

Appalto GTT n. 12/2023. Accordi Quadro per acquisto di n. 280 autobus ad alimentazione esclusivamente elettrica destinati al trasporto pubblico locale, con fornitura e posa in opera delle infrastrutture di ricarica e sistemi di accumulo; fornitura di materiali in regime di full service per 10 anni. n. 3 lotti.

Procedura aperta ai sensi degli art. 123 e 54 D.Lgs. 50/2016. CUP J10J22000000001.

Lotto 1 (deposito Nizza) CIG 9632497BFA; Lotto 2 (deposito San Paolo) CIG 9632555BD7;  
Lotto 3 (deposito Venaria) CIG 9632574B85.

### **COMUNICAZIONE PER I CONCORRENTI N. 26**

Si intende rispondere ai seguenti quesiti posti da un concorrente:

**D: QUESITO 33**

Vista la determina n. 34 del 06/02/2023, la delibera comunale n. 694 del 25/10/2020 e la convenzione allegata alla suddetta, **si chiede** di confermare che lo svincolo delle quote del contributo previsto dai Decreti Ministeriali n. 530 e n. 134 avverrà come definito all'art. 5 e successivo art. 6 della "Convenzione regolante i rapporti tra il comune di Torino e G.T.T. SpA per il trasferimento del contributo ministeriale relativo al rinnovo flotte bus e treni verdi – misura M2C2-4.4.1 del PNRR" e non sarà necessaria la fattura quietanzata come storicamente prevede la delibera della Regione Piemonte.

**R: Si conferma che l'erogazione dei finanziamenti è regolata dalla Convenzione di cui alla delibera comunale 694 e che si applicano le condizioni in essa contenute.**

**D: QUESITO 34**

Capitolato – art. 4.4 Sedile conducente.

Si legge: "Il sedile dovrà essere realizzato in cordoncino montato sulla struttura metallica (PVC o materiali equivalenti, vedi allegato 12): Il materiale utilizzato dovrà garantire la corretta resistenza meccanica al peso del conducente e all'appoggio della schiena."

Stante la prossima entrata in vigore obbligatoria per legge dei sistemi ADAS (2024), **si chiede** di accettare che i veicoli non vengano forniti con il sedile autista in cordoncino.

**R: Nel caso di sedile non realizzato in cordoncino, lo stesso dovrà essere dotato di sistema di ventilazione / raffrescamento o equivalenti e il rivestimento dovrà avere le seguenti caratteristiche minime :**

- composizione : 20% lana 80% poliestere;
- peso : non inferiore a 800 gr/mq (EN12127)
- spessore : non inferiore a 4,2 mm (prova EN13934 o UNI 40229);
- resistenza all'abrasione : > 100.000 cicli (prova Martindale BS5690 – ISO 12947);
- resistenza al fuoco : conforme al Regolamento UN/ECE n. 118;
- trattamento Idrorepellente e Oleorepellente (Antimacchia): conforme a ISO 4920;
- trattamento Antibatterico: ≥ LOG 5 (ISO 20743);
- trattamento Autopulente e Decontaminante: conforme a norma ASTM D5057-96;

**La IA deve consegnare scheda tecnica del tessuto e certificazione attestante il superamento della prova secondo le rispettive norme di riferimento.**

**D: QUESITO 35**

Allegati al capitolato - Allegato 4 - Tab. 5 + Tab. 6 .

**Si chiede** conferma che nel compilare sia la tabella 5 che la tabella 6 non si dovranno considerare le attività in coincidenza con la scadenza chilometrica di 750.000 Km, dal momento che queste non sono richieste per la tabella 3.

**R: Si conferma**

**D: QUESITO 36 solo per il Lotto 3**

Allegati comunicazione 5 - Linea VE1.

Si legge: "Stazione di ricarica in V.M. Ortigara (Tempo minimo di sosta 12 min)".

**Si chiede** di specificare con quali veicoli verrà effettuata la linea VE1 del lotto 3 di Venaria.

**R: La linea VE1 verrà gestita con i bus elettrici già attualmente in dotazione con l'eventuale integrazione dei veicoli 12 metri oggetto del lotto 3.**

**Si chiede** inoltre di confermare se è prevista la ricarica al capolinea V.M Ortigara con il solo CCS COMBO2 già presente e di specificare lo scheduling del piano di servizio.

**R: Come indicato nella documentazione di gara, per tutti i bus 12 metri oggetto della fornitura non è da prevedersi ricarica al capolinea. Si precisa peraltro che l'impianto di ricarica già presente non è dotato di presa CCS COMBO2.**

**D: QUESITO 37**

Capitolato – art. 8.1.4 Collaudo di accettazione e consegna

Si legge: "8.1.4 Collaudo di accettazione e consegna

Il Collaudo di accettazione dei veicoli sarà considerato positivo quando, saranno verificate tutte le seguenti condizioni:

1. risultati superato, con esito positivo, il "Collaudo di fornitura";
2. il veicolo risulti completo ed integro in ogni sua parte ed allestimento;
3. risultati consegnato il materiale necessario per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica;
4. risultati superato con esito positivo il collaudo dell'impianto di ricarica;"

**Si chiede** di confermare che l'esito positivo del collaudo di accettazione e consegna sarà da ritenersi tale solo con l'ottemperanza di ogni attività prevista nei 4 punti descritti ovvero terminerà con la soddisfazione di quanto indicato al punto 4.

**R: Il collaudo del veicolo sarà considerato positivo al superamento dei punti 1- 2 e da 5 a 8 del paragrafo 8.1.4. I punti 3 e 4 sono attinenti al collaudo dell'impianto di ricarica.**

**D: QUESITO 38**

Capitolato – art. II.7.6 Dispositivi di frenatura

Si legge: "FRENATURA ELETTRICA Il veicolo deve essere dotato di un sistema di frenatura di rallentamento di tipo elettrodinamico che prevede l'utilizzo del motore di trazione come generatore, di apprezzabile efficacia almeno fino alla velocità di 4 km/h. L'energia generata in fase di frenatura deve essere accumulata a bordo veicolo. La frenatura elettrica deve essere

coordinata con il sistema pneumatico di frenatura; inoltre, deve essere garantito il concetto di prevalenza di frenatura "per assicurare" le condizioni di sicurezza nel caso in cui vengano premuti contemporaneamente i pedali di avviamento e di frenatura.

La frenatura elettrica dovrà attivarsi al rilascio del pedale acceleratore, in qualunque condizioni di carica si trovi il veicolo (SOC < 100%).

I Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione sintetica di tali dispositivi richiamando la soluzione adottata per ognuno dei punti sopra elencati."

**Si chiede** di confermare che l'energy management del veicolo e le simulazioni ad esso collegate si basano sul principio dello sfruttamento dell'energia inerziale piuttosto che al recupero dell'energia automatica in fase rilascio, si chiede pertanto di confermare che sia accettata una strategia dinamica che non preveda l'attivazione automatica della frenatura elettrica al rilascio del pedale dell'acceleratore

**R: Si conferma. La strategia di recupero dell'energia dovrà essere dettagliatamente descritta nella documentazione di gara.**

**D: QUESITO 39**

Capitolato – art. II.9.3 Deviatore – sezionatore batterie

Si legge: "II.9.3 Deviatore - sezionatore batterie targhetta.

Esso sarà posto immediatamente a valle del morsetto negativo delle batterie."

**Si chiede** conferma che, come prescritto dalle normative vigenti, il sezionatore stacca batterie sia posizionato immediatamente a valle del morsetto positivo delle batterie e non a valle del morsetto negativo delle batterie.

**R: Si conferma**

**D: QUESITO 40**

Capitolato – art. II.9.4 Comando centrale di emergenza (CCE)

Si legge: "II.9.4 Comando centrale di emergenza (CCE)

Dovrà essere a comando manuale, con dispositivo ad azione diretta sui circuiti elettrici; il pulsante di comando deve essere di colore rosso opaco, su base gialla, 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."

**Si chiede** se possano essere accettati bus non provvisti di comando centrale di emergenza, ma provvisti della possibilità di interrompere l'alimentazione 24 volt tramite apposito comando a chiave per il normale inserimento e disinserimento della rete di bordo in bassa tensione, allo stesso modo sarà possibile attivare i lampeggiatori di emergenza attraverso apposito comando specifico.

**R: Si conferma quanto richiesto a capitolato: deve essere disponibile, per il conducente, che nel rispetto delle logiche di sicurezza previste dal Costruttore del veicolo, pulsante che disattivi tutti gli apparati del veicolo, consentendo l'evacuazione dei passeggeri in sicurezza.**

**D: QUESITO 41**

Capitolato – art. II.9.5 Teleruttore generale di corrente (TGC)

Si legge: "II.9.5 Teleruttore generale di corrente (TGC) Dovrà essere previsto un dispositivo stacca batterie (TGC) temporizzato (20 minuti dallo spegnimento motorizzazione), con comando inserzione/disinserzione manuale azionabile da posto guida, con sistema idoneo

ad aprire sotto carico, per la disalimentazione di tutti gli impianti veicolari utilizzati in servizio (illuminazione, informazione ai passeggeri, ecc).”

Vista la tipologia della tecnologia di controllo dei sistemi ad alto voltaggio che dipendono dalle elettroniche di comando a 24V, non è possibile pilotare lo spegnimento automatico dell'alimentazione a 24V. In alternativa **si chiede** di accettare il disinserimento temporizzato dei singoli sistemi che saranno definiti in fase di costruzione dei veicoli.

**R: Si accetta la soluzione alternativa che dovrà essere descritta dettagliatamente in sede di gara.**

**D: QUESITO 42**

Capitolato – art. II.10 BATTERIE DI TRAZIONE

Si legge: “In conformità al Regolamento UN/ECE n. 100.”

Capitolato – art. II.10 BATTERIE DI TRAZIONE

Si legge: “Le batterie utilizzate, come peraltro tutto il veicolo, dovranno essere omologate ai sensi del regolamento ECE ONU R100, ultimo aggiornamento in corso di validità.”

Capitolato – art. II.9.12.4 Isolamento elettrico

Si legge: “II.9.12.4 Isolamento elettrico

In conformità al Regolamento UN/ECE n. 100, dovrà essere previsto idoneo sistema di verifica e segnalazione al posto guida di eventuale anomalia all'isolamento elettrico del veicolo. In tali condizioni non dovrà essere possibile l'avviamento del veicolo.”

**Si chiede** di confermare che l'ottemperanza debba essere all'aggiornamento in corso di validità della normativa, ovvero ECE 100.3 e al TEST Report R34.

**R: Si conferma quanto indicato in capitolato.**

**D: QUESITO 43**

Capitolato – art. II.2.2 TVCC porte

Si legge: “II.2.2 TVCC porte

Dovrà essere prevista l'adozione di un impianto TVCC, munito di monitor ben visibili dal conducente e di telecamere, che inquadrino tutti i vani porta, escluso quello anteriore. La visione si attiverà automaticamente all'apertura delle singole porte e dovrà spegnersi con un ritardo di 5 secondi rispetto alla chiusura di ciascuna porta. Sarà previsto un monitor per ogni vano porta attrezzato con telecamera o in alternativa unico monitor suddiviso purché' di dimensioni tali da garantire la perfetta visibilità.”

**Si chiede** di confermare la possibilità di fornire un solo monitor per la visione del TVCC con multicanale per la visione contemporanea delle telecamere attive.

**R: Si conferma**

**D: QUESITO 44**

Capitolato – art. II.4.5 Cruscotto e strumentazione

Si legge: “SISTEMA VISIONE PERIFERICA

Dovrà essere prevista l'installazione di sistema di visione periferica.

Il sistema dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- sistema intelligente di visione a 360° del tuo veicolo in tempo reale.
- display installato al posto guida ad alto contrasto.
- telecamere grand'angolo di alta qualità con LED infrarossi per visione notturna.

■ il processore integrato nel display, si occuperà di comporre i dati e ricomporre le immagini in un'unica vista del mezzo; le diverse immagini sono prese dal vivo dalle varie camere e sono inviate simultaneamente una unità di controllo elettronica (ECU) che è integrata nello schermo.

Dovrà essere inclusa in offerta descrizione tecnica dettagliata del sistema offerto.”

**Si chiede** di accettare che i veicoli 18 metri vengano dotati di un sistema intelligente di visione a 270° in alternativa a 360°.

**R: Si conferma**

**D: QUESITO 45 solo per il Lotto 1**

Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 1 NIZZA

**Si chiede** conferma che le esistenti linee di elettrificazione tramviaria aerea, in deposito e capilinea, verranno rimosse dall'IA, o disalimentate in maniera permanente, al fine di permettere il posizionamento delle infrastrutture di ricarica aeree, con tempistiche che saranno da concordare nel contratto fra IA e Aggiudicatario.

**R: Si precisa che le linee di elettrificazione tramviaria aeree non saranno rimosse, ma disalimentate dall'IA, con tempistiche e modalità che saranno da concordare nel contratto tra IA e Aggiudicatario.**

**D: QUESITO 46 solo per il Lotto 1**

Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 1 NIZZA

**Si chiede** conferma che le esistenti condotte metalliche in deposito per l'aspirazione dei fumi verranno rimosse dall'IA al fine di permettere il posizionamento delle infrastrutture di ricarica aeree, con tempistiche che saranno da concordare nel contratto fra IA e Aggiudicatario.

**R: Si precisa che l'esame progetto dei VVF non consente la rimozione delle condotte metalliche in deposito per l'aspirazione dei fumi, necessarie a mantenere in corso di validità l'attestazione di prevenzione incendi.**

**D: QUESITO 47 solo per il Lotto 1**

Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 1 NIZZA

**Si chiede** di confermare la possibilità di spostare, se necessario per agevolare il posizionamento delle infrastrutture per ricariche aeree, le ultime due file di bus da 12 m (lato via Pagliani) in prossimità delle colonne di stabilimento.

**R: Non si conferma per la necessità di mantenere in esercizio il binario in prossimità delle colonne di stabilimento, utilizzato per la movimentazione e la circuitazione interna delle vetture tranviarie.**

**D: QUESITO 48 solo per il Lotto 2**

Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 2 SAN PAOLO

**Si chiede** conferma che le esistenti linee di elettrificazione tramviaria aerea, in deposito e capilinea, verranno rimosse dall'IA, o disalimentate in maniera permanente, al fine di

permettere il posizionamento delle infrastrutture di ricarica aeree, con tempistiche che saranno da concordare nel contratto fra IA e Aggiudicatario.

**R: Si precisa che le linee di elettrificazione tranviaria aeree non saranno rimosse, ma disalimentate dall'IA, con tempistiche e modalità che saranno da concordare nel contratto tra IA e Aggiudicatario.**

**D: QUESITO 49 solo per il Lotto 2**  
Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 2 SAN PAOLO

**Si chiede** conferma che le esistenti condotte metalliche in deposito per l'aspirazione dei fumi verranno rimosse dall'IA al fine di permettere il posizionamento delle infrastrutture di ricarica aeree, con tempistiche che saranno da concordare nel contratto fra IA e Aggiudicatario.

**R: Si precisa che l'esame progetto dei VVF non consente la rimozione delle condotte metalliche in deposito per l'aspirazione dei fumi, necessarie a mantenere in corso di validità l'attestazione di prevenzione incendi.**

**D: QUESITO 50 solo per il Lotto 3**  
Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 3 VENARIA

**Si chiede** conferma che le esistenti linee di elettrificazione tranviaria aerea, in deposito e capilinea, verranno rimosse dall'IA, o disalimentate in maniera permanente, al fine di permettere il posizionamento delle infrastrutture di ricarica aeree, con tempistiche che saranno da concordare nel contratto fra IA e Aggiudicatario.

**R: Si precisa che le linee di elettrificazione tranviaria aeree non saranno rimosse, ma disalimentate dall'IA, con tempistiche e modalità che saranno da concordare nel contratto tra IA e Aggiudicatario.**

**D: QUESITO 51 solo per il Lotto 3**  
Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 3 VENARIA

**Si chiede** conferma che le esistenti condotte metalliche in deposito per l'aspirazione dei fumi verranno rimosse dall'IA al fine di permettere il posizionamento delle infrastrutture di ricarica aeree, con tempistiche che saranno da concordare nel contratto fra IA e Aggiudicatario.

**R: Si precisa che l'esame progetto dei VVF non consente la rimozione delle condotte metalliche in deposito per l'aspirazione dei fumi, necessarie a mantenere in corso di validità l'attestazione di prevenzione incendi.**

**D: QUESITO 52 solo per il Lotto 3**  
Allegato 8 al Capitolato - LOTTO 3 VENARIA e Capitolato: IV.1 Sistemi di ricarica e punti di ricarica all'interno dei comprensori

**Si chiede** conferma che, come illustrato verbalmente da IA durante il sopralluogo:

- la collocazione delle corsie di sosta al coperto verrà modificata rispetto a quanto indicato nella planimetria allegata al bando di gara, posizionando la corsia di scorrimento dalla 25 alla 19;
- le batterie di accumulo dovranno essere collocate in area esterna in prossimità della corsia 35 (i cassoni metallici dedicati alla raccolta rifiuti attualmente presenti saranno eliminati); la

cabina di media sarà collocata nel piazzale esterno nei pressi dell'ingresso secondario e sarà utilizzata (oltre che dal sistema di alimentazione oggetto del bando) anche da altre due utenze

- In deroga a quanto previsto a capitolato al IV.1 Sistemi di ricarica e punti di ricarica all'interno dei comprensori, che non consente scavi sotto i binari, è stata illustrata verbalmente da IA la possibilità di scavi e lavorazioni in corrispondenza di breve tratto di binario presso porta di collegamento con piazzale esterno.

**Si richiede** in aggiunta, sulla base di quanto sopra, aggiornamento planimetria per il LOTTO 3 VENARIA con evidenza dei punti soprastanti.

**R: Si conferma che:**

- saranno accettate soluzioni progettuali che prevedano di spostare la corsia di scorrimento dalla 25 alla 19;
- saranno accettate soluzioni progettuali che prevedano il collocamento delle batterie di accumulo nell'area esterna in prossimità della corsia 35, con spostamento dei cassoni metallici dedicati alla raccolta rifiuti. Si precisa che l'area disponibile rimane pari a 200 metriquadri;
- la planimetria per il lotto 3 Venaria sarà aggiornata, riportando i punti soprastanti;

La cabina di media tensione che sarà collocata nei pressi dell'ingresso secondario potrà essere utilizzata anche da altre utenze, solo se le altre utenze saranno compatibili per potenza richiesta e per dimensione degli impianti che dovranno essere collocati all'interno.

Si ribadisce l'impossibilità in linea generale di effettuare scavi sotto i binari. Solo per singoli tratti, di lunghezza molto limitata e definendo le aree e le modalità di intervento con la IA, sarà possibile intervenire, non compromettendo comunque lo svolgimento del regolare esercizio tranviario.

**D: QUESITO 53**

Capitolato – art. 5.9.1 Garanzia

Si legge: "Gli autobus, nel loro complessivo allestimento, dovranno essere coperti dalle garanzie minime di seguito elencate:

*omissis*

d) di 5 anni per i sistemi di accumulo installati;"

Essendo la garanzia dei sistemi di accumulo dipendente e vincolata dalle condizioni di utilizzo dell'IA, non note, **si richiede** conferma che il Concorrente possa garantirne la durata quinquennale sulla base di assunzioni sul ciclo vita che saranno descritte nell'offerta tecnica.

**R: La garanzia quinquennale del sistema di accumulo fa riferimento alle condizioni di utilizzo (profilo di missione, caratteristiche e utilizzo dei sistemi di accumulo, ecc.) descritte nel capitolato di gara.**

**D: QUESITO 54**

Capitolato – art. 5.9.2 Garanzia sui difetti sistematici

Si legge: "A far data dalla segnalazione della sistematicità del difetto, la IA è tenuta entro 6 mesi, ad avviare analisi del difetto riscontrato per accertare eventuali anomalie circoscritte a un lotto di produzione ed in tal caso entro i successivi 6 mesi sostituire su tutto il lotto di fornitura i componenti interessati dal difetto."

**Si chiede** conferma che la IA sarà tenuta a sostituire i componenti interessati dal difetto su tutto il lotto di produzione, anziché sul lotto di fornitura.

**R: Nel caso in cui sia possibile circoscrivere il difetto al lotto di produzione (che dovrà essere identificabile), si potrà accettare la sostituzione riferita al solo lotto di produzione.**

**D: QUESITO 55**

Capitolato – art. 7.3.6.2 Prezzo ricambi (full service ricambi)

Si legge: “Il corrispettivo per i ricambi (incluso il pacco batterie trazione) rimane invariato per il primo anno a partire dalla consegna dell'ultimo autobus del contratto applicativo di riferimento.”

Capitolato – art.VI.6 FULL SERVICE RICAMBI

Si legge: “Sono esclusi le batterie di trazione, olii e liquidi, normaleria, pneumatici e materiali per interventi di carrozzeria a seguito di urti o atti vandalici senza che vi siano delle conseguenze su quanto previsto dai piani di manutenzione”

**Si chiede** conferma che oltre alle batterie di trazione, sono escluse dal full service ricambi anche le batterie dei sistemi di accumulo e gli apparati di bordo quali: sistema di infotainment (display interni ed esterni con funzioni multimediali), Videosorveglianza (telecamere e registratori), sistemi di telediagnosi, sistema di conteggio dei passeggeri.

Nell'ambito del monitoraggio della lista parti principali LCC ed in correlazione al Full Service ricambi, **si chiede** inoltre conferma che se ad esempio nell'arco dei primi 10 anni si guastasse un componente la cui vita utile dichiarata nell'Allegato 1 – Parti principali\_elettrici sia superiore a 500.000 km, tale ricambio venga acquistato dal cliente come ricambio facente parte del full service ricambi e non ne venga richiesta la sostituzione in garanzia.

**R: Si conferma che dal full service ricambi sono escluse le batterie di accumulo installate in deposito. Sono altresì inclusi tutti gli apparati di bordo forniti dal Fornitore, ad esclusione del monitor AVM.**

**Si conferma che se ad esempio nell'arco dei primi 10 anni si guastasse un componente la cui vita utile dichiarata nell'Allegato 1 – Parti principali\_elettrici sia superiore a 500.000 km, tale ricambio venga acquistato dal cliente come ricambio facente parte del full service ricambi e non ne venga richiesta la sostituzione in garanzia. Tale sostituzione anticipata sarà oggetto di monitoraggio nell'ambito della verifica del costo del ciclo di vita.**

**D: QUESITO 56**

Capitolato – art. 9.2.2 INDISPONIBILITÀ STAZIONI DI RICARICA.

**Si chiede** conferma che, qualora l'indisponibilità delle stazioni di ricarica vada ad impattare la disponibilità degli autobus questa sia bonificata lato autobus e valutato nel termine della garanzia batterie di trazione.

**R: Si conferma**

**Si chiede** conferma che, qualora l'indisponibilità riguardi gli impianti di ricarica di opportunità, si potrà garantire l'autonomia richiesta nel Cap. II.10 Batterie di Trazione con sole ricariche overnight per cui l'esercizio su alcune linee risulterà limitatamente soddisfatto.

**R: Si conferma**

**Si chiede** conferma che l'indisponibilità delle stazioni di ricarica sia attiva solo per il periodo di garanzia (due anni).



**R: Si conferma**

**Si chiede** conferma che i cinque giorni solari per il mancato funzionamento di ciascun punto di ricarica siano consecutivi, per cui se ad esempio uno stesso punto di ricarica sia indisponibile per tre giorni consecutivi, una volta sanata la disponibilità del componente venga resettato il conteggio dei cinque giorni solari di franchigia.

**R: Si conferma**

**D: QUESITO 57**

Capitolato – art. 9.4 Penali full service ricambi

Si legge: “l’autobus sarà conteggiato tra quelli non disponibili ai fini del conteggio delle penali a partire dal 10° giorno lavorativo.”

Capitolato – art. VI.6.4 TEMPI DI CONSEGNA

Si legge: “i materiali per la manutenzione correttiva non ricompresa nella garanzia: entro 3 gg lavorativi dalla loro richiesta. Per particolari ricambi/sottoassiemi potranno essere concordate diverse tempistiche di consegna.”

**Si chiede** conferma che il conteggio dei giorni di franchigia cominci dal giorno successivo alla data di effettuazione dell'ordine da parte del cliente.

**R: Si conferma**

**D: QUESITO 58**

Capitolato – art. VI.4 Costo di manutenzione correttiva

**Si chiede** conferma che nella manutenzione correttiva, non è prevista la sostituzione degli arredi interni (a titolo indicativo non esaustivo mancorrenti, rivestimento sedili, sedile conducente), sostituzione del rivestimento pavimento, vetri, facendo prevalere la logica di usura dei componenti.

**R: Si conferma, nel rispetto di quanto richiesto nel paragrafo “Garanzie”.**

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO  
(Guido Nicoletto)

DOCUMENTO FIRMATO IN ORIGINALE