo la norma CUNA NC 569-10; sia le apparecchiature che i cablaggi dovranno essere posizionati in modo da evitare la vicinanza di collettori, tubazioni di scarico e condotte, ed apparecchiature di alimentazione del gasolio; devono essere previsti dei cavi di scorta pari al 5 ÷ 10 %.

8.2 PANNELLO CENTRALIZZATO COMPONENTI ELETTRICI - Il pannello dei componenti elettrici, compatibilmente con le dimensioni definitive e la quantità di componenti elettrici previsti, deve essere facilmente accessibile ed ispezionabile. Sul pannello devono essere montati i componenti elettrici, opportunamente isolati, in modo tale da consentire una facile manutenibilità degli stessi; in tal senso possono risultare privilegiate le parti interne del veicolo per quella componentistica maggiormente soggetta a manutenzione e

controllo; devono altresì essere previsti, sul pannello, appositi spazi liberi per applicazioni future. Ove la quantità di componenti elettrici ne renda difficoltosa la concentrazione su un singolo pannello, possono essere installati più pannelli o pareti fisse, mantenendo le medesime caratteristiche di accessibilità ed ispezionabilità. All'interno dello sportello di ciascun vano dovrà essere applicata una tabella esplicativa con indicazione topografica dei componenti contenuti nel vano stesso.

8.3 BATTERIE DI ACCUMULATORI - Devono essere installate due batterie di accumulatori al piombo per avviamento del tipo "senza manutenzione" (norma DIN 43539-2, par 3.6), con Vn 12Vcc e Cn (20h) 220 Ah per ciascuna batteria. Le batterie devono essere installate su apposito cestello di contenimento estraibile costruito in acciaio.

8.4 GENERATORE DI CORRENTE - Il generatore di corrente deve essere idoneo all'alimentazione dell'impianto elettrico e alla ricarica delle batterie; adeguatamente dimensionato dal punto di vista elettromeccanico e del bilancio elettrico; di tipo bipolare con negativo isolato. Il generatore principale non deve svolgere la funzione di tendicinghia per altri complessivi (es. compressore, compressore condizionatore, secondo generatore) e deve essere dotato di apposito ancoraggio con articolazione registrabile con l'uso di apposita chiave, atta a realizzare la funzione di tendicinghia. Il raffreddamento, anche forzato, deve essere realizzato mediante aria pulita prelevata dall'esterno e non dal vano motore.

8.5 DEVIATORE-SEZIONATORE - Il deviatore/sezionatore deve essere a comando manuale, facilmente accessibile, collocato nel "cassone batterie" manovrabile con apposita leva e individuato sulla fiancata del veicolo da apposita targhetta. Esso sarà posto immediatamente a valle del morsetto negativo delle batterie. Detto componente nella posizione "inserito" determina il collegamento tra il negativo della batteria e del generatore con il telaio, nella posizione "disinserito" interrompe l'alimentazione generale dell'impianto. In prossimità dovrà essere installato l'attacco di tipo DIN 43589 per l'alimentazione del circuito elettrico dell'autobus con batterie esterne. In alternativa all'attacco di tipo DIN 43589 si potrà fornire l'attacco secondo norme tecniche equivalenti, in vigore in area UE.

8.6 COMANDO EMERGENZA - Il comando centrale di emergenza (CCE) deve essere a comando manuale, con dispositivo ad azione diretta sui circuiti elettrici; il pulsante di comando deve essere di colore rosso opaco, protetto in modo tale che sia evitato l'azionamento involontario, dotato di targhetta esplicativa con istruzioni d'uso. Tale dispositivo deve essere conforme alle norme CUNA NC 571-20.

8.7 ILLUMINAZIONE INTERNA - L'impianto di illuminazione interna dovrà assicurare un'illuminazione, a veicolo nuovo, non inferiore a 100 lux, misurata sulla mezzeria di ciascun sedile ed alla quota di un metro dal pavimento. La variazione rispetto a questo livello in ogni punto della vettura dovrà essere inferiore a 20 lux. La disposizione, il numero e l'ubicazione delle fonti di luce dovranno essere studiati in modo da evitare zone di ombra e di abbagliamento, assicurando l'assenza di riflessi sul parabrezza anteriore. I convertitori statici di alimentazione dovranno essere protetti dall'inversione di polarità e picchi di corrente, idonei al servizio continuativo e garantire il regolare funzionamento entro una escursione termica da -15°C a +70°C ed una tensione di alimentazione compresa tra 18 e 32 Vcc, avere una frequenza di funzionamento tale da non produrre ronzii e disturbi indotti sui cavi di segnale. In corrispondenza del posto di guida dovrà essere installato almeno un punto luce in grado da garantire un livello di illuminazione non inferiore a 80 lux del posto di guida.

9. BLOCCHI DI SICUREZZA

Il veicolo deve essere dotato delle seguenti funzioni di sicurezza:

9.1 CIRCUITO AVVIAMENTO MOTORE - Attivabile tramite n. 2 comandi tra loro escludibili, ubicati uno al posto di guida e l'altro nel vano motore.

Avviamento da posto di guida condizionato da:

- interruttore esclusione avviamento motore da vano motore (inserito);
- dispositivo a chiave per servizi (inserito);
- portello/i vano motore (chiuso);
- selettore marce in posizione di " folle";
- freno di stazionamento (inserito).

Avviamento da vano motore condizionato da:

- interruttore esclusione avviamento motore da posto guida (inserito);
- freno di stazionamento (inserito);
- selettore marce in posizione di " folle";
- portello/i vano motore (aperto);
- interruzione circuito elettrico inserimento marce tramite dispositivo azionato da portello/i vano motore.

Il circuito di avviamento motore deve contenere dispositivo antiavviamento con motore in rotazione o con veicolo in movimento.

Spegnimento motore da vano motore: condizionato dalle funzioni di cui all'avviamento da vano motore.

9.2 CIRCUITO ARRESTO MOTORE – Attivabile tramite n.2 comandi, ubicati uno al posto di guida e l'altro nel vano motore, oltre che dal comando centrale di emergenza.

9.3 CIRCUITO INSERIMENTO MARCE - Cambi automatici

Realizzato secondo quanto prescritto dalla norma CUNA NC 590-03; condizionato inoltre da:

- pressione aria serbatoi sospensioni al valore di taratura,
- portello/i vano motore chiuso/i.

Si precisa inoltre che dovranno essere verificati anche i seguenti asservimenti:

- regime di giri motore corrispondente al minimo.

9.4 CIRCUITO BLOCCO MOVIMENTAZIONE (con veicolo con porte aperte) - Realizzato su tutte le porte, secondo Direttiva del Parlamento Europeo 2001/85/CE, condizionato da velocità < 5 km/h; provvisto di comando per la disattivazione del sistema.

9.5 SISTEMA RILEVAMENTO OSTACOLI (alla chiusura delle porte) - Deve essere previsto un sistema di controllo atto ad impedire la chiusura delle ante di ciascuna porta di servizio quando queste incontrano un ostacolo durante il loro movimento.

In tale condizione si deve istantaneamente arrestare la chiusura delle ante ed invertirne automaticamente la loro corsa, fino alla completa apertura; tale evento deve provocare al posto guida apposita segnalazione, come prescritto dalla Direttiva del Parlamento Europeo 2001/85/CE. Alla chiusura della porta, il sistema si deve ripristinare in modo automatico.

Sono preferite quelle soluzioni che rendono "sensibile" agli ostacoli il bordo parafango in gomma montato sulle ante, utilizzando sistemi che garantiscono una provata affidabilità. In sede di offerta deve essere presentata dettagliata descrizione della soluzione adottata.

10. PRESCRIZIONI PER IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE

10.1 PRESCRIZIONI GENERALI - L'impianto alimentazione combustibile deve tenere conto delle condizioni ambientali di lavoro, con particolare riferimento a valori di temperatura anche di -25°C. Il serbatoio, il bocchettone di introduzione e lo sfiatatoio devono essere conformati in modo da garantire che, con una pistola automatica di erogazione avente portata non superiore di 120 l/min, sia possibile effettuare un rifornimento di combustibile senza che si verifichino fenomeni di rigurgito che interrompano, anche momentaneamente, il rifornimento stesso.

10.2 SERBATOIO - Il serbatoio del carburante deve essere realizzato con idoneo materiale atto a garantire una durata di esercizio pari a quella del veicolo (acciaio inox, leghe di

alluminio ecc. ...). Un'idonea segnalazione ottica deve indicare al conducente quando la quantità di combustibile nel serbatoio sia al di sotto del 20%.

10.3 BOCCHETTONE - Il bocchettone di rifornimento situato sulla fiancata destra del veicolo, nel rispetto della Direttiva 70/221/CE, deve essere costruito in modo tale da impedire l'introduzione di qualsiasi dispositivo di travaso e provvisto di tappo di chiusura a vite che possa garantire la non fuori uscita di gasolio in qualunque situazione.

10.4 NICCHIA - La nicchia entro la quale è situato il bocchettone deve essere di dimensioni tali da consentire la movimentazione agevole della pistola erogatrice, e dotata di adeguato sistema di drenaggio e di sportellino di chiusura.

10.5 PESCANTE - I pescanti di aspirazione del combustibile per i diversi circuiti di alimentazione devono essere fissati esclusivamente sulla parete superiore del serbatoio; devono essere dotati di idoneo filtro, facilmente e rapidamente intercambiabile, atto ad evitare l'aspirazione di eventuali impurità.

10.6 TUBAZIONI - Tutte le tubazioni dei vari impianti (motore, riscaldatore, ecc.), indipendenti tra loro, devono essere fissate all'ossatura del veicolo, in modo da non risentire delle vibrazioni conseguenti alla marcia. La sistemazione ed il percorso delle tubazioni deve essere quanto più possibile al riparo da urti, anche nel caso di rottura degli alberi di trasmissione e da elementi adiacenti ad elevata temperatura, quali scambiatori di calore, rallentatori, tubazioni mandata aria compressore e riscaldamento, ecc. In particolare deve essere assolutamente evitato il contatto e la possibilità di movimenti relativi anche tra le tubazioni stesse. Tutte le tubazioni di alimentazione e recupero del combustibile devono immettersi nel serbatoio solo attraverso la flangia del pescante. In prossimità della flangia devono essere realizzati opportuni sistemi di raccordo in maniera da consentire rapidità degli interventi manutentivi.

10.7 PRERISCALDATORE - Il veicolo deve essere dotato di dispositivo di preriscaldamento del liquido refrigerante del motore. Deve essere attuato un sistema per la riduzione/regolazione dei gas nocivi di scarico del preriscaldatore. Inoltre il tubo di scarico deve essere realizzato in modo tale da convogliare i gas di scarico in zona distante dalle porte di accesso del veicolo, dai finestrini, nonché dalle prese d'aria dell'abitacolo, per evitarne l'ingresso all'interno del veicolo, alle fermate. Il preriscaldatore NON DEVE essere dotato di orologio per la programmazione dell'accensione. Il preriscaldatore deve spegnersi quando si disinserisce la chiave quadro avviamento.

11. CARROZZERIA

11.1 MATERIALI - L'ossatura e i pannelli di rivestimento dovranno essere realizzati con materiali dotati di elevata resistenza intrinseca alla corrosione o comunque preventivamente trattati e verniciati, in modo da garantire la durata più lunga possibile senza interventi di manutenzione e/o revisione. Sono preferibili soluzioni che consentano di evitare interventi di revisione per tutta la durata del ciclo di vita del veicolo previsto. I pannelli di rivestimento dovranno essere fissati all'ossatura in modo da evitare vibrazioni e usura, e consentire una rapida sostituzione delle parti.

11.2 VERNICIATURA - La verniciatura del veicolo deve essere eseguita a regola d'arte, atta a garantire una elevatissima resistenza alla corrosione, per un periodo non inferiore a 6 anni, senza alcun intervento manutentivo; elevata resistenza agli agenti aggressivi; elevata brillantezza e mantenimento della stessa anche sotto ripetute azioni di spazzole rotanti dei lavaggi automatici.

11.3 PADIGLIONE - Dovrà avere robustezza adeguata per essere praticabile da almeno due addetti alla manutenzione; avere una superficie con caratteristiche di sicurezza antisdrucchiolo, anche in caso di superficie bagnata o imbrattata; avere la predisposizione anteriore per il montaggio dell'antenna radio; avere una forma tale da evitare in modo assoluto il ristagno dell'acqua in modo che sia impedita, in caso di pioggia, l'improvvisa

caduta di acqua dal tetto sul parabrezza in frenata, ed in particolare all'arresto del veicolo; tra il rivestimento interno e quello esterno dovrà essere inserita una pannellatura isolante termicamente, realizzata con materiale leggero autoestinguente, nel rispetto delle normative vigenti.

11.4 BOTOLE - Deve essere installata almeno n. 1 botola di sicurezza ed aerazione come prescritto dalla Direttiva del Parlamento Europeo 2001/85/CE. Le botole devono essere a comando elettrico con una superficie minima di 4.000 cmq ed un rettangolo minimo di passaggio di 50x70 cm. Il sistema deve essere asservito all'interruttore chiave servizi in modo che, a chiave disinserita, le botole si richiudano automaticamente.

11.5 SPORTELLI FIANCATE E TESTATE - Gli sportelli laterali, in posizione aperta, devono sporgere il meno possibile rispetto al profilo della carrozzeria e comunque non più di 300 mm.

11.6 PARAURTI - La soluzione costruttiva deve essere in grado di assorbire, senza deformazioni permanenti, urti con superficie piana che interessi tutta la zona di eventuale contatto, fino a 5 km/h con il veicolo a pieno carico.

11.7 PAVIMENTO - Il pavimento deve essere preferibilmente realizzato in pannelli di legno multistrato marino di essenza ad alta resistenza meccanica e sottoposto a trattamento ignifugato, idrorepellente ed antimuffa, di spessore non inferiore a 12 mm. Sono ammesse soluzioni con materiali alternativi quali fiberglass, lega leggera, ecc. da documentare in sede di offerta. Il pavimento deve essere rivestito in materiale impermeabile e antiscivolo. Il rivestimento deve essere incollato mediante adesivi appropriati, presentando il minor numero possibile di giunte, e realizzare una superficie unica ed impermeabile con un risvolto a parete continuo per un'altezza minima di 100 mm, ad eccezione delle cuffie passaruote, dei podesti e delle pareti anteriori e posteriori.

11.8 BOTOLE ISPEZIONE - Tutte le parti meccaniche, pneumatiche, ecc. soggette ad ispezione, manutenzione e smontaggio, che non siano accessibili attraverso elevatori o sportelli, devono essere raggiungibili da opportune botole ricavate sul pavimento; i contorni e i coperchi delle botole non devono creare intralcio, né tanto meno pericolo, alla movimentazione dei passeggeri. I coperchi delle botole dovranno essere costruiti in modo tale da garantire un'ottimale tenuta contro le infiltrazioni, polveri, gas e acqua e possedere i requisiti di isolamento termoacustico. In sede di offerta deve essere presentata la disposizione delle botole e la soluzione scelta per il sistema di chiusura.

11.9 PASSARUOTA - Devono essere realizzati con caratteristiche tali da garantire l'incolumità dei passeggeri contro una eventuale esplosione del pneumatico; l'ottimale accessibilità per il montaggio e smontaggio delle catene antineve, sia singole che doppie. Devono essere costruiti in acciaio INOX o con materiale alternativo con caratteristiche di resistenza meccanica e alla corrosione equivalenti.

11.10 SUPERFICI VETRATE - Le superfici vetrate del "comparto passeggeri" devono essere costituite da vetri atermici. Nella zona "posto guida" i vetri antero-laterali, se presenti, devono essere dotati di resistenza antiappannamento (se non vetro-camera).

11.11 MOZZI - CERCHI - RUOTE - PNEUMATICI - Tutte le ruote dovranno essere uguali ed intercambiabili. I pneumatici dovranno essere di marca Michelin/Continental.

11.12 DISPOSITIVI ATTI AL TRAINO - Per il traino a rimorchio dei veicoli, i dispositivi atti al traino dovranno essere rispondenti alle norme vigenti, in particolare: Direttiva 96/64/CE (anteriore) ; Direttiva 94/20/CE (posteriore).

12. PEDANA PER IL TRASPORTO PERSONE A RIDOTTA CAPACITA' MOTORIA

AREA PER LA SEDIA A ROTELLE - Deve essere conforme alla Direttiva Europea 2001/85/CE; deve essere posizionata con le spalle del passeggero rivolte nel senso di marcia; deve essere completa degli accessori omologati per l'ancoraggio; il fissaggio della

sedia a rotelle deve essere attuato mediante cintura estensibile a due punti di fissaggio, di cui uno alla fiancata e l'altro al pavimento in posizione idonea.

ART. 5 – PRESCRIZIONI DI ALLESTIMENTO

Oltre a quanto prescritto nel precedente art.4, gli autobus dovranno essere dotati dei seguenti apparati e/o accessori:

- a) Tendine parasole laterali e posteriori di tipo scorrevole in tessuto;
- b) Predisposizione per installazione di una oblitratrice in posizione anteriore;
- c) Aerotermo supplementare per la zona autista (se assente nel veicolo base);
- d) Predisposizione per il montaggio dell'antenna per telecomunicazioni come previsto dalla norma CUNA NC 591-05;
- e) I cristalli laterali e posteriori dovranno essere del tipo brunito/azzurro di cui almeno 5 (cinque) apribili a vasistas nella parte superiore;
- f) Gancio giacca per conducente;
- g) Custodia porta triangolo;
- h) Tendina filtravento estensibile per finestrino autista;
- i) Poggia piede per conducente (se assente nel veicolo base);
- j) L'allestimento interno dell'autobus (colori pavimento, pannelli laterali, paleria e mancorrenti, cappelliere, ecc. ...) dovrà essere preventivamente concordato con la D.L. di APAM;
- k) Gli specchi retrovisori esterni devono essere regolabili elettricamente dal posto guida e devono essere provvisti di resistenza elettrica;
- l) Indicatori di percorso elettronici a led "AESYS/AMELI" completi di consolle di comando e centralina compatibile con impianto "AVM", n. 1 su testata anteriore in alto con caratteri alfa numerici (pannello elettronico 1650 x 270 x 80 mm) e n. 1 indicatore di percorso elettronico interno per informazione ai passeggeri;
- m) Cristalli, lato autista e lato porta anteriore salita passeggeri, dotati di resistenza anti appannamento (se assente nel veicolo base);
- n) Segnalatore acustico esterno per inserimento retromarcia;
- o) Cronotachigrafo digitale dotato di sistema wi-fi di trasmissione dati.

ART. 6 - DOCUMENTAZIONE PER MANUTENZIONE

La documentazione per la manutenzione dovrà considerare il veicolo nella sua interezza, e non come un insieme di parti dissociate. Inoltre dovrà corrispondere ai seguenti requisiti: essere fornita anche su supporto elettronico (floppy disk, CD-ROM, DVD) compatibile con i programmi di elaborazione standard, con esclusione di materiale riprodotto su "microfiches"; i manuali, in generale, devono essere prodotti anche su supporto cartaceo, di buona qualità, in modo che ne sia consentito un uso continuo a lungo termine, con fogli separati; le copertine devono essere resistenti all'unto, all'umidità ed all'usura, in misura proporzionata agli usi previsti; i diagrammi e le illustrazioni non devono essere presentati su fogli separati o in tasche; tutto il materiale stampato deve essere chiaramente riproducibile con normali macchine fotocopiatrici.

Il Fornitore non potrà addurre in proposito ragioni connesse a brevetti o privative industriali.

ART. 7 – MANUALE DI ISTRUZIONE DEL PERSONALE DI GUIDA

Il Manuale di istruzione per il personale di guida deve contenere tutte le informazioni necessarie per un utilizzo ottimale del veicolo.

Sul manuale devono anche essere riportate sotto forma di prospetto, con indicazioni chiare e precise, le condizioni di emergenza che possono verificarsi durante l'utilizzo del veicolo e gli interventi in sicurezza che il personale di guida deve rispettare.

Il manuale in questione, fornito in misura di n. 10 copie per ogni autobus, deve possibilmente aver formato unificato (A6).

ART. 8 – MANUALE PER LE RIPARAZIONI

Il Manuale per le riparazioni deve contenere un'analisi dettagliata di ogni componente del veicolo in modo che gli addetti alla manutenzione possano efficacemente revisionare e/o riparare il veicolo od il componente.

Come già sopra accennato, il veicolo deve essere considerato come un unico insieme ed in tal senso tale manuale deve essere uniforme in tutte le sue parti, anche se relative a componenti di diversi sub-fornitori.

Il Fornitore deve impegnarsi, pertanto, al coordinamento delle notizie necessarie alla completa riparazione dei singoli componenti dei vari sub-fornitori ed alla realizzazione di quanto sopra richiesto.

Il manuale deve essere realizzato possibilmente in fogli di formato unificato; ove fosse previsto l'uso di riproduzioni fotografiche, queste devono risultare di numero limitato ed essere chiaramente leggibili al fine di consentire successive riproduzioni fotostatiche.

ART. 9 – CATALOGO PARTI DI RICAMBIO

Il Catalogo delle parti di ricambio deve essere realizzato con visioni esplose in assonometria di tutte le parti, rendendole facilmente identificabili.

Anche il Catalogo parti di ricambio dovrà essere realizzato in modo uniforme, considerando il veicolo in un unico insieme, ed in tal senso il Fornitore si impegna al coordinamento delle notizie necessarie alla completa realizzazione di quanto richiesto.

È auspicabile che il catalogo abbia una struttura unificata.

Il Catalogo dovrà contenere le indicazioni e/o istruzioni necessarie per il riconoscimento della originalità delle parti di ricambio, siano esse di propria costruzione ovvero acquistate dal sub-fornitore.

Il Catalogo deve essere fornito anche su supporto informatico, preferibilmente CD-ROM (o DVD a richiesta del Cliente).

ART. 10 - MANUALE DESCRIZIONE FUNZIONAMENTO

Deve essere previsto un manuale relativo alla descrizione delle caratteristiche tecniche e di funzionamento dei sistemi e sottosistemi costituenti il veicolo, nonché la descrizione dei sistemi di sicurezza realizzati sul veicolo (es. intervento blocco porte, ecc.).

Detto manuale può far parte del manuale generale (art.6).

ART. 11 – AGGIORNAMENTI

Il Fornitore deve inviare, per tutta la vita del veicolo, le pagine modificate e/o i supporti elettronici equivalenti, relativi:

- ad aggiornamenti e/o modifiche della progettazione;
- ad errori di stampa.

ART. 12 - PENALITA' PER RITARDATA CONSEGNA

Per ogni giorno di ritardo nella consegna di ogni singolo veicolo rispetto al termine di consegna pattuito in sede di aggiudicazione, sarà applicata una penale dello 0,06% (zero virgola zero sei per cento) del prezzo convenuto sull'importo totale di fornitura del veicolo, IVA esclusa.

Successivamente, in mancanza di cause di forza maggiore, APAM Esercizio SpA potrà procedere ad incamerare la cauzione ed avviare azione di risoluzione del contratto per inadempimento, ai sensi dell'art. 1453 c.c. e seguenti.

Saranno considerate cause di forza maggiore, purchè debitamente comunicate, solamente gli scioperi nazionali di categoria documentati da Autorità competente e gli eventi meteorologici, sismici e simili che rendano inutilizzabili gli impianti di produzione.

Ai fini dell'applicazione della penale, la data di consegna è quella risultante dalla verifica di accettazione/consegna degli autobus (documento di trasporto firmato o documento equipollente).

Si precisa inoltre che, in caso di consegna degli autobus successiva al 30 settembre 2014, APAM Esercizio S.p.A. si riserva di addebitare al fornitore una somma pari al contributo non liquidato dalla Regione Lombardia a causa del ritardo imputabile allo stesso fornitore per gli adempimenti richiesti dal d.d.s. n. 6444 del 9.7.2013.

ART. 13 - GARANZIE

Qualora in sede di "Collaudo di accettazione" fossero rilevati da APAM ESERCIZIO SpA difetti o carenze nell'allestimento, anche in riferimento agli accessori e alle dotazioni varie, il fornitore dovrà provvedere a rimuovere tutte le deficienze accertate e documentate, nonché apportare quelle modifiche necessarie ad evitare il ripetersi degli inconvenienti riscontrati.

Durante il periodo di garanzia il fornitore è tenuto ad intervenire a propria cura e spese, per materiali e per mano d'opera, per eliminare tutte le deficienze o i difetti riscontrati, esclusi quelli derivanti dalla normale usura o da un uso improprio dell'autobus o del singolo particolare.

Gli interventi in garanzia dovranno essere effettuati presso la sede APAM ESERCIZIO SpA, nei giorni lavorativi dal lunedì al sabato, e dovranno essere ultimati entro le 48 ore (due giorni lavorativi) decorrenti dal momento della richiesta dell'intervento. Potranno essere concordati periodi maggiori per le riparazioni fino ad un massimo di 96 ore (quattro giorni lavorativi), per i casi di guasti di notevole entità.

Nel caso di ritardi nell'esecuzione delle riparazioni rispetto al termine di 96 ore, il fornitore sarà tenuto al pagamento di una penale giornaliera per ogni veicolo pari a € 120,00 (centoventi/00).

Inoltre qualora si verificassero ripetuti inconvenienti sullo stesso particolare o organo, attribuibili a difetti di costruzione o di progettazione, anche se su un solo autobus, il fornitore dovrà intervenire a propria cura e spese ad eliminare il problema su tutti i veicoli della medesima fornitura, nel tempo più breve possibile, senza aspettare che si manifesti.

Gli interventi in garanzia che comportino fermi dell'autobus, superiori ai 4 giorni, comporteranno uno spostamento del termine di scadenza della garanzia stessa di pari entità.

Qualora l'intervento, o la somma degli interventi, comportassero nei primi 24 mesi la non utilizzazione del mezzo per un periodo superiore a 30 (trenta) giorni, sarà riconosciuta l'estensione della garanzia per ulteriori 12 (dodici) mesi.

I veicoli saranno totalmente coperti da garanzia per un periodo minimo di 2 (due) anni, dalla data di immatricolazione, senza limiti di percorrenza, compresi gli apparati elettrici ed elettronici, incluse le batterie. Tale periodo di garanzia si estende a:

- 4 (quattro) anni o 300.000 km per la catena cinematica, motore, cambio, trasmissione, differenziale, ponte;
- 6 (sei) anni per la carrozzeria (deformazioni dei pannelli di rivestimento, difetti nell'incollaggio dei vetri, infiltrazioni acqua dal tetto o dalle fiancate ecc.) e per la verniciatura;
- 12 (dodici) anni per corrosione passante, per il pavimento (escluso il rivestimento) e per cedimenti strutturali (rottture e deformazioni) sia per l'autotelaio che per la carrozzeria.

ART. 14 – REPERIBILITA' DEI RICAMBI

I ricambi (complessivi e/o particolari) dei veicoli forniti dovranno essere disponibili per almeno 12 anni dalla data di cessazione della produzione di ciascun tipo di autobus.

Qualora, tramite gli usuali rivenditori autorizzati, situati in ambito Regionale, si determinasse l'indisponibilità alla fornitura di ricambi tale da causare il forzato fermo del veicolo, la ditta che si è aggiudicata la fornitura è tenuta a provvedere direttamente all'approvvigionamento degli stessi ai prezzi di listino vigenti, con i relativi sconti, entro un tempo massimo di 7 giorni dal momento dell' inoltro della richiesta.

Per ogni giorno di ritardo rispetto al termine stabilito, il fornitore sarà tenuto al pagamento di una penale giornaliera pari a € 120,00 (centoventi/00).

ART. 15 – FOLLOW-UP DELLA FORNITURA

Il Fornitore si impegna a comunicare a APAM ESERCIZIO SpA, per un periodo non inferiore a dieci anni, ogni variazione e/o raccomandazione relativa a procedure di controllo, a manutenzione preventiva o a guasto, eventuali miglioramenti suggeriti per una migliore conservazione ed efficienza nel tempo del veicolo.

In tale quadro è essenziale la segnalazione riguardante la necessità di sostituire le parti che dovessero presentare rischio di guasti, degrado o usura precoci, che interessano organi essenziali per la sicurezza.

La segnalazione dovrà essere la più tempestiva possibile e riportare le indicazioni che APAM ESERCIZIO SpA dovrà seguire per garantire la sicurezza dei propri veicoli.

Il Fornitore, nel più breve tempo possibile, dovrà effettuare gli interventi di aggiornamento segnalati.

Sarà cura di APAM ESERCIZIO SpA comunicare al Fornitore le eventuali cessioni e/o radiazioni dei veicoli oggetto della fornitura.

ART. 16 – CORSI DI FORMAZIONE PER ADDETTI ALLA MANUTENZIONE

Allo scopo di trasferire tutte le informazioni utili per una corretta e completa manutenzione dei veicoli, il fornitore dovrà realizzare, a titolo gratuito, n. 6 (SEI) giornate di formazione, con propri tecnici, presso la sede di APAM ESERCIZIO SpA in Via dei Toscani n. 3/C - Mantova. Dette giornate di formazione da dedicare alle parti meccaniche, elettriche e impiantistiche dovranno essere realizzate di comune accordo con APAM ESERCIZIO S.p.A. entro due anni dalla immatricolazione dei veicoli.

ART. 17 - DIVIETO DI SUBAPPALTO E DI CESSIONE DEL CREDITO

E' espressamente vietato il subappalto e la cessione del contratto, pena l'immediata risoluzione dello stesso. Non è ammessa la cessione del credito.

ART. 18 – COLLAUDI

Le prove e verifiche di collaudo degli autobus, oggetto della fornitura, saranno articolate nelle seguenti fasi:

- collaudo in corso di produzione a spese del fornitore (viaggio + soggiorno per due tecnici),
- collaudo di accettazione/consegna (da effettuarsi entro cinque giorni dalla consegna di ogni veicolo),
- collaudo definitivo (da effettuarsi entro 60 giorni dalla consegna del veicolo).

L'esito positivo di tutti i collaudi non solleva il Fornitore dalla piena responsabilità della rispondenza delle caratteristiche e dei particolari degli autobus al funzionamento cui sono destinati, e della qualità e del dimensionamento dei materiali impiegati.

Ogni collaudo sarà oggetto di verbale.

ART. 19 - DURATA DELL'APPALTO

Il termine massimo per la consegna degli autobus, pena esclusione dalla gara, decorrerà dalla data di aggiudicazione definitiva, fatta salva l'avvenuta stipulazione del contratto di appalto, e non potrà essere superiore a 180 (centottanta) giorni solari consecutivi. In ogni caso gli autobus dovranno essere consegnati entro e non oltre il 30 settembre 2014.

ART. 20 - CONDIZIONI DI PAGAMENTO

Il corrispettivo della fornitura, così come determinato in sede di aggiudicazione, sarà pagato da Apam in unica soluzione entro 90 (novanta) giorni dffm.

ART. 21 - CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA

Apam si riserva la facoltà di risolvere il contratto per:

- persistenti ritardi nella consegna o per accertata scadente qualità dei prodotti con diritto di risarcimento del danno a carico dell'aggiudicataria;
- esito negativo dei collaudi;
- inadempienze della Ditta le quali si protraggano oltre il termine, non inferiore a quindici (15) giorni, assegnato da Apam per porre fine all'inadempimento.

In tali casi Apam si riserva la facoltà di dichiarare risolto il contratto, avendo titolo al pagamento di una penale equivalente, nonché di procedere all'esecuzione in danno.

Se la risoluzione è dichiarata quando Apam sia già in possesso dei veicoli e queste non siano ritirati dalla Ditta nel termine assegnato, la Stazione appaltante è liberata da ogni obbligo di custodia e può depositare i veicoli, a spese e a rischio della Ditta, in un'area di pubblico deposito.

ART. 22 - RECESSO

Il Committente potrà recedere dal contratto in qualunque momento mediante semplice comunicazione scritta. In tal caso, esso sarà tenuto al pagamento della fornitura già effettuata dal Fornitore, con esclusione del mancato guadagno. Il recesso si verifica automaticamente nel momento in cui perviene al domicilio del Fornitore la lettera raccomandata con la quale il Committente esprime la propria volontà di recedere dal contratto.

ART. 23 - TUTELA DELLA PRIVACY

Si informa che i dati in possesso di APAM verranno trattati secondo le previsioni del documento "Informativa a persone fisiche/giuridiche clienti /fornitori ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 - Codice in materia di protezione dei dati personali".

ART. 24 - FORO COMPETENTE

Per tutte le controversie che dovessero sorgere in ordine alla interpretazione ed esecuzione del contratto oggetto della presente fornitura è competente il Foro di Mantova.