

CAPITOLATO DI FORNITURA DI AUTOBUS
CLASSE I 12 METRI CIRCA
ALIMENTAZIONE GAS NATURALE COMPRESSO (CNG)

NOVEMBRE 2017

INDICE

Articolo 1 – Definizioni, criteri di interpretazione e norme applicabili	6
Articolo 2 – Referenti	6
Articolo 3 – Oggetto e descrizione delle attività comprese nell'appalto.	6
3.1 Profilo di missione	6
3.2 Offerta tecnica	7
Articolo 4 – Durata	7
Articolo 5 – Oneri dell'appaltatore	8
5.9.1 Garanzia	10
5.9.2 Garanzia sui difetti sistematici	10
5.9.3 Obblighi della IA sulla durata delle parti principali nel ciclo di vita	11
Articolo 6 – Norme generali e particolari, anche di tutela ambientale, da osservare nell'esecuzione dell'appalto.	11
Articolo 7 – Oneri del GTT	12
7.1 Principi generali.	12
7.2 Avvio dell'esecuzione	12
7.3 Corrispettivo, contabilizzazione e pagamenti. Tracciabilità. Revisione prezzi	12
Articolo 8 – Verifiche di conformità	13
8.1 Subforniture	13
8.2 Obbligo di collaborazione	13
8.3 Collaudo di fornitura	13
8.4 Collaudo di accettazione e consegna	14
8.5 Verifica di esercizio	15
8.6 Esiti verifiche	15
Articolo 9 – Full service	Errore. Il segnalibro non è definito.
Articolo 10 – Penali	15
10.1 Penalità per ritardata consegna	15
10.2 PENALITÀ PER MANCATO RISPETTO INDICI RAMS	16
10.2.1 INDISPONIBILITÀ VEICOLI.....	16
10.2.2 MANCATO RISPETTO INDICE DI GUASTO.....	18
10.3 RIMBORSO PER MANCATO RISPETTO COSTO TOTALE DEL CICLO DI VITA.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
Articolo 11 – Risoluzione del contratto	18
Articolo 12- Recesso	19
Articolo 13 – Subappalto.	19
Articolo 14 – Fallimento dell'appaltatore	20
Articolo 15 - Allegati	20
PARTE SECONDA	21
SPECIFICHE TECNICHE	21
II.1 SCOPO DEL DOCUMENTO	21
II.2 CONFIGURAZIONE DEL VEICOLO	21
II.2.1 Porte di servizio	21
II.2.2 TVCC porte	22
II.2.3 Dispositivo di segnalazione "Fermata prenotata"	22
II.3 COMPARTO PASSEGGERI	23
II.3.1 Numero dei posti	23
II.3.2 Passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti	23
II.3.3 Passeggeri a ridotta capacità motoria non deambulanti	23
II.3.3.1 Postazione per carrozzina o passeggino aperti	24
II.3.4 Climatizzazione passeggeri	24
II.3.5 Mancorrenti e piantoni	26
II.3.6 Pulibilità	26
II.4 POSTO GUIDA	26
II.4.1 Struttura	26
II.4.2 Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e vetri laterali	27
II.4.3 Climatizzazione posto guida	28
II.4.4 Sedile conducente	28

II.4.5 Cruscotto e strumentazione	29
II.5 PRESTAZIONI	30
II.5.1 Dati prestazionali	30
II.5.2 Consumo	30
II.5.2.1 CONSUMO DI LUBRIFICANTE MOTORE E ANTIGELO IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO	30
II.5.3 Manovrabilità	30
II.6 PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E ALL'IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO	30
II.6.1 Materiali	30
II.6.2 Emissioni allo scarico	31
II.6.2.1 Costi di esercizio energetici e ambientali	31
II.6.3 Rumorosità esterna	32
II.6.4 Rumorosità interna	32
II.6.5 Vibrazioni	32
II.6.6 prevenzione incendi	33
II.6.6.1 PROTEZIONE ATTIVA CONTRO GLI INCENDI	33
II.6.6.2 PROTEZIONE PASSIVA CONTRO GLI INCENDI	34
II.6.7 Compatibilità elettromagnetica (EMC)	35
II.7 AUTOTELAIO	36
II.7.1 Definizioni	36
II.7.2 Struttura portante	36
II.7.3 Sospensioni	36
II.7.4 Sterzo	37
II.7.5 albero di trasmissione e ponte/differenziale	37
II.7.6 Mozzi, Cerchi Ruota e Pneumatici	37
II.7.7 Dispositivi di frenatura	37
II.7.8 Motore endotermico	38
II.7.8.1 CARATTERISTICHE MOTORE	38
II.7.8.2 RAFFREDDAMENTO MOTORE	38
II.7.8.3 LUBRIFICAZIONE MOTORE	39
II.7.8.4 SCARICO MOTORE	39
II.7.8.5 VANO COMPARTO MOTORE	39
II.7.8.6 PRERISCALDAMENTO ACQUA MOTORE	40
II.7.9 Cambio di velocità	40
II.7.9.1 CARATTERISTICHE CAMBIO	40
II.7.9.2 RAFFREDDAMENTO CAMBIO	41
II.7.10 Lubrificazione e ingrassaggio	41
II.7.10.1 CONTROLLI E RABBOCCHI	41
II.7.10.2 LUBRIFICANTI	41
II.7.10.3 INGRASSAGGIO	41
II.7.11 Soluzioni specifiche per autobus alimentati a gas naturale	41
II.8 IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA	41
II.8.1 Caratteristiche generali	41
II.8.2 Tubazioni flessibili	42
II.8.3 Caricamento dall'esterno	42
II.8.4 Compressore	42
II.8.5 Separatore di condensa ed essiccatore	43
II.9 PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO	43
II.9.1 Tensione di alimentazione	43
II.9.2 Realizzazione dei circuiti elettrici	43
II.9.2.1 IMPIANTO ELETTRICO "CAN-BUS"	44
II.9.2.2 PANNELLO CENTRALIZZATO COMPONENTI ELETTRICI	45
II.9.3 Batterie di accumulatori	46
II.9.4 Motorino di avviamento	46
II.9.5 Gruppo generazione di corrente	46
II.9.6 Bilancio energetico elettrico	46
II.9.7 Deviatore – sezionatore batterie	47
II.9.8 Comando centrale di emergenza (CCE)	47
II.9.9 Teleruttore generale di corrente (TGC)	47
II.9.10 Illuminazione interna	47
II.9.11 Illuminazione Esterna	48

II.9.12 Comandi di Sicurezza	48
II.9.12.1 AVVIAMENTO MOTORE	48
II.9.12.2 ARRESTO MOTORE	48
II.9.12.3 INSERIMENTO MARCE E AVVIAMENTO VEICOLO	48
II.9.12.4 CHIUSURA PORTA ANTERIORE	49
II.9.12.5 COMANDO ACCELERATORE (SALVAGUARDIA TURBINA)	49
II.9.12.6 PROTEZIONE DISPOSITIVI ILLUMINAZIONE	49
II.10 IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE	49
II.10.1 Prescrizioni generali	49
II.10.2 Serbatoi	49
II.10.3 Impianto di carica – svuotamento	50
II.10.4 Manutenzione	51
II.10.5 Sicurezza	51
II.10.6 Tubazioni	52
II.11 CARROZZERIA	52
II.11.1 Materiali	52
II.11.2 Allestimento interno	53
II.11.2.1 TRATTAMENTO ANTIGRAFFITI	53
II.11.2.2 SEDILI	53
II.11.3 Verniciatura esterna	54
II.11.3.1 LIVREA	54
II.11.4 Padiglione	55
II.11.5 Botole DI aerazione	55
II.11.6 Sportelli sulle fiancate e testate	55
II.11.6.1 DISPOSITIVI DI CHIUSURA/APERTURA	55
II.11.7 Paraurti	56
II.11.8 Pavimento	56
II.11.9 Botole di ispezione	56
II.11.10 Passaruota	56
II.11.11 Superfici vetrate	57
II.11.12 Supporti pubblicità	57
II.12 SISTEMI TELEMATICI DI BORDO	57
II.12.1 Premessa	57
II.12.2 allestimento veicoli	58
II.12.3 Impianti forniti e installati a carico della IA	58
II.12.3.1 RETE ETHERNET VEICOLARE PER LA COMUNICAZIONE TRA GLI APPARATI	58
II.12.3.2 INFOUTENZA	60
Display ed annunci vocali esterni (indicatori di linea)	61
Display ed annunci vocali interni (indicatori di prossima fermata)	62
II.12.3.3 VIDEOSORVEGLIANZA	63
II.12.3.4 SISTEMA CONTEGGIO PASSEGGERI	65
II.12.4 Impianti installati a carico della IA forniti conto lavoro da GTT	66
II.12.4.1 AVM	66
II.12.4.2 BIP	67
II.12.4.3 OBLITERATRICE	68
II.12.5 Documentazione	68
II.13 IMPIANTI DI ALLESTIMENTO	68
II.13.1 Dispositivi atti al traino	68
II.13.2 Accessori	69
II.14 GESTIONE DELL'ASSISTENZA IN GARANZIA E POST VENDITA	69
II.14.1 Organizzazione a supporto delle prestazioni in garanzia	69
II.14.2 Responsabile della Assistenza e Rappresentante del Costruttore	69
II.14.3 Direttore per l'Esecuzione del Contratto	69
II.14.4 Struttura tecnica	69
II.14.5 Fornitura e reperibilità dei ricambi	70
II.14.6 Follow – up della fornitura	70
II.15 COSTO DEL CICLO DI VITA	71
II.15.1 Metodologia di calcolo	71
II.15.2 Costi relativi alla manutenzione preventiva programmata	71
II.15.3 Costo di manutenzione delle parti principali	72
II.15.4 Costo di manutenzione correttiva	72

II.15.5 Costo totale del ciclo di vita	72
II.16 MANUTENZIONE FULL SERVICE	72
II.16.1 Modalita' di esecuzione del servizio	74
II.16.1.1 ORGANIZZAZIONE A SUPPORTO DELLE PRESTAZIONI IN FULL SERVICE	76
II.16.1.2 SICUREZZA – NORME ANTINFORTUNISTICHE.....	76
II.16.1.3 OFFICINE GTT.....	77
II.16.2 Materiali a stock	77
II.16.3 Livello di servizio richiesto	77
II.16.4 Penalita'	77
II.16.5 Collaudo di fine full service	77
II.17 DOCUMENTAZIONE TECNICA	77
II.17.1 Prescrizioni generali	77
II.17.2 Manuale di istruzione del personale di guida	78
II.17.3 Manuale per l'uso e la manutenzione	78
II.17.4 Manuale per le riparazioni	78
II.17.4.1 MANUALE RICERCA GUASTI	78
II.17.5 Valutazione rischi	79
II.17.6 Catalogo parti di ricambio	80
II.17.7 Fac-Simile Manualistica da presentare	80
II.17.8 Aggiornamenti	80
II.17.9 Documentazione da fornire	80
II.17.3.10 Apparecchiature di diagnostica e aggiornamento software	81
II.17.11 Addestramento del personale	81

Articolo 1 – Definizioni, criteri di interpretazione e norme applicabili

1.1 Definizioni:

- GTT: stazione appaltante, Committente
- IA: impresa appaltatrice
- Le parti: Committente e IA
- RUP: responsabile unico del procedimento di GTT
- DEC: direttore dell'esecuzione del contratto di GTT
- Assistente del DEC: persona che svolge attività di competenza del DEC o lo coadiuva
- RGC: responsabile generale del contratto della IA, che sovrintende alla gestione e rappresenta il referente per RUP e DEC
- DURC : Documento Unico Regolarità Contributiva
- DUVRI : Documento Unico Valutazione Rischi da Interferenze

1.2 In caso di contrasto tra norme contenute nel presente capitolato e allegati, prevale l'interpretazione più aderente alle finalità per le quali la fornitura è stata progettata ed al migliore raggiungimento del risultato secondo criteri di buona fede e ragionevolezza.

1.3 Per quanto non regolato dal presente capitolato, come integrato dall'offerta aggiudicataria, e allegati, si applicano le disposizioni contenute nel d.lgs. 50/2016 e da esso richiamate limitatamente a quelle applicabili ai settori speciali e nel codice civile, nonché le norme di legge riferibili al settore.

Articolo 2 – Referenti

2.1 Il RUP è Giovanni Battista RABINO e alla sottoscrizione del contratto sono comunicati al RGC i relativi recapiti telefonici, e-mail e pec.

2.2 Alla sottoscrizione del contratto saranno comunicati al RGC nominativo e recapiti del DEC e degli eventuali assistenti.

2.3 Alla sottoscrizione del contratto la IA è tenuta a comunicare al RUP:

- ✓ nominativo e recapiti telefonici, e-mail e pec del RGC e dei suoi eventuali assistenti;
- ✓ il domicilio eletto ai fini del contratto.

2.4 Le parti sono tenute a comunicare immediatamente ogni variazione.

Articolo 3 – Oggetto e descrizione delle attività comprese nell'appalto.

Il seguente capitolato ha per oggetto la fornitura di

- autobus urbani con le seguenti caratteristiche:
 - Categoria M3;
 - Classe I
 - Lunghezza: 12 m circa
 - Pianale integralmente ribassato; non sono ammesse soluzioni tipo low entry;
 - Numero porte: 3 per bus 12m
 - Alimentazione: CNG
 - Motorizzazione: EURO VI
- servizio di manutenzione full service per 10 anni (vedi capitolo II.16)
- servizio di finanziamento (opzionale) per un importo pari al 50% del prezzo offerto per gli autobus. Si fa riferimento al relativo contratto

I veicoli dovranno rispettare le prescrizioni normative e amministrative vigenti, le prescrizioni e caratteristiche di allestimento richieste dalla Regione Piemonte ai fini dell'ammissione al finanziamento, i requisiti richiesti nel presente Capitolato e quanto altro ritenuto necessario a garantire sia la funzionalità dell'autobus, sia la sicurezza e il comfort dei passeggeri e del conducente, salvo quanto di seguito previsto con riguardo alla possibilità di varianti.

3.1 Profilo di missione

Gli autobus verranno utilizzati per il trasporto passeggeri nell'area della Città Metropolitana di Torino; il profilo di missione è indicato in allegato 8.

Il profilo climatico della Regione Piemonte è fornito in allegato 9.

Dovrà essere garantita l'efficienza dell'impianto di raffreddamento dei vari componenti anche

considerando che in determinati periodi dell'anno è consistente la presenza di polline, foglie e polvere.

Bisogna inoltre considerare che i veicoli, inclusi i motori, saranno soggetti al lavaggio con acqua o vapore in impianti automatici.

3.2 Offerta tecnica

A. Elementi non variabili e richiesti a pena di esclusione.

Sono richiesti a pena di esclusione e non possono costituire oggetto di variante i seguenti elementi:

- ✓ classe I
- ✓ pavimento integralmente ribassato;
- ✓ omologazione nella versione base, come precisato nel disciplinare di gara;
- ✓ omologazione EURO VI;
- ✓ uniformità dell'allestimento su ciascuna tipologia di veicolo (identici sub-componenti, processo produttivo, sub-fornitori);
- ✓ scarico rivolto verso l'alto;
- ✓ altri elementi indicati nel presente capitolato quali uniche soluzioni consentite ai fini del collaudo;
- ✓ numero porte l'incarozzamento passeggeri : 3 di cui una posizionata nella zona anteriore, una nella zona compresa tra i due assi e una nella zona dello sbalzo posteriore;
- ✓ prescrizioni e caratteristiche di allestimento stabilite dalla Regione Piemonte ai fini dell'ammissione al finanziamento : impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso del tipo a "led luminoso a scritta fissa, variabile non scorrevole e con sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata", dispositivo di conteggio dei passeggeri in salita e in discesa, pedana o scivolo con portata massima garantita pari a 350 kg, predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica BIP, fascia realizzata con pellicola autoadesiva ad elevatissima rifrangenza (vedi paragrafo "LIVREA").

B. Varianti migliorative.

Potranno essere presentate varianti migliorative rispetto alle specifiche contenute nel Capitolato, con riguardo agli elementi di cui ai paragrafi del presente Capitolato indicati nella tabella Allegato A alla lettera di invito. Nell'offerta le soluzioni tecniche migliorative dovranno essere adeguatamente dettagliate, motivate e sostenute con analisi dei costi – benefici, ai fini della valutazione da parte della Commissione giudicatrice. Tali varianti migliorative comportano assegnazione di punteggio secondo quanto indicato nella richiamata tabella Allegato A alla lettera di invito.

C. Soluzioni alternative.

Tutti gli altri elementi tecnici del presente Capitolato potranno costituire oggetto di soluzioni tecniche alternative o comunque rispondenti alla specifica esigenza funzionale, non comportanti assegnazione di punteggio, purché motivate, rispettose degli standard minimi di cui al presente Capitolato, delle prescrizioni normative e amministrative vigenti e della concezione funzionale complessiva dell'autobus come emergente dal Capitolato medesimo. Qualora tali soluzioni alternative non siano motivatamente ritenute da GTT idonee, la IA, a pena di esclusione, resta obbligato alla soluzione indicata nel capitolato.

Tutto quanto contenuto nell'offerta tecnica costituisce per l'IA impegno contrattuale.

Articolo 4 – Durata

- 4.1 La durata risulta quella offerta in gara, come da piano consegne indicato in allegato 7, con decorrenza dalla data di stipula del contratto o dalla richiesta di avvio di urgenza da parte del RUP.
- 4.2 La fornitura dovrà tassativamente essere completata entro 6 mesi dalla stipula del contratto o dall'avvio di urgenza da parte del RUP.

Articolo 5 – Oneri dell'appaltatore

5.1 Principi generali

- 5.1.1** La sottoscrizione del contratto comporta attestazione da parte della IA di piena conoscenza e accettazione delle condizioni dell'affidamento espresse dal contratto medesimo, dal presente capitolato e da tutti gli allegati.
- 5.1.2** La IA è tenuta all'esecuzione del contratto secondo i principi di buona fede, correttezza, leale cooperazione, tempestiva e chiara informazione di ogni circostanza imprevista influente sul buon esito dell'appalto.
- 5.1.3** Il RGC è tenuto a sottoscrivere ogni verbale o documento predisposto dal RUP o dal DEC o loro assistenti.

5.2 Personale

- 5.2.1** La IA è tenuta ad applicare il trattamento economico e normativo stabilito dai CCNL nazionali e territoriali in vigore per settore e zona in cui si eseguono le prestazioni.
- 5.2.2** La IA è tenuta all'osservanza delle disposizioni sulla sicurezza del lavoro ex d.lgs. 81/2008.
- 5.2.3** Il RGC ha l'obbligo di:
- comunicare all'avvio delle prestazioni l'elenco dei lavoratori, dotati di tessera di riconoscimento ex l. 136/2010 e 18 co.1 lett. u) d.lgs. 81/2008, che avranno accesso alle strutture aziendali e tempestivamente ogni eventuale variazione;
 - trasmettere report mensili sul personale effettivamente impiegato e sulla effettiva corresponsione delle retribuzioni.

5.3 Cronoprogramma

La IA effettuerà la consegna dei veicoli, a propria cura e spese, presso lo stabilimento indicato dal GTT, dandone preventiva comunicazione, il giorno e all'orario che verranno concordati.

Ai fini contrattuali la data effettiva di consegna risulterà essere quella indicata al paragrafo 8.4.

Il piano deve prevedere la consegna di un veicolo prototipo, sul quale verrà effettuato il collaudo di fornitura e la successiva consegna di tutti i veicoli a completamento del lotto tassativamente entro 6 mesi dalla stipula del contratto o dall'avvio di urgenza da parte del RUP.

Il piano di consegna è quello presentato in gara su modello presente nell'allegato 7 al presente capitolato.

5.4 Modifiche e varianti

- 5.4.1** Sono ammesse, previa autorizzazione del RUP, le seguenti modifiche e varianti ai sensi dell'art. 106 DLgs 50/2016:
- A. ai sensi dell'art. 106 comma 1 lett. a)
- interventi di riparazione carrozzeria per sinistri/atti vandalici
 - fornitura di un sistema hardware e software per l'esecuzione della diagnosi dei guasti
 - sistema informatico di centro che riceva le informazioni relative ai guasti della flotta e le renda disponibili alla Centrale Operativa GTT
- B. ai sensi dell'art. 106 comma 1 lett. b): per servizi o forniture supplementari che si sono resi necessari e non inclusi nell'appalto iniziale, ove secondo la valutazione del RUP il cambiamento del contraente produca entrambi i seguenti effetti:
- 1) risultati impraticabile per motivi economici o tecnici;
 - 2) comportamenti per il GTT notevoli disguidi o consistente duplicazione dei costi;
- C. ai sensi dell'art. 106 comma 1 lett. c): per varianti in corso d'opera ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
- 1) la necessità di modifica sia determinata da circostanze impreviste e imprevedibili, tra cui anche la sopravvenienza di nuove disposizioni legislative o regolamentari o provvedimenti di autorità od enti preposti alla tutela di interessi rilevanti;
 - 2) la modifica non alteri la natura generale del contratto;

- D. ai sensi dell'art. 106 comma 1 lett. d): in caso di modificazioni soggettive previste dalla norma;
- E. nei casi e con i limiti di cui all'art. 106 comma 2 ove compatibile con il presente appalto;
- F. ai sensi dell'art. 106 comma 12: qualora si renda necessario un aumento o una diminuzione delle prestazioni sino a concorrenza del quinto dell'importo del contratto, alle stesse condizioni da esso previste.

5.4.2 Nei casi di cui al punto 5.4.1 lettere A,B,C l'appaltatore è tenuto a sottoscrivere l'atto di sottomissione, relativo alla variante, ad esso sottoposto dal RUP ed entro il termine assegnato.

5.5 Sospensioni

- 5.5.1** In tutti i casi in cui circostanze speciali, non prevedibili al momento della stipulazione del contratto, impediscano in via temporanea il regolare svolgimento dei servizi, il RUP/DEC può disporre la sospensione dell'esecuzione del contratto, compilando, se possibile con l'intervento del RGC, il verbale di sospensione, con l'indicazione delle ragioni che hanno determinato l'interruzione, dello stato di avanzamento del servizio e delle eventuali cautele adottate affinché alla ripresa esso possa continuare senza eccessivi oneri, della consistenza di mezzi e/o attrezzature esistenti sul luogo delle prestazioni al momento della sospensione.
- 5.5.2** Il RUP può disporre la sospensione per ragioni di necessità o di pubblico interesse, tra cui l'interruzione di finanziamenti per esigenze di finanza pubblica. Qualora la sospensione, o le sospensioni, durino per un tempo superiore ad un quarto della durata complessiva prevista, o comunque quando superino sei mesi complessivi, l'appaltatore può chiedere la risoluzione del contratto senza indennità. Se il GTT si oppone, l'esecutore ha diritto alla rifusione dei maggiori oneri derivanti dal prolungamento della sospensione oltre i termini suddetti. Nessun indennizzo è dovuto all'esecutore negli altri casi.
- 5.5.3** La sospensione è disposta per il tempo strettamente necessario. Cessate le cause della sospensione, il RUP dispone la ripresa dell'esecuzione e indica il nuovo termine contrattuale
- 5.5.4** Ove successivamente alla consegna del servizio insorgano, per cause imprevedibili o di forza maggiore, circostanze che impediscano parzialmente il suo regolare svolgimento, l'esecutore è tenuto a proseguire le parti di servizio eseguibili, mentre si provvede alla sospensione parziale delle parti non eseguibili, dandone atto in apposito verbale.
- 5.5.5** Le contestazioni dell'appaltatore in merito alle sospensioni sono iscritte a pena di decadenza nei verbali di sospensione e di ripresa. L'iscrizione, a pena di decadenza, deve contenere:
- a) formulazione ed indicazione documentata delle ragioni su cui le contestazioni, pretese o richieste si fondano;
 - b) precisazione delle conseguenze che ne derivano sul piano economico con indicazione esatta dei criteri di calcolo, del conteggio e della somma di cui si richiede il pagamento.

5.6 Cauzione definitiva

La cauzione definitiva può essere rilasciata dai soggetti previsti dall'art. 93 comma 3 del Dlgs 50/2016 e deve contenere le condizioni di cui all'art. 103 comma 4 del medesimo decreto.

5.6.1 La cauzione definitiva, di importo pari al 10% del valore contrattuale (autobus e full service), è prestata a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto di fornitura degli autobus e delle prestazioni di manutenzione full service e del risarcimento dei danni derivanti da eventuali inadempimenti, nonché a garanzia del

rimborso delle somme pagate in più alla IA rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno. Inoltre tale cauzione deve essere emessa anche a garanzia delle durate delle parti principali (vedi articolo 5.9.3).

La cauzione definitiva sarà svincolata, a seguito collaudo definitivo, 24 mesi dopo la consegna dell'ultimo veicolo, previa emissione di fidejussione a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto di full service e della durata delle parti principali di importo pari al 10% del valore di contratto di full service. Quest'ultima fidejussione sarà svincolata al termine del periodo di full service di tutti i veicoli, a seguito di esito positivo del collaudo di fine full service.

La garanzia non sarà ridicibile ai sensi dell'art 93 comma 7.

5.6.2 Ove la cauzione sia venuta meno in tutto o in parte, il RUP chiede alla IA la reintegrazione; in caso di inottemperanza, la reintegrazione si effettua a valere sul corrispettivo dovuto.

5.6.3 GTT ha inoltre diritto di valersi della cauzione, nei limiti dell'importo massimo garantito, per l'eventuale maggiore spesa sostenuta per il completamento delle prestazioni nel caso di risoluzione del contratto in danno dell'esecutore, nonché per provvedere al pagamento di quanto dovuto dalla IA per le inadempienze derivanti dalla inosservanza di norme e prescrizioni dei contratti collettivi, delle leggi e dei regolamenti sulla tutela, protezione, assicurazione, assistenza e sicurezza fisica dei lavoratori dei lavoratori addetti all'esecuzione dell'appalto e/o comunque presenti nei luoghi dove viene prestato il servizio.

5.9 Garanzie

5.9.1 Garanzia

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

- a) di base (ovvero estesa all'intero veicolo) di minimo 24 mesi indipendentemente dal chilometraggio maturato;
- b) per i componenti indicati nell'allegato 1, le durate chilometriche indicate;
- c) di 7 anni per quanto attiene alla qualità dei materiali ed i processi adottati:
 - la verniciatura e trattamenti in genere;
 - gli arredi interni: sedili passeggeri, rivestimenti (incluso mantice se presente), cielo, plafoniere, mancorrenti, paretine, sedile guida, cruscotto, cappelliere, eccetera;
 - finestrini e botole al tetto;
 - vano batterie, sportelli e relativi meccanismi;
- d) di 7 anni per il pavimento (pannelli e rivestimento)
- e) di 7 anni per i rivestimenti esterni della carrozzeria (incluso mantice se presente) e per le coibentazioni;
- f) di 12 anni per la corrosione passante (telaio e struttura);
- g) di 12 anni per cedimenti strutturali (rottture e/o deformazioni).

I periodi di garanzia decorrono dalla data di consegna contrattuale di ciascun veicolo di cui al punto 8.4.

Le garanzie coprono ogni parte e componente del veicolo e la IA ne risponde sino alla completa rimozione di ogni difetto progettuale, costruttivo o deficienza funzionale.

Tutte le garanzie sono operanti anche oltre la loro scadenza nominale, fino alla completa e definitiva eliminazione degli inconvenienti relativamente ai quali, entro la predetta scadenza, si verificano una o più delle seguenti condizioni:

- sia stata effettuata segnalazione dell'inconveniente sullo stesso autobus o su un altro autobus dello stesso lotto di fornitura;
- sia stata segnalata una circostanza riconducibile all'inconveniente quale suo prodromo, causa o effetto.

5.9.2 Garanzia sui difetti sistematici

La locuzione "sistematici" si applica a difetti o deficienze che, durante il periodo della garanzia, interessano in un anno con identiche modalità e cause presumibili un medesimo componente o impianto installato sul 10% dei veicoli di ciascun gruppo omogeneo di veicoli oppure il 20% su base biennale.

La IA è tenuta alla sostituzione dell'elemento che presenta difetto sistematico, sull'intero lotto venduto ed alla risoluzione del problema entro il collaudo definitivo.

Per il componente sostituito in garanzia sarà attivato un nuovo periodo di garanzia contrattuale di 12 mesi, a far tempo dalla avvenuta sostituzione.

Le eventuali modifiche effettuate dalla IA dovranno essere corredate dalla relativa documentazione tecnica, sottoscritta dalla IA medesima. Qualora tali modifiche richiedessero pratiche di aggiornamento o variazione presso i competenti uffici, queste dovranno essere effettuate a cura e spese della IA. Nel caso di modifiche particolarmente rilevanti o che coinvolgano organi di sicurezza, la IA dovrà notificare per iscritto l'effettuazione della modifica, allegando la documentazione tecnica relativa, riportando i collaudi eseguiti e dimostrando l'eventuale effettuazione di pratiche di aggiornamento.

5.9.3 Obblighi della IA sulla durata delle parti principali nel ciclo di vita

Negli obblighi a carico della IA si comprendono anche le durate dei gruppi per le percorrenze di prima sostituzione per tutti i componenti originali, che la IA stessa ha indicato nell'Allegato 1. Nel caso non venga raggiunta almeno il 90% della percorrenza indicata sul 10% dei componenti della flotta l'I.A. si impegna ad individuare idonea soluzione tecnica per soddisfare quanto dichiarato in sede di offerta.

Articolo 6 – Norme generali e particolari, anche di tutela ambientale, da osservare nell'esecuzione dell'appalto.

- 6.1** La IA si obbliga a conoscere e rispettare il *Codice di comportamento di GTT*; dovrà essere conosciuto e rispettato il *Modello di organizzazione, gestione e controllo* di cui al d.lgs. 231/2001 ed il *Piano di prevenzione della corruzione*, pubblicati sul sito www.gtt.to.it.
- 6.2** Le parti sono tenute all'osservanza delle prescrizioni di cui al d.lgs. 196/2003
- 6.3** La IA assume ogni onere e garantisce e tiene indenne il GTT da qualsiasi azione o pretesa di terzi per brevetti di invenzione, privative industriali o analoghi diritti in relazione a complessivi, apparecchiature, materiali, procedimenti adottati nell'esecuzione delle prestazioni.

Articolo 7 – Oneri del GTT

7.1 Principi generali.

Il GTT è tenuto all'esecuzione del contratto secondo i principi di buona fede, correttezza, leale cooperazione, tempestiva e chiara informazione di ogni circostanza impreveduta influente sul buon esito dell'appalto, e ad assumere ogni iniziativa utile a consentire l'adempimento della IA.

7.2 Avvio dell'esecuzione

Il RUP/DEC dà avvio all'esecuzione della prestazione fornendo alla IA le istruzioni e direttive necessarie, indicando (ove occorra) i luoghi ove si svolgeranno le prestazioni, descrivendo mezzi e strumenti eventualmente messi a disposizione dal GTT. Di tutto ciò redige apposito verbale che le parti sono tenute a sottoscrivere.

7.3 Corrispettivo, contabilizzazione e pagamenti. Tracciabilità. Revisione prezzi

7.3.1 Il corrispettivo è il prezzo offerto in gara per il bus e per il servizio di manutenzione full service

7.3.2 Le fatture, che dovranno essere relative a ciascun singolo autobus consegnato, saranno pagate a 60 giorni data fattura fine mese, previo accertamento della regolarità contributiva (DURC), fermo restando l'avvenuta erogazione del finanziamento regionale. La fattura non potrà in ogni caso essere emessa anteriormente alla data di esito positivo del collaudo di accettazione. Nel caso di esito negativo del collaudo di accettazione per vizi che non impediscano la messa in servizio del veicolo, il GTT tratterà una quota massima fino al 10%.

7.3.2.1 In caso di ritardato pagamento sono dovuti gli interessi al tasso convenzionale, ai sensi dell'art. 5 comma 1 Dlgs 231/2002, del 2,5 % su base annua, pari al costo medio del denaro sostenuto da GTT.

7.3.3 Sui pagamenti è operata la ritenuta dello 0,50% ai sensi dell'art.30 comma 5 del Dlgs 50/2016

7.3.4 Al fine di assicurare la tracciabilità dei flussi finanziari le parti convengono espressamente che tutti i pagamenti relativi all'appalto in oggetto saranno effettuati da GTT mediante bonifico bancario (fatta salva la possibilità di ricorrere ad altri strumenti di pagamento ugualmente idonei a consentire la tracciabilità delle operazioni) su conto corrente dedicato, anche in via non esclusiva.

7.3.5 I veicoli oggetto di full service saranno utilizzati sulle linee di GTT aventi caratteristiche indicate nell'allegato 8; le percorrenze annuali indicate potranno risultare inferiori fino al 10% per cause non dipendenti dalla IA (urti, logiche organizzative del GTT, ecc.).

Su base mensile, in funzione del chilometraggio effettivo comunicato dal Committente entro il 10 del mese successivo, la IA emetterà fattura pari al chilometraggio moltiplicato la tariffa nominale risultante dall'offerta.

Il Committente procederà alla verifica della corretta e puntuale esecuzione delle lavorazioni previste; in caso di mancata esecuzione in tutto o in parte delle lavorazioni previste, il Committente tratterà dai pagamenti la relativa quota, in base ai costi indicati nell'allegato 4.

7.3.6 Revisione prezzi servizio di manutenzione full service

Il corrispettivo rimane invariato per i primi 2 anni del contratto di full service.

A partire dal terzo anno il corrispettivo sarà oggetto di revisione prezzi in accordo alle variazioni dell'indice ISTAT.

I ratei dei corrispettivi annui a partire dal terzo anno contrattuale in dipendenza delle variazioni dei costi, in aumento o in diminuzione, che si registreranno dall'inizio del terzo anno di validità del contratto (data di riferimento revisionale), saranno convenzionalmente revisionati sulla base della media aritmetica tra l'indice generale Istat dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per destinazione economica e l'indice generale Istat delle retribuzioni contrattuali misurato al

termine di ciascun anno (dal 3° al 10° anno) rispetto ai valori di riferimento rilevati al termine del secondo anno.

Il calcolo della revisione prezzi, ed il relativo riconoscimento in aumento o diminuzione, sarà effettuato alla fine di ogni anno e calcolato secondo la seguente formula:

$$CRev \text{ prezzi: } Canno_i * (I_{listati} / I_{listarif}) - Canno_i$$

dove

Canno_i: importo corrisposto nell'anno *i*.

I_{listati}: media dell'andamento dell'indice ISTAT (indice dei prezzi alla produzione materiali e manodopera) misurato nell'anno *i*

I_{listarif}: valore dell'indice ISTAT misurato al termine del secondo anno di contratto.

Articolo 8 – Verifiche di conformità

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

- collaudo di fornitura;
- collaudo di accettazione e consegna;
- verifica di esercizio;
- collaudo definitivo;

L'esito positivo di tutti i collaudi, prove e verifiche di cui sopra non solleva comunque la IA dalla piena responsabilità della rispondenza delle caratteristiche e dei particolari degli autobus e delle stazioni di ricarica al funzionamento cui sono destinati e della qualità e del dimensionamento dei materiali impiegati.

Tutti gli oneri relativi agli accertamenti di cui sopra sono a carico della IA.

La IA sostiene inoltre i costi in economia di viaggio, vitto ed alloggio del personale dipendente o consulenti del GTT incaricati per ogni seduta di collaudo in numero massimo di 3 (tre) persone, con espressa esclusione di ogni ed altra e qualsiasi spesa o costo non attinente al collaudo.

Ogni collaudo sarà oggetto di verbale redatto in contraddittorio.

8.1 Subforniture

La IA dovrà consegnare specifica dichiarazione sulla conformità ed adeguatezza al capitolato tecnico, dei sottosistemi e dei componenti forniti dai subfornitori assumendosene la piena responsabilità.

8.2 Obbligo di collaborazione

Il GTT si impegna a collaborare ai fini dell'ideazione, realizzazione e allestimento dei mezzi mettendo a disposizione, ove occorra, proprio personale presso il luogo di produzione.

La IA si impegna a organizzare sopralluoghi di personale del GTT, a richiesta di quest'ultimo, presso il luogo di produzione, nel corso della stessa.

8.3 Collaudo di fornitura

Gli autobus offerti dovranno essere omologati in Italia nella loro versione definitiva (rispondendo alle prescrizioni del regolamento UN/ECE 107 e di tutta la normativa vigente e alle specifiche del presente capitolato), all'atto della richiesta di collaudo del primo veicolo.

Il collaudo non potrà essere espletato in assenza di copia del certificato riguardante l'omologazione del veicolo nell'allestimento fornito.

La IA s'impegna a comunicare al GTT, a mezzo posta certificata, con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, la disponibilità del veicolo prototipo per l'effettuazione del collaudo di fornitura. Di contro il GTT, se disponibile copia del certificato di omologazione, provvederà, entro 6 giorni lavorativi dalla data di disponibilità del veicolo per il collaudo, indicata nella comunicazione, ad inviare propri incaricati presso la sede indicata dalla IA per effettuare le prove previste per il "Collaudo di fornitura", dandone specifica comunicazione.

Nel corso del collaudo il GTT procederà ad accertare la totale corrispondenza del prodotto fornito al presente Capitolato ed all'ordine/contratto di fornitura nonché la completezza degli allestimenti di base e la rispondenza degli allestimenti richiesti.

In tale occasione il GTT potrà richiedere i documenti di collaudo interni attestanti i controlli eseguiti durante le fasi di assemblaggio dei veicoli.

Per l'effettuazione delle prove di seguito richiamate, da effettuarsi presso una sede indicata dalla IA, la IA dovrà mettere a disposizione del GTT senza alcun onere aggiuntivo, oltre al proprio personale tecnico anche tutte le apparecchiature e/o attrezzature necessarie, per le quali dovrà fornire certificati in corso di validità attestanti la conferma metrologica rilasciati da laboratori accreditati SIT.

È salva la facoltà del GTT, nel corso del collaudo di fornitura, di eseguire nella totalità od in parte le prove di seguito indicate, di eseguirne a campione o di eseguirne altre che siano ritenute necessarie per verificare la rispondenza del veicolo alle prescrizioni di fornitura.

Il GTT si riserva di ripetere totalmente o in parte le prove previste nel collaudo di fornitura su tutti gli autobus costituenti il lotto di aggiudicazione o di richiedere, per gli autobus non sottoposti alle prove di collaudo e per le prove non eseguite, la documentazione sostitutiva che avrà valore contrattuale.

Nel caso di esito negativo la IA è tenuta ad intervenire, a propria cura e spese, e comunque senza determinare variazioni nei tempi di consegna pattuiti per la fornitura, alla rimozione delle difformità riscontrate ed alla sostituzione e/o rifacimento delle parti/allestimenti oggetto della difformità. Dopo tali interventi il veicolo potrà essere sottoposto a nuovo collaudo o, in alternativa, il GTT potrà avvalersi di apposita dichiarazione nella quale la IA attesta l'avvenuta esecuzione degli adeguamenti richiesti.

Nel caso di esito positivo il GTT autorizzerà la IA a procedere nell'allestimento /produzione degli ulteriori veicoli oggetto della fornitura.

L'esito positivo o negativo del collaudo di fornitura, sarà formalizzato con apposito verbale sottoscritto congiuntamente tra le parti.

Le prove elencate nelle schede dell'allegato 2 sono:

1. **Esame del veicolo e verifica delle masse (c/o Fornitore)**
2. **Efficienza dei freni (c/o Fornitore)**
3. **Marcia su strada (c/o Fornitore)**
4. **Tenuta all'acqua (c/o Fornitore)** (da eseguire dopo la prova di marcia su strada)
5. **Tenuta dell'impianto pneumatico (c/o Fornitore)**
6. **Consumo combustibile (luogo esecuzione individuato dal Fornitore)**
7. **Sbrinamento e disappannamento parabrezza e vetri antero-laterali (c/o Fornitore)**
8. **Visibilità dal posto guida (c/o Fornitore)**
9. **Rumorosità (luogo individuato dal Fornitore)**
10. **Bilancio energetico (luogo individuato dal Fornitore)**
11. **Verifica sistema "sblocco freni" (c/o Fornitore)**
12. **Verifica impianto di climatizzazione (luogo individuato dal Fornitore)**
13. **Prova di accelerazione (c/o Fornitore)**
14. **Prova funzionalità/affidabilità porte (c/o Fornitore)**
15. **Efficacia trattamento antigraffiti (c/o Fornitore)**

8.4 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. risultino consegnati la documentazione contrattualmente prevista, secondo quanto indicato nel punto II.18.3.9 ed il catalogo parti di ricambio;
4. risultati provvisto dell'intera documentazione necessaria per l'ottenimento dei finanziamenti;
5. risulti immatricolato a cura della IA;
6. risulti essere definito il programma generale dei corsi di addestramento del personale tecnico e sia concordato con il GTT il programma specifico dei Corsi di base.

Il veicolo sarà consegnato al GTT, a cura e spese della IA, unitamente all'apposito documento di trasporto (bolla di consegna) dopo il positivo collaudo di accettazione, eseguito presso sede individuata dalla IA.

Quando l'accettazione avviene con riserve, ma il veicolo può essere comunque utilizzato, il GTT potrà autorizzare la consegna trattenendo una parte del pagamento secondo quanto stabilito nel paragrafo 7.3.1.

Resta inteso che il collaudo di accettazione, mentre non impegna in alcun modo il GTT, non solleva la IA dalla piena responsabilità della rispondenza delle caratteristiche e dei particolari dei veicoli al funzionamento cui sono destinati e della qualità e rispondenza dei materiali impiegati.

8.5 Verifica di esercizio

È previsto un collaudo definitivo dei veicoli prima della scadenza del periodo di garanzia di base, contrattualmente stabilito.

Per quanto concerne i controlli sui veicoli, la IA sarà preavvisata, almeno dieci giorni prima, dell'effettuazione di tale collaudo ed avrà la facoltà di parteciparvi, ma non quella di richiedere la ripetizione delle prove in caso di sua mancata presenza.

Il veicolo si considererà collaudato con esito positivo solo se saranno verificate le seguenti condizioni:

- si sia provveduto all'eliminazione di tutti i difetti sistematici (con riferimento al punto 5.9.2), manifestati nel periodo di garanzia di base contrattualmente stabilito e tempestivamente comunicati dal GTT alla IA;
- non siano presenti deterioramenti precoci di pavimento, telaio, carrozzeria tali da compromettere le durate garantite;
- sia stata consegnata tutta la documentazione contrattualmente prevista, secondo quanto indicato nei punti II.18.3.4 e II.18.3.9;
- risultino completati i corsi di addestramento e formazione, contrattualmente previsti entro tale data con rilascio di attestato.

In caso di esito negativo non si darà seguito allo svincolo della cauzione definitiva (si veda paragrafo "Cauzione definitiva") fino a quando non saranno eliminate le cause che hanno dato luogo al mancato superamento della verifica stessa.

Resta in ogni caso salvo il diritto del GTT di incamerare la cauzione, nella sua globalità, qualora la IA non abbia provveduto ad eliminare le suddette cause.

L'esito del collaudo definitivo sarà formalizzato con apposito verbale redatto e sottoscritto dal GTT. In caso di presenza della IA il verbale sarà sottoscritto congiuntamente tra le parti.

8.6 Esiti verifiche

8.6.1 Qualora nel corso delle verifiche in corso d'opera e finale siano riscontrati vizi o difformità rispetto a quanto contrattualmente previsto, il RUP/DEC inoltra contestazione scritta alla IA, con invito alla regolarizzazione entro il termine assegnato, ferma la facoltà per la IA di presentare osservazioni scritte.

8.6.2 L'onere di regolarizzazione entro il termine assegnato non è sospeso dalla presentazione delle osservazioni.

8.6.3 Il RUP comunica alla IA l'esito dell'esame delle osservazioni eventualmente presentate, disponendo il relativo accoglimento ovvero confermando la violazione anche per gli effetti di cui al successivo art. 9.

Articolo 9 – Penali

9.1 Penalità per ritardata consegna

Qualora intervengano ritardi di consegna degli autobus rispetto al termine contrattuale, salvo il caso di comprovata forza maggiore, sarà applicata la penalità dello 0,8 ‰ (zero virgola otto per mille) per ogni giorno solare, sul valore dell'importo, IVA esclusa, relativo a ciascun autobus oggetto della fornitura non consegnato; tale valore di penalità sarà dovuto per un periodo corrispondente fino ad un ritardo di 30 gg.

Per i successivi giorni e fino ad un ritardo complessivo non superiore a 120 gg., salvo il caso di comprovata forza maggiore, sarà applicata la penalità dello 1,2 ‰ (uno virgola due per mille) per ogni giorno solare, sul valore dell'importo, IVA esclusa, relativo agli autobus oggetto della fornitura non consegnati. Oltre il 120° giorno di ritardo la penale giornaliera è

calcolata nella misura dell'1,6‰ (uno virgola sei per mille), fino all'importo massimo del 10% del valore della fornitura non consegnata.

Saranno considerate cause di forza maggiore, sempreché debitamente e tempestivamente comunicate, solamente quelle conseguenti a scioperi nazionali di categoria documentati da Autorità competenti nonché quelle derivate da 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 consegna come definita nel punto 8.4.

Qualora, rispetto al termine finale di consegna, il ritardo superi i 120 giorni solari, si potrà inoltre procedere alla messa in mora della IA inviando una raccomandata A/R di diffida ad adempiere entro un termine non inferiore a 15 giorni (art. 1454 Cod. Civ.). L'inutile decorso del termine determina, quindi, la risoluzione ipso jure del contratto relativamente alla parte di fornitura non eseguita con applicazione della penale per inadempimento nella misura massima e complessiva del 10% del valore della fornitura non consegnata con riserva della prova del maggior danno sofferto, compresa la perdita del finanziamento stanziato,

Nel caso in cui si proceda alla risoluzione parziale del contratto resta inteso che le obbligazioni post-consegna assunte dalla IA rimangano valide per la parte di fornitura regolarmente effettuata.

Gli importi delle penali che si andranno ad applicare saranno trattenuti sull'ammontare della fattura ammessa a pagamento e comunque regolati prima dello svincolo della cauzione definitiva.

9.2 PENALITÀ PER MANCATO RISPETTO INDICI RAMS

9.2.1 Indisponibilità veicoli

Dopo la data di consegna dell'ultimo veicolo del lotto, diventerà operativo il monitoraggio dell'indice di disponibilità così definito.

INDICE DISPONIBILITÀ

L'indice di disponibilità giornaliera è attivo sui veicoli per il periodo di full service.

La IA deve adottare organizzazione e strutture di assistenza sufficienti al fine di assicurare che, durante il periodo di full service, l'indice medio di disponibilità giornaliero calcolato sulla base dei giorni feriali dei tre mesi solari, sia di valore superiore a 91% dei veicoli riferiti al lotto fornito. In ogni caso l'indice di disponibilità di ogni singolo giorno feriale non dovrà essere inferiore a 85%.

L'indice di disponibilità sarà determinato in base alla disponibilità dei veicoli di ogni giorno feriale, determinata alle ore 6.00 e alle ore 17.00 a partire dalla consegna dell'ultimo veicolo del lotto.

Il GTT dovrà comunicare alla IA, con cadenza giornaliera, l'elenco dei veicoli resi non disponibili, per cause coperte da garanzie. L'informazione relativa alla situazione di indisponibilità sarà data alla IA o all'eventuale assistenza, a mezzo di modalità concordate (Fax/Email con ricevuta di consegna, ecc.) entro le ore 16,00 nei giorni feriali.

Un valore dell'indice di disponibilità inferiore a quello di riferimento è soggetto a penale, come indicato in seguito.

I veicoli considerati "fuori servizio", sono sia quelli che non soddisfano le condizioni di idoneità, sia quelli in avaria. Non sono contemplati i veicoli in avaria per guasti non suscettibili di applicazione della garanzia come più avanti specificato.

Per quanto riguarda i "veicoli in avaria" e i "guasti non suscettibili di applicazione della garanzia" valgono le seguenti determinazioni.

VEICOLI SUSCETTIBILI DI APPLICAZIONE DELLE PENALI

Al fine della determinazione delle indisponibilità giornaliere di bus, si considerano in avaria i veicoli che:

- necessitano riparazioni per guasto ad equipaggiamenti, apparati e componenti;
- sono in attesa di lavorazione o in lavorazione per interventi in garanzia causati da guasti, difetti di funzionamento e di carrozzeria e simili;

- risultano in attesa di lavorazione programmata (una volta raggiunto il parametro chilometrico previsto, inclusa l'eventuale tolleranza);
- sono in attesa di lavorazione per mancanza di ricambi imputabili a ritardate consegne della IA.

GUASTI NON SUSCETTIBILI DI APPLICAZIONE DELLE PENALI (fermi bonificati).

Sono esclusi dal novero delle indisponibilità i bus non efficienti per:

- sinistri, purché l'attesa di lavorazione non sia motivata da ritardata consegna dei ricambi;
- insufficienti rifornimenti;
- guasto o manutenzione preventiva sui pneumatici, non motivati da errori di geometria degli assetti;
- atti vandalici;
- apparati forniti dal GTT (Emettitrice, Impianto AVM, Sistema bigliettazione BIP);
- interventi di manutenzione preventiva eseguiti nei termini di ciclicità prefissati;
- interventi di pulizia, esclusi quelli necessari a seguito di intervento manutentivo eseguito dall'IA.

Sono altresì esclusi dal conteggio:

- i veicoli che, seppure respinti o segnalati dall'Esercizio, in sede di controllo non manifestano alcuna evidente anomalia;
- i veicoli sottoposti a interventi di risanamento a programma concordato, eseguiti a cura e spese della IA per il tempo strettamente necessario all'esecuzione dell'attività come preventivamente concordato (negli eventuali tempi di attesa dell'esecuzione dei risanamenti e per i tempi eccedenti quelli concordati, i veicoli saranno conteggiati come indisponibili ai fini dell'applicazione delle penali).

Sulla base di quanto sopra indicato, verrà determinata la disponibilità media nei giorni feriali del lotto autobus.

Si darà luogo all'applicazione delle penali qualora l'indice medio di disponibilità dei giorni feriali del periodo di riferimento (tre mesi) sia inferiore al valore obiettivo pari a 91% (corrispondente al 9% di indisponibili per cause in garanzia).

indice medio disponibilità Id	Irrogazione penale	valore unitario penale VUP
Id ≥ Idmin	NO	
Id < Idmin	SI	Prezzo acquisto veicolo x 0,002

Con riferimento all'importo complessivo del singolo veicolo (IVA esclusa), il valore unitario della penale sarà così determinato:

$$Pm = (Idmin - Id) * g * N * VUP \text{ €}$$

in cui:

Pm = penalità;

Id = indice di disponibilità rilevato nel periodo di riferimento;

Idmin = indice di disponibilità minimo richiesto ;

g = numero giorni feriali nel periodo di riferimento

N = numero totale degli autobus del lotto

In caso di superamento dell'indice di disponibilità giornaliero (85%) verrà applicata una penale pari a:

$$Pm = N * VUP$$

In cui

N = numero dei bus eccedenti la quota di indisponibilità giornaliera

9.2.2 Mancato rispetto indice di guasto

INDICI DI GUASTO (AFFIDABILITÀ)

Si assumono come indici di guasto "I₁" e "I₂", espressi con 2 cifre significative dopo la virgola. L'indice "I₁" considera i guasti che si verificano durante il servizio in linea e che impediscono al veicolo di proseguire la corsa o di intraprendere la corsa successiva in normale servizio passeggeri.

L'indice "I₂" considera i guasti, di entità minore, che pur non pregiudicando la prosecuzione della corsa in servizio passeggeri determinino comunque la necessità di essere riparati alla fine del servizio al rientro in deposito. In tale categoria rientrano anche i guasti evidenziati a seguito di verifiche/collaudi.

Sono esclusi dal conteggio degli indici di guasto i veicoli fuori servizio a causa di:

- pneumatici fuori uso;
- urti e atti vandalici;
- impianti per i quali è prevista a carico della IA solo la predisposizione e/o il montaggio completo con materiale fornito in conto lavoro dal GTT;
- necessità di pulizia interna straordinaria per cause inerenti il servizio;
- guasto non rilevato in sede di controllo, a seguito di segnalazioni dall'esercizio.

Gli indici di guasto vengono calcolati, per ciascun gruppo omogeneo di veicoli, come segue:

$$I_1 = \frac{\text{N}^\circ \text{ guasti di livello 1 nel mese} \times 10.000 \text{ km}}{\text{km percorsi nel mese}}$$

$$I_2 = \frac{\text{N}^\circ \text{ guasti di livello 2 nel mese} \times 10.000 \text{ km}}{\text{km percorsi nel mese}}$$

Gli indici di guasto di riferimento assumono i seguenti valori a partire dall'immissione in servizio dell'ultimo veicolo del lotto:

- dal primo giorno del 1° mese all'ultimo giorno del 6° mese è previsto il solo monitoraggio del valore degli indici;
- dal primo giorno del 7° mese all'ultimo giorno del 24° mese $I_{1R} = 2,50$ e $I_{2R} = 4,50$ o valore migliorativo indicato in sede di offerta;

Il superamento dell'indice di guasto, così come sopra descritto, comporterà una penalità trimestrale per ogni avaria in linea eccedente il valore massimo di riferimento.

La penalità mensile sarà calcolata nel modo seguente:

$$P_M = (C_1 + C_2) \times 150 \text{ €}$$

I valori C_1 e C_2 che si ricavano come indicato:

$$C_1 = (I_1 - I_{1R}) \times \text{Numero veicoli con guasto di livello 1}$$

$$C_2 = (I_2 - I_{2R}) \times \text{Numero veicoli con guasto di livello 2}$$

Articolo 10 – Risoluzione del contratto

10.1 Qualora si verifichino le circostanze di cui all'art. 108, comma 2, d.lgs. 50/2016, il RUP comunica alla IA la risoluzione del contratto.

10.2 Qualora si verifichino le circostanze di cui all'art. 108, comma 1, d.lgs. 50/2016, è facoltà del GTT risolvere il contratto, previa comunicazione scritta al RGC.

10.3 Qualora si verifichino gravi inadempimenti alle obbligazioni contrattuali da parte della IA, il RUP contesta all'appaltatore gli addebiti, assegnando un termine non inferiore a

15 giorni per presentare controdeduzioni. Acquisite e valutate negativamente le controdeduzioni, o in assenza di esse, il GTT può dichiarare risolto il contratto, ferma la facoltà di esecuzione in danno e a carico della IA inadempiente.

In via esemplificativa, costituiscono gravi inadempimenti:

- la sospensione o il rallentamento delle prestazioni tanto gravi da compromettere il buon esito del servizio;
- la violazione di norme codice etico;
- la violazione delle disposizioni sulla tracciabilità dei pagamenti;
- il superamento del limite del 10% delle penali di cui all'art. 9.6, riguardanti la fornitura di autobus e stazioni di ricarica e nel caso di attivazione del full service il 10% del valore contrattuale del servizio;
- la grave o ripetuta violazione degli obblighi di cui all'art. 30 commi 4,5,6 del Dlgs. 50/2016;
- la grave o ripetuta violazione degli obblighi di cui al precedente art. 5.2.3.

10.4 Qualora, al di fuori di quanto previsto al punto precedente, l'esecuzione delle prestazioni ritardi per negligenza della IA, il RUP/DEC, le assegna un termine, che, salvo i casi d'emergenza, non può essere inferiore a dieci giorni, entro i quali la IA deve eseguire le prestazioni. Scaduto il termine assegnato, e redatto verbale in contraddittorio, qualora l'inadempimento permanga, il GTT può risolvere il contratto.

10.5 Nel caso di risoluzione del contratto la IA ha diritto al pagamento delle sole prestazioni regolarmente eseguite, decurtato degli oneri aggiuntivi derivanti dallo scioglimento del contratto stesso.

10.6 In sede di liquidazione finale riferita all'appalto risolto, l'onere da porre a carico della IA è determinato anche in relazione alla maggiore spesa sostenuta per affidare ad altra impresa le prestazioni ove il GTT non si sia avvalso della facoltà di cui al successivo punto 10.8.

10.7 Resta fermo in ogni caso il diritto del GTT alla riscossione delle penali e al risarcimento del danno.

10.8 In caso di risoluzione del contratto il GTT ha facoltà di ricorrere alla procedura di cui al successivo art. 11.

Articolo 11- Recesso

11.1 Il GTT può recedere dal contratto in qualunque tempo previo il pagamento delle prestazioni eseguite, oltre al decimo dell'importo delle prestazioni non eseguite.

11.2 Il decimo dell'importo delle opere non eseguite è calcolato sulla differenza tra l'importo dei quattro quinti del prezzo posto a base di gara, depurato del ribasso d'asta e l'ammontare netto delle prestazioni eseguite.

11.3 L'esercizio del diritto di recesso è preceduto da una formale comunicazione alla IA con preavviso non inferiore a venti giorni, decorsi i quali il GTT prende in consegna i servizi e verifica la regolarità dei servizi eseguiti.

11.4 E' vietato il recesso dell'appaltatore.

Articolo 12 – Subappalto.

12.1 Il subappalto è soggetto tassativamente a preventiva autorizzazione del GTT nel rispetto delle condizioni e dei limiti di legge. Il subappalto potrà riguardare le seguenti attività:

- o assistenza in garanzia (manutenzione preventiva, correttiva, risanamenti definiti da IA con acquisto / utilizzo di ricambi approvati da IA)
- o full service (manutenzione preventiva, correttiva, risanamenti definiti da IA con acquisto / utilizzo di ricambi approvati da IA)
- o eventuale installazione di impianti accessori e/o forniti dal GTT

12.2 Si richiama il precedente art. 7.3.4 in materia di tracciabilità.

12.3 Il pagamento delle eventuali prestazioni oggetto di subappalto verrà effettuato alla IA previa presentazione delle fatture quietanzate del subappaltatore.

12.4 Per quanto non previsto dal presente articolo vale quanto disposto dall'art. 105 del

D.lgs. 50/2016.

Articolo 13 – Fallimento dell'appaltatore

E' facoltà del GTT ricorrere alla procedura di cui all'art. 110 d.lgs. 50/2016.

Articolo 14 - Allegati

- ✓ Allegato 1 : Scheda durata parti principali
- ✓ Allegato 2 : Schede di collaudo
- ✓ Allegato 3 : Scheda per la valutazione della manovrabilità
- ✓ Allegato 4
 - Tabella 1 : operazioni manutenzione programmata
 - Tabella 2 : costo manutenzione preventiva
 - Tabella 3 : sviluppo piano manutenzione programmata
 - Tabella 4 : costo manutenzione parti principali
 - Tabella 5 : costo manutenzione correttiva
 - Tabella 6 : costo del ciclo di vita
- ✓ Allegato 5 : Scheda assistenza tecnica
- ✓ Allegato 6 : Caratteristiche tecniche
- ✓ Allegato 7 : Piano consegne
- ✓ Allegato 8 : Profili di missione
- ✓ Allegato 9 : Profilo climatico Regione Piemonte
- ✓ Allegato 10: Linee guida rete veicolare di bordo e protocollo scambio dati
- ✓ Allegato 11: Distinta materiali AVM
- ✓ Allegato 12: Lay-out di massima impianto AVM
- ✓ Allegato 13: Distinta materiali BIP
- ✓ Allegato 14 : chiave quadra
- ✓ Allegato 15 : disposizione adesivi GTT
- ✓ Allegato 16 : Formato banche dati linee GTT
- ✓ Allegato 17 : Screenshot informazione ai passeggeri
- ✓ Allegato 18 : Contapasseggeri
- ✓ Allegato 19 : Supporti esterni pubblicità
- ✓ Allegato 20 : Sedile autista
- ✓ Allegato 21 : Scheda valutazione rischi
- ✓ Allegato 22 : DUVRI

PARTE SECONDA

SPECIFICHE TECNICHE

II.1 SCOPO DEL DOCUMENTO

Le presenti specifiche definiscono le caratteristiche tecniche dei veicoli oggetto della fornitura.

II.2 CONFIGURAZIONE DEL VEICOLO

I veicoli oggetto della presente fornitura dovranno essere a pianale integralmente ribassato. L'altezza del pavimento, nelle aree di accesso in corrispondenza delle porte di accesso e stazionamento alla carrozzella, dovrà svilupparsi in modo uniforme, senza gradini o discontinuità e, qualora siano presenti rampe di raccordo queste dovranno avere, preferibilmente, pendenze non superiori al 3%.

Le soglie porte, in fermata, con l'eventuale dispositivo kneeling inserito, dovranno quanto più possibile raccordarsi con le banchine di fermata, di altezza pari a circa 280 mm dal piano stradale.

Le quote di altezza del pavimento dal piano stradale sopra indicate sono relative al veicolo in ordine di marcia.

Il numero di sedili su podesti e l'altezza di questi ultimi dovranno essere contenuti quanto più possibile.

La larghezza dei corridoi, anche in corrispondenza dei passaruota di ciascun asse, non dovrà essere inferiore a 550 mm, rilevata ad un'altezza dal pavimento compresa tra 40 e 80 cm e per tutta la lunghezza del passaggio.

I mancorrenti verticali dovranno essere posizionati in modo da essere allineati ai podesti e ai passaggi già presenti sul veicolo in modo da non introdurre ulteriori strettoie o costituire impedimento alla movimentazione dei passeggeri.

La disposizione dei sedili dovrà massimizzare il numero di sedili fronte marcia, installati a sbalzo, non accoppiati.

La larghezza utile del vano porte dovrà essere la più ampia possibile.

L'offerta tecnica dovrà contenere disegno/i illustrativo/i del figurino del veicolo sia interno che esterno, sia in scala 1:20 sia 1:100 comprendente:

- sistemazione interna dei sedili, dei mancorrenti, dei piantoni;
- postazione per carrozzella e dimensioni della zona ad essa destinata;
- rappresentazione delle fasi di movimentazione ottimale della carrozzella per accesso alla relativa postazione;
- quote del pavimento, delle pendenze delle sopraelevazioni interne e dei podesti e della larghezza utile dei corridoi;
- planimetria quotata che evidenzia la superficie destinata ai passeggeri in piedi;
- misure della larghezza utile delle porte.

II.2.1 Porte di servizio

Le porte dovranno rispondere in materia di sicurezza ed azionamento a quanto prescritto dal regolamento UN/ECE 107 ed avere le seguenti caratteristiche:

1. le porte potranno essere ad azionamento elettrico o pneumatico, rototraslanti o sliding (escludendo la prima porta). L'intero sistema di azionamento di comando e di controllo dovrà essere affidabile in tutte le condizioni di esercizio con particolare riferimento alle basse temperature invernali ed in particolare essere protetto contro eventuali variazioni di tensione dell'impianto elettrico. L'architettura del sistema dovrà essere semplice e robusta e di facile manutenibilità (per es., un solo attuatore per porta, componenti plug-in, attuatore inserito nel cardine porta, ecc.);
2. dovranno essere realizzate in modo da garantire la massima visibilità dei vani da parte dei conducenti al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri in transito; la porta anteriore, quando aperta non dovrà ostruire in alcun modo la visibilità della banchina attraverso lo specchio retrovisore esterno destro;
3. il movimento della porta in apertura non dovrà costituire pericolo per i passeggeri in sosta alla fermata soprattutto in caso di banchina rialzata; in tutte le condizioni di

- carico del veicolo e di stato del manto stradale la porta dovrà poter effettuare la corsa in apertura e chiusura senza interferenze con la banchina rialzata;
7. le porte dovranno essere dotate di un dispositivo che arresti ed inverta il movimento in caso di ostacolo frapposto; tale funzione dovrà essere prevista anche in fase di apertura della porta. Il funzionamento delle porte e dei relativi dispositivi di comando e sicurezza dovrà essere dettagliatamente illustrato in offerta;
 8. le porte dovranno essere corredate di adeguati maniglioni di appiglio e mancorrenti di protezione; nel lay-out dovrà essere posta la massima al fine di evitare ogni interferenza (schiacciamento, afferramento, eccetera) delle porte in movimento (apertura/chiusura) con l'utenza in attesa all'interno dell'autobus, in salita o in discesa;
 9. in caso di adozione di porte rototraslanti dovrà essere installato "paravento" a tutta altezza, trasparente almeno nella parte superiore;
 10. tutti i leverismi suscettibili di interferenza con i passeggeri dovranno essere adeguatamente protetti. Il vano di passaggio sarà adeguatamente delimitato con idonei divisori a protezione dei passeggeri;
 11. Dovranno essere installati i seguenti pulsanti per il comando porte:
 - Un pulsante per apertura/chiusura della sola porta anteriore
 - Un pulsante per apertura di tutte le porte
 - Un pulsante per ciascuna porta per apertura/chiusura singolarmenteI pulsanti di comando delle porte dovranno essere :
 - Spenti in condizione di porta chiusa
 - Illuminati in caso di porta aperta
 - Illuminati, con livello di intensità inferiore al precedente, in caso di luci di posizione accese e porte chiuse.
 12. I comandi apertura e chiusura porte saranno effettuabili solo dal conducente e subordinati al segnale di velocità inferiore a 5 Km/h.
 13. I comandi apertura porte in emergenza saranno subordinati al segnale di velocità inferiore a 5 Km/h.
 14. Il pulsante per il comando di apertura e chiusura della porta anteriore dall'esterno del veicolo sarà posto a lato della porta anteriore oppure nella calandra anteriore in posizione non visibile.
 15. La centralina propria del sistema porte dovrà essere dotata preferibilmente di una diagnostica, integrata con la linea CAN-BUS del veicolo, che preveda segnalazioni relative al corretto funzionamento del sistema che consentano interventi di manutenzione "on condition" e preventivi.

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 purchè di dimensioni tali da garantire la perfetta visibilità

II.2.3 Dispositivo di segnalazione "Fermata prenotata"

Dovrà essere montato un pannello trasversale di segnalazione luminosa, di dimensioni massime 400 x 110 x 50 mm, recante la dicitura "fermata prenotata / stop requested", in italiano e in inglese, costruttivamente conforme alla norma CUNA 587-10, nelle seguenti posizioni in corrispondenza della porta centrale o nella zona anteriore del veicolo.

La posizione individuata deve garantire la visibilità da qualunque zona del vano passeggeri.

L'illuminazione del pannello dovrà essere realizzata, a luce fissa, tramite LED.

La segnalazione luminosa deve essere attiva sino al successivo comando di apertura porte.

La prenotazione deve essere ripetuta sul cruscotto con apposita spia a luce fissa e deve essere disabilitata a porte aperte.

La segnalazione luminosa deve essere preceduta da segnalazione acustica, con una suoneria a timpano monocolpo ubicata in prossimità del posto di guida. Il tipo di suono verrà definito in sede di offerta.

Il dispositivo deve essere azionabile dai passeggeri tramite appositi pulsanti posizionati sui montanti e sui mancorrenti in prossimità delle porte. Per i pulsanti sarà preferibile adottare tecnologia "wireless" (ultrasuoni, ecc.) al fine di minimizzare la presenza di cablaggi e facilitare le operazioni di manutenzione.

II.3 COMPARTO PASSEGGERI

Al fine di facilitare il transito dei passeggeri, è preferibile, una soluzione con singolo sedile monoposto per fiancata e in corrispondenza dei passaruota eventuale sedile monoposto maggiorato.

Il layout interno dovrà tener conto della possibilità di disporre i sedili sia fronte marcia che di spalle e garantire la disponibilità di uno spazio vicino ai sedili per un bagaglio leggero. Il posizionamento dei sedili dovrà assicurare uno spazio conveniente per piedi e gambe dei passeggeri seduti e prevedere la disposizione di appoggi che consentano ai passeggeri di adottare posture ergonomiche. I sedili devono essere posizionati in modo che i passeggeri seduti non intralcino i passeggeri in piedi. Lo spazio per i cani guida deve essere assicurato vicino ad almeno uno dei posti riservati.

I materiali devono essere resistenti alla sporcizia, impermeabili, facilmente pulibili e antinfortunistici.

Il materiale della pavimentazione deve essere tale da ridurre al minimo il rischio di scivolare e non riflettere l'illuminazione interna del bus.

I posti a sedere possono essere disposti su una piattaforma, ma devono essere raggiungibili agevolmente, senza camminare su di essa.

Non devono essere presenti gradini nella zona riservata ai passeggeri in piedi che devono poter disporre di una superficie uniforme e regolare.

II.3.1 Numero dei posti

Nell'offerta dovrà essere adeguatamente indicato, specificando nelle varie condizioni (con e senza carrozzella a bordo):

- il numero di posti effettivi in piedi;
- il numero di posti seduti (indicando il numero di eventuali sedili ribaltabili);
- il numero totale dei posti;
- il valore in metri quadrati della superficie "S1" utilizzata per il calcolo del numero dei posti in piedi, così come evidenziato dalla planimetria richiesta.

II.3.2 Passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti

Devono essere previsti quattro posti a sedere per i passeggeri a ridotta capacità motoria, deambulanti, secondo quanto prescritto dal regolamento UN/ECE 107.

I sedili riservati ai passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti dovranno visibilmente differenziarsi utilizzando una diversa colorazione (vedi paragrafo II.12.2).

II.3.3 Passeggeri a ridotta capacità motoria non deambulanti

Dovrà essere previsto il trasporto di un passeggero a ridotta capacità motoria, con sedia a rotelle, sistemato spalle marcia.

La zona di stazionamento della carrozzella dovrà essere realizzata in prossimità della seconda porta del veicolo, secondo quanto prescritto dal regolamento UN/ECE 107.

Il veicolo dovrà essere dotato di una rampa a ribalta ad azionamento manuale atta a consentire l'accesso di carrozzelle disabili dalle banchine di fermata aventi altezza variabile tra 200 e 280 mm e, se possibile, dal piano stradale; le caratteristiche tecniche dovranno essere conformi al regolamento UN/ECE 107, Allegato 8, art. 3.11.

La rampa manuale dovrà avere portata massima garantita pari a 350 kg (in modo da consentire l'accesso a carrozzelle motorizzate), al fine di ottemperare ai requisiti di ammissibilità al finanziamento richiesti dalla Regione Piemonte.

La rampa dovrà essere provvista di un dispositivo di controllo dello stato di chiusura che, ove questa sia aperta o anche solo parzialmente sollevata:

- a porta aperta, impedisca la chiusura della porta e di conseguenza il movimento dell'autobus;
- a porta aperta o chiusa, segnali l'azionamento della rampa al conducente mediante segnale luminoso e acustico situato al posto guida.

L'apertura della rampa dovrà avvenire in modo semplice e senza sforzo, tramite una

maniglia ad incasso o dispositivo analogo.

La rampa, posta in corrispondenza di una porta passeggeri, in posizione di chiusura non dovrà ostruire nemmeno in parte l'accesso tramite detta porta, né costituire elemento di inciampo. Il rivestimento del lato mobile esterno della rampa dovrà essere omogeneo al rivestimento del pavimento, sia per la colorazione che per le caratteristiche di resistenza ed antisdrucciolo.

Il rivestimento del lato mobile interno della rampa dovrà invece garantire una elevata aderenza durante le operazioni di salita e discesa. Sul medesimo lato dovranno essere apposti degli elementi chiaramente visibili atti a segnalare la presenza della pedana aperta, come ad esempio catadiottri di colore rosso e bianco.

La rampa disabili, in posizione chiusa, dovrà costituire ideale continuità del pavimento senza presentare gradini, spigoli ecc. che pregiudichino la stabilità dei passeggeri in piedi e/o in movimento.

La rampa dovrà essere robusta e leggera, dimensionata con ampio margine rispetto alle condizioni tipiche di utilizzo – compreso l'intenso passaggio in posizione chiusa - e priva di qualsiasi manutenzione, ad esclusione della pulizia e della normale lubrificazione. Ai fini della garanzia la rampa si intende ricompresa nella carrozzeria (7 anni).

II.3.3.1 Postazione per carrozzina o passeggero aperti

Dovrà essere previsto idoneo spazio per ospitare una carrozzina o un passeggero aperti, realizzati in conformità al regolamento UN/ECE 107. Lo spazio per la carrozzina potrà essere combinato con quello previsto per ospitare la carrozzella (II.3.3).

II.3.4 Climatizzazione passeggeri

Il veicolo deve essere dotato di un sistema di climatizzazione dell'aria per il vano passeggeri realizzato in maniera tale da consentire la regolazione indipendente da quello del posto guida.

Il sistema deve essere comandato tramite un segnale termostatico proveniente da un dispositivo regolabile, accessibile al solo personale di manutenzione ed adeguatamente protetto, su cui sia possibile impostare i valori minimi e massimi di temperatura del set point indicati in II.3.4.1.

II.3.4.1 DESCRIZIONE TECNICA CLIMATIZZAZIONE PASSEGGERI

Il sistema di climatizzazione del vano passeggeri dovrà attivarsi automaticamente, previa abilitazione da parte del conducente di comando ON/OFF di semplice e robusta realizzazione, e regolare la temperatura interna nell'intorno dei 26° C nella fase di condizionamento estivo e di 15° C nella fase di riscaldamento invernale (con possibilità di variazione di tale parametro solo a cura del personale di manutenzione).

Il ciclo di climatizzazione del vano passeggeri dovrà essere automatico e preimpostato indicativamente come segue:

- per temperatura interna inferiore a 15°C: riscaldamento;
- per temperatura interna compresa tra 15°C e 22°C: impianto non in funzione;
- per temperatura interna compresa tra 22°C e 26°C: ventilazione forzata;
- per temperatura superiore a 26°C: condizionamento.

Dovrà essere garantito, il rispetto delle prestazioni come indicate nell'articolo 8.3 "Collaudo di Fornitura", paragrafo 12 (potenza e comfort passeggeri), rilevate secondo la procedura indicata in allegato 2.

Relativamente alla funzione del riscaldamento non dovranno essere previsti aerotermi installati sotto i sedili passeggeri.

Il sistema deve essere progettato per:

- avere un'affidabilità da garantire la tenuta ermetica dello stesso, in modo che la necessità di ricarica non sia inferiore ai due anni;
- una manutenzione annuale che includa solo:
 - sostituzione/pulizia filtri,
 - pulizia/lavaggio condensatore

- controllo generale del sistema (per esempio i serraggi meccanici, ecc.)
- condizioni estreme, con funzionamento fino a 45° di temperatura ambiente. (temperatura ambiente = temperatura esterna al bus);
- garantire durata della cinghia di trasmissione del compressore pari ad almeno 90.000 km;
- garantire elevata affidabilità e durata dei componenti meccanici (pulegge, cuscinetti, piastre, supporti elastici, ...).

Il sistema deve essere realizzato con:

- tubazioni rigide, dove tecnicamente possibile, con idonee connessioni per garantire un ottimo grado di ermeticità (per ridurre drasticamente le perdite di gas refrigerante); tale prescrizione deve essere documentata nell'elaborato tecnico di cui sopra;
- protezione con guaina termo-riflettente o altri accorgimenti di miglior efficacia delle tubazioni poste in prossimità di fonti di calore;
- struttura/fissaggi/tubazioni realizzati in modo da garantire elevata resistenza a urti, vibrazioni e corrosione;
- flussi d'aria non diretti sui posti a sedere ma rivolti tangenzialmente verso il soffitto o verso i vetri laterali;
- distribuzione dell'aria in modo che già in sede di progetto sia previsto l'utilizzo dei vani laterali e la loro realizzazione sia atta ad evitare dispersione di aria in punti non desiderati e a garantire una omogenea distribuzione dei flussi di aria in tutto il vano passeggeri;
- componenti in grado di funzionare correttamente anche in presenza di temperatura superiori a 50°C (ad es dopo periodo di stazionamento sotto il sole);
- cavi dell'impianto elettrico identificati da codice ripetuto per tutta la loro lunghezza e resistenti ad alte temperature se il passaggio è in prossimità del vano motore (125 °C).

Tutti i componenti dell'impianto (compressore, condensatore/evaporatore, frizione e puleggia, valvola acqua calda e fredda, centralina controllo impianto, tubazioni e raccordi) dovranno, preferibilmente, essere forniti da un unico subfornitore.

La centralina del sistema dovrà preferibilmente essere dotata di una diagnostica integrata con la linea CAN-BUS del veicolo, che preveda:

- segnalazioni di perdite nel sistema (bassa pressione);
- segnalazioni di anomalie relative al compressore, con particolare riferimento al n° di avviamenti orari, che provveda autonomamente a disattivare il sistema di climatizzazione e a segnalare il guasto a cruscotto.

Il progetto tecnico dovrà contenere descrizione dettagliata dell'impianto di climatizzazione, in particolare:

- lay-out e geometria delle bocchette aria (con riguardo alla diffusione quanto più uniforme dell'aria)
- velocità dell'aria in uscita dalle varie bocchette con ventilatori alla massima potenza
- portata d'aria massima (espressa in mc/h)
- potenza termica nominale in raffreddamento (alle condizioni ambientali di: 35°C; 27°C bulbo secco, 19°C bulbo umido)
- potenza termica nominale in riscaldamento
- tipo e quantità, in peso, del refrigerante necessario
- periodicità prevista per la ricarica
- percorrenza prevista per le cinghie del compressore
- indice di affidabilità (n. guasti / 10.000 km), determinato nel periodo aprile/settembre garantito e riguardante l'intero sistema climatizzazione vano passeggeri
- elenco subfornitori componenti impianto (compressore, condensatore/evaporatore, frizione e puleggia, valvola acqua calda e fredda, centralina controllo impianto, tubazioni e raccordi).

II.3.4.2 VENTILAZIONE FORZATA DEL COMPARTO PASSEGGERI

L'impianto di ventilazione forzata è complementare all'impianto di climatizzazione.

In caso di avaria dell'impianto di condizionamento (temperatura mandata aria superiore al valore di soglia) potrà essere attivata la funzione di ventilazione forzata. Tale sistema potrà essere comandato manualmente dal posto guida con selettore o pulsante ad almeno due velocità.

II.3.5 Mancorrenti e piantoni

I mancorrenti ed i piantoni dovranno essere di diametro 35 mm circa in acciaio "inox" satinato.

Nel lay-out dovrà essere posta la massima attenzione al fine di evitare ogni interferenza (schiacciamento, afferramento, eccetera) delle porte in movimento (apertura/chiusura) con l'utenza in attesa all'interno dell'autobus, in salita o in discesa.

Gli ancoraggi al pavimento dovranno essere ridotti al minor numero possibile al fine di agevolare la pulizia.

Il numero e la posizione dei mancorrenti dovrà garantire la possibilità di appiglio dei passeggeri per tutta la lunghezza del veicolo.

Si dovranno adottare tutti gli opportuni accorgimenti atti ad evitare pericoli di aggancio ai passeggeri.

Per facilitare l'appiglio per i passeggeri in piedi, dovranno essere applicati idonei maniglioni fissati ai mancorrenti in un congruo numero.

II.3.6 Pulibilità

L'allestimento del comparto passeggeri dovrà 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 posta ai supporti sedili in modo che ogni zona del pavimento sia facilmente raggiungibile; i sedili dovranno essere preferibilmente montati a sbalzo (sistema cantilever di provata robustezza e affidabilità).

II.4 POSTO GUIDA

Il posto guida deve essere realizzato curando in modo particolare l'aspetto ergonomico, per garantire elevato comfort ed abitabilità in modo da adattarsi alle varie esigenze e corporature dei conducenti. Dovrà essere, in particolare, massimizzata l'escursione del sedile sia in senso longitudinale sia in senso verticale.

Dovrà essere possibile accedere facilmente alla postazione di guida senza ricorrere a rotazioni/torsioni del corpo. Il conducente dovrà avere la possibilità di sistemare facilmente borsa e indumenti.

Dovrà essere garantita la più ampia visibilità dal posto guida evitando che possa essere ostruita dalla presenza di passeggeri.

II.4.1 Struttura

Il posto guida dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- essere adeguatamente separato dal comparto passeggeri tramite apposite paratie che prevengano la possibilità di aggressioni fisiche al conducente;
- essere dotato di porta di sicurezza "anti-intrusione", costruita con materiale resistente contro eventuali aggressioni:
 - la serratura della porta dovrà essere di tipo a scatto;
 - l'apertura e la chiusura della porta dovrà essere possibile esclusivamente dal conducente. In caso di necessità dovrà essere possibile, a cura di personale del GTT, l'apertura dall'esterno con l'ausilio di chiave quadra;
- risultare confortevole microclimaticamente, con l'ausilio del climatizzatore;
- non causare riflessi fastidiosi dovuti a sorgenti di luci accese esterne ed interne al veicolo
- la paretina dietro il posto di guida dovrà essere realizzata in materiale non trasparente);

- il cruscotto non dovrà essere di ostacolo alla visibilità della zona anteriore frontale bassa;
- consentire al conducente un'ottima visibilità: frontale, laterale e all'interno del veicolo; particolare attenzione deve essere dedicata alla visibilità dello specchio retrovisore esterno destro e della porta anteriore: a tal fine dovrà essere predisposta idonea struttura che assicuri l'impossibilità di accesso dei passeggeri in tale area (barra telescopica o altro sistema rigido); dovrà essere garantita la migliore visibilità frontale evitando la presenza di ostacoli (piantoni di supporto per le vetrate, mancorrenti, guide per la tendina filtrasole di dimensioni ridotte, ecc.);
- dovrà essere comunque sempre possibile, a porta chiusa, il colloquio tra conducente e passeggero (a tal fine dovrà essere realizzata foratura sulla porta del vano autista);
- dovrà essere previsto un blocco meccanico, dell'antina porta in posizione aperta, di sicura affidabilità e robustezza.

La IA dovrà presentare, in sede di offerta, disegno tridimensionale della cabina con riferimento alla soluzione di paretina proposta.

Un supporto per il piede sinistro del conducente (staffa poggiatesta o porzione del pavimento opportunamente sagomata) dovrà essere realizzato in posizione ergonomica.

La mensola portaoggetti, avente dimensioni 500x250 mm circa, dovrà essere installata dietro il posto di guida o nella porta di accesso alla zona autista.

Dovrà altresì essere previsto un gancio appendiabito "robusto" (per giacca o cappotto).

Gli specchi esterni ed interni dovranno garantire la più ampia visibilità laterale e posteriore; dovrà essere agevole e sicuro il controllo delle movimentazioni dei passeggeri anche a porte aperte.

Gli specchi retrovisori esterni dovranno essere montati su bracci realizzati in modo che sia possibile, mediante rotazione, il ripiegamento degli stessi sulla fiancata del veicolo (per facilitare le operazioni di lavaggio automatico), con possibilità di un ritorno rapido senza modifica del loro orientamento. Gli specchi dovranno essere regolabili elettricamente tramite comando dal posto guida e dotati di resistenza elettrica "antiappannamento"; dovranno essere di facile smontaggio.

Dovrà essere garantito in modo efficace l'antiappannamento dei cristalli frontali e/o laterali attraverso i quali si accede alla vista degli specchi retrovisori.

Il finestrino laterale sinistro di fianco al conducente dovrà avere una sezione scorrevole, tale da consentire al conducente stesso di sporgere la testa per facilitare eventuali manovre di retromarcia, inoltre dovrà essere dotato di tendina filtrasole ad avvolgimento automatico.

Il parabrezza dovrà avere buone proprietà di filtrazione dei raggi UV e infrarossi, al fine di ridurre la temperatura del posto guida migliorando le condizioni di comfort ambientale e l'efficienza dell'impianto di condizionamento (le caratteristiche del parabrezza installato (marca, tipo, indici di trasmissione di luce e calore) dovranno essere specificate in sede di gara.

Dovrà essere installata tendina filtrasole ad avvolgimento automatico, evitando che la guida della tendina possa costituire ostacolo alla visibilità dello specchio retrovisore destro.

II.4.2 Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e vetri laterali

Deve essere previsto un efficace impianto di circolazione dell'aria per il disappannamento e lo sbrinamento del parabrezza e del finestrino conducente.

L'afflusso dell'aria nell'impianto deve provenire, a discrezione del conducente, da una presa d'aria posta all'interno del veicolo, collocata lontano da zone di calpestio del pavimento, o da una presa esterna posta in prossimità del tetto del veicolo, in conformità alla norma CUNA NC 586-06.

La commutazione e regolazione dell'immissione devono essere realizzate attraverso un dispositivo automatico ad attivazione manuale.

Devono altresì essere adottati idonei filtri, a monte del condotto di immissione dell'aria, sia per le fasi di aspirazione interna che esterna del veicolo.

Il finestrino laterale sinistro del vano conducente e la prima anta della porta anteriore dovranno essere dotati di resistenza antiappannamento.

Tutti i componenti devono essere facilmente accessibili e manutenibili, in particolare i filtri

dell'aria; dovrà inoltre essere previsto idoneo rubinetto di isolamento del circuito del front-box per consentire le operazioni di manutenzione.

II.4.3 Climatizzazione posto guida

Il veicolo dovrà essere dotato di un sistema di climatizzazione dell'aria per il posto guida realizzato in maniera tale da consentire la regolazione indipendente da quello del vano passeggeri.

Il conducente avrà accesso alla regolazione dei parametri di funzionamento dell'impianto del posto guida (temperatura, velocità dell'aria).

La ventilazione forzata e il riscaldamento del posto guida devono poter funzionare anche a motore spento.

Il sistema deve essere realizzato con:

- tubazioni rigide, dove tecnicamente possibile, con idonee connessioni per garantire un ottimo grado di ermeticità (per ridurre drasticamente le perdite di gas refrigerante); tale prescrizione deve essere documentata nell'elaborato tecnico di cui sopra;
- protezione con guaina termoriflettente o altri accorgimenti di miglior efficacia delle tubazioni poste in prossimità di fonti di calore;
- struttura/fissaggi/tubazioni realizzati in modo da garantire elevata resistenza a urti, vibrazioni e corrosione;
- distribuzione dell'aria in modo da garantire una omogenea distribuzione dei flussi di aria;
- cavi dell'impianto elettrico identificati da codice ripetuto per tutta la loro lunghezza e resistenti ad alte temperature se il passaggio è in prossimità del vano motore (125 °).

Tutti i componenti dell'impianto (valvola acqua calda e fredda, centralina controllo impianto, tubazioni e raccordi, front box) dovranno, preferibilmente, essere forniti da un unico subfornitore.

La centralina del sistema dovrà preferibilmente essere dotata di una diagnostica integrata con la linea CAN-BUS del veicolo, che preveda:

- segnalazioni di perdite nel sistema (bassa pressione);
- segnalazioni di anomalie relative al compressore, con particolare riferimento al numero di avviamenti orari, che provveda autonomamente a disattivare il sistema di climatizzazione e a segnalare il guasto a cruscotto.

GTT provvederà ad effettuare un ciclo di collaudo in fase di "Collaudo di fornitura" (vedi Articolo 8.3 – paragrafo 12), secondo la procedura di rilievo indicata in allegato 2.

Il progetto tecnico dovrà contenere descrizione dettagliata dell'impianto di climatizzazione, in particolare:

- lay-out e geometria delle bocchette aria (con riguardo alla diffusione quanto più uniforme dell'aria)
- velocità dell'aria in uscita dalle varie bocchette con ventilatori alla massima potenza
- portata d'aria massima (espressa in mc/h)
- potenza termica nominale in raffreddamento (alle condizioni ambientali di: 35°C; 27°C bulbo secco, 19°C bulbo umido)
- potenza termica nominale in riscaldamento
- indice di affidabilità (n. guasti / 10.000 km) determinato nel periodo aprile/settembre garantito e riguardante l'intero sistema climatizzazione vano autista
- elenco subfornitori componenti impianto (valvola acqua calda e fredda, centralina controllo impianto, tubazioni e raccordi, front box).

II.4.4 Sedile conducente

Il sedile autista dovrà essere del tipo a sospensione pneumatica e dotato di ampie possibilità di regolazione a comando elettrico / pneumatico fra cui:

1. dell'altezza in funzione del peso del conducente;
2. della posizione longitudinale;
3. dell'inclinazione della seduta;
4. dell'inclinazione dello schienale con regolazione lombare;
5. della rigidità della sospensione.

I comandi per la regolazione dovranno trovarsi sul lato destro del sedile, in posizione facilmente accessibile.

Il sistema di ammortizzatori del sedile dovrà essere in grado di adattarsi in tempo reale alle sollecitazioni del fondo stradale.

Il sistema pneumatico del sedile dovrà essere facilmente manutenibile.

Fermo restando le caratteristiche di cui ai punti da 1 a 5, saranno oggetto di valutazione soluzioni che, per conformazione e/o tipo di materiale costituente, migliorino il comfort dell'autista nel periodo estivo, ad esempio modello omologato BEGE o equivalente (allegato 20); il sedile dovrà essere realizzato in cordocino montato sulla struttura metallica (PVC o materiali equivalenti). Il materiale utilizzato dovrà garantire la corretta resistenza meccanica al peso del conducente e all'appoggio della schiena. Tali caratteristiche dovranno essere conservate nel tempo. Indipendentemente dal sedile offerto la I.A. si impegna a modificare il sedile installato per ottenere le caratteristiche sopra indicate.

Per quanto riguarda le eventuali parti rivestite in stoffa, il rivestimento dovrà avere preferibilmente le seguenti caratteristiche minime :

- ✓ composizione : 20% lana 80% poliestere;
- ✓ peso : non inferiore a 800 gr/mq;
- ✓ spessore : non inferiore a 4,2 mm (prova EN13934);
- ✓ resistenza all'abrasione : > 100.000 cicli (prova Martindale BS5690 – ISO 12947);
- ✓ resistenza al fuoco : conforme al Regolamento UN/ECE n. 118;
- ✓ trattamento antibatterico : conforme al test standard ISO 20743.

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

In sede di offerta dovrà essere indicato il tipo di sedile proposto, completo di caratteristiche tecniche di dettaglio, nonché delle dichiarazioni di conformità dei rivestimenti alle caratteristiche sopra indicate.

II.4.5 Cruscotto e strumentazione

La disposizione del posto guida dovrà garantire una elevata ergonomia in tutte le situazioni e per tutte le corporature, in modo che tutti gli indicatori siano sempre ben visibili.

Tutti i comandi dovranno essere facilmente azionabili, in tutte le condizioni, e le pulsantiere devono essere dotate di tasti trasparenti con retroilluminazione preferibilmente a LED.

La disposizione delle apparecchiature all'interno delle singole zone dovrà soddisfare le prescrizioni richiamate dalla norma ISO 16121. In sede di offerta dovrà essere presentato un disegno raffigurante la disposizione dell'intero posto guida ed il dettaglio delle varie aree.

Dovrà essere garantita una ottima visibilità dei dispositivi di segnalazione, anche con sole battente e non creare fastidiosi riflessi sulle superfici vetrate nelle ore serali; la distribuzione dei componenti, nonché le posizioni da prevedere come scorta, dovranno risultare ergonomicamente valide ai fini del comfort e della sicurezza di guida.

I vari dispositivi di comando e di indicazione dovranno garantire una elevata affidabilità e manutenibilità; dovranno essere identificati, secondo le prescrizioni della normativa vigente, e dotati di singola targhetta esplicativa della funzione, di elevata durabilità e solidamente fissata.

Il display diagnostico di bordo dovrà essere di ottima qualità.

Tutti i dispositivi necessari per la regolazione e l'adattamento di cruscotto, sedile, pedaliera ecc.. dovranno essere azionabili dall'autista nella normale posizione di guida in maniera confortevole ed ergonomica.

Dovrà essere prevista "chiave servizi" per il consenso avvio motore, identica per tutti i veicoli del lotto.

In sede di offerta dovrà essere fornita documentazione relativa alla configurazione del cruscotto.

II.5 PRESTAZIONI

I dati prestazionali richiesti in questo capitolo e nel successivo capitolo 6 dovranno essere dichiarati in sede di offerta, accompagnati da documentazione rilasciata da laboratori accreditati da ACCREDIA.

II.5.1 Dati prestazionali

- Potenza specifica a vuoto : ≥ 16 kW/t
- Potenza specifica massima a pieno carico: ≥ 10 kW/t
- Pendenza superabile: (rif. CUNA 503-04) $\geq 8\%$
- Accelerazione su 100 m
CUNA NC 503-06 ≤ 20 s
- Frenatura a partire dalla velocità massima fino all'arresto con
veicolo a carico massimo e in condizioni di aderenza tali da non
consentire il bloccaggio delle ruote ≥ 5 m/s²

Nel progetto tecnico dovranno essere indicate :

- Motore:
 - Potenza nominale: dovrà essere espressa in kW.
 - Coppia: dovrà essere fornita la curva indicante l'andamento della coppia in funzione del numero di giri.

II.5.2 Consumo

Il consumo di combustibile del veicolo dovrà essere rilevato secondo la metodologia indicata dalla pubblicazione UITP "Project Sort" (ciclo di riferimento SORT1) e dichiarato in sede di offerta.

Il consumo dichiarato dovrà fare riferimento al veicolo nella configurazione offerta (ivi compreso il cambio).

II.5.2.1 Consumo di lubrificante motore e antigelo impianto di raffreddamento

Il consumo di lubrificante motore e liquido di raffreddamento motore dovrà essere dichiarato in sede di offerta.

II.5.3 Manovrabilità

Oltre all'iscrizione nella fascia di ingombro prescritta dalla normativa, in sede di offerta dovrà essere presentata anche la raffigurazione, completata in ogni sua parte, secondo quanto previsto dalla Norma CUNA NC 503-05, relativamente alle quote previste per gli ingombri in curva di 90°, 180° e superamento veicolo fermo (allegato 3).

Le caratteristiche di manovrabilità del veicolo dovranno essere adeguate al profilo di missione indicato e consentirne l'agevole effettuazione.

II.6 PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E ALL'IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO

II.6.1 Materiali

Tutti i materiali utilizzati sui veicoli devono essere privi di componenti tossici, in ogni loro sottoinsieme secondo la normativa vigente.

Dovrà risultare particolarmente accurata la realizzazione degli impianti di adduzione olio e liquido refrigerante motore, questo in modo da evitare perdite durante il servizio di linea e in fase di stazionamento dell'autobus nei parcheggi.

Saranno considerate perdite tracce visibili di fuoriuscita di liquidi, da non confondere con trasudamento (filtrazione di liquidi attraverso materiali porosi).

II.6.2 Emissioni allo scarico

Il motore endotermico deve garantire livelli di emissione di gas inquinanti allo scarico non inferiori allo standard EURO VI, secondo quanto previsto dal Regolamento del Parlamento Europeo del Consiglio n. 595/2009 del 18 giugno 2009 e s.m.i.

Tabella 1 Limiti d'emissione euro VI Valori limite								
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	(²)

Note:
 PI = accensione comandata (Positive Ignition)
 CI = accensione spontanea (Compression Ignition)
 (1) Il valore del livello ammissibile di NO₂ nel valore limite di NO_x può essere definito successivamente.
 (2) I valori limite del numero di particelle (PN) per motori PI saranno introdotti successivamente.

II.6.2.1 Costi di esercizio energetici e ambientali

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.

Il D.lgs 3/3/2011 n.24 stabilisce che *le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori [...], devono tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, almeno dei seguenti impatti energetici ed ambientali imputabili al loro esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita:*

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

Inoltre il decreto fornisce la seguente tabella dei costi per le emissioni nel trasporto su strada.

CO ₂ 0,04 eur/kg	NO _x 0,0088 eur/g	NMHC 0,002 eur/g	Particolato 0,174 eur/g
--------------------------------	---------------------------------	---------------------	----------------------------

Inoltre il decreto 8 maggio 2012 stabilisce che deve essere attribuito un punteggio proporzionale in relazione al minor valore monetario dei costi di esercizio energetici ed ambientali (emissioni di CO₂, NO_x, NMHC e particolato) dei veicoli offerti, da calcolare in base alla formula di seguito riportata.

Costo di esercizio :

$$CM \times CC \times cuC + CM \times eCO_2 \times cuCO_2 + CM \times eNO_x \times cuNO_x + CM \times eNMHC \times cuNMHC + CM \times ePart \times cuPart$$

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 [€/km]

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 [€/km]

ePart = emissioni di particolato [g/km]

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

In sede d'offerta dovranno essere dichiarati i livelli di emissione secondo ciclo WHTC, con fattore di deterioramento, per:

- Ossidi di azoto, NOx
- Idrocarburi non metanici, NMHC
- Particolato, Part

Per il calcolo verrà utilizzata la seguente tabella

FOGLIO DI CALCOLO PER I COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI E AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA
TIPO MOTORIZZAZIONE: EURO VI - TIPO COMBUSTIBILE: CNG

1	CC = Consumo dichiarato carburante	74,65	Sm3/100 km	Rilevato secondo ciclo* SORT1 o 2 o 3 o misto	DA OFFERTA
2	eNOx = emissioni ossido d'azoto	0,4000	g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
3	ePART = emissioni di particolato	0,0100	g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
4	eNMHC = emissione idrocarburi non metanici	0,1600	g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
5	CM = chilometraggio veicolo nell'intero ciclo di vita	800.000	km	prefissato	decreto 8 maggio 2012
6	Consumo energetico	35.98485	MJ/Sm3		DIR. 2009/33/CE e
7	Potere Calorifico CNG	9.995791	kWh/Sm3		VALORE STANDARD
8	eCO2 = emissioni di CO2	1,968	kg/Sm3	Tabella parametri nazionali ISPRA	VALORE STANDARD
9	cuC = costo unitario CNG	0,60	€/Sm3		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		DIR. 2009/33/CE e
14	Consumo Carburante [(1 x 5)/100]	597.200	Sm3	Consumo carburante [14 / 5]	0,74650 sm3/km
15	Consumo Energetico Carburante [14 x 7]	5.969.487	kWh		
16	Emissioni CO2 [14 x 8]	1.175.290	Kg	Emissioni CO2 [16 / 5]	1,46911 kg/km
17	Emissioni NOx [15 x 2]	2.387.795	g	Emissioni NOx [17 / 5]	2,98474 g/km
18	Emissioni PART [15 x 3]	59.695	g	Emissioni PART [18 / 5]	0,07462 g/km
19	Emissioni NMHC [15 x 4]	955.118	g	Emissioni NMHC [19 / 5]	1,19390 g/km
20	COSTO CICLO DI VITA CARBURANTE [9 X 14]	358.320	€		
21	COSTO CICLO DI VITA CO2 [10 x 16]	47.012	€		
22	COSTO CICLO DI VITA NOx [11 x 17]	21.013	€		
23	COSTO CICLO DI VITA PART [12 x 18]	10.387	€		
24	COSTO CICLO DI VITA NMHC [13 x 19]	1.910	€		
25	Cea = COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA [20+21+22+23+24]	438.641	€		

* In attesa di pubblicazione di un ciclo standard specifico per i veicoli a metano

II.6.3 Rumorosità esterna

In sede d'offerta dovranno essere dichiarati i livelli di rumorosità equivalente esterna in fase di avviamento (lato destro e lato sinistro), misurati secondo le modalità indicate nella Norma CUNA NC 504-03.

Il valore massimo di rumorosità esterna tra i due indicati, che non dovrà comunque essere superiore a 75 dB(A), sarà oggetto di valutazione.

II.6.4 Rumorosità interna

I livelli di rumorosità interna, per il veicolo in movimento, misurati secondo le modalità indicate nella Norma CUNA NC 504-01, dovranno essere non superiori ai limiti indicati nella Norma CUNA NC 504-02.

I livelli di rumorosità interna con veicolo in movimento rilevati nelle tre posizioni definite dalla Norma CUNA 504-01 dovranno essere indicati separatamente in sede di gara.

Il valore di rumorosità interna con veicolo in movimento valutato sarà la media aritmetica dei valori dichiarati nelle tre posizioni suddette.

Dovrà inoltre essere indicato il valore di rumorosità interna con veicolo fermo rilevato secondo le modalità indicate dalla Norma CUNA 504-01 (punto 10.3).

II.6.5 Vibrazioni

Il livello delle vibrazioni, sia per quanto concerne il posto guida, sia per quanto concerne le vibrazioni sullo sterzo, sia per quanto concerne le vibrazioni percepite dai passeggeri dovrà essere contenuto quanto più possibile.

Il.6.6 prevenzione incendi

Il Fornitore deve garantire l'adeguato dimensionamento dei componenti meccanici ed elettrici per sopportare i carichi di lavoro durante l'esercizio del mezzo e per tutto il ciclo di vita.

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 dal Reg. UN/ECE n. 107 punto 7.5 dell'Allegato 3 e dal Regolamento UN/ECE n° 118 ove applicabile.

Il Fornitore deve tenere in adeguata evidenza il problema derivante dell'adozione di sostanze che, per l'emissione dei fumi durante la combustione dei materiali, assumono un valore elevato di tossicità. Laddove non esplicitamente indicato deve essere comunque rispettata la norma ISO 3795.

Il.6.6.1 Protezione attiva contro gli incendi

Sul veicolo dovrà essere installato n° 1 estintore, da 6 kg. a polvere polivalente, di tipo omologato, completo di indicatore di carica, idoneo per incendi di classe 89A, 121C, posizionato all'interno del veicolo ed in prossimità del posto guida.

Nel vano motore, per evitare la ventilazione del fuoco a seguito della sua apertura, dovrà essere prevista la presenza di fori (con tappo di chiusura rimovibile), attraverso cui inserire la manichetta dell'estintore.

I veicoli dovranno essere dotati di un sistema di **allarme antincendio** e di un impianto di estinzione automatica, eventualmente combinati, che, tramite opportuni sensori applicati all'**interno del vano motore e nel vano del preriscaldatore**, avvisi il conducente, mediante un segnale acustico e visivo dedicato, posizionato sul cruscotto posto guida, con simbologia conforme alla norma ISO 11684, sia dell'aumento di temperatura del vano motore dovuta ad un principio d'incendio, sia dell'avvenuto intervento dell'impianto di estinzione automatica.

Il sistema di rilevamento deve essere in grado di rilevare una temperatura superiore alla temperatura che si sviluppa durante il normale funzionamento.

I relativi sensori devono essere posizionati nelle zone in cui, in caso di perdita, i fluidi infiammabili (liquidi o gas) possono venire a contatto con componenti esposti la cui temperatura di esercizio è pari o superiore alla temperatura di accensione dei fluidi infiammabili, quali:

- Testata, turbocompressore, tubi di scarico, dispositivi di abbattimento delle emissioni allo scarico
- L'eventuale dispositivo preriscaldatore
- Alternatore, motorino di avviamento e compressore impianto pneumatico e compressore impianto di climatizzazione

A tale sistema di rilevazione è abbinato un **impianto automatico di spegnimento** di principi di incendio, **di tipo water-mist**, attivo nel vano motore e nel vano del preriscaldatore.

La miscela estinguente, dovrà essere omologata secondo quanto previsto dalle normative vigenti; non dovrà apportare danni ai materiali che ne verranno a contatto; non dovrà essere dannosa per l'uomo, gli animali e l'ambiente; gli eventuali gas impiegati dovranno essere ecologici nei confronti dell'ambiente.

Il sistema di spegnimento deve intervenire in modalità automatica, a seguito della rilevazione del principio di incendio da parte del sistema di **allarme antincendio**.

La centralina di controllo dovrà segnalare ogni possibile anomalia, quale impianto automatico di spegnimento mal funzionante, disattivato o scarico.

Il funzionamento del sistema di allarme e del sistema automatico di spegnimento incendi deve essere garantito indipendentemente dallo stato di accensione del motore o del quadro.

L'erogazione dell'estinguente deve interessare tutti i punti critici del vano motore, compreso le parti laterali dello stesso ove potrebbero essere ubicati fluidi infiammabili o parti ad elevata temperatura (ad esempio gli impianti di rabbocco automatico dei lubrificanti oppure le tubazioni di olio ad alta pressione), nonché dell'impianto di scarico del motore e dell'eventuale vano del preriscaldatore.

Particolare cura deve essere posta nel posizionamento dei componenti dell'impianto

automatico spegnimento dei principi di incendio, sia per la manutenibilità degli stessi, sia per evitare i rischi di malfunzionamento o di scarsa efficacia, a causa ad esempio dell'esposizione ad alte temperature del serbatoio di estinguente, che nel tempo potrebbe perdere le sue proprietà e danneggiarsi irrimediabilmente.

Nei cicli di manutenzione preventiva dovranno essere inserite le attività di controllo / revisione dei vari componenti dell'impianto. I costi di manutenzione e/o revisione periodica del sistema di rilevazione e spegnimento dovranno essere inseriti nelle tabelle relative al costo del ciclo di vita (allegato 4).

Il Fornitore dovrà descrivere dettagliatamente l'impianto proposto, le soluzioni adottate per evitare la propagazione dell'incendio, le prove di spegnimento effettuate e certificherà l'idoneità del sistema e dell'installazione adottate, eventualmente rispetto a quanto prescritto dal Regolamento UNECE 107 Rev. 6 Amend. 3 e 5 e s.m.i. (fire suppression system test from SP method 4912).

Il fornitore dovrà allegare all'offerta la scheda tecnica dei prodotti utilizzati e la scheda di sicurezza relativa all'estinguente.

II.6.6.2 Protezione passiva contro gli incendi

Il Fornitore nella progettazione e realizzazione dell'autobus deve garantire:

- a. il corretto lay out dei componenti, per limitare le contiguità tra sorgenti di calore e possibili fonti di innesco
- b. le necessarie precauzioni onde evitare, per quanto possibile, l'accumulo di combustibile, di lubrificante o di qualsiasi altro materiale combustibile in qualsiasi punto del vano motore
- c. la presenza di una parete divisoria di materiale resistente al calore tra il vano motore o qualsiasi altra fonte di calore e la parte restante del veicolo. Tutti i sistemi di fissaggio, le graffe, le guarnizioni, ecc. della parete divisoria devono essere ignifughi
- d. la presenza di una protezione contro la propagazione di incendio nella parte di pavimento eventualmente soprastante le tubazioni e i componenti dell'aria compressa a valle del compressore.
- e. l'adeguata scelta del materiale per le condotte dei fluidi in pressione e con temperature elevate (combustibile, lubrificanti, aria)
- f. l'utilizzo di materiali non infiammabili, autoestinguenti o a bassa velocità di propagazione di fiamma sia nei vani tecnici (vano motore, vano batterie accumulatori, cruscotto autista, vani apparecchiature elettriche, eventuale vano del preriscaldatore), sia nel vano passeggeri: la velocità di combustione orizzontale non dovrà mai superare i 100 mm/minuto
- g. l'utilizzo di materiali coibentanti montati nel vano motore e in ogni vano separato di riscaldamento che abbiano la capacità di respingere i carburanti o i lubrificanti secondo quanto prescritto dal Regolamento UN/ECE n° 118
- h. che tutti i cavi elettrici siano perfettamente protetti e fissati solidamente in modo da non essere danneggiati da tagli, abrasioni o attriti. Tutti i cavi elettrici devono essere situati in modo che nessuna parte dei medesimi possa entrare in contatto con i tubi di mandata del carburante o con qualsiasi parte del sistema di scarico o essere sottoposta a temperature eccessivamente elevate, a meno di non essere provvisti di un isolamento o di una protezione speciali, quale ad esempio una valvola di scarico elettromagnetica

E' d'obbligo l'utilizzo di materie plastiche trattate in modo da impedire che le fiamme attecchiscano ed in grado di autoestinguersi.

I conduttori dell'impianto elettrico (a) e le tubazioni (b) nel vano motore dovranno seguire le seguenti prescrizioni:

- assenza punti di sfregamento (a, b);
- assenza raggi di curvatura ridotti (a, b);
- predisposizione del necessario isolamento termico nei punti a rischio (a, b);
- assenza contatti con i tubi di alimentazione del carburante o con parti dell'impianto di scarico (a);

- i materiali costituenti devono essere idonei a sopportare temperature nominali di esercizio non inferiori a 130°C, nonché essere resistenti a oli e lubrificanti (a, b);
- lavorare con valori inferiori alla corrente massima consentita, al fine di ridurre al minimo il surriscaldamento (a);
- essere collocati in cavidotti flessibili di protezione (a);
- protezione dei punti di connessione per evitare cortocircuiti e infiltrazioni d'acqua (a);
- lavorare con valori di pressione inferiori alla massima pressione possibile (b);
- assenza di movimento relativo tra i morsetti di fissaggio e le tubature relative (a, b);
- riduzione al minimo del numero delle chiusure a vite e dei connettori (b).

I circuiti e le tubazioni nell'alloggiamento del motore devono essere posizionati in modo da evitare la vicinanza con parti che si surriscaldano. Qualora la separazione non fosse materialmente realizzabile, è opportuno evitare rischi provvedendo ad un isolamento supplementare.

Dovrà essere rispettata l'indicazione del Regolamento UNECE 107 (punto 7.5.5 dell'Allegato 3) nella parte che stabilisce che nel raggio di 100 mm dall'impianto di scarico o attorno a qualsiasi altra fonte di calore, non possa trovarsi alcun materiale infiammabile, a meno che detto materiale non sia debitamente isolato. Ove necessario, va prevista una protezione per impedire che il grasso o altri materiali infiammabili entrino in contatto con i sistemi di scarico o altre importanti fonti di calore.

Si considera materiale infiammabile ogni materiale che non sia tarato per le temperature che possono essere raggiunte nel punto in cui viene utilizzato.

Affinché le temperature superficiali su questi isolamenti non salgano oltre la temperatura di innesco, dovranno essere rispettati i seguenti criteri costruttivi:

- deve essere garantito lo spazio sufficiente per consentire il montaggio/smontaggio dei componenti e/o del materiale di ricambio, eventualmente con la suddivisione in parti dell'isolamento; in tale caso, dovranno essere previste idonee sovrapposizioni;
- deve essere evitato il surriscaldamento dei componenti e dei gruppi di componenti isolati;
- deve essere evitato il ristagno di calore accanto a gruppi di componenti o componenti sensibili alle temperature (es. gruppo luci posteriori).

Dovranno, inoltre, essere rispettate le seguenti indicazioni integrative per la riduzione del pericolo d'incendio:

- impiego di materiali fonoassorbenti per il rivestimento dell'alloggiamento del motore, inclusi i portelli di manutenzione, aventi superficie liscia e ignifuga, saldamente fissata alla carrozzeria (es. con feltri isolanti rivestiti in alluminio, eventualmente con rinforzo di rete metallica);
- lo scomparto per le batterie deve essere idoneamente areato (aria esterna), con uscita agevolata dei gas acidi attraverso appositi tubi;
- I morsetti delle batterie devono essere protetti dal rischio di cortocircuito;
- i riscaldatori sotto i sedili, i convettori o gli impianti di riscaldamento situati nelle pareti laterali devono essere obbligatoriamente dotati di fusibile termico;
- non utilizzo di valvole, interruttori o altri accessori di materiale plastico nel comparto motore;
- isolamento termico delle asticelle del cofano motore.

Il Piano di manutenzione del veicolo deve espressamente prevedere una sezione dedicata alla prevenzione del rischio di incendio, con un piano di ispezioni periodiche incluso nelle tabelle relative al costo del ciclo di vita, volto a verificare l'integrità di tutti gli elementi che possono rappresentare una possibile causa di innesco di incendio.

L'insieme degli accorgimenti adottati per quanto attiene la protezione da rischio di incendio nonché la tipologia dell'impianto automatico di estinzione dovranno essere dettagliatamente esposti nell'ambito della documentazione tecnica dell'offerta.

II.6.7 Compatibilità elettromagnetica (EMC)

Gli apparati elettrici ed elettronici non dovranno provocare e non dovranno subire disturbi di natura elettromagnetica sia a bordo che a terra, così come prescritto nella Direttiva 2004/104/CE e nella Norma ECE-ONU 10 e successive modifiche e integrazioni; pertanto il livello massimo dei disturbi generati dovrà essere tale da non alterare l'utilizzazione regolare

di tutti i componenti previsti nell'impianto elettrico ed 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.

I dispositivi di soppressione dovranno essere opportunamente protetti dagli agenti esterni, in modo tale che non ne possa essere inficiata la funzionalità.

Il Fornitore dovrà produrre documentazione specifica dell'avvenuta certificazione di ottemperanza alle norme elettromagnetiche e relativa relazione di prova.

II.7 AUTOTELAIO

II.7.1 Definizioni

Per autotelaio si intende il complesso della struttura portante e di tutti i gruppi meccanici ed impianti.

L'autotelaio dovrà essere realizzato in materiale intrinsecamente resistente alla corrosione e/o accuratamente trattato contro la corrosione stessa.

Dovrà altresì essere fornito, in sede di collaudo di accettazione/consegna elenco delle matricole dei principali componenti (motore, ponte, assale, pneumatici).

II.7.2 Struttura portante

L'IA dovrà progettare la struttura portante del telaio in modo da resistere a pieno carico alle sollecitazioni derivanti da un uso su strade urbane con importanti disconnessioni del manto stradale. Oltre a quanto riportato nell'allegato 8, si invita l'IA a prendere visione dello stato delle strade in modo da individuare la soluzione più robusta. In ogni caso qualora si presentassero delle rotture, l'IA non potrà invocare a riduzione delle proprie responsabilità lo stato delle strade cittadine.

La struttura portante della carrozzeria dovrà essere realizzata in materiale intrinsecamente resistente alla corrosione e/o accuratamente trattato contro la corrosione stessa.

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.

In sede di offerta la IA dovrà precisare le seguenti caratteristiche relative al complesso telaio – carrozzeria:

- certificazione sull'avvenuta effettuazione di verifiche e prove riguardanti la resistenza a fatica;
- tipo e caratteristiche dei materiali impiegati nella costruzione dei telai e della struttura portante, evidenziando l'impiego di materiali a lunga durata ed elevata resistenza intrinseca alla corrosione;
- la descrizione del trattamento anti-corrosione.

Nel caso in cui il costruttore dell'autotelaio sia diverso dal costruttore della carrozzeria, il Fornitore deve garantire che la carrozzeria fornita è perfettamente compatibile, agli effetti della resistenza complessiva del veicolo, con le caratteristiche dell'autotelaio, assumendo pertanto la responsabilità, agli effetti strutturali, dell'intero veicolo

II.7.3 Sospensioni

Caratteristiche:

- essere realizzate con molle pneumatiche (sospensione pneumatica integrale) con correttore di assetto (sensori di livello a gestione elettronica);
- avere flessibilità e frequenze naturali di oscillazione atte a consentire condizioni di marcia confortevoli anche su fondo stradale accidentato e/o dissestato;
- essere in grado di mantenere pressoché costante l'altezza da terra del veicolo;
- essere realizzate in modo che l'eventuale rottura degli ammortizzatori anteriori non causi interferenze con gli organi dello sterzo;
- essere dotate di tutte le precauzioni necessarie affinché la rottura dell'ammortizzatore non determini lo sfondamento del passaruota;
- essere realizzate in modo da consentire la sostituzione rapida delle molle ad aria in caso di necessità (ad esempio molla aria e ammortizzatori montati indipendentemente);

- essere dotate di un dispositivo di abbassamento (kneeling) e sollevamento in grado di ridurre l'altezza del gradino delle porte d'accesso indicativamente a 280 mm, azionabile a porte chiuse; alla successiva chiusura delle porte il veicolo dovrà riportarsi automaticamente al livello di marcia; con kneeling inserito non deve essere possibile l'avviamento del veicolo;
- essere munite di un dispositivo di blocco della trazione nel caso di insufficiente pressione d'aria nei serbatoi delle sospensioni. Il dispositivo deve essere disinseribile tramite apposito comando situato fuori dal posto di guida;
- essere munite sul cruscotto di guida di un dispositivo per la segnalazione di insufficiente pressione nel serbatoio/i delle sospensioni.

II.7.4 Sterzo

Caratteristiche:

- guida a sinistra;
- volante centrato rispetto a pedaliera e sedile, regolabile in altezza ed inclinazione, realizzato in modo da garantire la massima ergonomia al conducente;
- dotato di servo assistenza;
- nelle varie posizioni di regolazione, in base alla mappa dei percentili, non debbono crearsi apprezzabili interferenze visive tra il volante e gli indicatori principali del cruscotto.

II.7.5 albero di trasmissione e ponte/differenziale

Gli alberi di trasmissione dovranno essere equilibrati dinamicamente ed avere dimensione tali che nelle prevedibili condizioni di impiego, non sia mai raggiunta la propria velocità critica.

Si dovranno adottare gli accorgimenti atti ad evitare che, in caso di rottura dei giunti, possa verificarsi lo sfondamento del pavimento o la caduta al suolo degli alberi di trasmissione o danneggiamenti delle parti e degli organi adiacenti agli alberi.

Il ponte posteriore dovrà essere idoneo a consentire il rispetto della quota prescritta dal piano di calpestio a terra.

Le dentature degli ingranaggi del riduttore e del differenziale dovranno essere largamente dimensionate e finire finite con lavorazione di precisione in modo da garantire lungo, regolare e silenzioso funzionamento.

Le giunzioni dovranno assicurare una perfetta tenuta del lubrificante negli alloggiamenti degli ingranaggi e dei cuscinetti, in modo da impedire in modo assoluto che il lubrificante stesso trafili allo esterno ed in particolare che venga proiettato sulle guarnizioni d'attrito dei freni posteriori.

Le dentature degli ingranaggi del rinvio ad angolo (se esistente), dei riduttori e del differenziale dovranno essere largamente dimensionate e finite con lavorazione di precisione, in modo da assicurare un funzionamento regolare e silenzioso.

II.7.6 Mozzi, Cerchi Ruota e Pneumatici

Gli pneumatici dovranno essere di normale produzione di serie reperibili a catalogo, idonei all'uso su percorso urbano, con fianchi rinforzati con sovrassessore in gomma non inferiore a 4 mm.

Il battistrada dovrà essere a disegno lineare per tutte le coperture.

Sulla fiancata laterale, in prossimità dell'arco passaruote, devono essere riportati, la misura della campanatura e pressione del pneumatico da montare.

I cerchi ruota dovranno essere uguali ed intercambiabili fra loro. L'attacco ruote dovrà essere del tipo M, preferibilmente a 10 fori e, nel caso che le colonnette di attacco sporgano oltre il bordo esterno del cerchio ruota, dovrà essere prevista una loro adeguata protezione.

Saranno valutate soluzioni che consentano di accertare l'errato serraggio dei pneumatici.

Il veicolo dovrà essere idoneo al montaggio di catene da neve presenti sul mercato; in offerta dovranno essere indicati tipo e fornitore delle catene da neve utilizzabili sul veicolo offerto.

II.7.7 Dispositivi di frenatura

Caratteristiche:

- dovrà essere adottato un idoneo sistema "freno di fermata" atto a bloccare il veicolo in caso di breve sosta, che si dovrà disattivare all'avvio tramite il pedale dell'acceleratore;

- dovrà essere installato un dispositivo di frenatura a porte aperte (blocco porte) agente sulle ruote posteriori e sul pedale dell'acceleratore causandone il blocco:
 - una volta chiuse le porte il freno dovrà rimanere attivo ed essere sbloccato tramite il pedale dell'acceleratore;
 - con il blocco porte attivo e il freno di stazionamento inserito, si deve sbloccare il comando acceleratore;
 - Il blocco porte deve essere disinseribile tramite interruttore (l'accensione di una spia luminosa verde dovrà segnalare il disinserimento del dispositivo; la spia dovrà essere posizionata in modo da essere visibile dall'esterno in corrispondenza della prima porta).
- per gli organi frenanti (con particolare riguardo alle pastiglie di attrito) dovrà essere prevista sul cruscotto una spia luminosa di segnalazione di usura e di quanto previsto dalle normative vigenti (Direttiva 98/12/CE e successive modifiche);
- dovrà essere previsto un dispositivo automatico di frenatura e blocco del veicolo in caso di insufficiente pressione d'aria disponibile agli impianti di frenatura. Il dispositivo deve essere disinseribile, per la movimentazione d'emergenza del veicolo, in modo assolutamente affidabile e di facile utilizzo in caso di avaria su strada, ad esempio tramite botole dall'interno del veicolo;
- dovranno essere omologate più marche di pastiglie frenanti; eventuali difficoltà ad ottemperare a tale prescrizione, dovranno essere validamente motivate;
- il veicolo dovrà essere dotato dei sistemi antibloccaggio ruote (ABS) e antislittamento ruote (ASR); i sistemi dovranno essere controllati da una centralina elettronica e apposite spie luminose poste sul cruscotto che dovranno segnalare le eventuali anomalie che dovessero insorgere; dovranno essere indicate eventuali funzionalità aggiuntive (dispositivo EBS, ESP, ecc), valutate in sede di gara.
- deve essere previsto avvisatore acustico al posto guida per la segnalazione continua del mancato inserimento del freno di stazionamento qualora sia verificata una o più delle seguente condizioni :
 - quadro spento;
 - TGC aperto.

In offerta dovranno essere dettagliatamente illustrate le caratteristiche tecniche e funzionali del sistema frenante nel suo complesso.

II.7.8 Motore endotermico

II.7.8.1 Caratteristiche motore

Il motore, ad accensione comandata (ciclo Otto) alimentato a gas metano, non derivato da motore diesel, dovrà poter funzionare, senza alcun inconveniente o necessità di modifica, con il metano normalmente reperibile sulla rete nazionale (Tabella CUNA – NC 63201; Rapporto Tecnico CUNA "Gas naturale per autotrazione – Valori di riferimento").

II.7.8.2 Raffreddamento motore

L'impianto di raffreddamento del motore termico dovrà essere progettato e realizzato con largo margine di efficienza tale da garantire, in tutte le condizioni continuative di esercizio, lo svolgimento della missione tipica, allegato 8 (a tal fine dovrà essere fornita documentazione relativa al dimensionamento dell'impianto di raffreddamento e relazione sulle prove ATB effettuate).

I veicoli dovranno essere dotati di idonei dispositivi atti a salvaguardare l'integrità e la durata del motore durante il funzionamento alle basse temperature del liquido di raffreddamento.

I veicoli dovranno, preferibilmente, essere dotati di idoneo sistema di sicurezza in caso di aumento della temperatura del liquido di raffreddamento: superato il livello di soglia stabilito, al crescere della temperatura, dovrà essere opportunamente ridotta la potenza motore in modo da prevenire danni (dovrà essere comunque garantita la possibilità di rientro del veicolo).

I manicotti e le tubazioni flessibili dell'impianto di raffreddamento dovranno essere realizzati in gomma al silicone o con materiali con caratteristiche equivalenti.

Le fascette di tenuta dovranno garantire elevata affidabilità nel tempo e garantire la perfetta tenuta in caso di elevati sbalzi termici (ad es. -25°C a + 90°C).

Le linee GTT si sviluppano anche lungo viali alberati ove, in determinati periodi dell'anno, è

consistente la presenza di polline, foglie e polvere con conseguenze negative nella efficienza dell'impianto di raffreddamento del motore, pertanto la presa dell'aria del radiatore dovrà essere dotata di griglia parafoglie/parapolline.

In particolare, il pacco radiatori dovrà essere preferibilmente disposto in posizione alta per limitare l'afflusso di elementi che ne possano limitare la funzionalità e movimentabile a bandiera in modo da rendere semplici e agevoli le operazioni di pulizia periodica.

Il Fornitore dovrà fornire indicazioni specifiche relative alla procedure di corretta pulizia del radiatore includendo elenco di eventuali attrezzature e liquidi detergenti specifici; tali indicazioni, qualora non presenti nel manuale di uso e manutenzione standard, dovranno essere evidenziate in apposita documentazione ad integrazione del manuale di cui sopra.

II.7.8.3 Lubrificazione motore

Gli intervalli di sostituzione di olio e filtri non devono essere inferiori a 30.000 km.

Dovrà essere installato un impianto per il rabbocco automatico dell'olio motore che effettui l'operazione esclusivamente a motore fermo e dopo sgocciolamento dell'olio.

Tutti gli elementi filtranti dovranno essere facilmente accessibili e manutenibili.

II.7.8.4 Scarico motore

La tubazione di scarico, collocata dal lato opposto alle porte di accesso passeggeri, dovrà consentire l'applicazione dei dispositivi per il controllo periodico dei gas di scarico normalmente disponibili (Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 8 maggio 2012).

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.

L'impianto di scarico dei gas combustibili dovrà prevedere l'impiego di un flessibile/i di grande affidabilità e montato/i in modo da subire la minore deformazione ciclica possibile.

Il dispositivo di espansione sarà ancorato al telaio dell'autobus e sostenuto con sistemi a sospensione elastica.

Tenuto conto del layout di tutte le officine aziendali GTT, il terminale di scarico dovrà, pena esclusione, essere dotato di unica bocca d'uscita, rivolta verso l'alto, posizionata sul tetto, il più possibile in prossimità del bordo sinistro del veicolo.

II.7.8.5 Vano comparto motore

Dovrà essere previsto un adeguato isolamento termico ed acustico dell'intero comparto, specialmente verso l'abitacolo interno. Gli elementi di coibentazione non dovranno essere suscettibili di impregnarsi di combustibile, di lubrificante o di qualsiasi altro tipo di fluido infiammabile. Inoltre, i sistemi di fissaggio/ancoraggio non dovranno degradarsi allorché sottoposti a sollecitazioni meccaniche continue, anche in conseguenza del lavaggio del vano.

Il comparto motore dovrà essere realizzato in modo da garantire una ottima accessibilità per tutte le operazioni manutentive, in particolare per quelle più frequenti.

Le carenature inferiori per la chiusura del comparto dovranno essere facilmente e rapidamente asportabili, anche da un solo manutentore, e dotate di adeguati fori di drenaggio. Il sistema di ancoraggio di tali carenature dovrà garantire il sicuro fissaggio della carena in qualsiasi condizione di esercizio, oltre ad un'ottima resistenza a vibrazioni, sollecitazioni meccaniche ed a ripetuti montaggi e smontaggi.

Il comparto motore dovrà essere dotato di adeguata illuminazione, in maniera da consentire lo svolgimento di eventuali operazioni manutentive anche in zone di scarsa illuminazione.

Dovranno essere previste opportune protezioni antinfortunistiche per tutti quegli organi che durante il loro movimento, in relazione alla posizione nel vano motore, risultino particolarmente esposti e tali da creare, in condizioni di sportelli motore aperti, potenziali condizioni di rischio per gli operatori.

Tali protezioni dovranno essere amovibili con estrema rapidità e realizzate in modo da ostacolare il meno possibile lo scambio termico nel vano e non risultare di impedimento alle periodiche operazioni di lavaggio motore.

La presa dell'aria del motore, protetta dagli agenti atmosferici e dotata di filtro a secco di adeguate caratteristiche, dovrà essere situata sul tetto o in posizione tale da non aspirare i detriti e le polveri sollevate durante la marcia del veicolo. Un apposito segnalatore ubicato sul cruscotto del posto guida indicherà l'intasamento del filtro dell'aria.

La sostituzione del filtro dovrà effettuarsi solo all'accensione preventiva di tale segnalatore di intasamento.

Dovrà risultare particolarmente accurata la realizzazione degli impianti di adduzione olio e liquido refrigerante motore, questo in modo da evitare perdite durante il servizio di linea e in fase di stazionamento dell'autobus nei parcheggi e nelle aree di officina durante le riparazioni.

Sono considerate perdite tracce visibili di fuoriuscita di liquidi, da non confondere con trasudamenti, come da definizione riportata al punto II.6.1.

Dovrà essere previsto un comando di avviamento dal vano motore, in condizioni di sicurezza: la manovra non dovrà in alcun modo compromettere l'incolumità degli operatori né dovrà causare anomalo comportamento del veicolo.

In particolare non dovrà essere possibile l'avviamento dal posto guida in presenza di portellone motore aperto.

Bisogna inoltre considerare che i veicoli, inclusi i motori, saranno soggetti al lavaggio con acqua o vapore in impianti automatici.

La componentistica utilizzata nel vano motore dovrà essere dimensionata :

- sia per le temperature massime raggiunte in condizioni gravose di utilizzo
- sia per resistere all'invecchiamento dovuto a condizioni gravose sia d'ambiente che di temperatura media di esercizio

In sede di offerta dovranno essere documentate e certificate le caratteristiche della componentistica nel vano motore (cavi, corrugati e tubazioni flessibili) con riferimento alle temperature massime di esercizio che sono in grado di sostenere e il livello di resistenza a oli e combustibile.

II.7.8.6 Preriscaldamento acqua motore

Il veicolo dovrà essere equipaggiato con dispositivo di preriscaldamento del liquido di raffreddamento del motore, da almeno 30.000 (trentamila) kcal/h alimentato dal combustibile prelevato direttamente dal gruppo serbatoi principale e dotato di un circuito di esclusione a by-pass e rubinetti di isolamento per la manutenzione.

In una ottica di riduzione dei consumi di carburante, il preriscaldatore dovrà spegnersi automaticamente al superamento di una temperatura pari a 70°C del liquido del circuito di raffreddamento/riscaldamento del motore.

Si ricorda che, a norma del regolamento ECE R 110, il preriscaldatore può essere attivato solo a motore acceso

II.7.9 Cambio di velocità

II.7.9.1 Caratteristiche cambio

La trasmissione dovrà essere realizzata con cambio di velocità a comando automatico con retarder incorporato e con centralina di controllo parametri gestionali (come percorrenza, alimentazione, consumo, stabilità, usura, status manutenzione predittiva, ecc.) utili alla pianificazione della gestione manutentiva.

La centralina del cambio dovrà essere in grado di adattare automaticamente il funzionamento del cambio alle condizione della missione, al fine di ottimizzare il consumo di combustibile. Dopo un primo periodo di esercizio di almeno sei mesi, eventualmente con l'ausilio del costruttore del cambio, si dovrà procedere ad analisi dei dati disponibili sulla memoria delle centralina e predisporre la migliore programmazione software del cambio per ottimizzarne le prestazioni.

La gestione del cambio, di tipo automatico, dovrà essere assicurata da un numero di rapporti e da un software che consenta di avvicinare il più possibile la curva di trazione alla curva a potenza costante.

Dovrà assicurare una frenatura di rallentamento di tipo idraulico. L'intervento del freno di rallentamento sarà comandato mediante l'azionamento del pedale del freno di servizio. Il cambio automatico dovrà effettuare le variazioni di rapporto nel modo più dolce possibile, senza bruschi contraccolpi. Dovrà essere impedita la messa in moto del motore qualora il cambio non sia in folle (blocco dell'avviamento motore); l'inserimento della marcia, per il successivo avvio del veicolo, dovrà essere consentito unicamente con motore al minimo, con il pedale del freno di servizio premuto a fondo e con la pressione dell'aria nell'impianto frenante al valore minimo d'esercizio (blocco dell'avviamento veicolo).

Il cambio automatico dovrà essere dotato di dispositivi di emergenza, anche a comando manuale, che permettano la movimentazione del veicolo in modo autonomo in caso di guasto quali, ad esempio, cavo e/o relativa centralina di emergenza.

Il cambio automatico dovrà consentire il traino del veicolo a velocità ridotta (indicata dal Costruttore del cambio), senza rimuovere alcun elemento della trasmissione.

II.7.9.2 Raffreddamento cambio

L'impianto di raffreddamento del cambio automatico dovrà essere progettato e realizzato con margine di efficienza tale da garantire, in tutte le condizioni continuative di esercizio urbano, come da missione tipica, allegato 8, consentite ed ammissibili, che la temperatura del liquido di raffreddamento dell'olio del cambio (con uso del rallentatore), non sia mai superiore a quelle massime previste nelle specifiche tecniche.

II.7.10 Lubrificazione e ingrassaggio

II.7.10.1 Controlli e rabbocchi

Dovrà essere garantita 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.

Il controllo e il rabbocco di olio motore (incluso il serbatoio del rabboccatore automatico se presente) e di liquido refrigerante dovranno essere effettuate senza la necessità di aprire il portellone del vano motore; detto vano dovrà essere dotato di adeguata illuminazione.

Gli sportelli di accesso devono essere centralizzati in apposita zona ubicata, preferibilmente, sul fianco posteriore destro del veicolo. L'apertura, con chiave ad impronta quadra, dovrà essere predisposta in modo da essere contrastata dalle forze aerodinamiche durante la marcia anche senza i dispositivi di chiusura.

II.7.10.2 Lubrificanti

Per la lubrificazione dei gruppi meccanici (motore, cambio, ecc.) dovranno essere impiegati lubrificanti normalmente reperibili in commercio di fornitori qualificati e riconosciuti a livello nazionale.

In sede di offerta dovrà essere consegnata una lista dettagliata di prodotti approvati da utilizzare per la lubrificazione dei gruppi meccanici (motore, cambio, ...). Tale lista dovrà essere aggiornata sia durante il periodo di garanzia che successivamente.

II.7.10.3 Ingrassaggio

È richiesta l'adozione di componenti che non necessitano di lubrificazione (cosiddetta lubrificazione "for life").

II.7.11 Soluzioni specifiche per autobus alimentati a gas naturale

Il fornitore, nella progettazione e realizzazione, dovrà tenere conto di tutte le peculiarità tipiche dell'autobus alimentato a gas metano, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- carico delle bombole sulla struttura del tetto;
- presenza di aperture al tetto per il passaggio dei tubi;
- maggiore altezza massima e baricentro più alto;
- tara più elevata;
- temperature di esercizio del motore più elevate.

Tali peculiarità non dovranno essere fonte di alcun malfunzionamento o riduzione delle prestazioni funzionali del veicolo (affidabilità, durabilità, comfort, sicurezza eccetera).

Il fornitore dovrà evidenziare in offerta tecnica gli accorgimenti e le particolari soluzioni adottate a tale scopo.

II.8 IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA

II.8.1 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, limitatamente ai componenti posti nel vano motore o in prossimità a fonti di calore.

L'impianto può essere munito di prese di controllo pressione delle varie sezioni in cui lo stesso è suddiviso. Le prese possono essere raggruppate in un'unica posizione del veicolo, devono essere accessibili mediante apposito sportello e riportare in maniera inequivocabile i relativi rami asserviti, nonché il valore nominale di pressione previsto e la relativa tolleranza.

Ulteriori prese possono essere applicate sulla tubazione di comando moderabile in prossimità di un elemento frenante per singolo asse, nella sezione a molla per il freno di stazionamento ed in tutte le altre sezioni dove si rende necessaria una verifica puntuale della pressione.

L'impianto deve essere progettato e costruito in modo da garantire i valori di tenuta come da scheda di collaudo (Allegato 2).

Tutti i componenti pneumatici dovranno 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.) dovranno essere centralizzati in unica posizione del veicolo ed essere accessibili da sportello laterale. Sul fianco di ogni rubinetto, dovrà essere apposta l'indicazione dell'organo ad esso collegato.

In prossimità di ogni apparecchio pneumatico dovrà 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 ed all'ossidazione, per caratteristiche proprie e non per trattamenti superficiali di protezione.

Le tubazioni realizzate in rame, ottone, acciaio inox, poliammide dovranno essere montate in posizione protetta dagli urti o da danneggiamenti e dovranno essere tali da limitare il ristagno dell'acqua di condensa al loro interno.

II.8.2 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 dovranno essere identificate e contrassegnate in funzione delle attestazioni medesime.

Le tubazioni flessibili dovranno essere costruite con materiale idoneo a temperature di lavoro di almeno 125°C, di tipo autoestinguento.

Tali caratteristiche dovranno essere certificate in sede di offerta.

Tutte le tubazioni flessibili dovranno essere accuratamente fissate in modo da evitare sfregamenti rispetto ad altri elementi, che ne causerebbero il rapido deterioramento.

II.8.3 Caricamento dall'esterno

L'impianto pneumatico dovrà essere provvisto di due attacchi ad innesto rapido per il caricamento, facilmente e rapidamente accessibili (senza apertura di sportelli o botole), ubicati sulla fiancata sinistra del veicolo, in prossimità della parte anteriore e posteriore, con l'esclusione dei paraurti.

Tali attacchi dovranno essere realizzati secondo le indicazioni dimensionali della norma CUNA NC 548 - 10.

II.8.4 Compressore

Il compressore, di sicura e provata affidabilità, deve possedere caratteristiche tali per cui il tempo di funzionamento in fase di carica risulti $\leq 50\%$ rispetto al tempo di impiego del veicolo (anche nel caso di utilizzo di porte pneumatiche).

Il compressore dovrà essere progettato e realizzato in maniera da soddisfare i seguenti requisiti:

- essere preferibilmente di tipo "oil free"
- un sistema di raffreddamento della testa che permetta una notevole riduzione della temperatura dell'aria in mandata e un miglior rendimento dello stesso;
- la minima immissione possibile di olio di lubrificazione nell'impianto aria compressa per un lungo periodo di esercizio;
- deve essere montato in modo da consentire il massimo flusso d'aria al di sopra di esso al fine di garantire che la temperatura dell'aria di mandata non superi circa 220 °C (tale da evitare la possibilità di carbonizzazione dell'olio);

- dovrà essere dotato di un dispositivo di messa a vuoto che al raggiungimento della pressione di esercizio dell'impianto di frenatura (scatto del regolatore) viene messo in funzione riducendo la coppia di trascinamento del motore;
- il collegamento all'impianto pneumatico deve avvenire mediante tubazione flessibile, o con soluzioni alternative, di elevata affidabilità.

II.8.5 Separatore di condensa ed essiccatore

L'impianto pneumatico dovrà essere dotato di un efficace dispositivo, di provata affidabilità, atto alla pulizia dell'aria ed 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, possibilmente monocamera, autopulente ed autorigenerante, in maniera da garantire interventi minimi di manutenzione, dovrà essere posizionato in zona ventilata, ma comunque al riparo da acqua e fango o da eventuali elementi riscaldanti adiacenti e ad una idonea distanza dal compressore.

La sostituzione del filtro essiccatore sarà condizionata dall'accensione dell'apposito segnalatore di intasamento.

Un dispositivo di sicurezza dovrà garantire il passaggio dell'aria compressa anche in caso di intasamento dei filtri essiccanti.

II.9 PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO

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

II.9.1 Tensione di alimentazione

L'impianto elettrico del veicolo dovrà essere alimentato da sorgenti di energia continua avente tensione nominale $V_n=24$ Vcc.

II.9.2 Realizzazione dei circuiti elettrici

Caratteristiche dell'impianto elettrico e relativi componenti:

- il campo di funzionamento regolare con tensione compresa tra $0,7 V_n \div 1,25 V_n$ (Norma IEC 9/1376)
- cavi e corrugati dovranno essere scelti con caratteristiche adeguate alla temperatura di esercizio in base alla posizione in cui sono installati (comunque non inferiore a 125°C e 180°C per il vano motore);
- i circuiti ed i componenti devono essere opportunamente identificati;
- i cavi e i corrugati utilizzati dovranno essere omologati secondo il regolamento R 118 (dovrà essere fornita certificazione a riguardo);
- per il fascio cavi ubicati nel vano motore dovrà essere indicata una durata garantita di non sostituzione prima del danneggiamento del corrugato (diventato secco e fragile per il suo impiego in ambiente ad alta temperatura)
- l'isolamento dei cavi sia conforme al tipo: HO5V – K CEI – UNEL 35750 oppure H07V– K CEI – UNEL 35747 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE); dovrà essere fornita descrizione dettagliata delle caratteristiche dei cavi impiegati (isolamento, temperature di esercizio, ecc...) e fornita certificazione a riguardo; le etichette identificative dei cablaggi dovranno essere realizzate in modo da evitare il distacco accidentale e garantirne la leggibilità per tutto il periodo di vita dell'autobus;
- le apparecchiature e i cablaggi dovranno essere posizionati in modo da evitare la vicinanza di collettori, tubazioni di scarico e condotte, ed apparecchiature di alimentazione del combustibile, fissate in modo da evitare interferenze e sfregamenti che ne compromettano l'integrità;
- le caratteristiche dei componenti utilizzati dovranno garantire lunga durata nelle condizioni di esercizio, in particolare rispetto al degrado causato da elevate temperature;
- le connessioni dovranno preferibilmente essere di tipo dual-lock.

Dovrà essere prevista l'installazione di sistemi di controllo in grado di proteggere i circuiti tra accumulatori, motorino di avviamento e alternatori in caso di assorbimenti anomali di durata superiore al normale e la protezione dei circuiti con relais termici a riarmo manuale.

In sede di offerta dovranno essere documentate e certificate le caratteristiche della

componentistica nel vano motore (cavi, corrugati) con riferimento alle temperature massime di esercizio che sono in grado di sostenere e il livello di resistenza a oli e combustibile.

Per i cablaggi del vano motore dovrà essere indicata la durata garantita fino alla prima sostituzione dovuta a deterioramento del corrugato o dell'isolamento dei cavi.

II.9.2.1 Impianto elettrico "CAN-BUS"

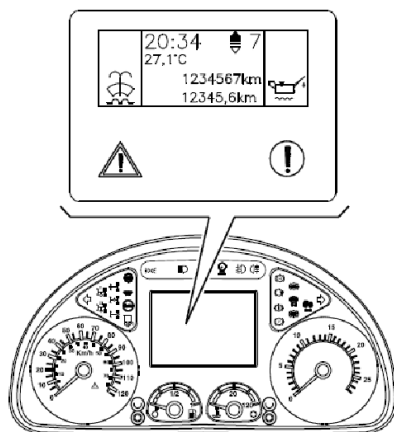
L'impianto elettrico dovrà adottare la tecnologia CAN-BUS, consentendo un'ampia azione di verifica dei parametri di funzionamento del veicolo, archiviazione degli eventi e diagnosi delle avarie o anomalie rispetto ai valori di normale funzionamento. In particolare, il sistema dovrà:

- consentire la memorizzazione e la visualizzazione, senza l'ausilio di un PC, degli eventi che risultino necessari al conducente, alla diagnostica e alla relativa manutenzione semplificando il lay-out del posto di guida, utilizzando apposito display di bordo (l'utilizzo di un personal computer sarà accettato solo per la diagnostica di secondo livello e la programmazione delle centraline principali e secondarie del sistema);
- consentire quanto più possibile l'intercambiabilità delle centraline senza riprogrammazione;
- registrare su memoria permanente, con accesso autorizzato, una serie di parametri analogici in modo tale da consentire a posteriori l'analisi di uno o più particolari; Il sistema dovrà assolvere anche alla funzione di registratore di eventi, mantenendo su memoria non volatile:
 - 1) i parametri di funzionamento ed azionamento (conteggio di eventi, tempi di permanenza ai vari regimi, valori minimi e max di parametri rilevanti ai fini operativi o diagnostici, velocità veicolo, ecc.);
 - 2) le informazioni relative alla rimozione dei blocchi di sicurezza;
 - 3) le situazioni di allarme e di anomalia di funzionamento.

Le informazioni relative alla rimozione dei blocchi di sicurezza nonché agli allarmi ed alle anomalie di funzionamento (e relativi valori) dovranno essere memorizzate con l'indicazione della data e dell'ora dell'evento e della durata dello stesso.

- sviluppare al meglio il concetto di manutenzione "on condition" con l'acquisizione diretta dei dati di esercizio, monitorabili a bordo e successivamente elaborati a terra da parte della struttura manutentiva;
- consentire la comunicazione dei dati di funzionamento dell'autobus ad un sistema di rilevazione, mediante un protocollo aperto o reso disponibile per le integrazioni con terze parti e tramite connessioni hardware standard (sistemi FMS o analoghi). La trasmissione dei dati della centralina diagnostica a terra dovrà avvenire attraverso il router installato a bordo (vedi II.12). Si richiede l'utilizzo di uno standard ISO 13400 che specifica i requisiti per la comunicazione diagnostica tra il sistema di rilevazione e il gateway sul veicolo.

Le immagini seguenti sono riportate a titolo di esempio.



La visualizzazione standard, durante le normali condizioni di guida dovrà prevedere indicazioni sullo stato del veicolo e la segnalazione degli allarmi.

Dovrà essere previsto un "indicatore di consumo", ossia un dispositivo di segnalazione dei consumi di carburante, ad esclusione dei veicoli alimentati a metano (Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 8 maggio 2012).

Il display dovrà essere riconfigurabile e parzializzabile, in modo da poter essere utilizzato per la visualizzazione di segnali provenienti da altri apparati.

Il display, in presenza di anomalie che possano pregiudicare la corretta funzionalità e sicurezza del veicolo, dovrà segnalare attraverso finestre (ad esempio POPUP) e segnalazioni acustiche, la presenza dell'anomalia descrivendone in modo esplicito la tipologia e la relativa descrizione.

I messaggi e le anomalie dovranno essere visualizzati con tre livelli di priorità a seconda della gravità dell'anomalia (priorità 1 : arresto immediato del veicolo , priorità 2 : è possibile proseguire la marcia per il rientro in officina, priorità 3 : è possibile proseguire il servizio).

Dovrà essere possibile riprogrammare l'elenco delle anomalie e dei segnali per i quali è prevista l'attivazione delle finestre POPUP. Tra le anomalie e i segnali previsti vi dovranno essere compresi quelli che transiteranno sulla rete ethernet di bordo.

Il personale addetto alla manutenzione potrà accedere ai dati relativi alla diagnostica del sistema : per ogni sistema elettronico presente, dovrà essere possibile visualizzare sul display i relativi messaggi di avaria interpretabili tramite manuale di tecnico di transcodifica.

Dovrà essere anche possibile visualizzare sul display tutti gli input/output sia digitali che analogici contemplati nelle reti can-bus di bordo.

- Diagnostica			
Codice errore	Tipo avaria	Numero eventi	Localizzazione guasto
Xxxxxx	Yyyyyy	Zzzzzz	kkkkkk
Xxxxxx	Yyyyyy	Zzzzzz	kkkkkk

Dovranno essere previsti controlli automatizzati di alcune funzioni del veicolo finalizzati al miglioramento della manutenibilità del veicolo stesso. In particolar modo, a titolo puramente esemplificativo ma non esaustivo, si riporta un elenco dei principali parametri di funzionamento degli organi (meccanici, elettrici e pneumatici) soggetti al monitoraggio da parte del sistema diagnostico:

- o Motore (potenza, coppia, giri);
- o Posizione pedale acceleratore;
- o Temperatura liquido refrigerante;
- o Temperatura olio retarder;
- o Pressione serbatoi freni 1° asse;
- o Pressione serbatoi freni 2° asse;
- o Pressione serbatoi freni 3° asse (se presente);
- o Sistema controllo impianto frenante (ABS, ASR, eventuale EBS);
- o Sistema controllo impianto sospensioni (ECAS);
- o Livello gasolio/quantità di gas disponibile;
- o Livello additivo (se presente)
- o Pressione olio motore (se applicabile);
- o Tensione batterie;
- o Apertura porte;
- o Percorrenza;
- o Cambio;
- o Generatore.

II.9.2.2 Pannello centralizzato componenti elettrici

Sul pannello dovranno essere montati i componenti elettrici, opportunamente isolati, in modo tale da consentire una facile manutenibilità degli stessi; in tal senso può risultare privilegiato il lato interno del veicolo per quella componentistica maggiormente soggetta a manutenzione

e controllo; dovranno altresì essere previsti, sul pannello, appositi spazi liberi per applicazioni future. Tale pannello dovrà essere facilmente accessibile ed ispezionabile.

Ove la quantità di componenti elettrici renda difficoltosa la concentrazione su un singolo pannello, dovranno 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.

II.9.3 Batterie di accumulatori

Dovranno essere installate due batterie di accumulatori per avviamento del tipo "senza manutenzione", con V_n 12Vcc e C_n (20h) 240 Ah per ciascuna batteria o altro sistema idoneo di accumulo dell'energia.

Le batterie dovranno essere installate su apposito cestello di contenimento estraibile con fondo in acciaio inox o altra soluzione atta a prevenire la corrosione.

Il sistema dovrà essere dimensionato in modo da garantire almeno quattro avviamenti consecutivi anche dopo una sosta al capolinea, a motore spento, e con i carichi necessari inseriti (illuminazione interna, riscaldamento autista, ...).

Dovrà essere installato un sistema che rilevi lo stato di carica delle batterie, che comunichi l'informazione tramite apposito display e che sia dotato di segnali di preallarme in caso di bassa carica delle batterie; il Fornitore dovrà indicare il numero di avviamenti possibili in caso di attivazione di tale allarme.

II.9.4 Motorino di avviamento

Per l'avviamento del motore di trazione sarà previsto un motorino elettrico di potenza adeguata, rispondente alle norme CUNA 063-01, alimentato dalle batterie di accumulatori attraverso teleruttore.

Verrà realizzata anche la possibilità di avviare il motore di trazione con batteria esterna al veicolo inserita nel circuito di alimentazione del motorino attraverso apposita presa di corrente situata presso il cassone batteria.

Dovrà essere previsto un dispositivo che eviti, quando il motore sia già in moto, la possibilità di rialimentare elettricamente il motorino di avviamento e di ingranare il pignone sulla corona del volano.

II.9.5 Gruppo generazione di corrente

E' costituito da uno o più generatori, azionati meccanicamente dal motore, adeguatamente dimensionati dal punto di vista elettromeccanico, di tipo bipolare e con apposito ancoraggio di articolazione registrabile atta a realizzare la funzione di tendicinghia.

I generatori dovranno essere dotati di opportuna protezione e diagnostica attiva che evidenzii le situazioni di anomalia (cortocircuito, mancanza isolamento verso massa, ecc) con apposita spia sul cruscotto; la soluzione adottata dovrà essere dettagliatamente descritta in sede di offerta.

Il generatore principale non deve svolgere la funzione di tendicinghia per altri complessivi (es. compressore aria, compressore condizionatore, secondo generatore).

I generatori dovranno essere a gabbia chiusa e posizionati in modo tale da garantirne efficace raffreddamento. I cablaggi di collegamento tra alternatori e batteria dovranno essere opportunamente schermati e di sezione idonea a garantire, al massimo, una caduta di tensione non superiore a 0,5 V.

Deve essere idoneo all'alimentazione dell'impianto elettrico ed alla ricarica delle batterie anche con motore al minimo e tutti i carichi inseriti durante il normale esercizio di linea (climatizzazione, illuminazione, eccetera).

La posizione di montaggio dei generatori, deve assicurare buona accessibilità per i componenti, deve essere fuori ingombro e/o protetto da eventuali perdite di liquido accidentali, deve garantirne il buon raffreddamento; a tal fine potrà essere predisposto opportuno canale di ventilazione dedicato.

Bisogna inoltre considerare che i gruppi di generazione saranno soggetti al lavaggio con acqua o vapore in impianti automatici.

II.9.6 Bilancio energetico elettrico

In sede di offerta deve essere presentato in modo dettagliato il bilancio energetico.

Deve essere illustrata e motivata la metodologia di calcolo, che deve altresì considerare tutte

le condizioni peggiori riscontrabili in un servizio di linea, secondo il Profilo di Missione indicato che non porti a stati di carica inferiori a quello minimo ammesso.

Il risultato del calcolo dovrà essere espresso quale rapporto tra l'energia erogata e quella assorbita.

Il bilancio elettrico sarà oggetto di verifica nell'ambito dei collaudi di fornitura dei veicoli (Allegato 2). In tale ambito verrà anche misurata la caduta di tensione tra gruppo di generazione e sistema di accumulo.

II.9.7 Deviatore – sezionatore batterie

Dovrà essere predisposto un sezionatore che, azionato manualmente, consenta di interrompere l'alimentazione a tutto il veicolo.

Dovrà essere a comando manuale, facilmente accessibile, collocato nel vano "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 ed 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.

II.9.8 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.

II.9.9 Teleruttore generale di corrente (TGC)

Dovrà essere previsto un dispositivo di interruzione telecomandato, posto immediatamente a valle del polo positivo delle batterie, con comando inserzione/disinserzione manuale azionabile da posto guida, con sistema idoneo ad aprire sotto carico.

Dovrà essere realizzato un dispositivo automatico di spegnimento del motore e stacco TGC, disattivabile tramite interruttore posto nel quadro elettrico, che si attivi quando si verifichino tutte le seguenti condizioni:

- motore acceso e cambio in folle da oltre 5 minuti
- impianto pneumatico carico
- temperatura acqua oltre i 30°C

L'attivazione del dispositivo sarà preceduta da un segnale acustico.

Le batterie dovranno essere escluse, a veicolo fermo, da un circuito staccabatterie temporizzato (20 minuti).

II.9.10 Illuminazione interna

L'impianto dovrà essere realizzato con lampade a LED. L'adozione di lampade LED è vincolante ai fini del collaudo positivo.

La disposizione, il numero e l'ubicazione delle fonti di luce dovranno essere studiati in modo da evitare zone di ombra e di abbagliamento realizzando un ambiente piacevole e confortevole. Dovrà essere prestata particolare attenzione alla temperatura dell'illuminazione ed all'effetto cromatico complessivo, che sarà concordato in fase di allestimento del veicolo.

Su comando del conducente dovrà essere possibile spegnere l'illuminazione nella prima parte del corridoio (circa 1,5 metri); in ogni caso tale zona del corridoio dovrà essere illuminata quando le porte sono aperte.

L'impianto sarà previsto su due circuiti principali, comandati da due interruttori o da un interruttore a due posizioni.

Il conducente dovrà poter comandare l'accensione di tutte le lampade, o l'accensione alternata (con non coincidenza delle lampade accese lato destro e lato sinistro in caso di due file di lampade).

In caso di azionamento del comando centrale di emergenza dovranno accendersi automaticamente una lampada della zona centrale del veicolo, le lampade di illuminazione dei vani porta e le luci esterne di emergenza intermittenti.

In corrispondenza di ciascuna porta di servizio dovranno essere installati due punti luce LED, parzialmente incassati ed opportunamente schermati, con lampade che si devono

accendere automaticamente con l'apertura delle porte, quando sono accese le luci esterne del veicolo.

Dette lampade, di tipo led, dovranno avere un cono di luce tale da illuminare un'area esterna del veicolo fino ad una distanza di circa 500 mm dalla fiancata del veicolo, onde consentire al conducente una sufficiente visibilità in prossimità delle porte, anche nelle ore notturne, in zone prive di illuminazione.

In corrispondenza del posto di guida dovrà essere installato almeno un punto luce in grado di garantire un buon livello di illuminazione e consentire l'illuminazione della centralina di comando dei cartelli indicatori di linea.

GTT richiede, preferibilmente, l'applicazione di dispositivo elettronico che provveda allo spegnimento dell'illuminazione interna in funzione delle condizioni di illuminamento naturale (tipo interruttore "crepuscolare" ad uso civile); le caratteristiche e le soglie di intervento di tale dispositivo verranno definite in sede di allestimento del veicolo.

II.9.11 Illuminazione Esterna

Pur non essendo obbligatorio per legge, i veicoli destinati al trasporto urbano di Torino prestano servizio con le luci (almeno quelle di posizione) accese per gran parte del servizio di linea giornaliero (anche 12 ore consecutive), come da profilo di missione.

I dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa dovranno essere :

- o fanaleria posteriore, dispositivo illuminazione della targa, luci di ingombro: LED
- o proiettori, luci di posizione anteriori : preferibilmente a LED

Per la fanaleria posteriore e i proiettori anteriori, in alternativa agli elementi tipo LED, dovranno essere adottate solo lampadine con le seguenti caratteristiche minime:

- utilizzo continuativo
- durata pari a tre volte rispetto a lampadine "standard"
- caratteristiche equivalenti al tipo "OSRAM ULTRA LIFE"

II.9.12 Comandi di Sicurezza

Il veicolo dovrà essere dotato delle seguenti funzioni di sicurezza.

II.9.12.1 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 "neutro" (o folle);
- freno di stazionamento (inserito).

Avviamento da vano motore condizionato da:

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

Il circuito di avviamento motore dovrà contenere un dispositivo anti-avviamento con motore in rotazione o con veicolo in movimento.

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

II.9.12.2 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.

II.9.12.3 Inserimento marce e Avviamento veicolo

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
- sportelli laterali chiusi
- porte chiuse

- rampa disabili chiusa

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

- velocità veicolo ≤ 5 km/h
- regime di giri motore corrispondente al minimo

L'accensione della spia sui tasti marce dovrà avvenire solo all'atto dell'effettivo inserimento della marcia corrispondente.

Dovrà essere previsto un comando per la disattivazione totale o parziale degli asservimenti, in caso di emergenza, posto in centrale retro conducente (o altro vano tecnico).

Dovrà essere prevista una segnalazione acustica attiva a retromarcia inserita ben udibile nella zona posteriore esterna del veicolo.

II.9.12.4 Chiusura porta anteriore

Il comando di chiusura della porta anteriore dall'esterno dovrà essere condizionato da:

- motore spento;
- selettore marce in posizione di "neutro" (o folle);
- freno di stazionamento (inserito).

II.9.12.5 Comando acceleratore (salvaguardia turbina)

Al fine di evitare danni alla turbina o ad altri organi meccanici dovrà essere previsto un dispositivo elettronico che non permetta al motore di portarsi ad elevato numero di giri (inibizione pedale, controllo elettronico, ecc), fino al raggiungimento delle normali condizioni di esercizio (temperatura motore, pressione impianto pneumatico, ...).

Dovrà essere predisposto un comando per la disattivazione (in caso di emergenza) di tale dispositivo ubicato nel pannello elettrico dietro al posto guida.

II.9.12.6 Protezione dispositivi illuminazione

All'atto dell'avviamento del veicolo, dovranno essere esclusi automaticamente tutti i carichi elettrici non necessari (per esempio illuminazione) se l'interruttore corrispondente è attivato; una volta completata la fase di avviamento i carichi dovranno essere automaticamente riattivati.

II.10 IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE

II.10.1 Prescrizioni generali

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.

La funzionalità dell'impianto dovrà tenere in considerazione le condizioni ambientali di lavoro con particolare riferimento a valori di temperatura anche di -25°C e fino a 80°C .

Saranno preferite soluzioni che prevedano una "funzione di svuotamento serbatoi" che, posta sotto il controllo del sistema CAN di bordo, gestisca il comando delle elettrovalvole interessate ed inibisca l'avviamento motore e l'alimentazione elettrica dei dispositivi non necessari, in maniera da garantire la sicurezza dell'operazione, atta a consentire il collegamento dei serbatoi con un'ideale apparecchiatura esterna atta allo svuotamento, recupero del gas, e lavaggio con azoto.

Tale predisposizione deve consentire di operare lo svuotamento dei serbatoi in condizioni di sicurezza, senza richiedere alcun tipo di smontaggio o scollegamento di raccordi; il collegamento dei serbatoi al dispositivo esterno di recupero e lavaggio deve avvenire preferibilmente attraverso il medesimo innesto utilizzato per la ricarica.

In caso contrario la collocazione ed il tipo di innesto designato allo svuotamento dovrà venire concordata con GTT.

I componenti di tale impianto devono essere previsti e compresi nell'omologazione.

II.10.2 Serbatoi

Le bombole di stoccaggio dovranno essere di materiale leggero, di tipo 3 o 4 secondo il regolamento ECE R110.

Dovrà essere dichiarata la capienza nominale in litri del pacco bombole e la quantità di gas effettivamente utilizzabile, espressa in kg, come differenza tra la quantità di gas contenuto alla pressione massima ammessa alla sezione di carica dell'autobus di 210 bar e la quantità di gas contenuto alla pressione minima ammessa per il normale funzionamento dell'autobus. Lo stoccaggio a bordo dovrà garantire una autonomia effettiva pari a 300 km per il profilo di missione specificato, anche con climatizzatore acceso e tenendo conto della quantità di gas effettivamente utilizzabile.

Dovranno essere specificate le caratteristiche delle bombole, la collocazione e il sistema di fissaggio, che dovrà consentire una agevole e sicura movimentazione del pacco bombole e delle bombole singolarmente.

L'alloggiamento delle bombole sarà tale da garantire la massima sicurezza sia in manutenzione che in esercizio, un corretto assetto del veicolo ed una agevole movimentazione in occasione delle operazioni di smontaggio della bombola, per revisione periodica o altro.

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.

Dovrà essere previsto un indicatore a cruscotto indicante il livello di pressione o la quantità di gas del pacco bombole, nonché un segnalatore dello stato di riserva.

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

- permettere la chiusura manuale di ogni singola bombola 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 imprevisto sbalzo di pressione (ad esempio in caso di rottura di una tubazione),
- permettere la fuoriuscita del 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 garantita la corretta funzionalità delle valvole per evitare accumulo del gas nei serbatoi e il raggiungimento di pressioni potenzialmente pericoloso; ad esempio potrà essere previsto un sistema automatico che effettui autonomamente il controllo del funzionamento delle elettrovalvole installate sulle bombole, con frequenza non superiore a 7 giorni, segnalando eventuali anomalie. L'azionamento di tale sistema non dovrà compromettere la normale operatività del veicolo, e pertanto:

- i cicli di controllo di breve durata (inferiori al minuto) saranno preferibilmente eseguiti ad ogni avviamento del veicolo;
- i cicli di controllo più lunghi dovranno essere riservati al personale di manutenzione, che sarà avvertito della necessità di eseguire il controllo dalla diagnostica di bordo;
- saranno accettate anche altre logiche di funzionamento che non obblighino in nessun caso ad attese improduttive e garantiscano la massima sicurezza.

Il Fornitore dovrà descrivere dettagliatamente le soluzioni di sicurezza adottate a tale scopo.

Il.10.3 Impianto di carica – svuotamento

L'impianto dovrà essere del tipo NGV2 e consentire il rifornimento rapido del veicolo. Tra le

caratteristiche tecniche dovrà essere indicato il tempo medio per il rifornimento di 100 kg di CNG, con carica per differenza di pressione da una fonte a 210 bar (NGV2 con portata indicativa 1600 Nmc/ora), con pressione finale nelle bombole pari ad almeno 200 bar. Tale tempo di ricarica potrà essere oggetto di verifica sia in fase di gara che al collaudo prima della consegna.

L'autobus dovrà essere dotato di almeno 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.

I punti di ricarica saranno dotati di dispositivo che impedisca l'avviamento del motore a sportello aperto e che ne provochi lo spegnimento qualora fosse acceso. 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.

Si richiede il montaggio di appositi filtri a valle di ciascun innesto di rifornimento, di tipologia "non integrata all'innesto", allo scopo di trattenere eventuali particelle metalliche residui d'usura dei dispositivi di pompaggio del gas, a salvaguardia del corretto funzionamento duraturo degli iniettori.

Deve essere prevista la presenza di "filtro coalescente" prima dell'ingresso del gas negli iniettori.

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.

Saranno preferite soluzioni che prevedano una "funzione di svuotamento serbatoi" che, posta sotto il controllo del sistema CAN di bordo, gestisca il comando delle elettrovalvole interessate ed inibisca l'avviamento motore e l'alimentazione elettrica dei dispositivi non necessari, in maniera da garantire la sicurezza dell'operazione, atta a consentire il collegamento dei serbatoi con un'ideale apparecchiatura esterna atta allo svuotamento, recupero del gas, e lavaggio con azoto.

Tale predisposizione deve consentire di operare lo svuotamento dei serbatoi in condizioni di sicurezza, senza richiedere alcun tipo di smontaggio o scollegamento di raccordi; il collegamento dei serbatoi al dispositivo esterno di recupero e lavaggio deve avvenire preferibilmente attraverso il medesimo innesto utilizzato per la ricarica.

In caso contrario la collocazione ed il tipo di innesto designato allo svuotamento dovrà venire concordata con GTT.

I componenti di tale impianto devono essere previsti e compresi nell'omologazione.

II.10.4 Manutenzione

La documentazione tecnica dovrà dettagliare, nel complesso del piano di manutenzione del veicolo, il piano di manutenzione programmata dell'impianto di alimentazione, incluso lo smontaggio periodico di tutte le bombole per la revisione periodica obbligatoria.

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; in offerta saranno descritte le procedure relative.

II.10.5 Sicurezza

L'impianto sarà dotato di adeguati sistemi di sicurezza, progettati ed integrati tenendo conto di tutte le potenziali situazioni di pericolo, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- sistemi di rilevazione gas nel vano bombole, vano motore, vano preriscaldatore (se presente), che permetta l'immediata individuazione delle zone di allarme. Per ogni sensore dovranno essere previsti un preallarme ed un allarme con segnalazione ottica al cruscotto ed allarme acustico sia interno che esterno all'autobus;
- blocco veicolo a rifornimento in corso;
- sistemi di deflusso gas in caso di incendio;
- sistemi di limitazione di flusso in caso di fuoriuscita accidentale di gas dalla sezione di alta pressione;
- sistemi di rilevazione sovrappressione, in grado di rilevare e mostrare in continuo la pressione di ogni singola bombola con allarme al raggiungimento della pressione di 260 bar;
- valvole di sovrappressione a ripristino automatico su ciascuna delle valvole installate sulle bombole metano;
- valvole manuali di intercettazione metano in prossimità dell'alimentazione alta pressione riduttore preriscaldatore ed alimentazione alta pressione riduttore motore.

Tali sistemi di sicurezza dovranno essere dettagliatamente descritti in offerta e saranno valutati ai fini dell'attribuzione del punteggio tecnico.

II.10.6 Tubazioni

Tutte le tubazioni dei vari impianti (acqua, olio e metano), indipendenti tra loro, devono essere fissate all'ossatura del veicolo, in modo da non risentire delle vibrazioni conseguenti alla marcia.

Le tubazioni rigide dell'impianto ad alta pressione dovranno essere realizzate in acciaio inox senza saldature, con raccorderia anch'essa in inox.

Dove sia indispensabile un collegamento flessibile dovranno essere adottate tubazioni rinforzate, ricoperte con calza di protezione in materiali idonei, atti ad evitare la trasmissione di sollecitazioni generate dal telaio o dai gruppi asserviti. Le tubazioni di adduzione del CNG dovranno essere posizionate all'esterno del vano passeggeri al fine di garantire un elevato standard di sicurezza. La sistemazione ed il percorso delle condutture deve essere quanto più possibile al riparo da urti e da elementi adiacenti ad elevata temperatura. In particolare devono essere evitati il contatto e la possibilità di movimenti relativi anche tra le tubazioni stesse. Tutte le tubazioni contenenti metano in alta o bassa pressione devono essere di colore giallo od in alternativa contraddistinte da fasce di colore giallo ubicate in zone visibili. In corrispondenza delle zone in cui i tubi gas attraversano altri elementi del veicolo, i tubi dovranno essere adeguatamente protetti. Gli attraversamenti dell'interno del veicolo dovranno essere completamente compartimentati, in modo che eventuali fughe di gas si riversino esclusivamente all'esterno del veicolo.

II.11 CARROZZERIA

II.11.1 Materiali

Ossatura e 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.

Le soluzioni adottate dovranno evitare interventi di revisione per tutta la durata del ciclo di vita previsto per il veicolo.

I rivestimenti esterni dovranno essere preferibilmente realizzati in diverse sezioni in modo da ridurre tempi e costi di sostituzione in caso di danneggiamenti.

Tutte le serrature previste per gli sportelli, interni ed esterni, dovranno necessariamente essere del tipo a chiave quadra di unico tipo per struttura e dimensione (vedi disegno allegato 14).

Il Fornitore dovrà provvedere alla fornitura e all'applicazione di adesivi, interni ed esterni sulla base dei disegni forniti da GTT.

Il numero e la posizione degli adesivi è, in maniera indicativa, contenuta nell'allegato 15. Il numero definitivo degli adesivi e la loro posizione verrà concordato con la IA in fase di allestimento del veicolo / collaudo di fornitura.

II.11.2 Allestimento interno

II.11.2.1 Trattamento antigraffiti

Per trattamento antigraffiti si intende un trattamento superficiale supplementare applicato ai rivestimenti che renda semplice ed efficace la rimozione di eventuali graffiti.

I requisiti minimi del trattamento antigraffiti applicato sui rivestimenti interni (pareti laterali, parete posteriore, cuffie passaruote, montanti, pannelli sottotetto) dovranno essere i seguenti:

- ✓ Caratteristiche idrorepellenti : si
- ✓ Colore: incolore (trasparente)
- ✓ Resistenza radiazioni UV: si
- ✓ Durezza (secondo ASTM D3363): 6H
- ✓ Aderenza (leghe ferrose e leghe leggere d'alluminio secondo DIN EN ISO 2409) : 0
- ✓ Spessore rivestimento: da 0.08 a 5 micron
- ✓ Resistenza ad agenti chimici (ambientali, oli, principali solventi): si
- ✓ Pericolosità per l'ambiente e problematiche verso le procedura di smaltimento del manufatto trattato : no
- ✓ Infiammabilità rivestimento: no
- ✓ Durata : almeno 20 cicli di rimozione
- ✓ Rimozione graffiti: con l'utilizzo di panno o spugna morbida dopo l'applicazione del detergente per tempo inferiore a 1 minuto.

Il trattamento dovrà garantire :

1. difficoltà di adesione di agenti imbrattanti (pennarelli, vernici, vernici spray)
2. protezione del supporto trattato durante le fasi di ripulitura

← Formattati: Elenchi puntati e numerati

In sede di gara dovrà essere fornita documentazione dettagliata relativa al "trattamento antigraffiti" applicato sui sedili e i rivestimenti interni:

- tecnologia applicata
- ciclo di applicazione
- efficacia
- durata nel tempo
- procedure per la rimozione dei graffiti (privilegiando l'utilizzo di detergenti acquosi neutri).

Il trattamento antigraffiti sarà oggetto di verifica (con prova pratica di rimozione) nell'ambito del collaudo di fornitura (vedi allegato 2).

II.11.2.2 sedili

I materiali con cui sono realizzati rivestimenti interni e sedili dovranno essere preferibilmente omologati R118 relativamente alla resistenza al fuoco (in offerta dovrà essere fornita documentazione comprovante tali caratteristiche).

I pannelli di rivestimento dovranno essere fissati all'ossatura in modo da evitare vibrazioni e usura, e consentire una rapida sostituzione delle parti.

Gli sportelli interni dovranno essere dotati di bordi in materiale vibro-assorbente al fine di ridurre la rumorosità interna.

L'allestimento del comparto passeggeri dovrà 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.

I sedili passeggeri dovranno avere le seguenti caratteristiche minime :

- versione urbana di tipo modulare di tipo avvolgente
- seduta antiscivolo con incorporati i maniglioni di appiglio
- seduta e schienale in materiale tipo nylon oppure equivalente, senza rivestimenti in tessuto

- struttura robusta atta a sopportare atti vandalici
- seduta e schienale fissati all'ossatura metallica in modo da ridurre vibrazioni e consentire una sostituzione rapida in caso di danneggiamento
- di facile e rapida manutenzione con elevate caratteristiche intrinseche contro vandalismi (anche in assenza di trattamento antigraffiti)
- omologati R118 relativamente alla resistenza al fuoco (in offerta dovrà essere fornita documentazione comprovante tali caratteristiche).
- possibilmente montati a sbalzo (sistema "cantilever").

La colorazione dei sedili dovrà essere attuata utilizzando, preferibilmente, i tre colori caratteristici adottati da GTT:

- ✓ blu RAL 5002
- ✓ giallo RAL 1003
- ✓ grigio RAL 9002

← Formattati: Elenchi puntati e numerati

Il.11.3 Verniciatura esterna

La verniciatura del veicolo dovrà essere eseguita a regola d'arte, atta a garantire una elevatissima resistenza alla corrosione, senza alcun intervento manutentivo significativo nel periodo di garanzia.

Si richiedono altresì i seguenti requisiti:

- elevata resistenza agli agenti aggressivi, raggi ultravioletti ed infrarossi
- elevata brillantezza e mantenimento della stessa anche sotto ripetute azioni di spazzole rotanti dei lavaggi automatici
- spessore minimo vernice : 20 micron
- compatibilità tra i materiali delle parti componenti la carrozzeria ed il ciclo di verniciatura unica che GTT dovrà adottare in caso di manutenzione e riparazione. Nel definire le proprie soluzioni il Fornitore dovrà tenere conto di applicazioni ripetute di adesivi pubblicitari.

In sede di offerta dovrà essere fornito il ciclo completo di verniciatura con indicazione dei materiali impiegati e relative schede tossicologiche.

Dovrà essere applicata sulla vernice esterna, specifico trattamento di protezione antigraffiti di spessore non inferiore a 50 micron.

In sede di gara dovrà essere fornita documentazione dettagliata relativa al trattamento antigraffiti applicato ai rivestimenti esterni:

- tecnologia applicata;
- ciclo di applicazione;
- efficacia;
- durata nel tempo;
- procedure per la rimozione dei graffiti.

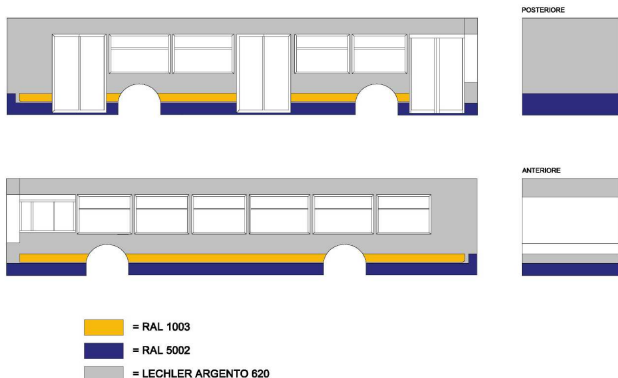
Lo spessore della vernice sarà oggetto di verifica così come il trattamento antigraffiti (con prova pratica di rimozione) nell'ambito del collaudo di fornitura (vedi allegato 2).

Il.11.3.1 Livrea

La colorazione esterna dovrà essere attuata utilizzando i tre colori caratteristici adottati da GTT:

- blu RAL 5002;
- giallo RAL 1003;
- argento metallizzato LECHLER 620 o equivalente;

Applicati come da figura seguente:



L'allestimento sarà concordato in via definitiva con il Fornitore aggiudicatario sul figurino del veicolo offerto.

Deve essere prevista inoltre una fascia realizzata con pellicola autoadesiva ad elevatissima rifrangenza dell'altezza di circa 5-6 cm di colore giallo, regolarmente omologata e marcata come previsto dall'articolo 5 della Normativa ONU-CEE/104 del 15/01/1998 recepita con circolare n° 23/98 del Ministero dei Trasporti con nota in data 09/02/1998. La fascia deve essere posizionata nella parte bassa del veicolo, lateralmente e posteriormente al medesimo, ad un'altezza minima dal suolo di 250 mm.

II.11.4 Padiglione

Il padiglione dovrà:

- avere robustezza adeguata per essere praticabile da almeno due addetti alla manutenzione;
- avere una superficie del piano di calpestio con caratteristiche di sicurezza antiscivolo, anche in caso di superficie bagnata o imbrattata;
- 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 autoestingente, nel rispetto delle normative vigenti;
- dovrà essere preferibilmente trattato, esternamente, con specifico rivestimento termoriflettente (ad esempio ciclo Advacote sperimentato da GTT) per abbassare la temperatura interna e aumentare l'efficienza dell'impianto di climatizzazione e il comfort dei passeggeri.

II.11.5 Botole DI aerazione

Devono essere installate n° 2 botole di aerazione, azionate elettricamente.

Tali botole potranno avere anche funzione di sicurezza, realizzate secondo le prescrizioni del regolamento UN/ECE 107.

Le botole dovranno richiudersi automaticamente al disinserimento della chiave servizi (chiave in posizione 0), all'attivazione dei tergilassanti, all'accensione dell'aria condizionata.

Dovrà essere previsto idoneo sistema che, in caso di rottura dei supporti della botola, non consenta il distacco della stessa.

II.11.6 Sportelli sulle fiancate e testate

Gli sportelli laterali, in posizione aperta, dovranno sporgere il meno possibile rispetto al profilo della carrozzeria e comunque non più di 300 mm. Per eventuali sportelli con cerniera verticale l'apertura non dovrà avvenire controvento. Gli sportelli esterni dovranno avere cerniere metalliche realizzate in acciaio inox e di sicura e provata affidabilità.

II.11.6.1 Dispositivi di chiusura/apertura

Tutte le serrature di arresto a scatto dei portelloni laterali e di testata dovranno comprendere la leva (od il bottone) da azionare per l'apertura.

La chiusura di sicurezza dovrà essere realizzata a mezzo chiave quadra ad impronta unica. La posizione di aperto/chiuso di uno qualsiasi dei portelloni laterali dovrà essere segnalata sul cruscotto da apposito dispositivo luminoso acceso/spento rispettivamente. Il sostegno dei portelloni, in posizione aperta, dovrà essere effettuato con molla a gas. Dovrà essere presente anche un sistema di mantenimento meccanico che ne eviti la chiusura in caso di mancato funzionamento delle molle a gas. Il sistema di apertura/chiusura dovrà essere progettato considerando almeno 250 aperture annue per 15 anni.

II.11.7 Paraurti

La soluzione costruttiva dovrà 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.

Tutte le parti aggettanti alle testate anteriore e posteriore, e quindi anche i corpi luminosi ed i parabrezza, dovranno risultare interne al profilo esterno del paraurti. La soluzione del paraurti deve essere concepita in modo tale che la sua sostituzione non debba richiedere anche la rimozione degli organi alloggiati o sottostanti al paraurti stesso.

II.11.8 Pavimento

Il pavimento dovrà essere 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. Si richiede che le soglie porte e gli eventuali gradini interni siano dotati di profili di tipo antisdrucchiolo.

Saranno ammesse soluzioni con materiali alternativi quali fiberglass, lega leggera, ecc. da documentare in sede di offerta.

Il rivestimento del pavimento dovrà essere realizzato in materiale impermeabile e antiscivolo (anche in presenza di acqua causata da precipitazioni atmosferiche).

In offerta dovranno essere indicate le caratteristiche del rivestimento utilizzato con indicazione del relativo GRIP.

Nella zona porte l'area di movimentazione delle stesse dovrà essere identificata col medesimo materiale, ma di colore diverso.

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 150 mm, o con altra soluzione che preveda giunzioni e sigillature di provata tenuta ed impermeabilità in corrispondenza, ad esempio delle cuffie passaruote, dei podesti e delle pareti anteriori e posteriori e che conservino tali caratteristiche per la durata garantita.

Le sigillature dei pavimenti dovranno essere realizzate con cura nella posa in modo da garantire la loro integrità nel tempo (in particolare nelle giunture angolari (nelle 3 direzioni)). Le sigillature dovranno avere la medesima durata del pavimento e non dovranno essere oggetto di manutenzione.

II.11.9 Botole di ispezione

Tutte le parti meccaniche, pneumatiche, ecc. soggette ad ispezione, manutenzione e smontaggio che non siano accessibili attraverso elevatori o sportelli dovranno essere raggiungibili da opportune botole ricavate sul pavimento; i contorni ed i coperchi delle botole non dovranno 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.

II.11.10 Passaruota

Dovranno essere realizzati in acciaio INOX con caratteristiche tali da garantire l'incolumità dei passeggeri contro una eventuale esplosione del pneumatico.

Nell'ipotesi in cui vengano previste nell'allestimento di carrozzeria cuffie di protezione dei passaruota, queste dovranno essere rimovibili senza rimozione di alcuna zona del pavimento. Analogamente per i rivestimenti delle pareti.

Le cuffie di protezione dovranno essere adeguatamente robuste al fine di evitare deformazioni e danni a cavidotti e tubazioni collocati in lo prossimità.

II.11.11 Superfici vetrate

Sono richiesti finestrini laterali a cristallo fisso, preferibilmente flangiato, con sistema di apertura vasistas/scorrimento, in numero sufficiente al rispetto di quanto previsto del D.M. 18 aprile 1977; il numero di finestrini apribile dovrà essere concordato con GTT.

Il cristallo deve essere di tipo ad alto rendimento con la massima protezione solare (minimo valore di trasmissione luminosa); superfici vetrate atermiche in grado di riflettere il più possibile i raggi solari, compatibilmente con la trasparenza stessa del vetro richiesta dalla legislazione in vigore. Devono essere di dimensioni adeguate per garantire la massima luminosità al comparto.

In sede di offerta dovranno essere fornite le caratteristiche di atermicità e riflettenza delle superfici vetrate.

Il parabrezza frontale ed il lunotto posteriore (se presente) dovranno essere realizzati in un unico cristallo stratificato

Le caratteristiche tecniche dovranno essere intrinseche e non dovrà essere prevista l'applicazione di alcuna pellicola.

Dovrà preferibilmente essere applicata specifica pellicola antigraffio di cui dovranno essere dettagliate le caratteristiche.

II.11.12 Supporti pubblicità

All'interno del veicolo, al di sopra dei finestrini dovranno essere installati appositi supporti per cartelli pubblicitari; le dimensioni standard dei telai installati sui veicoli aziendali sono 260x710 mm. Il posizionamento verrà definito con GTT.

Per quanto concerne la pubblicità all'esterno GTT si riserva di allestire con telai atti al contenimento di tabelle pubblicitarie, le fiancate e la parte posteriore delle vetture, senza che questa installazione pregiudichi la garanzia relativa alla carrozzeria delle stesse vetture.

In allegato 19 sono indicate le caratteristiche dei telai da applicare.

II.12 SISTEMI TELEMATICI DI BORDO

II.12.1 Premessa

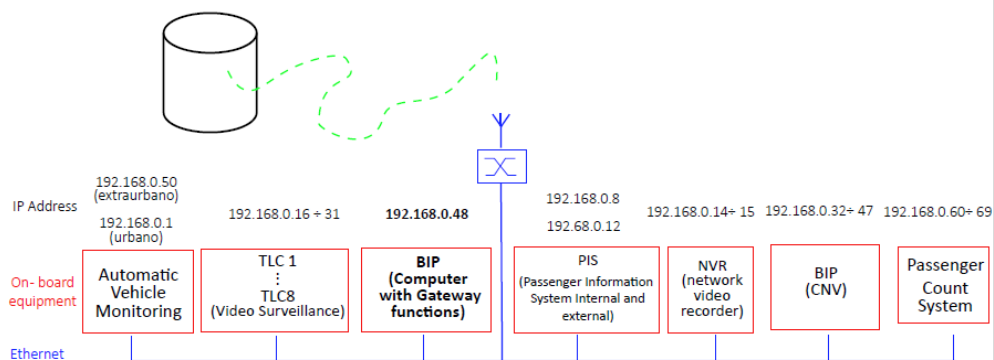
I veicoli di ultima generazione presentano l'esigenza di far convivere, a bordo, numerosi sistemi telematici specializzati e intercomunicanti; in generale è possibile distinguere tra:

- **Sistema di bigliettazione BIP** (unità di bordo, validatori).
- **Obliteratrici.**
- **Sistemi di infotenza** (display interni ed esterni con funzioni multimediali).
- **Videosorveglianza** (telecamere e registratori).
- **Impianto AVM con GPS** (sistema di localizzazione e gestione dei dati di esercizio).
- **Sistema di telediagnosi** integrato con la diagnostica nativa del veicolo.
- **Sistema di conteggio dei passeggeri**

Tutti i suddetti sistemi devono poter comunicare tra di loro e, in molti casi, trasferire dati da e verso le centrali di terra. Per tale motivo è necessario che il sistema di bordo preveda il supporto a diverse tecnologie di comunicazione:

- Tecnologie wireless rispondenti a standard ufficiali di telecomunicazione (Wi-Fi per le trasmissioni a breve distanza, GPRS/UMTS o superiori per le comunicazioni in mobilità) per il collegamento terra-bordo.
- Reti locali ad alta velocità (ethernet) per la comunicazione e la facile integrazione tra apparati di bordo.
- Reti proprietarie (quali CAN-bus) per il dialogo tra apparati safety-critical e primo impianto a bordo veicolo.

Nello schema sotto evidenziato è sinteticamente riassunta la situazione generale sin qui descritta.



II.12.2 allestimento veicoli

Per l'allestimento degli impianti previsti sugli autobus del presente Capitolato sono previste tre modalità di fornitura:

- ✓ impianti forniti e installati a carico della IA;
- ✓ impianti montati a carico della IA con materiale fornito in conto lavoro dal GTT.
- ✓

In ogni caso, l'accesso ai vani di installazione dovrà essere possibile attraverso appositi sportelli, facilmente accessibili al solo personale autorizzato (pertanto dotati di serratura o soluzioni equivalenti comunque con tipo di apertura omogenea); in caso sia necessaria la sostituzione di uno dei componenti all'interno del vano, tale intervento dovrà essere "plug and play", di facile e rapida esecuzione, senza la necessità di smontare ulteriori componenti meccanici o di effettuare operazioni complesse quali ricablaggi, ecc..

Pertanto i vani in cui dovranno essere installati gli apparati telematici di bordo dovranno avere una dimensione e spazio libero tale da permettere l'agevole intervento dei tecnici di manutenzione, verranno inoltre apprezzate soluzioni che integreranno tutti gli apparati centrali telematici in un unico vano tecnico attrezzato (sulla falsariga di un rack per apparati informatici) a contenere in modo ordinato, flessibile e facilmente accessibile apparati di rete quali server, switch, router, strumenti di misura ecc. In questo modo in caso di guasto o al momento in cui si decide di aggiornare un componente, la sostituzione del pezzo o la sua manutenzione può essere effettuata velocemente ed in modo pulito e sicuro

II.12.3 Impianti forniti e installati a carico della IA

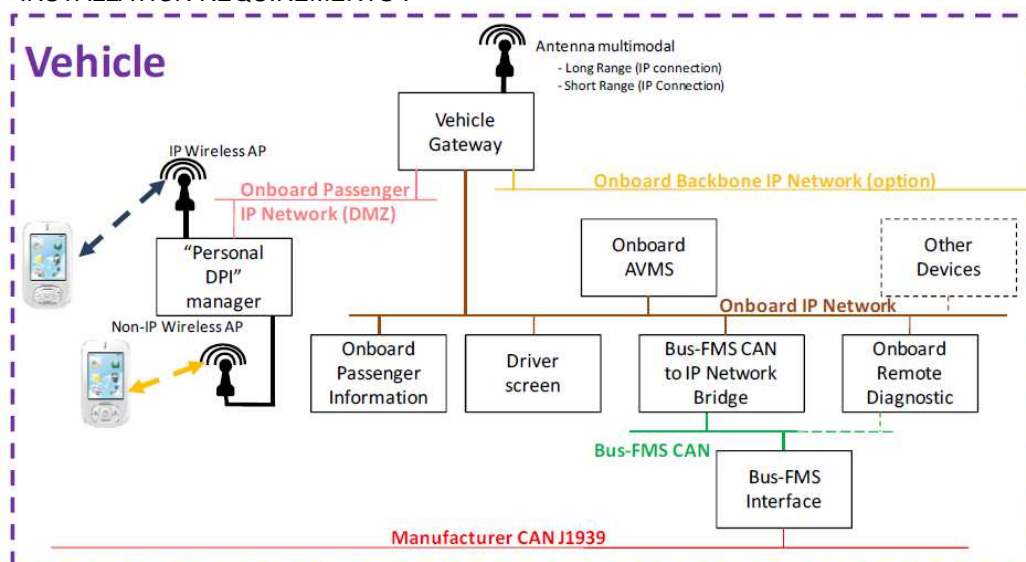
II.12.3.1 Rete Ethernet veicolare per la Comunicazione tra gli apparati

Stante la convivenza di numerosi dispositivi elettronici intelligenti con compiti differenti è necessario attivare un'architettura telematica complessiva a bordo veicolo, e realizzare una rete affidabile che garantisca un'integrazione semplice ed efficace degli apparati presenti e futuri.

La scelta, in tal senso, è quella di dotare i mezzi di una dorsale veicolare basata su tecnologie standard della famiglia IEEE 802.3 (opportunamente implementate in modo da adattarsi all'ambiente automotive) alla quale tutti gli apparati non safety-critical dotati di opportuna intelligenza possano collegarsi per scambiare informazioni e condividere le risorse (quali il router veicolare unico per il collegamento con le centrali di terra e con gli altri veicoli).

La rete di bordo deve essere progettata e fornita secondo gli indirizzi e le specifiche tecniche emesse e definite congiuntamente da UITP con i principali stakeholders europei del Trasporto pubblico, costruttori di autobus, fornitori, associazioni di trasporto pubblico, operatori e autorità. In particolare in questa sezione II.12 "SISTEMI TELEMATICI DI BORDO" si fa riferimento ai documenti D 2.3.1 – D 3.2.1 "Overall description of Bus on-

board and back-office IP network Architecture” e D 2.3.6 – D3.2.6 “EBSF IT Platform: INSTALLATION REQUIREMENTS”.



I requisiti minimi di sistema ed i protocolli di comunicazione, oltre al piano di indirizzamento di massima, oltre a quanto stabilito nei documenti EBSF sono descritti nel dettaglio nell'allegato documento “Linee guida rete veicolare di bordo e protocollo scambio dati flotte GTT ed Extrato” (Allegato 10).

I dispositivi attivi dovranno poter comunicare attraverso VPN e VLAN dedicate.

Gli apparati richiesti nel presente capitolo II.12, per i quali è previsto l'interfacciamento alla rete ethernet, dovranno poter essere collegati tramite uno switch veicolare, di fornitura e installazione a carico della IA.

La IA dovrà quindi equipaggiare il veicolo con il cablaggio necessario affinché tali apparati, previsti collegati alla rete di bordo, siano connessi allo switch di cui sopra.

In tutta la sezione, ove non specificato diversamente, si intende per cablaggio di rete o cavi ethernet, il cablaggio effettuato con cavi STP (Shielded Twisted Pair) ovvero un cavo schermato composto da otto fili di rame intrecciati a coppie (pair), in cui ogni coppia è intrecciata con le altre. L'intreccio dei fili ha lo scopo di ridurre le interferenze, i disturbi e limitare il crosstalk. In ogni caso i cavi utilizzati devono corrispondere a una categoria superiore a 5 secondo gli standard EIA/TIA.

Tutti gli apparati di bordo dovranno essere conformi alle normative CEI-EN riguardanti l'installazione di apparecchiature elettroniche su mezzi di trasporto (vibrazioni, compatibilità elettromagnetica, temperatura operativa, temperatura non operativa, umidità ecc), dovranno avere marchiatura CE e dovranno essere progettati e realizzati tenendo conto delle condizioni di lavoro a cui saranno sottoposti. Gli apparati installati dovranno quindi presentare caratteristiche di idoneità all'ambiente di installazione ed essere conformi alle Norme di Legge e ai Regolamenti vigenti di uso generale, in particolare alle Norme CEI e relative varianti in materia di impianti elettrici, in particolare ma non limitatamente a, la norma “CEI-EN 50155 (Class.CEI 9-30) (Seconda edizione)”: applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane - equipaggiamenti elettronici utilizzati sul materiale rotabile.

Al fine di ottemperare a tale norma ed avere un comportamento in caso di incendio adeguato, si richiede che tutto il cablaggio venga realizzato a regola d'arte e con cavi Low smoke zero halogen, conosciuti con gli acronimi LSOH, LSOH o LSZH ovvero con cavi di bassa e media tensione che non contengono alogeni e che, in caso d'incendio, garantiscono una produzione assai limitata di fumi opachi e gas tossici e corrosivi. Per essere definiti tali, devono essere in grado di superare le prove previste dalle norme EN 50267 e 50268 (CEI 20-37). I cavi utilizzati devono inoltre ottemperare anche altre norme relative al comportamento in caso d'incendio, come EN 60332 (CEI 20-35), riguardo alla capacità di non propagare la fiamma, e CEI 20-22, non propagazione d'incendio (cioè autoestinguente

anche quando installato in fascio), o resistenza al fuoco (CEI 20-36). La norma CEI 20-38 "Cavi senza alogeni isolati in gomma, non propaganti l'incendio, per tensioni nominali U0/U non superiori a 0,6/1 Kv" ne sussume le caratteristiche. Ove necessario, si richiede inoltre l'utilizzo di apposite canaline o guaine anti-taglio per la posa dei cavi in modo da garantirne la durata.

Tutti i dispositivi devono supportare il servizio di inventario automatico.

Ci sono due livelli di servizi, un dispositivo di tipo basilare deve solo implementare la risposta DNS, un dispositivo più completo deve applicare anche la parte http, utilizzata per registrare e cercare i dispositivi presenti sulla rete locale.

In conformità ai provvedimenti del Garante della Privacy tutti gli apparati facenti parte della presente sezione "SISTEMI TELEMATICI A BORDO" devono consentire di tenere i log relativi agli eventi di login, logout e tentativi falliti di accesso degli amministratori di sistema, quindi è necessario che ciascun apparato generi un log per ciascuno di questi eventi e consenta di spedirlo ad un log server remoto, configurando il servizio syslog o similare, oppure previa installazione di un agent.

Al fine di garantire la tracciabilità delle operazioni, il software deve consentire di creare utenze personali per i singoli addetti.

Lo switch di bordo fornito deve essere di tipo manageable (SNMP v1/v2c/v3, Account Management, Telnet, Console - CLI, DHCP Server, LLDP, Port Mirror, Syslog, TFTP, SMTP Client, RARP, HTTP, HTTPS, SNMP inform,) con un numero di porte POE sufficienti per gli apparati che devono essere collegati, in particolare telecamere e eventuali terminali conta passeggeri, con una ricchezza di almeno 3 porte aggiuntive PoE rispetto al numero di porte PoE utilizzate nel layout offerto in sede di gara. Le porte dovranno avere connettori M12 D-coded 4-pin female.

Tale switch, come tutti gli apparati di bordo, deve essere compliant con lo standard EN50155 per equipaggiamenti elettronici utilizzati sul materiale rotabile,

Da solo (preferibilmente) o in congiunzione con un apparato dedicato, tale switch deve essere in grado di fungere da gateway tra il bus e le reti aziendali mobili, in particolare deve potersi connettere ad Access Points in tecnologia IEEE802.11n (e, per compatibilità, IEEE802.11b/g) e ad APN di gestori di telefonia mobile in tecnologia almeno 4G/LTE. A tal fine è necessario che sia in grado di effettuare l'autenticazione secondo il protocollo RADIUS. Dovrà inoltre essere in grado di gestire NAT (Network Address Translator, N-1 NAT, 1-1 NAT, Port Forwarding) per tutti gli apparati di bordo, sia connettendosi alla rete WiFi che alla rete Mobile.

II.12.3.2 Infoutenza

La IA dovrà provvedere alla fornitura ed all'installazione, a bordo dei mezzi, di un sistema di infoutenza composto di display ed altoparlanti esterni e di una centralina di controllo atti ad indicare linea e percorso esercito dal mezzo, oltre a display ed altoparlanti interni destinati a fornire informazioni all'utenza sulle fermate servite ed eventuali altre comunicazioni di servizio.

In particolare, il sistema dovrà prevedere la fornitura e l'installazione di:

- n. 3 display a LED esterni (indicatori di linea/direzione);
- n. 2 display lcd interni (centrali contrapposti) di tipo grafico multifunzione
- n° 3 altoparlanti esterni (annuncio di linea/direzione)
- relè temporizzato per gestione positivo sotto chiave DIN +15
- centralina/centraline di controllo e gestione

I sistemi interni e quelli esterni potranno essere pilotati da due centraline di controllo distinte o (preferibilmente) da un solo apparato integrato.

Le centraline dovranno essere in grado di ricevere ed interpretare i dati di localizzazione ed esercizio disponibile sulla rete ethernet di bordo per recepire le informazioni di localizzazione e di esercizio in tempo reale secondo il protocollo di comunicazione indicato nel documento allegato 10.

Il firmware/software delle centraline, e tutte le banche dati locali necessarie ad interpretare i dati del sistema AVM e ad informare correttamente l'utenza, dovranno essere facilmente

aggiornabili in locale e da remoto. Dovranno però essere previsti livelli di accesso differenziato per diversi tipi di utenti, consentendo al personale di guida esclusivamente la selezione della linea e della corsa, permettendo invece al personale di manutenzione la completa programmazione e configurazione delle centraline di controllo dei display interni ed esterni.

Banche dati di supporto e diagnostica

Le centraline dovranno essere in grado di recepire attraverso il gateway predisposto e quindi la rete locale (secondo le modalità ed i protocolli definiti nell'allegato 16) le banche dati ed eventuali altri file adibiti all'infotenza; tali file conterranno le informazioni relative ai display esterni ed ai display interni nei formati specificati. Indicativamente, i file di configurazione e le strutture dati consisteranno in file xml la cui struttura è definita nell'allegato 16.

Sarà a carico della IA il software di configurazione ed interfacciamento terra-bordo, bordo-terra. Tale software dovrà essere web-based, conforme ai requisiti di sicurezza informatica caratteristici di un ambiente certificato ISO 27001 quale la rete aziendale, quindi in grado di supportare connessioni sicure HTTPS e una volta interfacciato attraverso il gateway di bordo con la rete Wi-Fi aziendale le cui caratteristiche di sicurezza prevedono una negoziazione WPA/WPA2 PSK e il supporto di IEEE 802.1Q VLAN tagging, in grado di:

- Inviare le banche dati al veicolo;
- Gestire la configurazione delle centraline;
- Aggiornare da remoto il software delle centraline;
- Verificare lo stato di aggiornamento di ciascun veicolo;
- Permettere l'invio delle banche dati a tutti i veicoli o su singolo veicolo o a gruppi di veicoli;
- Ricevere e storicizzare, con cadenza almeno giornaliera, le informazioni di diagnostica indicando in modo chiaro i guasti degli apparati (in modo da poter produrre una statistica di funzionamento del sistema); dette informazioni devono essere rese disponibili sulla rete ethernet di bordo.

E' richiesta la fornitura di un componente software facilmente integrabile in una comune pagina web che permetta la preview dei display esterni. Tale componente sarà integrato in un preesistente software aziendale web-based. Sarà cura della IA produrre tutta la documentazione ed il supporto sistemistico necessario alla corretta integrazione del componente.

Display ed annunci vocali esterni (indicatori di linea)

I veicoli dovranno essere dotati di indicatori di linea con display a LED rivolti all'esterno del veicolo, al fine di ottemperare ai requisiti di ammissibilità al finanziamento richiesti dalla Regione Piemonte, in numero di 3; il display laterale dovrà essere installato sulla fiancata destra del veicolo, in prossimità della porta anteriore ad altezza non superiore a 1,30 metri circa al fine di facilitarne la visibilità da parte di ipovedenti. In ogni caso, le posizioni definitive saranno da concordarsi sul figurino del veicolo. I vani ed i display dovranno soddisfare le prescrizioni della Norma CUNA NC587-20.

I display esterni dovranno essere facilmente leggibili anche a distanza sia nelle ore diurne in presenza di luce solare diretta, sia di notte. Gli indicatori di linea dovranno essere alimentati anche in condizione di motore e quadro spento (sosta al capolinea).

La luminosità dovrà regolarsi automaticamente di conseguenza. I cristalli antistanti i display per trasparenza, colorazione e riflessione non dovranno compromettere la visibilità dei display stessi e dovranno essere provvisti di idoneo dispositivo antiappannante.

Premesso che in condizioni di normale esercizio le variazioni di linea e capolinea sono comandate dall'impianto AVM, mentre l'aggiornamento della banca dati delle linee avviene tramite il gateway predefinito deve comunque essere possibile la selezione della linea e del capolinea tramite comando manuale da parte dell'autista e l'aggiornamento della banca dati da parte del solo personale tecnico. La centralina di controllo dovrà gestire la trasmissione delle informazioni ai display ed all'unità audio. Gli annunci di linea e capolinea dovranno essere emessi da diffusori audio posizionati all'esterno del veicolo in corrispondenza delle porte di accesso, in modo da risultare chiaramente udibili ai passeggeri a terra in fermata.

L'annuncio audio dovrà essere emesso in concomitanza con l'apertura di almeno una porta al momento dell'arresto del veicolo alla fermata. Il messaggio audio dovrà essere generato dalla centralina di controllo del sistema, riproducendo un messaggio configurabile

memorizzato nella banca dati locale e differenziabile per ogni linea/capolinea. Il messaggio dovrà essere generato in modalità "text to speech" (TTS). Il motore di TTS deve poter gestire correttamente almeno le lingue italiano e inglese. Il livello sonoro si dovrà regolare in modo automatico in funzione della rumorosità di fondo dell'ambiente esterno. A fini manutentivi, la centralina dovrà raccogliere, segnalare e rendere accessibile al personale autorizzato lo stato di funzionamento delle unità collegate. La centralina dell'impianto dovrà essere in grado di visualizzare i messaggi di diagnostica (indicatore di linea guasto, annuncio vocale guasto); in particolare in caso di mancato funzionamento degli indicatori di linea dovrà essere visualizzata sul display della centralina specifica segnalazione di anomalia, in chiaro e non codificata.

La disposizione dei componenti dovrà essere tale da escludere la possibilità di manomissione.

I diffusori audio devono possedere caratteristiche di affidabilità, durata nel tempo e robustezza adeguate all'impiego in esercizio (il lavaggio dei veicoli avviene in impianti automatici).

I display devono poter gestire caratteri alfanumerici e simboli grafici codificati come bitmap inserito nel file XML che si presenta in allegato 16.

Display ed annunci vocali interni (indicatori di prossima fermata)

I display interni dovranno fornire all'utente informazioni sulla posizione del veicolo relativamente alla linea di percorrenza; tali informazioni potranno includere la fermata successiva ed eventualmente quella corrente, l'indicazione del capolinea e della direzione, ecc..

L'annuncio vocale interno dovrà informare i passeggeri sulla prossima fermata prevista (evitando sovrapposizioni con gli annunci vocali esterni).

Tutti gli annunci, sia visivi che vocali, dovranno essere generati in modo completamente automatico, ricevendo ed utilizzando le informazioni comunicate dal sistema AVN, attraverso il protocollo definito nell'allegato 10, interpretate sulla base delle banche dati memorizzate in locale e facilmente aggiornabili con procedure automatiche. L'annuncio vocale dovrà essere generato in modalità "text to speech" (TTS). Il motore di TTS deve poter gestire correttamente almeno le lingue italiano e inglese.

L'annuncio dovrà avvenire a mezzo di un numero adeguato di altoparlanti installati internamente e distribuiti per la lunghezza del veicolo. Il livello sonoro si dovrà regolare automaticamente in funzione della rumorosità di fondo dell'ambiente interno, preferibilmente in modo differenziato per ciascun altoparlante. La regolazione dovrà permettere il corretto ascolto da parte dei passeggeri, evitando al tempo stesso di risultare fastidioso per gli stessi o per l'autista. In ogni momento la regolazione automatica del volume dovrà poter essere disattivata da parte del personale di manutenzione.

Il Fornitore dovrà equipaggiare i propri veicoli con display LCD grafici, di area minima pari a 850 cm² e risoluzione minima pari a 1280x1024 con fattore di forma preferibilmente 16:9. I monitor dovranno essere posizionati contrapposti in prossimità della zona centrale vano passeggeri.

L'allestimento dovrà includere tutta l'elettronica necessaria al pilotaggio dei display, ed alla visualizzazione delle informazioni di esercizio in tempo reale con aspetto grafico configurabile da parte di GTT. Il software delle centraline dovrà essere aggiornabile in modo da supportare ulteriori formati futuri.

IA fornirà una pagina grafica predefinita in formato standard HTML5. Tale grafica conterrà le logiche di visualizzazione (che dovranno essere approvate da GTT a seguito della presentazione di un mockup contestualmente al progetto esecutivo, in allegato 17 si trova uno screenshot del sistema ad ora in uso) che a partire dai dati contenuti nei pacchetti inviati dall'AVN e dal file XML inviato dal centro (allegati 10 e 16) genererà le informazioni da presentare agli utenti. Contestualmente alla visualizzazione delle informazioni dovrà essere pilotata la sezione audio con le stesse informazioni di servizio. L'apparato dovrà essere in grado di visualizzare la grafica a pieno schermo in modo continuativo. Il fornitore avrà il compito di sviluppare il software di bordo (specifico per il proprio apparato) in grado di mostrare le informazioni succitate contestualmente a immagini e/o filmati di servizio, codificati secondo codec ammissibili dallo standard W3C HTML5.

I contenuti/palinsesi devono essere gestiti automaticamente e devono potere essere

configurati da remoto attraverso il gateway di bordo, attraverso il quale devono poter essere aggiornati i relative file per mezzo di protocolli standard di trasmissione, ad esempio via SFTP e similari.

Si richiede, inoltre, che il sistema sia in grado di richiedere, attraverso il gateway di bordo, le previsioni di arrivo delle linee incidenti per la fermata che il bus sta approcciando (campo "Next" del protocollo di cui all'allegato 10) secondo i webservices descritti nell'allegato 17 e mostrarle a video. Tale potenzialità deve poter essere attivata o disattivata a seconda della linea su cui il bus sta effettuando servizio.

Si richiede inoltre che il sistema sia in grado di ricevere le informazioni urgenti di servizio, sempre attraverso il gateway di bordo, attraverso un feed rss o webservices da definire.

I file grafici e di configurazione, oltre alle banche dati necessarie, sono descritti nell'allegato 16.

INPUT/OUTPUT necessari dal veicolo alla striscia segnali o alimentazione:

1. positivo diretto da batterie DIN +30 con magnetotermico da 5A
2. positivo sotto chiave DIN +15 con magnetotermico da 5A

II.12.3.3 Videosorveglianza

I veicoli devono essere forniti di impianto di videosorveglianza.

Tale impianto sarà costituito da un numero di telecamere IP sufficiente a coprire la totalità dell'interno del bus e da un NVR che si collegherà alla rete di bordo come sopra descritta e attraverso questa acquisirà i flussi video delle telecamere IP e deve avere almeno le seguenti caratteristiche:

- Capacità di registrazione di tutte le telecamere in contemporanea a 25fps ciascuna e trasmissione di un substream a circa 5 fps.
- Alimentazione 24V
- Compressione video e streaming delle immagini acquisite in formato H.264
- Cifratura immagini
- Interfaccia web gestionale con accesso protetto
- Hard disk estraibile
- 7 giorni di registrazione a ciclo continuo, con auto cancellazione delle immagini meno recenti alla scadenza dei 7 giorni (con la possibilità di configurare un periodo inferiore in base alle esigenze).
- Interfaccia Ethernet per il trasferimento di dati ed immagini di bordo, per l'interfacciamento con l'AVM di bordo e per lo streaming in tempo reale.
- Interfacciamento con il pulsante di allarme per lo streaming automatico delle immagini acquisite in chiaro (eventualmente in degradato) verso la postazione di centro in concomitanza con l'attivazione del pulsante di allarme da parte del conducente.

L'apparato di registrazione dovrà recepire le informazioni relative ad "area di fermata" ed "apertura porte" interfacciandosi con la rete Ethernet di bordo secondo il protocollo di comunicazione specificato nell'allegato 10.

L'apparato NVR (Network Video Recorder) dovrà posizionarsi nei vani individuati al paragrafo II.12.2 e dovrà essere alimentato con un relè temporizzato per gestione positivo sotto chiave DIN +15

- INPUT/OUTPUT necessari dal veicolo :

1. positivo diretto da batterie DIN +30 con magnetotermico da 5A
2. positivo sotto chiave DIN +15 con magnetotermico da 5A
3. cavo di collegamento tra striscia di ripartizione (o morsettiera AVM) e videoregistratore.

Le telecamere da interno connesse al sistema di videosorveglianza dovranno essere basate

su tecnologia IP (Network Camera). Dovranno essere adatte all'installazione in ambienti interni, ed in grado di garantire la visione diurna e notturna. I video dovranno essere prodotti in modo progressivo con flussi video multipli H.264.

Le principali caratteristiche tecniche/prestazionali dovranno essere:

- telecamera tecnologia IP;
- installazione a soffitto o a parete; nella fornitura sono ricompresi tutti gli accessori necessari per tali tipi di installazione (bracci, supporti, ecc.);
- ottica orientabile in due dimensioni;
- tipologia del tipo mini dome con custodia antivandalo e antimanomissione (IK9);
- controlli hardware accessibili esclusivamente da sistemi di serraggio attuabili solo con opportuni strumenti dedicati;
- sensore CMOS 1/3";
- risoluzione min. WXGA 1280 x 800 px (HD);
- 25 fps;
- DC-iris o similare,
- alimentazione PoE;
- compensazione del controllo luce (Back Light Compensation / Wide Dynamic Range);
- luminosità minima 0,02 lux B/W; 0,1 lux colori;
- compressione video H.264 in scan progressivo;
- streaming video molteplici e configurabili individualmente per tipo di compressione, frequenza fotogrammi e qualità di compressione per l'ottimizzazione della banda occupata;
- impostazioni immagine configurabili per: compressione, rotazione area 0°-90°-180°-270°, compensazione per retroilluminazione, colore/bianco e nero, bilanciamento del bianco, luminosità, contrasto e nitidezza;
- sovrapposizione testo, data e ora;
- caratteristiche network: accesso su interfaccia web protetto da password per utenti e gruppi di utenti, generazione log degli accessi, configurazione Ipv4/v6, http, https, ftp, sftp, smtp, snmp, DNS, NTP, TCP, UDP, ICMP, DHCP, ARP;
- corpo telecamera minidome IP54 con temperature ambientali d'esercizio comprese nel range -20° ÷ +60°C;
- cavo interconnessione terminato con connettori M12 4-poli femmina;
- illuminatori IR integrati;
- certificazione di conformità a standard EN 50155.

Saranno inoltre apprezzate in sede di valutazione tecnica dell'offerta le seguenti caratteristiche:

- risoluzione uguale o superiore a FullHD (1920x1080 pixels);
- custodia resistente ad agenti chimici per tutela da atti vandalici e pulizia ordinaria.

Dovrà operare in modo da registrare le immagini/video su un supporto fisso e dedicato e, nel momento in cui sia disponibile una connessione bordo-terra, essere in grado di permettere il download (esclusivamente a richiesta) delle immagini registrate verso la stazione di centro. Il supporto di registrazione dovrà essere inoltre facilmente estraibile e sostituibile dal personale addetto per la consultazione delle immagini.

Tutte le informazioni di diagnostica, inerenti al funzionamento del sistema di registrazione e delle telecamere dovranno essere accessibili tramite rete ethernet e trasferite al Sistema di Centro automaticamente e quotidianamente attraverso il gateway di bordo. In alternativa, tali informazioni dovranno comunque essere recuperabili tramite PC portatile dotato di opportuno software (il software è oggetto della fornitura).

Dovrà essere possibile registrare il flusso video di ciascuna telecamera installata. Le telecamere dovranno essere identificate tramite identificativo da sovrapporsi all'immagine in fase di registrazione. Ad ogni immagine dovranno inoltre essere associati dall'NVR i metadati inerenti data, ora, matricola del supporto e del veicolo.

In aggiunta dovranno essere recuperate dalla rete Ethernet di bordo informazioni aggiuntive quali linea, turno, fermata, coordinate GPS del veicolo, ecc: tali informazioni andranno abbinate alle immagini ma non sovrapposte a queste ultime.

Il sistema dovrà poter essere collegato all'impianto di allarme del mezzo. In tal caso le immagini registrate dovranno essere contrassegnate da apposito "marker", che ne semplifichi l'identificazione e il recupero. Tutte le immagini non potranno comunque essere conservate a bordo per più di 7 giorni.

Dovrà essere possibile il collegamento con PC portatile dotato di opportuno software (il SW è oggetto di fornitura) per mezzo del quale l'operatore addetto potrà selezionare uno o più intervalli temporali di registrazione da scaricare in locale. Le immagini cifrate non potranno comunque essere visibili all'operatore. Il collegamento tra PC portatile ed apparato NVR dovrà avvenire tramite connessione ethernet.

L'operatore dovrà altresì essere in grado tramite PC portatile di verificare lo stato di funzionamento dei vari apparati e di verificare il puntamento delle telecamere.

Il formato dei video registrati dovrà essere di alta qualità, e comunque configurabile a seconda delle esigenze. Si dovranno prediligere parametri di compressione che garantiscano grande dettaglio ma che consentano un minor uso possibile delle risorse di sistema. I video dovranno essere nitidi anche in condizioni di ripresa di bassa luminosità (illuminazione minima ambiente 0.5 lux), avere una risoluzione minima pari a 4CIF ed essere compressi in formato standard H.264. Le immagini a bordo dovranno essere criptate (con protocolli di crittografia standard) in modo da non risultare consultabili dal personale non autorizzato.

L'integrazione del sistema di videosorveglianza deve essere in grado di interfacciarsi in termini di hardware, software e procedure con gli altri sistemi della rete di bordo (per esempio SIS, gateway o router, wi-fi depositi) o con I/O generici utili per la gestione del sistema di videosorveglianza stesso (per es. "apertura porte" o altri).

Prospetto riassuntivo scenari di uso videosorveglianza:

	Modalità senza allarme	Fase di allarme (viene comunicato un allarme in centrale)
Operazioni di Bordo	- Registrazione in locale su supporto fisico immagini in modalità continua	- Registrazione differenziata immagini della fase di allarme (pre-allarme, post-allarme)
Operazioni di Centro	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilità di accedere ad una visualizzazione delle immagini da remoto • Ricerca immagini secondo chiavi di data, ora, veicolo, etc. • Possibilità di download immagini se necessario. 	<ul style="list-style-type: none"> • Download immediato delle immagini verso il centro • Visualizzazione real time immagini al centro • Richiesta intervento

II.12.3.4 Sistema conteggio passeggeri

Dovrà essere installato un sistema di conteggio passeggeri in ingresso e uscita. A seguito della normativa sulla contribuzione pubblica che si propone di utilizzare parametri inerenti i fattori di carico, risulta necessario infatti tenere in conto l'efficacia del servizio erogato

Le caratteristiche dettagliate del sistema installato dovranno essere inserite nel progetto tecnico.

Il sistema di conteggio passeggeri dovrà essere integrato nella rete di bordo ed essere predisposto per il trasferimento dei dati attraverso lo switch veicolare.

Il sistema deve consentire l'accurato conteggio dei passeggeri saliti e discesi a ciascuna fermata, nonché la stima dei passeggeri presenti a bordo veicolo tra due fermate consecutive, come differenza tra saliti e discesi.

Il dispositivo deve basarsi su sensori che siano in grado di individuare anche il verso del movimento dell'utente.

Il conteggio deve avvenire solo in condizione di porte aperte.

La precisione del conteggio non deve essere inferiore al 90%. Tale accuratezza, definita come minimo comun denominatore delle differenti tecnologie di conteggio attualmente sul mercato, verrà verificata secondo la metodologia di cui all'allegato 18, nel corso dei primi 12 mesi di esercizio.

Il sistema deve essere dotato di interfaccia ethernet per poter essere connesso alla rete LAN di bordo per accedere sia al modulo WI-FI che al modulo GPRS per la ricetrasmisione dati. Dovranno essere previsti dalla IA tutti i cablaggi ed ulteriori componenti necessari a rendere il sistema funzionante.

Il sistema di conteggio passeggeri può affidarsi a sensori propri o utilizzare flussi video già inclusi nel sistema di videosorveglianza di cui al paragrafo II.12.3.3. Verrà comunque apprezzata una soluzione che ridurrà il numero di apparati attivi installati a bordo.

In ogni caso il sistema di conteggio passeggeri dovrà essere in grado di conoscere lo stato del servizio leggendo i pacchetti inviati dall'AVM secondo il protocollo definito nell'allegato 10 e dovrà trasmettere sulla rete locale del bus (per poi essere inoltrata dal gateway al sistema di centro) il conteggio passeggeri secondo il protocollo a sua volta definito nell'allegato 10.

Il sistema di conteggio dei passeggeri dovrà prevedere un sistema di centro, da installarsi presso la server farm GTT, che acquisisca i dati generati a bordo mezzi. Tali dati dovranno essere memorizzati in un database SQL (a scelta Open source, ad esempio MySQL, o, se sotto licenza, la cui licenza risulta a carico dell'IA) che esponga metodi per lo scambio di informazioni con altre strutture aziendali quali VISTE su DB o, preferibilmente, webservices (REST o SOAP) in riferimento almeno a:

- calcolo del totale passeggeri trasportati,
- confronto con la riscossione dei titoli di viaggio

II.12.4 Impianti installati a carico della IA forniti conto lavoro da GTT

II.12.4.1 AVM

Il Fornitore del veicolo dovrà provvedere all'installazione degli apparati inerenti il sistema AVM, che saranno forniti, in parte, in conto lavorazione da GTT.

I principali apparati del sistema sono:

- n° 1 OC-AVM (Computer di bordo): 50x23x15 cm fornitura GTT
- n° 1 OP-AVM (Monitor Touch Screen): 25x20x18 cm fornitura GTT
- n° 1 Striscia di ripartizione (o morsettiera AVM): 13x10x5 cm fornitura GTT
- n° 1 Altoparlante con kit vivavoce: 12x10x8 cm (fornitura IA
- n° 1 Antenna multifunzione fornitura IA
- n° 1 Pulsante di allarme fornitura IA

Le misure indicate sono comprensive dell'ingombro di connettori e giro cavi.

Il Fornitore dovrà pertanto prevedere:

- Installazione del computer di bordo AVM consistente in un apparato elettronico automotive; il vano di installazione dovrà essere localizzato in una posizione protetta contro le manomissioni e gli accessi non autorizzati, ma facilmente accessibile a fini manutentivi (es. in prossimità del posto di guida) e potrà o meno coincidere con quello identificato per ospitare l'unità di bordo BIP;
 - installazione, presso il vano di cui sopra, della striscia di ripartizione segnali (o morsettiera AVM) necessaria all'alimentazione dell'OC-AVM, OP-AVM;
 - installazione di OP-AVM (Monitor Touch Screen) sul banco di manovra in posizione ergonomica, accessibile e visibile da parte dell'autista;
 - installazione dell'antenna in prossimità del fronte del mezzo a distanza di almeno 1,5 m dall'antenna BIP;
 - installazione kit viva voce in cabina guida (altoparlante e microfono);
 - installazione pulsante per segnale di allarme;
 - fornitura e stesura dei cavi di collegamento fra le varie apparecchiature collocati in apposite canaline, incluso il collegamento ethernet allo switch veicolare;
 - cablaggio completo dell'impianto.
- INPUT/OUTPUT necessari dal veicolo alla striscia segnali o morsettiera AVM:
1. positivo diretto da batterie DIN +30 con magnetotermico da 5A
 2. positivo sotto chiave DIN +15 con magnetotermico da 5A
 3. segnale odometrico
 4. segnale (positivo/negativo) dello stato porte (aperte/chiuso)
 5. segnale pedale di allarme

L'allegata distinta base elenca i materiali necessari nonché le rispettive competenze in termini di fornitura dei materiali e della manodopera per il montaggio (allegato 11).

Si allega inoltre il lay-out di massima (allegato 12).

II.12.4.2 BIP

Il Fornitore del veicolo dovrà provvedere alla installazione completa dell'impianto relativo al sistema di bigliettazione BIP; gli apparati saranno forniti in conto lavorazione da GTT. I principali componenti sono:

- n° 1 unità di bordo;
- n° "N" validatrici da installarsi una per ogni porta del veicolo e dimensioni di circa 27x17x7 cm;
- n° 1 antenna esterna multifunzione, da installarsi sul tetto del veicolo a distanza di almeno 1,5 m dall'antenna AVM;
- n° 1 Striscia di ripartizione (o morsettiera BIP)

Il Fornitore del veicolo dovrà garantire l'installazione degli apparati di cui sopra come segue:

- montare in apposito vano l'unità di bordo BIP; si specifica che tale apparato ha caratteristiche "automotive", ed il vano di installazione dovrà essere localizzato in una posizione protetta contro le manomissioni e gli accessi non autorizzati, ma facilmente accessibile a fini manutentivi (es. in prossimità del posto di guida);
- montare, presso il vano di cui sopra, le morsettiere necessarie all'alimentazione del computer di bordo (alimentazione sotto-chiave e fuori-chiave, massa,) e l'attestamento dei corrugati/cavidotti di cui al seguito;
- installare i corrugati/cavidotti necessari al passaggio dei cavi di collegamento ed alimentazione dei validatori, che andranno installati in prossimità delle porte anteriori (n. 1 validatore per ogni porta), effettuare i fori necessari per il passaggio dei corrugati; la posizione di dettaglio dei validatori sarà concordata con GTT nel corso dell'allestimento del primo veicolo;

- montare i corrugati/cavidotti con i relativi cavi e montare sul tetto del veicolo l'antenna multifunzione auto motive;
- realizzare i cablaggi per collegare tra loro tutti gli apparati, come da disegni e progetti di installazione che saranno resi disponibili da GTT al Fornitore aggiudicatario;
- INPUT/OUTPUT necessari dal veicolo alla striscia segnali o morsettiera BIP:
 3. positivo diretto da batterie DIN +30 con magnetotermico da 5A
 4. positivo sotto chiave DIN +15 con magnetotermico da 5A

Si allega, per maggiore dettaglio, la distinta base dei materiali con indicazioni relative alla competenza di fornitura (materiali e manodopera), allegato 13.

II.12.4.3 OBLITERATRICE

E' richiesta l'installazione dell'impianto per una oblitteratrice titoli di viaggio da installare su un mancorrente verticale ubicato nella zona del passaruota anteriore.

La posizione definitiva sarà concordata in fase di allestimento del primo veicolo, gli apparati saranno forniti in conto lavorazione da GTT. I principali componenti sono:

- oblitteratrice
- piastra di supporto oblitteratrice
- cavi per il collegamento, inseriti in apposita canalina o corrugato, fra l'interruttore magnetotermico e la oblitteratrice;
- relè temporizzato per gestione alimentazione positivo sotto chiave DIN +15

Il Fornitore del veicolo dovrà garantire l'installazione degli apparati di cui sopra come segue:

- montare su mancorrente verticale la staffa e la oblitteratrice (posizione concordata con GTT);
- installare apposito magnetotermico di protezione sotto chiave e diretto da batteria;
- installare relè temporizzato per gestione alimentazione positivo sotto chiave DIN +15
- installare corrugati/cavidotti necessari al passaggio dei cavi di collegamento ed alimentazione;
- INPUT/OUTPUT necessari dal veicolo :
 1. positivo diretto da batterie DIN +30 con magnetotermico da 10A
 2. positivo sotto chiave DIN +15 con magnetotermico da 10A

II.12.5 Documentazione

La documentazione di dettaglio, verrà consegnata alla IA, successivamente all'aggiudicazione, insieme con un kit campione di ciascuno degli apparati di fornitura del GTT.

Stante la complessità e il livello di integrazione dei vari impianti sono da prevedersi (anche con riferimento al punto 8.2) uno o più specifici incontri fra i tecnici della IA e del GTT per lo scambio delle necessarie informazioni relative a schemi elettrici, strutture e caratteristiche dei componenti, definizione del lay-out installativo, schede di collaudo.

II.13 IMPIANTI DI ALLESTIMENTO

II.13.1 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).

Per il traino a rimorchio dei veicoli, gli occhielli di traino (sia anteriore che posteriore) dovranno essere rispondenti per unificazione a quanto indicato nella tab. CUNA NC 438-01 cat. IV e comunque alle norme italiane vigenti e dovranno essere preferibilmente fissati rigidamente alla struttura di forza del veicolo. In generale gli occhielli di traino dovranno consentire il brandeggio della barra di rimorchio entro un angolo di 120° senza provocare

danneggiamenti alla carrozzeria e senza richiedere l'apertura del portellone.

II.13.2 Accessori

Dovranno essere presenti i seguenti accessori previsti per legge:

- Martelletti rompi cristallo e relativi accessori (di cui almeno uno in prossimità del posto guida);
- Estintore/i conforme/i alle norme vigenti;
- Triangolo;
- Calzatoie (accessibili solo a personale GTT: alloggiare in vano chiuse o comunque prelevabili con opportuna chiave di sblocco);
- Specchio interno (visibilità corridoio);
- Supporto porta bandierina
- Targhette ed adesivi;
- Specchio interno (visibilità area ingresso 1^a porta);
- Specchi retrovisori esterni a comando elettrico e resistenza antiappannante;
- Bracci specchi con fermo e ritorno rapido;
- Serie chiavi di servizio per apertura pannelli e sportelli;
- Maniglie appiglio passeggeri su mancorrenti orizzontali;
- Paraspruzzi alle ruote;
- Custodia porta libretto;
- Presa 12 V
- Gancio giacca conducente.

II.14 GESTIONE DELL'ASSISTENZA IN GARANZIA E POST VENDITA

II.14.1 Organizzazione a supporto delle prestazioni in garanzia

La IA dovrà dettagliatamente esporre in offerta, compilando tra l'altro l'allegato 5, l'organizzazione che si farà carico dell'esecuzione delle prestazioni da effettuare in corso di garanzia e della fornitura dei ricambi.

Si considera indispensabile che l'organizzazione preveda fra l'altro:

- Il Responsabile dell'Assistenza;
- il Rappresentante del Costruttore (nel caso sia diverso dalla IA).

II.14.2 Responsabile della Assistenza e Rappresentante del Costruttore

Il Responsabile dell'Assistenza è la persona designata dalla IA nell'ambito del proprio organico.

La IA dovrà comunicare al GTT, all'atto della consegna del primo veicolo, il nominativo del Responsabile della Assistenza.

Nel caso in cui la IA non sia il costruttore del veicolo, dovrà essere indicato un rappresentante operativo del Costruttore attivo almeno per tutto il periodo di garanzia a partire dalla data di consegna del primo veicolo.

II.14.3 Direttore per l'Esecuzione del Contratto

Ciascun GTT provvederà a comunicare alla IA il nominativo del Direttore per l'esecuzione del Contratto.

I rapporti IA – GTT, siano essi di natura tecnica od amministrativa, che si rendono necessari per la corretta e completa esecuzione di detti obblighi e prestazioni, sono tenuti per il tramite del Responsabile della Assistenza e del Costruttore, qualora sia diverso dalla IA, e del Direttore per l'esecuzione del Contratto.

II.14.4 Struttura tecnica

Per struttura tecnica si intende il complesso dei centri, personale ed attrezzature che la IA intende dedicare alla esecuzione degli interventi in garanzia e alla fornitura dei ricambi.

Le caratteristiche della struttura tecnica dovranno soddisfare almeno i seguenti requisiti:

- Individuazione di uno o più Centri di Assistenza e di Supporto Tecnico, tali centri dovranno essere in grado di eseguire tutti gli interventi in garanzia e full service che si rendessero necessari, nonché di fornire il supporto tecnico idoneo, tempestivo ed efficace per ogni problematica tecnica inerente la fornitura.
- Individuazione di un Centro Logistico in grado di rifornire tempestivamente il GTT di ricambi originali; dovrà essere garantita la fornitura con cadenza giornaliera dei

ricambi, entro 48 ore dalla richiesta con procedura d'urgenza. I tempi di fornitura dei ricambi saranno oggetto di valutazione.

- Il Centro di Assistenza, il Centro Logistico ed il Centro di Supporto Tecnico debbono disporre di personale, competenze tecniche, spazi ed attrezzature adeguate al raggiungimento dei risultati da conseguire, nonché alla corretta gestione della flotta. Tali caratteristiche debbono essere descritte nella documentazione richiesta.

Al fine di massimizzare la disponibilità della flotta oggetto di fornitura e di conseguire durante il periodo di garanzia i risultati previsti, la IA potrà disporre che l'esecuzione degli interventi avvenga:

- presso officine e/o depositi del GTT (operativi in base all'orario che GTT comunicherà), con personale ed attrezzature messe a disposizione dalla IA. Tale schema operativo sarà dettagliato mediante uno specifico accordo che definisca e delimiti spazi da riservare alla IA (almeno una postazione per ciascun deposito) e loro condizioni di utilizzo, gli orari di lavoro, il coordinamento delle misure di sicurezza ed igiene del lavoro come richiesto dal D.Lgs 81/08 e successive modificazioni, gli oneri inerenti le assicurazioni del personale, la regolamentazione degli accessi. Sarà facoltà del GTT rifiutare l'accesso nelle proprie sedi a persone non di suo gradimento;
- presso un Centro di Assistenza della struttura tecnica della IA, con trasferimento del veicolo a cura e spese di quest'ultimo. Il GTT si riserva di rifiutare motivatamente la struttura indicata.

Gli interventi in garanzia dovranno essere presi in carico quanto prima a partire dalle singole segnalazioni provenienti dal GTT.

La struttura tecnica dedicata, gli orari e le modalità di esecuzione degli interventi saranno oggetto di valutazione.

Il personale dedicato dovrà, all'atto dell'installazione del cantiere dare evidenza di possedere certificato/i di frequenza ad uno o più corsi di addestramento specifici per il veicolo / componenti forniti.

Sia che l'intervento in garanzia venga eseguito presso le Officine del GTT, sia che venga effettuato presso le Officine del Centro di Assistenza previsto dalla IA, dovrà essere ritirato, insieme con il veicolo, il foglio di lavoro che dovrà essere restituito insieme con il veicolo riparato, debitamente compilato con descrizione dell'intervento ed elenco dei materiali sostituiti.

In mancanza di tale documentazione, il veicolo non sarà immesso in esercizio e sarà pertanto considerato nello stato di fuori servizio.

Con cadenza almeno annuale e sino a fine garanzia, dovrà inoltre essere prodotto l'elenco completo dei ricambi sostituiti nel corso delle riparazioni in garanzia.

La messa a disposizione di tale elenco è condizione vincolante nell'ambito del rilascio del collaudo relativo alla verifica di esercizio.

II.14.5 Fornitura e reperibilità dei ricambi

La IA dovrà predisporre apposita organizzazione propria, accordi commerciali o quanto necessario per consentire l'approvvigionamento dei ricambi per un periodo non inferiore a 14 anni, a far tempo dal termine delle consegne della fornitura (ultimo autobus).

Tutti i ricambi devono essere facilmente reperibili sul mercato, in modo che il GTT possa individuare la linea di approvvigionamento più conveniente.

La IA, qualora, per circostanze eccezionali (ad esempio, fallimento suo o del sub fornitore dei componenti) o alla scadenza del periodo suddetto, non fosse più in grado di assicurare la regolare disponibilità dei ricambi, si impegna a rendere noti al GTT disegni, specifiche tecniche, coordinate dei sub fornitori (e relativi disegni), ricambi equivalenti all'originale, al fine di consentire al GTT l'approvvigionamento indipendente di detti ricambi.

A tale proposito, la IA, non potrà addurre ragioni connesse con brevetti o privative industriali.

La lista dovrà essere tempificata (indicazione della prevedibile scadenza temporale o percorrenza di intervento).

II.14.6 Follow – up della fornitura

La IA si impegna a comunicare al GTT per un periodo non inferiore a 14 anni ogni variazione e/o raccomandazione relativa a procedure di controllo, manutenzione preventiva o a guasto, eventuali interventi migliorativi suggeriti per una migliore conservazione ed efficienza nel

tempo del veicolo. Analogamente dovrà essere comunicata ogni variazione della struttura tecnica della IA e del GTT.

A tal fine la IA dovrà inviare al GTT le "service news" riguardanti i veicoli oggetto della fornitura, in particolare le segnalazioni riguardanti la necessità di sostituire le parti che dovessero presentare rischio di rotture, usura od avarie precoci, che interessano organi essenziali per la sicurezza e l'affidabilità dei veicoli.

Le segnalazioni dovranno essere le più tempestive possibili e riportare le indicazioni che il GTT dovrà seguire per garantire la sicurezza dei propri veicoli.

La IA, nel più breve tempo possibile, dovrà effettuare gli interventi di aggiornamento segnalati.

II.15 COSTO DEL CICLO DI VITA

Si definisce Costo del Ciclo di Vita l'insieme dei costi legati alla manutenzione e riparazione dell'autobus (pezzi di ricambio, manodopera, attrezzature speciali, attrezzature di diagnostica, ecc.) in funzione dei profili di missione riportati in questo capitolato.

1. Le Dite partecipanti seguendo la metodologia di calcolo sotto riportata, devono redigere e consegnare, sia su supporto cartaceo che informatico (quest'ultimo sia in formato pdf che in formato xls), unitamente ai documenti di gara, il costo della vita in cui siano previste tutte le manutenzioni e riparazioni, con esclusione dei pneumatici, degli interventi relativi alle apparecchiature fornite in conto lavoro da GTT, del costo del combustibile e degli urti e atti vandalici per la percorrenza prevista.

Nel caso in cui la IA, per un corretto calcolo del costo del ciclo di vita, non ritenga sufficienti i dati riportati nell'allegato 8 (riportanti l'insieme dei requisiti fondamentali dei diversi servizi in cui gli autobus verranno impiegati), potrà richiedere quanto loro necessita.

II.15.1 Metodologia di calcolo

La procedura di calcolo dei vari addendi del costo del ciclo di vita è schematizzata nelle tabelle riepilogative riportate nell'allegato 4, come specificato nei paragrafi successivi:

- Manutenzione preventiva programmata per ciclo (tabella 1);
- Costo di manutenzione preventiva (tabella 2);
- Sviluppo del piano di manutenzione preventiva programmata per anno, considerando una percorrenza chilometrica annua standard (quella effettiva è indicata nei profili di missione) pari a 50.000 km (tabella 3);
- Costo di manutenzione delle parti principali (tabella 4);
- Costo della manutenzione correttiva (tabella 5);
- Costo totale del ciclo di vita (tabella 6).

II.15.2 Costi relativi alla manutenzione preventiva programmata

La IA deve elencare tutti gli interventi di controllo, registrazione, sostituzione (compresi eventuali oli e refrigeranti) da eseguire a scadenza chilometrica e temporale secondo il piano di manutenzione previsto.

La quantificazione di tali interventi è fatta sulla base dei dati indicati dalla IA secondo l'ordine previsto nell'allegato 4 tabella 1 che deve essere compilata per ogni ciclo di manutenzione programmata, indicando:

- Le operazioni che devono essere effettuate ad ogni scadenza chilometrica e temporale fornendo per ogni operazione una descrizione sintetica dalla quale sia desumibile la procedura di intervento;
- Il tempo (espresso in ore o frazioni di ore) per l'esecuzione di ogni suddetta operazione incluso i tempi per accedere alle parti su cui intervenire;
- Il numero delle persone necessarie per l'effettuazione di tale intervento;
- Il costo orario della manodopera (che per uniformità di calcolo viene posto pari a 35 €/h);
- L'elenco dei ricambi da impiegare per ogni singola operazione ed il loro relativo costo;
- L'elenco delle attrezzature specifiche e speciali necessari per lo svolgimento delle attività;
- Il fermo veicolo totale per l'esecuzione dell'attività (tempo tra la messa a disposizione del veicolo per la manutenzione e la loro riconsegna).

Per ogni ciclo manutentivo dovrà essere indicata una tolleranza chilometrica/temporale

entro cui effettuare le operazioni senza che vi siano delle ricadute sulla garanzia. La successione dei diversi cicli di manutenzione con il totale dei costi di manodopera (MO) e materiali (MT) deve inoltre essere evidenziata nella tabella 2 – Sintesi per ciclo del piano di manutenzione programmata.

II.15.3 Costo di manutenzione delle parti principali

Per sostituzione di parti principali (allegato 1) si intendono interventi di ripristino (compresi stacco e riattacco) su componenti di elevata importanza economica (anche non unitaria) in termini sia di frequenza di sostituzione sia di costo di acquisizione o di revisione.

Nella tabella 4 dovrà essere riportato l'elenco delle parti per le quali è prevista la sostituzione o revisione (tale attività non deve essere inserita tra le voci previste al paragrafo II.15.2), indicando per ogni intervento:

- Il numero delle parti principali installate su un veicolo;
- La periodicità di sostituzione, intendendo la scadenza chilometrica minima garantita alla quale il componente debba essere sostituito o revisionato, nelle condizioni di esercizio previste dal profilo di missione (indicando una tolleranza chilometrica/temporale entro cui effettuare le operazioni senza che vi siano delle ricadute sulla garanzia);
- Il tempo di manodopera così esplicitato:
 - le ore complessive per eseguire l'intervento di sostituzione della parte principale sul veicolo (compreso i tempi di accessibilità per raggiungere il componente in questione);
 - le ore complessive per eseguire l'intervento di revisione della parte principale smontata dal veicolo;
- Il tempo di immobilizzo del veicolo;
- Il numero delle persone necessarie per l'esecuzione dell'attività sul veicolo;
- Il costo orario della manodopera (che per uniformità di calcolo viene posto pari a 35 €/h);
- L'elenco delle attrezzature speciali e specifiche necessarie per l'esecuzione dell'attività sul veicolo;
- Il costo dei materiali, così esplicitato:
 - Il costo della parte principale in caso di sostituzione con altra nuova;
 - Il costo dei ricambi necessari alla revisione della parte principale.

II.15.4 Costo di manutenzione correttiva

In questa classe si includono tutti gli interventi necessari per mantenere i veicoli in condizioni di efficienza e idoneità al servizio, non compresi nei paragrafi precedenti.

La IA deve quantificare il valore complessivo dei costi, suddiviso in manodopera (il cui costo per uniformità di calcolo viene posto pari a 35€/h) e materiali e riportarlo nella tabella 5 che dovrà prevedere anche la quantificazione dei costi per "gli interventi in linea" ed il costo per "gli interventi in linea con traino dell'autobus".

Il totale dei suddetti costi entrerà nel conteggio del totale del costo di vita dell'autobus e dovrà essere posto pari a zero durante il periodo di garanzia del veicolo (pari a 2 anni).

II.15.5 Costo totale del ciclo di vita

La somma dei diversi costi riportati nei paragrafi II.15.2, II.15.3 e II.15.4 costituisce il costo del ciclo di vita e verrà riportato della IA nella tabella 6.

II.16 MANUTENZIONE FULL SERVICE

I veicoli oggetto di full service saranno in dotazione a un unico deposito e utilizzati sulle linee indicate nell'allegato 8; le percorrenze annuali medie della flotta potranno subire variazioni fino al 10% (in aumento o diminuzione) per cause non dipendenti dalla IA (urti, logiche organizzative del GTT, ecc.). Dovrà inoltre essere tenuto in conto che, gli autobus potranno prestare servizio indifferentemente su qualunque linea: la percorrenza chilometrica totale sarà pertanto un valore medio tra quelli indicati.

Il servizio di manutenzione, con riferimento al profilo di missione degli autobus indicato comprenderà tutti i materiali e la manodopera per:

- l'effettuazione delle operazioni relative alla manutenzione ispettiva, programmata, alla sostituzione di complessivi, agli interventi a guasto inclusi gli interventi di

depannage effettuati in linea (quest'ultimo intervento potrà essere effettuato da GTT previo accordo relativo al riconoscimento dei costi relativi e specifica formazione del personale);

- la revisione quadriennale delle bombole con sostituzione delle elettrovalvole;
- la fornitura e posa in opera di ricambi, materiali di consumo, parti principali;
- i rabbocchi e sostituzioni dei lubrificanti, dei liquidi refrigeranti e altri fluidi;
- la sostituzione dei materiali soggetti ad usura;
- controlli e revisioni periodiche previste dalle leggi vigenti (es. impianto antincendio, estintori, ecc.);
- controllo preliminare e predisposizione dei veicoli per la seduta di revisione annuale MCTC (Motorizzazione Civile di Torino) con l'attuazione di tutte le attività tecnico-amministrative volte al superamento delle prove periodiche.

L'effettuazione della prestazione del carro attrezzato per il recupero del veicolo non marciante causa avaria; sarà effettuato a cura di GTT con proprio personale, adeguatamente formato dalla IA, addebitandone i relativi costi che sono pari a 500 € per ciascun intervento.

La IA dovrà registrare tutti i dati riguardanti la gestione degli interventi di manutenzione (diario macchina del veicolo) sul software di gestione della manutenzione in uso presso il GTT. I dati registrati dovranno riguardare analiticamente tutti i lavori eseguiti e i ricambi sostituiti.

Sono inclusi nell'affidamento (e quindi inclusi nella tariffa chilometrica):

- la manodopera necessaria all'espletamento di tutte le operazioni manutentive;
- tutti i materiali necessari all'espletamento delle operazioni manutentive previste;
- tutti i trasferimenti del veicolo dagli impianti del GTT all'officina della IA (e ritorno) e le movimentazioni del mezzo intra-impianto e/o intra-officina;
- tutti i grassi, i liquidi e i lubrificanti necessari;
- lo smaltimento di tutto il materiale esausto.

Non sono ricomprese nel corrispettivo le seguenti attività, se non strettamente connesse alle prestazioni di competenza della IA:

- a. Assistenza all'uscita dei veicoli dal deposito;
- b. Il rifornimento di combustibile;
- c. Manutenzione sugli pneumatici;
- d. Le attività di pulizia;
- e. Le operazioni del carro traino;
- f. Gli interventi su apparecchiature di fornitura del GTT;
- g. La revisione annuale presso MCTC incluso il trasferimento da e per il MCTC;
- h. Le riparazioni a guasti per i quali venga dimostrato da parte della IA che la causa sia imputabile a imperizia del personale del GTT;
- i. Le riparazioni dei danni per atti vandalici, per incidenti e per calamità.

Gli interventi in linea comprendono il ripristino della funzionalità del veicolo effettuato su strada nel corso del servizio di linea. A titolo di esempio, su strada sono prevedibili interventi minimali di riparazione del tipo : guasto porte, mancato avviamento, sostituzione lampadine, ecc.. Il materiale necessario dovrà essere reso disponibile dalla IA in conto garanzia.

Per quanto riguarda i punti h e i, se richiesto dal GTT, la IA non potrà esimersi dall'effettuazione degli interventi manutentivi, previa accettazione del preventivo di spesa da parte del GTT. In questo caso i costi sostenuti verranno contabilizzati al di fuori del corrispettivo chilometrico previsto.

La IA assumerà la piena responsabilità della perfetta esecuzione dei lavori da esso eseguiti, della rispondenza delle quantità e qualità dei ricambi impiegati e si impegnerà ad eseguire i

lavori nel rispetto delle norme di sicurezza vigenti e ad utilizzare personale in regola con gli obblighi previdenziali e assistenziali previsti dalla normativa vigente.

Alla scadenza contrattuale del full service, l'autobus dovrà essere riconsegnato in piena efficienza.

I principali complessivi meccanici ed elettrici dovranno essere nello stato di normale uso in relazione alle percorrenze realizzate.

Alla scadenza del contratto, la IA resterà comunque obbligata per le garanzie di lungo periodo, laddove previste, operanti per le parti principali indicate, con riferimento alla durata in termini chilometrici/temporali rispetto all'ultima sostituzione operata.

II.16.1 Modalità' di esecuzione del servizio

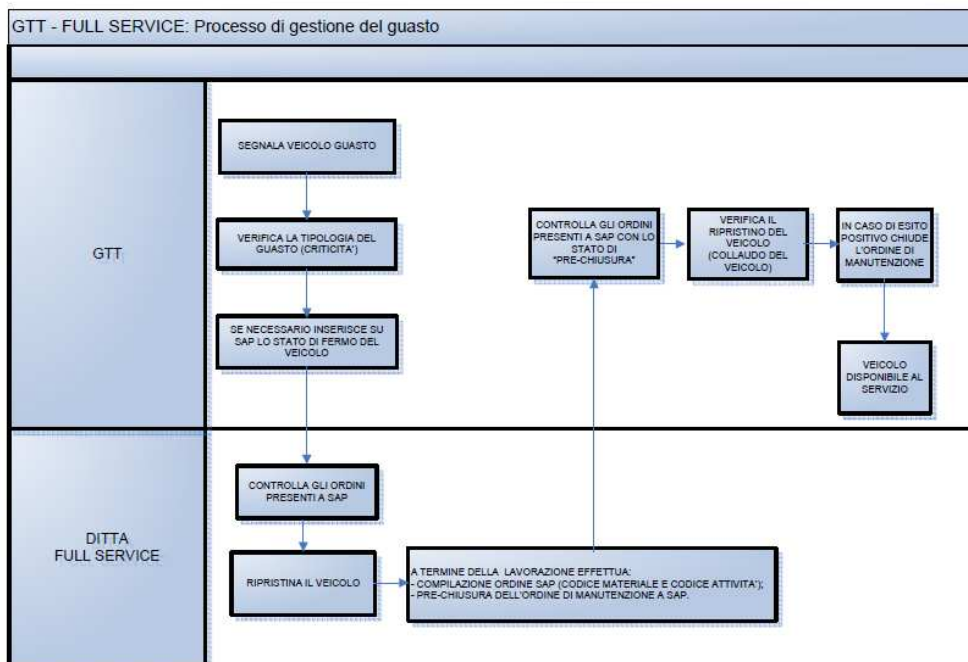
L'erogazione del servizio deve avvenire alle condizioni di seguito indicate e nel rispetto di quanto previsto nel ciclo di vita del prodotto offerto.

- GTT predisporrà per la IA accesso al sistema SAP per la consultazione/gestione dello stato dei veicoli, degli ordini di lavoro aperti, ecc.
- Le riparazioni e le manutenzioni potranno essere effettuate presso l'Officina della IA e/o presso una o più officine autorizzate dal Costruttore (in questo caso il trasporto e/o il traino del veicolo da riparare sarà a carico della IA) oppure presso le officine del GTT;
- Gli interventi di manutenzione correttiva dovranno essere effettuati nella maniera più tempestiva possibile in modo da garantire il livello di servizio previsto al paragrafo II.15.4.
- Sia che l'intervento (accidentale o preventivo) venga eseguito presso le Officine del GTT, sia che venga effettuato presso le Officine del Centro di Assistenza previsto dalla IA, dovrà essere ritirato, insieme con il veicolo da riparare, il foglio di lavoro (per ogni foglio di lavoro, sia che scaturisca dalla manutenzione preventiva che dalla manutenzione correttiva, la IA dovrà riportare l'elenco dei materiali sostituiti, riportandone il codice dal catalogo parti di ricambio e la quantità, e la tipologia di intervento effettuata) che dovrà essere restituito insieme con il veicolo riparato. In mancanza di tale documentazione, il veicolo non sarà immesso in esercizio e sarà pertanto considerato nello stato di fuori servizio. Il GTT verificherà le condizioni di cui sopra, provvederà a inserire il veicolo riparato tra quelli disponibili. Il GTT potrà procedere all'utilizzo in servizio a partire dal primo turno uscente (previsto dal piano di esercizio come da allegato 8), successivo al completamento delle attività di manutenzione.
- Con un anticipo di 5 gg lavorativi il GTT informerà la IA della data e della sede di effettuazione del collaudo annuale da parte della Motorizzazione. La IA dovrà provvedere al controllo ed alla preparazione del veicolo. Il trasferimento da/per la sede dove verrà effettuato il collaudo sarà a cura del GTT.
- La IA dovrà provvedere allo smaltimento dei materiali (ad es. oli e lubrificanti) smontati dai veicoli in accordo alla legislazione vigente qualora le operazioni vengano eseguite nella propria sede. In caso di lavorazioni eseguite presso la sede del GTT il materiale da smaltire dovrà essere conferito al GTT stesso che provvederà in proprio allo smaltimento. In questo secondo caso dovranno essere fornite tutte le indicazioni tecniche necessario per il corretto smaltimento.
- I tecnici preposti ai controlli delle manutenzioni potranno avere libero accesso, senza preavviso, per verificare la corretta esecuzione delle attività da parte della IA.
- La IA dovrà informare tempestivamente il GTT ogni qualvolta procederà allo smontaggio delle ruote in modo da programmare il controllo del serraggio in accordo a quanto previsto nei manuali di uso e manutenzione.

MANUTENZIONE ACCIDENTALE

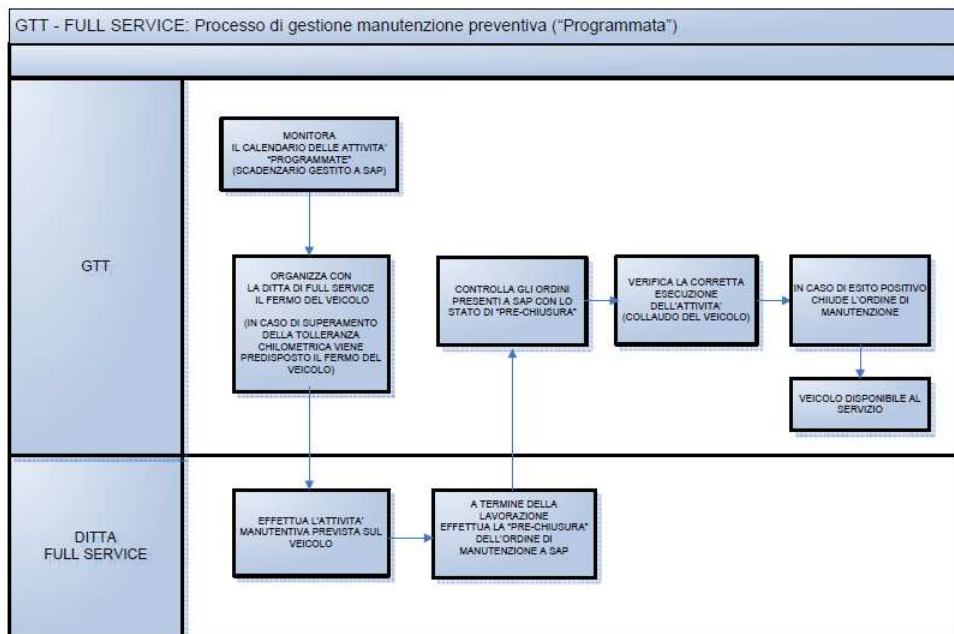
- La IA riceverà mail con indicazione delle segnalazioni inserite dai conducenti sul sistema AVM, a titolo di preavviso sulle anomalie presenti sui veicoli;
- Il personale di officina GTT provvederà a un controllo del veicolo per confermare la segnalazione inserita dall'autista e definire, sulla base delle istruzioni ricevute dalla IA, il fermo del veicolo per interventi in officina o la possibilità di utilizzo in servizio.

- Al termine delle lavorazioni la IA provvederà a restituire il foglio di lavoro debitamente compilato come indicato al paragrafo precedente.



MANUTENZIONE PREVENTIVA

- Il sistema SAP proporrà le lavorazioni preventive con un anticipo di 3.000 km;
- Con un preavviso di 2 giorni lavorativi, la IA dovrà richiedere la messa a disposizione del veicolo per l'effettuazione della manutenzione preventiva (così come previsto al paragrafo II.15.2) e/o per gli interventi di sostituzione/revisione delle parti principali (così come previsto al paragrafo II.15.3) indicando l'orario della messa a disposizione. Una volta raggiunta la percorrenza chilometrica prevista (inclusa la franchigia indicata), il veicolo verrà posto tra quelli non disponibili per il servizio, anche in assenza di anomalie manifeste, e conteggiato al fine della determinazione delle eventuali penali.
- Al termine delle lavorazioni la IA provvederà a restituire il foglio di lavoro debitamente compilato come indicato al paragrafo precedente.



II.16.1.1 Organizzazione a supporto delle prestazioni in full service

Vedi paragrafi II.14.1 – II.14.2 – II.14.3 – II.14.4.

II.16.1.2 Sicurezza – Norme antinfortunistiche

La IA dovrà attenersi, scrupolosamente e rigorosamente, a quanto in proposito prescritto dalle vigenti norme in materia di prevenzione degli infortuni e di igiene e sicurezza degli ambienti di lavoro, in particolare in via esemplificativa e non esaustiva:

- al D. Lgs. Del 09.04.2008 n. 81;
- al D. Lgs. Del 10.04.2006 n. 195;

alle norme eventualmente emesse nel corso dell'esecuzione del Contratto.

Si precisa inoltre che, ai sensi dell'art. 26 del D. Lgs. N. 81/2008, il GTT fornirà alla IA dettagliate informazioni, anche in modo documentale, sui rischi specifici esistenti nell'ambiente in cui lo stesso è destinato ad operare e su eventuali piani di emergenza aziendali. Il GTT coopererà inoltre con la IA all'individuazione delle misure di prevenzione e protezione dai summenzionati rischi specifici esistenti nell'ambiente. Tali misure verranno riportate nel documento di valutazione dei rischi predisposto dalla IA prima dell'inizio dei lavori; tale documento dovrà rimanere a disposizione delle autorità competenti preposte alle verifiche ispettive di controllo.

La conoscenza da parte del GTT di detto documento non esclude alcuno degli oneri ed obblighi della IA e non ne diminuisce in alcun modo la responsabilità.

Ai sensi del medesimo art. 26, tra gli atti di gara è incluso il "Documento Unico per la Valutazione Rischi da Interferenze" (DUVRI).

Resta inteso che in nessun caso gli eventuali adattamenti e/o integrazioni daranno luogo ad una modifica o ad un adeguamento dei prezzi contrattuali inerenti gli oneri della sicurezza in quanto la IA già in fase di presentazione dell'offerta ha valutato tutte le condizioni e i vincoli.

La IA dovrà comunicare al GTT, prima dell'inizio dei lavori, il nominativo di almeno una persona designata a promuovere e eseguire attività di prevenzione antinfortunistica. Eventuali variazioni in corso d'opera dovranno essere tempestivamente comunicate.

Il GTT, da parte sua, designerà un referente aziendale per la sicurezza.

È fatto obbligo alla IA di fornire al GTT notizie e dati inerenti agli infortuni che eventualmente coinvolgessero i propri lavoratori, quelli delle eventuali imprese subappaltatrici e/o ausiliarie od eventuali lavoratori in somministrazione/distacco nell'espletamento dei lavori affidati con il

Contratto.

In caso di riscontrati inadempimenti agli obblighi di legge e di Contratto in materia di sicurezza del lavoro, il GTT si riserva di procedere, a suo insindacabile giudizio, alla sospensione dei lavori, senza che questa comporti riconoscimento alcuno, oppure alla risoluzione del Contratto ai sensi dell'art. 1456 C.C..

II.16.1.3 Officine GTT

Qualora la IA effettui gli interventi di manutenzione presso ciascuna officina GTT, verranno messe a disposizione, senza onere alcuno:

- o energie elettrica
- o aria compressa
- o spogliatoi se richiesti
- o postazione ufficio con terminale
- o nr. 2 postazioni di lavoro ad uso esclusivo
- o area/locale per magazzino ricambi localizzata nel deposito; le attrezzature necessarie dovranno essere predisposte a cura della IA (sollevatori, trabattelli, scale, ecc);
- o l'utilizzo di eventuali attrezzature GTT dovrà essere richiesto dalla IA a GTT e formato con apposito verbale di affidamento

II.16.2 Materiali a stock

Tutti i materiali necessari per effettuare le operazioni di manutenzione previste nel servizio di manutenzione full service, in accordo al costo del ciclo di vita sono a carico della IA, così come gli eventuali trasporti ed imballaggi da e per i Centri riparatori.

La IA deve predisporre apposita organizzazione propria, accordi commerciali o quanto necessario per consentire l'approvvigionamento dei ricambi necessari.

Al fine di minimizzare l'indisponibilità del veicolo la IA dovrà dotarsi di un opportuno magazzino di pezzi di ricambio che dovrà essere riportato nell'allegato 5, indicandone la quantità e la loro valorizzazione ed i tempi di consegna.

II.16.3 Livello di servizio richiesto

Vedi articolo 9.

II.16.4 Penalità

Un valore dell'indice di indisponibilità o di guasto superiore a quello di riferimento è soggetto a penale, come previsto al paragrafo 9.2.

II.16.5 Collaudo di fine full service

Al termine del periodo contrattuale del servizio full service verrà effettuato in contraddittorio un collaudo.

Nel corso del collaudo si verificheranno :

- o Stato del veicolo (carrozzeria, meccanica, pacco batterie : integrità, capacità residua, ecc.);
- o Regolarità di esecuzione delle attività di manutenzione programmata;
- o Eliminazione degli eventuali difetti sistematici;

Nel caso vengano riscontrate anomalie , la IA dovrà provvedere alle attività necessarie al completo ripristino dell'efficienza dell'autobus.

II.17 DOCUMENTAZIONE TECNICA

II.17.1 Prescrizioni generali

La documentazione di manutenzione, dovrà considerare il veicolo come un tutto unico e non come un insieme di parti dissociate.

Tutta la documentazione tecnica dovrà corrispondere ai seguenti requisiti:

- dovrà essere fornita in lingua italiana (anche quella relativa ad impianti e componenti di sub fornitori);
- dovrà essere fornita su supporto informatico compatibile con i programmi di elaborazione standard e stampabile;

La IA non potrà addurre in proposito ragioni connesse a brevetti e/o a privative industriali.

Tutta la documentazione dovrà essere confermata o aggiornata con cadenza annuale.

II.17.2 Manuale di istruzione del personale di guida

Il Manuale di istruzione per il personale di guida deve contenere le principali 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.

Dovrà essere fornito uno specifico manuale formato "tascabile", formato A5, con le principali istruzioni per la guida del veicolo.

II.17.3 Manuale per l'uso e la manutenzione

Il manuale per l'uso e la manutenzione deve disporre, in forma accessibile, di tutte le informazioni necessarie per i controlli, le verifiche, le regolazioni, le lubrificazioni e per la diagnosi dei difetti di ogni sistema/sottogruppo del veicolo.

Il manuale, inoltre, deve contenere tutte le informazioni necessarie per un utilizzo ottimale del veicolo da parte del personale di guida.

II.17.4 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, e indicazioni per l'individuazione dei guasti e la loro riparazione.

Dovranno essere presenti informazioni relative alle condizioni di funzionamento ammesse (ad esempio temperature, pressioni, ecc.) con riferimento alle varie parti degli impianti (come tubazioni, cablaggi, multiplexer, centraline, ecc.).

Dovrà essere specificata la necessità di utilizzo di attrezzature specifiche per l'esecuzione di alcuni interventi.

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

La IA 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.

In tale manuale deve essere prevista una parte con la 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, impianto antincendio, ecc.).

Il manuale deve essere realizzato 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 sede di fornitura dovranno essere forniti, in aggiunta al manuale per le riparazioni, gli schemi dell'impianto elettrico, sia funzionali sia topografici, in formato A3, su supporto cartonato resistente all'usura.

II.17.4.1 Manuale ricerca guasti

Dovrà essere fornito specifico manuale "Ricerca guasti", relativo "trouble-shooting", completo di transcodifica dei codici di anomalia visualizzati sul display del cruscotto a bordo veicolo.

Dovranno essere indicate procedure di ricerca guasti (eventualmente assistite da un sistema di autodiagnosi), relative a tutte le centraline installate a bordo veicolo.

Si richiede pertanto di specificare, in corrispondenza a ciascun segno diagnostico rilevabile, le probabili cause, le attività di ispezione/controllo da svolgere e le riparazioni da eseguire a seguito dei suddetti controlli, rappresentando dette caratteristiche attraverso l'utilizzo dell'albero di ricerca guasto (FTA).

A titolo di esempio :

Componente	Modo di Guasto	Effetto	Causa
Componente 1	Modo Guasto 1	Effetto	Causa 1
			Causa 2
	Modo Guasto 2	Effetto	Causa 1
	Modo Guasto 3	Effetto	Causa 1
			Causa 2
			Causa 3
Componente 2	Modo Guasto 1	Effetto	Causa 1

Per ciascun segnale diagnostico dovrà essere indicata la relativa gravità, con una scala numerica quale, ad esempio, la seguente :

	Valore Severity (S)
LIEVE – il cliente molto probabilmente non sarà in grado di accorgersi dell'effetto	1
POCO IMPORTANTE – non si rilevano degradazioni significative nel sistema, cliente leggermente insoddisfatto	2 3
MODERATA – l'effetto è marginale ma tale da generare una certa insoddisfazione nel cliente	4 5 6
ALTA – Il guasto rende inattivo il prodotto o ne limita le prestazioni entro i limiti di legge senza però dare problemi di sicurezza. Alta insoddisfazione	7 8
ALTISSIMA – Il guasto rende inutilizzabile il prodotto e crea al cliente dei problemi di sicurezza o di fortissimo disagio	9 10

In particolare la IA deve consegnare, o almeno renderne possibile la consultazione su proprio sito aziendale, un fascicolo contenente l'analisi critica dei modi di guasto e dei rispettivi effetti (FMECA), almeno per le parti del veicolo con maggior frequenza di guasto, nonché eventuali ulteriori analisi effettuate dal Costruttore a supporto del progetto della manutenzione.

II.17.5 Valutazione rischi

Dovrà essere predisposto specifico documento (vedi modello allegato 21 del capitolato), eventualmente inserito nella documentazione di uso e manutenzione, relativo alla valutazione dei rischi specifici del veicolo ad alimentazione elettrica, con particolare riguardo al sistema di trazione, contenente elenco dei rischi e delle necessarie azioni da adottare (inclusa l'eventuale necessità di utilizzo di specifici dispositivi/attrezzature che dovranno comunque essere installate a bordo a carico della IA).

Relativamente ai suddetti dispositivi/attrezzature, eventualmente installati, dovranno essere indicati nei cicli di manutenzione le attività di verifica / controllo / manutenzione necessaria per garantirne la loro efficienza.

II.17.6 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 in tutte le sue parti, considerando il veicolo in un unico insieme.

Il catalogo dovrà avere una struttura unificata nel seguente modo:

- deve essere previsto un indice generale delle singole voci con il richiamo delle tavole di riferimento;
- i fogli delle singole tavole devono essere in formato unificato;
- ogni singola voce deve comprendere:
 - il numero di riferimento della tavola su cui si trova;
 - una breve descrizione del componente con la funzione svolta (es. elettrovalvola per blocco porte e non semplicemente elettrovalvola);
 - il numero di riferimento della IA e dell'eventuale subfornitore;
 - il richiamo alle tabelle di unificazione per particolari di uso comune con le indicazioni complete per l'acquisto, quali dati dimensionali, trattamenti superficiali, ecc. (in tal caso non risultano necessari i richiami numerici della IA);
 - uno spazio vuoto per l'inserimento della codifica del GTT composta orientativamente da caratteri alfanumerici.

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; in particolare dovrà essere altresì fornito l'elenco completo dei codici di primo impianto degli elementi di sicurezza soggetti ad omologazione in uno con il veicolo.

Il Catalogo deve essere fornito anche su supporto informatico, compatibile con i programmi di elaborazione standard.

Il Catalogo deve essere completo e riferito alla versione offerta.

Inoltre, dovrà essere reso disponibile, a titolo gratuito, almeno un accesso al catalogo on-line su piattaforma web, per tutta la vita utile del veicolo.

Dovranno inoltre essere specificati i codici relativi alle attrezzature speciali e specifiche eventualmente occorrenti e il loro prezzo, vincolante in caso di mancata attivazione del full service o al termine del full service.

II.17.7 Fac-Simile Manualistica da presentare

La IA dovrà presentare, in sede di collaudo di fornitura, una copia dei seguenti documenti (anche se non specifici per l'allestimento richiesto):

- manuale riparazioni;
- manuale uso e manutenzione;
- manuale ricerca guasti.

II.17.8 Aggiornamenti

La IA deve fornire, per tutta la vita del veicolo, bollettini di informazioni tecniche (service news) relativi ad aggiornamenti / modifiche della configurazione dei veicoli, degli apparati, della ricambistica (vedasi anche punto II.14.6).

II.17.9 Documentazione da fornire

Per ciascuna tipologia di autobus, contestualmente alla consegna del 1° veicolo, dovrà essere fornita la seguente documentazione tecnica, in lingua italiana:

- catalogo nomenclatore delle parti di ricambio motore/autotelaio/carrozzeria completo di disegni "esplosi", codice costruttore, codice sub -fornitore e spazio per il codice GTT, realizzato con programma Excel per Windows o programmi compatibili;
- disegni costruttivi e degli schemi elettrici fisici (con la localizzazione effettiva dei vari componenti) e funzionali di tutti gli impianti accessori (indicatori di linea, climatizzatore comparto passeggeri, climatizzatore posto di guida, preriscaldamento motore, ingrassaggio automatico) comprensivi degli elementi (staffe, piastre, supporti, ecc.) necessari per il montaggio sul veicolo. I disegni devono essere quotati ed identificati secondo il sistema unificato vigente e, con ogni dicitura in lingua italiana.

- copia del manuale per uso e manutenzione su supporto informatico (ad esempio formato ACROBAT PDF);
- copia del manuale di transcodifica dei codici anomalia visualizzati sul display a cruscotto su supporto informatico (ad esempio formato ACROBAT PDF);
- copia del manuale relativo alla logica di comando dei sistemi multiplexer (dettagliando ingressi, uscite e blocchi di sicurezza) su supporto informatico (ad esempio formato ACROBAT PDF);
- copia del manuale per le riparazioni e manutenzioni su supporto informatico compatibile con i software più diffusi (ad esempio formato ACROBAT PDF);
- copia del documento valutazione rischi su supporto informatico compatibile con i software più diffusi (ad esempio formato ACROBAT PDF);
- copia del figurino del complessivo veicolo, su supporto informatico, realizzato con sistema Autocad;
- n. 400 copie del manuale tascabile di istruzioni per il conducente su supporto cartaceo ed 1 su supporto informatico in formato compatibile (ad es. ACROBAT PDF)

II.17.3.10 Apparecchiature di diagnostica e aggiornamento software

L'attrezzatura di diagnostica deve garantire la possibilità della verifica della corretta programmazione e dell'eventuale caricamento del pacchetto software (copia integrale) della mappatura delle centraline (motore, cambio, sospensioni, impianto multiplexer, ecc.) con i parametri forniti dal Costruttore (pacchetto chiuso non modificabile).

In sede di offerta (allegato 6) dovrà essere dichiarato il costo dell'apparecchiatura di diagnosi e il costo annuale della licenza d'uso per singolo dispositivo, alle condizioni vigenti.

II.17.11 Addestramento del personale

la IA deve valorizzare in offerta, un programma di addestramento per gli istruttori di guida e per il personale di manutenzione (indicativamente 8 – 10 addetti per ciascun corso), la cui qualità e portata siano sufficienti a consentire un uso soddisfacente, nonché una buona manutenzione e riparazione dei veicoli. Dovranno essere predisposti i seguenti corsi prima della consegna dei veicoli di serie:

- corsi di base per personale di Officina (10 giornate)
- corsi per istruttori personale di guida (5 giornate)
- corso di depannage e primo intervento per il personale addetto agli interventi in linea (officine di pronto intervento e addetti ai traini) (5 giornate).

I corsi dovranno essere supportati da materiale didattico da consegnare ai partecipanti e prevedere esercitazioni pratiche.

Nel caso di interruzione del full service, l'IA si impegna a predisporre ed erogare a GTT i seguenti corsi sotto indicati :

- corsi avanzati di diagnostica di primo livello per personale di officina entro e non oltre la scadenza del periodo di garanzia dei veicoli;
- corsi specifici relativi alla componentistica del veicolo (motore, porte, impianto elettrico, elettronica di bordo, ecc.) per personale di officina entro e non oltre la scadenza del periodo di garanzia dei veicoli;
- corsi avanzati di diagnostica di secondo livello per personale di officina entro e non oltre la scadenza del periodo di garanzia dei veicoli;
- corsi specifici di "depannage" entro e non oltre la scadenza del periodo di garanzia dei veicoli;
- corsi specifici di addestramento sugli eventuali aggiornamenti/modifiche.