

APPALTO N. 5/2018.

**FORNITURA DI AUTOBUS URBANI DESTINATI AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE,
SERVIZIO DI MANUTENZIONE FULL SERVICE E SERVIZIO OPZIONALE DI
FINANZIAMENTO. – CUP J70117000000007**

**LOTTO 1 – AUTOBUS 12 METRI CIRCA E AUTOBUS 18 METRI CIRCA A GASOLIO – CIG
7354917D80;**

**LOTTO2 – AUTOBUS 12 METRI CIRCA A METANO - CIG 73549210D1
PROCEDURA APERTA AI SENSI DELL'ART. 123 DEL D.LGS 50/2016**

COMUNICAZIONE PER I CONCORRENTI N. 14

Un concorrente ha presentato i seguenti quesiti:

- D.** Si richiede se i rabbocchi dell'urea rientrano nel perimetro del servizio di manutenzione full service.
- R.** **I rabbocchi di urea non rientrano nel perimetro del servizio di manutenzione.**
- D.** Si chiede di chiarire se rientrano nel perimetro del servizio di manutenzione full service tutte le manutenzioni dei sistemi telematici di bordo di cui al par. II.12 dei Capitolati tecnici relativi ai due lotti, sia con riferimento ai sistemi forniti e installati a carico della IA (ad es.: rete ethernet, cartelli indicatori, TVCC ecc.), sia riguardo ai sistemi forniti da GTT in conto lavorazione (ad es.: AVM, BIP, obliteratrici ecc.).
- R.** **Nel perimetro del full service rientrano tutti gli equipaggiamenti forniti dalla IA, incluse le predisposizioni (elettriche e meccaniche) per gli apparati forniti da GTT e date in conto lavorazione come da successiva tabella:**

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

- D.** Il paragrafo II.16 del Capitolato tecnico prevede che “le percorrenze annuali medie della flotta potranno subire variazioni fino al 10% (in aumento o diminuzione)”. Si chiede di

confermare che, nel caso in cui la percorrenza media degli autobus di ogni singolo lotto sia superiore o inferiore di oltre il 10% rispetto a quanto dichiarato negli atti di gara, sarà facoltà di entrambe le Parti chiedere una revisione del corrispettivo chilometrico per la manutenzione e, in caso di mancato accordo su tale corrispettivo, recedere dal servizio di manutenzione full service inviando all'altra Parte formale comunicazione scritta con un congruo preavviso (ad es.: tre mesi dall'invio della comunicazione);

- R. In caso di superamento dei limiti di tolleranza verrebbe meno uno dei presupposti su cui l'offerta è stata elaborata e quindi si imporrebbe una rideterminazione. Questa non potrà che essere proporzionale e volta a ricostituire l'equilibrio contrattuale in origine prefigurato. Richiamando per analogia i principi di cui all'art. 1467 del codice civile ed anche quelli contenuti nel capitolato (che agli art. 5 e 7 prevede, a carico sia dell'appaltatore che di GTT l'obbligo di eseguire il contratto secondo i principi di buona fede, correttezza, leale cooperazione), le parti saranno tenute a provvedere alla revisione (ovvero a prevedere operazioni di conguaglio) entro stretti limiti di mero riequilibrio. Esclusa quindi la risoluzione qualora il sistema di conguaglio e/o il nuovo corrispettivo offerto o proposto risulti equo e idoneo a ristabilire l'equilibrio medesimo.**
- D. Si chiede di chiarire se il costo dei ricambi da indicare nelle tabelle componenti il ciclo di vita debba essere valorizzato al listino del costruttore in vigore alla data di pubblicazione del bando o al netto dello sconto commerciale.
- R. Il prezzo dei ricambi da inserire nel calcolo del ciclo di vita deve essere valorizzato secondo il listino del costruttore in vigore alla data di pubblicazione del bando sulla GURI e al netto dello sconto commerciale.**
- D. Il capitolato richiede un'accuratezza per il conteggio da parte del sistema contapasseggeri del 90%. La "Comunicazione per i concorrenti N. 5" del 23/2/2018 richiede invece un'accuratezza del 95%. I costruttori dei sensori contapasseggeri dichiarano accuratèzze dal 95% al 98%, tuttavia la metodologia di verifica indicata nell'allegato 18 risulta diversa dalle condizioni di test con le quali i costruttori determinano l'accuratezza del conteggio. Si ritiene a ragion veduta che in tali condizioni l'accuratezza reale non possa superare l'85-90%. Si chiede quindi deroga per l'accuratezza del conteggio nelle condizioni riportate nell'allegato 18.
- R. La "Comunicazione per i concorrenti N. 5" del 23/2/2018 integra il Capitolato tecnico e lo modifica portando al 95% l'accuratezza richiesta ma non modifica la metodologia di verifica indicata nell'allegato 18 al Capitolato, che pertanto rimane valido.**
- D. Il capitolato prevede per i "SISTEMI TELEMATICI DI BORDO" che sia gestito il log per eventi login, logout e tentativi falliti di accesso. Dei sistemi telematici di bordo fa parte anche la centralina degli indicatori di percorso. Tale apparato è normalmente caratterizzato da architettura embedded priva di sistema operativo, dotata di limitate risorse hardware che risultano sufficienti per gestire l'operatività degli indicatori ma inadeguate alla memorizzazione di log come richiesto dal capitolato. Si chiede di derogare la necessità di questa implementazione per la centralina degli indicatori non gestendo questa i dati sensibili di cui al GDPR. In caso contrario, si chiede deroga affinché la memorizzazione dei log sia effettuata da parte di un altro apparato appartenente ai sistemi telematici di bordo (per esempio dal display infotainment).
- R Il GDPR prevede il tracciamento degli eventi di cui alla domanda, tale tracciamento può essere effettuato da un elemento terzo, pertanto si ritiene di poter concedere la deroga richiesta.**
- D. Si chiede se MODEM-GATEWAY e SWITCH debbano supportare il servizio di inventario automatico in quanto i dispositivi normalmente in commercio per applicazioni transportation non supportano tale funzionalità.
- R. I gateway e gli switch maneageble, proprio perchè gestibili, anche se certificati per applicazioni di trasporto, supportano i protocolli SNMP v1/v2c/v3, DHCP Server, LLDP, Port Mirror, Syslog, TFTP, SMTP, Client, RARP, HTTP, HTTPS, SNMP inform, DNS, necessari e sufficienti per implementare il servizio di inventario automatico. Pertanto si conferma che MODEM-GATEWAY e SWITCH debbano supportare il servizio di inventario automatico.**

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

(Giovanni Battista Rabino)

DOCUMENTO FIRMATO IN ORIGINALE