



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



**PROCEDURA NEGOZIATA SENZA INDIZIONE DI GARA PER LA FORNITURA DI N. 3 AUTOBUS
TIPO INTERURBANO LUNGO RIBASSATI TOTALMENTE (CLASSE II) ALIMENTATI A METANO
CON MOTORIZZAZIONE E6 - CIG 72922467C3**

**(Avviso pubblicato sul supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea
GU/S 2017/S 229 - 478548 del 29/11/2017)**

CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO

ART. 1 - OGGETTO DELL'APPALTO

La gara ha per oggetto la fornitura di n. 3 autobus di linea, tipo interurbano lungo (11,31-12,40 m.) ribassati totalmente, classe II, con alimentazione a metano e motorizzazione Euro 6.

La fornitura degli autobus oggetto della presente gara d'appalto verrà finanziata parzialmente con le risorse di cui al Decreto n. 9851 del 07.10.2016 previste dalla Delibera di Giunta Regione Lombardia n. X/5619 del 26.09.2016 (Risorse regionali anni 2017-2018), come segue:

- n. 2 autobus, da destinare al Tpl Interurbano di Mantova;
- n. 1 autobus, da destinare al Tpl Interurbano di Brescia.

La fornitura, da realizzarsi sotto l'osservanza dei patti, condizioni e prescrizioni contenute nell'allegato capitolato speciale d'appalto e nel bando e disciplinare, la cui conoscenza, in ogni loro parte, si intende acquisita con la partecipazione alla gara.

ART. 2 - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Gli autobus si intendono completi di telaio e carrozzeria nuovi di fabbrica; devono essere rispondenti al presente Capitolato 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, alla delibera di Giunta Regionale n. X/5619 del 26.09.2016.

In particolare, i veicoli, allestiti con motorizzazione EURO 6, dovranno essere attrezzati per l'alimentazione a metano.

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;
- tutte le norme tecniche indicate nel Regolamento UN/ECE n. 107;
- 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 595/2009 per le emissioni inquinanti;
- Decreto 01 febbraio 2006 recepimento Direttiva CE sedili, ancoraggio e cinture 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 il veicolo fornito sia comunque perfettamente a norma.

ART. 3 - TERMINI DI ESECUZIONE DELLA FORNITURA

Il termine massimo per la consegna degli autobus 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 30/09/2018.

ART. 4 - SPECIFICHE TECNICHE MINIME

Il modello di autobus offerto dovrà avere le seguenti caratteristiche, a pena di esclusione:

- omologazione nella versione descritta nel presente Capitolato (Classe II),
- lunghezza 11.31-12.40 m;
- numero di assi: n. 2;
- numero di porte di servizio: n.2 del tipo a comando pneumatico (una preferibilmente singola sullo sbalzo anteriore, una doppia tra il primo e il secondo asse);
- cambio automatico con almeno 4 marce + retromarcia, con rallentatore integrato comandato dal pedale del freno e da leva sul piantone dello sterzo;
- sedile di guida girevole a sospensione pneumatica con poggiatesta integrato, braccioli destro e sinistro, regolazione lombare, e cintura di sicurezza sul lato sinistro (preferibilmente ISRINGHAUSEN o equivalente);
- cabina autista dotata di struttura di separazione a tutta altezza posteriore e sportello di accesso di tipo media altezza completo di intelaiatura più vetro con apertura;
- porta posteriore attrezzata per la salita disabili;
- pedana disabili a ribalta, incassata nel pavimento, ad apertura manuale, posizionata sulla porta centrale;
- la velocità massima raggiungibile con veicolo a pieno carico, su percorso piano e rettilineo, deve essere non inferiore a 100 km/h. La determinazione dell'accelerazione deve essere rilevata secondo la norma CUNA NC 503-06;
- sistema automatico di spegnimento incendio nel vano motore e vano preriscaldatore del tipo a nebulizzazione ad acqua ad alta pressione con attivazione automatica idropneumatica;
- climatizzazione, con evaporatori separati, per il vano passeggeri e per la zona autista, con regolazione in modo indipendente dei due spazi;
- se il veicolo è costruito su autotelaio e se il produttore dell'autotelaio è diverso dal produttore 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;
- dispositivo di preriscaldamento del liquido di raffreddamento del motore;
- altezza massima del piano di calpestio (corridoio), in corrispondenza delle porte da P.T., pari a 400 mm; l'altezza del gradino da superare per l'accesso al veicolo da terra non deve eccedere i 350 mm;
- sospensioni pneumatiche a controllo elettronico, complete di sollevamento e abbassamento veicolo;
- specchi retrovisori esterni regolabili elettricamente e muniti di riscaldamento antiappannante elettrico, preferibilmente specchio sinistro senza braccio distanziale e destro completo di specchio convesso per controllo frontale veicolo;
- fari fendinebbia;
- vetri oscurati (gradazione del vetro a giudizio di Apam);
- martelletti rompi vetro con cavo di sicurezza riavvolgibile;
- presa elettrica tipo USB lato sinistro conducente per alimentazione apparati elettronici,
- prese pneumatiche per alimentazione veicolo dall'esterno anteriore e posteriore (specifiche da concordare);
- efficaci dispositivi per il riscaldamento del posto di guida e per lo sbrinamento del parabrezza, dei relativi cristalli antero-laterali destro e sinistro e della porta anteriore;
- impianto pneumatico dotato di separatore di condensa a ciclone o in alternativa di APU elettronica;
- assenza di gradini trasversali nel corridoio passeggeri;
- nella configurazione senza carrozzina disabili, escluso sedile autista, almeno: n. 38 posti a sedere + n. 2 sedile ribaltabile + 30 posti in piedi.

Si evidenziano, inoltre, le caratteristiche seguenti da intendersi come preferibili:

- botole al tetto elettriche dotate di chiusura automatica all'accensione del climatizzatore, all'accensione dei tergicristalli e allo spegnimento del quadro;
- due livelli di illuminazione interna antiriflesso sulla zona anteriore con temporizzazione di 20 min. dallo spegnimento del quadro nella condizione di interruttore luci interne attivato;
- indicatore di consumo, ossia un dispositivo di segnalazione dei consumi di carburante;
- impianto frenante di tipo elettronico EBS completo di ESP e dotato di freno di fermata comandato da pulsante a rilascio automatico collocato sul lato dx del cruscotto.

Il fornitore si impegna, per l'intero ciclo di vita del veicolo, a rendere disponibili tutti gli strumenti ed attrezzature diagnostiche specifiche di tipo "off-board" necessari all'attuazione dei piani di manutenzione da esso stabiliti. APAM Esercizio si riserva il diritto di acquistare il sistema di diagnostica a seconda delle necessità aziendali.

ART. 5 - PRESCRIZIONI COSTRUTTIVE e CARATTERISTICHE TECNICHE

Il modello di autobus offerto dovrà rispettare le seguenti prescrizioni costruttive:

5.1 PORTE

Le porte di servizio devono essere munite di sistema di sicurezza anti-schiacciamento in apertura e chiusura e di idoneo sistema che impedisca la movimentazione del veicolo a porte aperte, così come previsto dalla direttiva del Parlamento Europeo 2001/85/CE.

5.2 COMANDO PORTE

Il comando di apertura e chiusura, indipendente per ciascuna porta, 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.

5.3 COMPARTO PASSEGGERI

5.3.1 SEDILI – I sedili devono essere 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.

5.3.2 PREDISPOSIZIONI APPARATI DI BORDO - Devono essere realizzate tutte le predisposizioni elettriche e meccaniche per l'installazione di tutte le apparecchiature e periferiche di bordo. Tali predisposizioni consistono fondamentalmente nella fornitura e messa in opera di supporti di sostegno, tubazioni, staffe, piastre, cavi elettrici di alimentazione, connettori... e tutto quanto sia necessario per poter effettuare tutti i montaggi delle suddette apparecchiature e periferiche (rif. Allegato tecnico A per i dettagli).

5.3.3 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.

5.4 POSTO GUIDA

5.4.1 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.

5.4.2 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.

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

5.5.1 MATERIALI - Tutti i materiali utilizzati sul veicolo devono essere privi di componenti tossici (amianto, PFC, PCB, CFC, ecc.) in ogni loro sottoinsieme secondo la normativa vigente.

5.5.2 MOTORE – Il motore endotermico, con alimentazione a gas naturale compresso (CNG), deve rispettare i livelli di emissioni di gas inquinanti allo scarico conformi al Regolamento CE 595/2009 del 18.06.2009 (EURO 6), avente una potenza non inferiore a 210 kW, e deve essere raffreddato a liquido e posizionato posteriormente. Le prestazioni (potenza, coppia, consumi) devono essere fornite secondo le Direttive 80/1269/CE1999/99/CE e successivi aggiornamenti.

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 (GU 24 marzo 2011 n. 68) che ne dà attuazione, dal DM 8 maggio 2012 che stabilisce i criteri minimi ambientali per l'acquisto dei veicoli adibiti al trasporto su strada, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori [...], devono tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, almeno uno dei seguenti impatti energetici ed ambientali imputabili al loro esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita:

- a) consumo energetico;
- b) le emissioni di biossido di carbonio (CO₂);
- c) le emissioni di ossidi di azoto (Nox), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato.

5.5.3 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.

5.5.4 PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI - Nella realizzazione del veicolo 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.

5.5.5 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 ss.mm.ii.; 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.

5.6 PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'AUTOTELAIO

5.6.1 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 crepature agli angoli sotto l'azione delle sollecitazioni dinamiche.

5.6.2 SOSPENSIONI - Asse anteriore PREFERIBILMENTE con schema a ruote indipendenti. 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.

5.6.3 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 ed EBS; 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.

5.6.4 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.

5.6.5 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. Lo scarico, ad una sola bocca di uscita, deve essere posizionato verso il basso lato sinistro (non sullo stesso lato delle porte passeggeri) collocato all'interno dei profili della struttura portante del veicolo.

5.6.6 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.

5.6.7 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 mediante l'azionamento del pedale del freno di servizio.

5.6.8 LUBRIFICAZIONE - Gli intervalli di sostituzione di olio e filtri dovranno corrispondere a percorrenze non inferiori a 40.000 km.

5.6.9 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.

5.6.10 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.

5.7 IMPIANTO ARIA COMPRESSA

5.7.1 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.

5.7.2 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.

5.7.3 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.

5.7.4 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.

5.8 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.

5.8.1 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 metano; devono essere previsti dei cavi di scorta.

5.8.2 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.

5.8.3 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.

5.8.4 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. E' preferibile un elevato valore nominale della corrente erogata dai generatori in considerazione di possibili allestimenti successivi alla fornitura che modificano il bilancio energetico di progetto.

5.8.5 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.

5.8.6 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.

5.8.7 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.

5.9 BLOCCHI DI SICUREZZA

Il veicolo deve essere dotato delle seguenti funzioni di sicurezza:

5.9.1 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.

5.9.2 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.

5.9.3 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.

5.9.4 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.

5.9.5 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 richiusura 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.

5.10 SERBATOI COMBUSTIBILE E VALVOLE DI SICUREZZA

I serbatoi per il gas naturale compresso, di tipo 3 o 4, dovranno essere idonei per una pressione massima di carica di 220 bar, avere una capacità complessiva non inferiore a 1240 litri e un peso inferiore a 0,35 Kg/litro. e bombole dovranno essere alloggiare sul padiglione del veicolo preferibilmente in posizione longitudinale rispetto al senso di marcia. Nel caso di fissaggio delle bombole con fasce, l'appoggio della bombola dovrà essere effettuato a tutta lunghezza con interposizione di striscia in gomma.

Su ciascuna bombola dovranno essere installate apposite valvole di intercettazione e sicurezza in grado di:

- permettere la chiusura manuale di ogni singola bombola (preferibilmente tramite rubinetto con chiusura mediante rotazione inferiore a 360°)
- asservire il passaggio in uscita del gas alla chiave di accensione (il flusso del gas in entrata alla bombola deve poter avvenire a chiave di accensione disinserita)
- limitare l'efflusso del gas in caso di un improvviso sbalzo di pressione (ad esempio nel caso di rottura di una tubazione).
- permettere la fuoriuscita di gas in modo sicuro in caso di incendio sul veicolo evitando l'esplosione della bombola per eccessiva pressione (valvola fusibile).

E' richiesto che siano installate valvole fusibili ad entrambe le estremità delle bombole e, in caso di bombole con capacità superiore ai 250 litri, si richiede l'installazione di una terza valvola fusibile in posizione centrale. Ai fini della sicurezza del veicolo, dovrà essere previsto un sistema automatico che effettui autonomamente il controllo del funzionamento delle elettrovalvole installate sulle bombole, con frequenza non superiore ai 7 giorni, segnalando eventuali anomalie. Si richiede una durata delle bombole metano di 20 anni.

Il gruppo bombole dovrà essere protetto da un carter di protezione che preservi i necessari requisiti di sicurezza (aerazione, protezione dal calore solare, protezione meccanica eccetera) e garantisca un risultato estetico complessivo gradevole.

Il carter di protezione dovrà essere progettato e realizzato in modo da offrire una buona manutenibilità del gruppo bombole, mediante sportelli ed aperture idonee. Inoltre, il carter stesso dovrà essere facilmente asportabile per accedere al gruppo bombole in caso di manutenzione. Il carter dovrà garantire una chiusura sicura anche in presenza di scuotimenti dovuti allo stato del manto stradale e comunque garantendo l'apertura in condizioni di emergenza senza ricorrere a serrature di chiusura del vano stesso che richiedano l'impiego di attrezzi e/o chiavi per la loro apertura.

Tutto l'impianto dovrà essere progettato e realizzato in modo da rendere agevoli e sicure le operazioni di manutenzione, sia quelle periodiche che in caso di guasto o emergenza, che dovranno essere dettagliatamente descritte nella documentazione di uso e manutenzione a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- svuoto verso apposito impianto di svuotamento e smaltimento del gas (non incluso in fornitura) di una singola bombola o dell'intero pacco bombole;
- svuoto in atmosfera in caso di emergenza;
- bonifica bombola con gas inerte mediante apposito impianto svuotamento e smaltimento del gas (non incluso in fornitura);
- smontaggio e rimontaggio di tutte le bombole di un autobus;
- smontaggio e rimontaggio di una singola bombola;
- ispezione visiva di una sola bombola su tutta la superficie;
- collaudo tubazioni alta pressione dopo il rimontaggio bombola;
- controllo serraggi e assetto pacco bombole;
- ispezione e sostituzione componenti dell'impianto in alta pressione.

Le operazioni dovranno poter essere effettuate con rapidità e sicurezza.

5.11 IMPIANTO ALIMENTAZIONE METANO

L'impianto di stoccaggio ed alimentazione del gas metano dovrà essere realizzato secondo le norme di buona tecnica, conforme alla normativa vigente ed in particolare al Regolamento Europeo ECE R110; dovrà essere realizzato con componenti della migliore qualità, senza alcuna eccezione: la progettazione e realizzazione dell'impianto dovrà rispondere ai massimi livelli qualitativi e di sicurezza.

L'impianto dovrà garantire, in ogni componente e particolare, la massima sicurezza in ogni situazione, ad esempio: esercizio, manutenzione, sosta, carica e svuoto dell'impianto, incidente, revisione periodica eccetera.

Le tubazioni dell'impianto ad alta pressione dovranno essere realizzate in acciaio inox senza saldature, con raccorderia, anch'essa in inox, che garantisca assoluta assenza di perdite ed i passaggi nelle tubazioni e nelle valvole utilizzate non dovranno essere inferiori all'area corrispondente ad un diametro di 12 mm.

Gli attraversamenti del veicolo da parte dei tubi gas, dovranno essere preferibilmente protetti con "camicia" che svolge la funzione di isolamento da eventuali fughe di gas ed inoltre protegge le tubazioni da eventuali urti.

Per necessità logistiche interne ad Apam Esercizio, il veicolo dovrà essere dotato di doppio punto di carica posto sulle fiancate del veicolo stesso, preferibilmente in prossimità dell'asse posteriore.

Per rendere sicure le operazioni di manutenzione, dovrà essere installato apposito rubinetto Swagelok o similare, in posizione opportuna, che in caso di necessità consenta di svuotare l'impianto metano tramite tubazione flessibile di collegamento.

L'impianto dovrà essere del tipo NGV2. E' prevista la sola deroga per l'innesto per la ricarica, installato sul veicolo, che dovrà essere conforme alla **norma ANSI/AGA-CGA NGV1** (con valvola di non ritorno). Dovranno essere previsti rubinetti di intercettazione con foro di passaggio $\geq$ a 9 mm, posizionati in adiacenza agli innesti di ricarica e all'interno della nicchia dove sono collocati gli attacchi di ricarica NGV1, dovranno essere installati idonei manometri per rilevare la pressione del metano.

L'autobus dovrà essere dotato preferibilmente di due punti di carica, uno per fiancata, accessibili tramite appositi sportelli, posizionati ad un'altezza tale da consentire all'operatore un facile innesto della pistola di ricarica. In alternativa può essere previsto un unico punto di ricarica posizionato sul lato posteriore del veicolo.

I punti di ricarica saranno dotati di dispositivo che impedisca l'avviamento del motore a sportello aperto. Il livello di carica dell'impianto sarà indicato tramite un manometro posto in prossimità di ogni punto di carica, nonché tramite la strumentazione di bordo.

Le nicchie contenenti i punti di ricarica dovranno essere stagne rispetto al resto dell'autobus, evitando così infiltrazioni di gas metano all'interno della carrozzeria.

Dovrà essere previsto un adeguato sistema per lo svuotamento e la manutenzione delle bombole, che tenga conto di tutte le normali operazioni di gestione e manutenzione bombole.

Dovranno inoltre essere installate delle valvole manuali di intercettazione metano in prossimità dell'alimentazione alta pressione riduttore preriscaldatore e alimentazione alta pressione riduttore motore.

Il Fornitore dovrà certificare mediante apposita documentazione la rispondenza di tutto l'impianto metano alle norme ECE R 110.

Dovrà essere installato un impianto di rilevazione fughe gas, provvisto di almeno 4 sensori, in grado di garantire una sicurezza ausiliaria per i veicoli alimentati a gas metano.

L'impianto dovrà prevedere una centrale, posizionata in prossimità del posto guida, che permette l'immediata individuazione delle zone in allarme.

Per ogni sensore (preferibilmente 2 sensori nel vano bombole, 1 sensore nel vano motore e 1 sensore in vicinanza del riscaldatore) dovranno essere previsti un preallarme e un allarme con eventuale segnalazione acustica tacitabile.

5.12 CARROZZERIA

5.12.1 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.

5.12.2 VERNICIATURA - La verniciatura del veicolo deve essere eseguita con colore **RAL 5015** 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.

5.12.3 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.

5.12.4 BOTOLE - Devono essere installate almeno n. 2 botole 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.

Chiusura automatica nelle seguenti condizioni :

- Inserimento climatizzazione
- Azionamento tergi-cristallo
- Spegnimento veicolo (allo spegnimento del veicolo, tramite chiave accensione, il sistema prevede la chiusura automatica immediata delle botole).

5.12.5 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.

5.12.6 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.

5.12.7 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 10 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.

5.12.8 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.

5.12.9 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.

5.12.10 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).

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

5.12.12 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).

5.13 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. 6 - PRESCRIZIONI DI ALLESTIMENTO

Oltre a quanto prescritto nel precedente art. 5 e dall'allegato tecnico 1A, l'autobus dovrà essere dotato dei seguenti apparati e/o accessori:

- a) Tendine parasole laterali e posteriori di tipo scorrevole in tessuto;
- b) Aerotermo supplementare per la zona autista (se assente nel veicolo base);
- c) Cristalli laterali e posteriori del tipo brunito/azzurro di cui almeno 2 (due) apribili a vasistas nella parte superiore;
- d) Gancio giacca per conducente;
- e) Custodia porta triangolo;
- f) Tendina filtravento estensibile per finestrino autista;
- g) Poggia piede per conducente (se assente nel veicolo base);
- h) Allestimento interno dell'autobus (colori pavimento, pannelli laterali, paleria e mancorrenti, cappelliere, ecc. ...) preventivamente concordato con APAM;
- i) Specchi retrovisori esterni regolabili elettricamente dal posto guida e provvisti di resistenza elettrica;
- j) Segnalatore acustico esterno per inserimento retromarcia;
- k) n. 2 indicatori di percorso elettronici a led, di marca Aesys o Ameli, completi di consolle di comando e centralina compatibile con impianto "AVM", di cui 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;
- l) Sbrinamento con resistenza elettrica o con vetro camera su finestrino lato autista e prima anta porta anteriore;
- m) Cronotachigrafo digitale.

ART. 7 - 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 (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. In alternativa il Fornitore a corredo della fornitura potrà consegnare un supporto informatico online, con garanzia di aggiornamento automatico gratuito per il periodo della garanzia base.

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

ART. 8 - 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. 1 copia, deve possibilmente aver formato unificato (A6).

ART. 9 - 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 accennato nell'art. 7, 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. In alternativa il Fornitore a corredo della fornitura potrà consegnare un supporto informatico online, con garanzia di aggiornamento automatico gratuito per il periodo della garanzia base.

ART. 10 - 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 delle 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).

In alternativa, il Fornitore a corredo della fornitura potrà consegnare un supporto informatico online, con garanzia di aggiornamento automatico gratuito per il periodo della garanzia base.

ART. 11 - 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. 7).

In alternativa il Fornitore a corredo della fornitura potrà consegnare un supporto informatico online, con garanzia di aggiornamento automatico gratuito per il periodo della garanzia base.

ART. 12 - AGGIORNAMENTI DELLA DOCUMENTAZIONE

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. 13 - PENALITA' PER RITARDATA CONSEGNA

Per ogni giorno di ritardo nella consegna del 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, purché 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 dell'autobus successiva al 30/09/2018, 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 dalla D.G.R. n. X/5619 del 26.09.2016.

ART. 14 - 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 per i casi di guasti di notevole entità.

In tal caso, il Fornitore dovrà sottoscrivere il relativo Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali (DUVRI) che verrà emesso da Apam, prima dell'inizio delle prestazioni.

Nel caso di ritardi nell'esecuzione delle riparazioni 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.

Il veicolo sarà totalmente coperto da garanzia per un periodo minimo di 2 (due) anni, dalla data di immatricolazione, compresi gli apparati elettrici ed elettronici, incluse le batterie.

ART. 15 - REPERIBILITA' DEI RICAMBI

I ricambi (complessivi e/o particolari) dei veicoli forniti dovranno essere disponibili per almeno 10 anni dalla data di cessazione della produzione di ciascun tipo di autobus.

Qualora, tramite i rivenditori autorizzati, 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. 16 - 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. 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 dell'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 del 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 dell'autobus al funzionamento cui sono destinati, e della qualità e del dimensionamento dei materiali impiegati.

Ogni collaudo sarà oggetto di verbale.

ART. 19 - CAUZIONE DEFINITIVA

A garanzia dell'esatto adempimento delle obbligazioni contrattuali assunte, nonché del risarcimento dei danni derivanti dalle obbligazioni stesse, ai sensi dell'art. 103 del D. Lgs. n. 50/2016, l'Appaltatore è tenuto a costituire, prima della stipula del contratto, la cauzione definitiva mediante fideiussione emessa da primari Istituti di Credito o polizza fideiussoria emessa da Compagnie di Assicurazione regolarmente autorizzate, per un importo pari al 10% del valore contrattuale.

La cauzione è considerata valida a condizione che:

- la garanzia prestata possa essere escussa dal Beneficiario mediante semplice richiesta scritta al Fideiussore, con espressa rinuncia dello stesso ad avvalersi dei benefici previsti dagli artt. 1944 e 1945 del Codice Civile;
- la garanzia prestata abbia validità fino a quando il Beneficiario stesso ne disporrà lo svincolo;
- il mancato pagamento dei premi non possa essere opposto al Beneficiario e non abbia influenza sulla validità della garanzia prestata;
- la Società Assicuratrice rinunci ad eccepire la decorrenza dei termini ai sensi dell'art. 1957 del Codice Civile.

La cauzione definitiva è stabilita a garanzia dell'esatto adempimento da parte dell'Appaltatore di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, fatto salvo, per il Committente, il diritto al risarcimento di ogni danno eccedente l'importo cauzionale, nonché delle

maggiori somme che il Committente avesse eventualmente pagato in più, durante il periodo contrattuale, in confronto ai risultati della liquidazione finale a saldo e di quant'altro dovuto a qualsiasi titolo.

ART. 20 - FATTURAZIONE E CONDIZIONE DI PAGAMENTO

Il corrispettivo della fornitura, così come determinato in sede di aggiudicazione, potrà essere fatturato, per ciascun autobus consegnato, previo verbale di collaudo con esito positivo, e sarà pagato da APAM entro 60 (sessanta) gg. dffm, dopo la verifica della regolarità contributiva.

ART. 21 - TRACCIABILITA' DEI FLUSSI FINANZIARI

Al fine di adempiere alla normativa di cui alla Legge 13 agosto 2010, n.136 e facilitare le operazioni di pagamento, nelle indicazioni nel corpo della fattura dovrà essere altresì riportato il Codice Identificativo Gara (CIG 72922467C3). L'aggiudicatario deve utilizzare uno o più conti correnti bancari o postali, accesi presso banche o presso la società Poste Italiane SpA, dedicati, anche non in via esclusiva, alle commesse pubbliche.

L'appaltatore si obbliga a comunicare alla Stazione Appaltante gli estremi identificativi dei conti correnti dedicati entro sette giorni dalla loro accensione o, nel caso di conti correnti già esistenti, dalla loro prima utilizzazione in operazioni finanziarie relative all'appalto nonché, nello stesso termine, le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di essi.

Gli stessi soggetti provvedono, altresì, a comunicare ogni modifica relativa ai dati trasmessi.

Ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari, la stazione appaltante, in relazione a ciascuna transazione da essa posta in essere, si obbliga a riportare in tutti gli strumenti di pagamento, il codice identificativo di gara (CIG).

ART. 22 - CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA

Apam si riserva la facoltà di risolvere il contratto per esiti negativi dei collaudi e successiva inadempienza della Ditta oltre il termine, non inferiore a quindici (15) giorni, assegnato da Apam per porre fine all'inadempimento.

Se la risoluzione è dichiarata quando Apam sia già in possesso del veicolo e questo non sia ritirato dalla Ditta nel termine assegnato, la Stazione appaltante è liberata da ogni obbligo di custodia e può depositare il veicolo, a spese e a rischio della Ditta, in un'area di pubblico deposito.

ART. 23 - 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. 24 - PIANO DI PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE

L'aggiudicatario dovrà dichiarare di aver preso atto ed accettato i contenuti del vigente II Aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione, nonché del Codice Etico e di Comportamento, adottati da APAM Esercizio Spa e pubblicati sul sito www.apam.it – sezione "Società Trasparente" di APAM Esercizio Spa.

ART. 25 - CONTROVERSIE

Il contratto che sarà stipulato con l'Impresa aggiudicataria è esclusivamente regolato dalle norme dello Stato Italiano, anche per quanto concerne la sua interpretazione.

Qualunque contestazione potesse sorgere o manifestarsi nel corso del contratto non darà mai diritto al Fornitore di assumere decisioni unilaterali quali la sospensione, la riduzione, la modificazione delle prestazioni contrattuali.

Per qualsiasi controversia connessa al contratto di somministrazione qui disciplinato è competente in via esclusiva il Foro di Mantova.

ART. 26 - 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".

ALLEGATO:

A – Predisposizioni impianto elettrico nuovi autobus APAM