

## **CAPITOLATO SPECIALE DI APPALTO**

per la fornitura di n.16 autobus da 18 metri, Urbani, Classe I, con trazione full-electric e ricarica tramite pantografo ai capilinea e lungo il percorso in modalità Flash Charging

CIG: A0052E2677

CUP: F30I17000020006

Vicenza, 16 Agosto 2023

# INDICE

|  |          |
|--|----------|
| <b>A. PARTE AMMINISTRATIVA.....</b>  | <b>7</b> |
| A1. OGGETTO DELLA FORNITURA .....  | 7        |
| A1.1. Definizione di Cliente/Fornitore .....   | 7        |
| A1.2. Oggetto della fornitura .....  | 7        |
| A1.2.1. Parte veicoli .....  | 7        |
| A1.2.2. Opzione di acquisto ulteriori veicoli .....  | 7        |
| A1.2.3. Opzione di acquisto ricambi.....   | 7        |
| A1.2.4. Altre prescrizioni a maggior dettaglio dell'oggetto di fornitura .....                               | 10       |
| A1.2.4.1. Clausola di revisione dei prezzi.....  | 10       |
| A1.2.4.2. Invarianza tecnica dei mezzi.....  | 10       |
| A1.2.4.3. Rispondenza a requisiti normativi e di finanziamento.....  | 12       |
| A1.2.4.4. Life Cycle Cost.....   | 12       |
| A1.2.4.5. Omologazione del veicolo .....   | 13       |
| A1.2.4.6. Immatricolazione .....   | 13       |
| A2. DURATA CONTRATTO E IMPORTO A BASE DI GARA.....   | 14       |
| A2.1. Invariabilità delle dichiarazioni L.C.C. ....  | 14       |
| A2.2. Invariabilità dei costi manutentivi dichiarati dal Fornitore .....                                     | 14       |
| A3. CAUZIONI E PAGAMENTI.....  | 15       |
| A3.1. Premesse .....   | 15       |
| A3.2. Anticipazione del prezzo .....   | 15       |
| A3.3. Cauzione definitiva a garanzia dell'esatta esecuzione del contratto .....                              | 16       |
| A3.4. Cauzione su maggiori oneri di manutenzione e a garanzia della disponibilità dei ricambi.....           | 16       |
| A3.5. Consegna .....   | 17       |
| A3.6. Decorrenza dei pagamenti.....  | 17       |
| A3.7. Clausola risolutiva espressa .....   | 17       |
| A4. PENALITÀ E RIMBORSO COSTI .....  | 18       |
| A4.2. Obblighi del Fornitore nel caso di perdita anche parziale del finanziamento .....                      | 19       |
| A4.3. Penalità per indisponibilità veicoli e traino.....   | 19       |
| A4.4. Penalità per mancato rispetto tempi di esecuzione interventi in garanzia .....                         | 20       |
| A4.5. Rimborso per mancato rispetto delle cadenze manutentive .....  | 20       |
| A4.6. Attività di manutenzione durante il ciclo di vita degli autobus .....                                  | 20       |
| A4.7. Rispetto dei lead time di fornitura ricambi dichiarati in offerta.....                                 | 21       |
| A4.8. Reperibilità dei ricambi (item) 18 anni.....   | 21       |
| A5. GARANZIA E ASSISTENZA POST-VENDITA .....   | 21       |
| A5.1. Natura e durata delle garanzie .....   | 21       |
| A5.1.1. Garanzia base .....  | 21       |
| A5.1.2. Garanzia sui difetti sistematici .....   | 22       |
| A5.1.3. Garanzia riferita alla durata delle "parti principali" nel Costo del Ciclo di Vita .....             | 23       |
| A5.1.3.1. Sistemi e metodo di monitoraggio del parametro durata delle "parti principali" nel Costo del ..... | 24       |
| Ciclo di Vita .....  | 24       |
| A5.2. Modalità di esecuzione degli interventi in garanzia .....  | 24       |
| A5.2.1. Organizzazione a supporto delle prestazioni .....  | 24       |
| A5.2.2. Responsabile di commessa (RDC), di assistenza (RDA) .....  | 24       |
| A5.2.3. Struttura tecnica.....   | 25       |
| A5.2.4. Interventi manutentivi a cura del Cliente .....  | 25       |
| A5.3. Risultati da conseguire durante il periodo di garanzia e durante il periodo di L.C.C. ....             | 26       |
| A5.3.1. Indice di indisponibilità .....  | 26       |
| A5.3.2. Tempi di esecuzione degli interventi in garanzia .....   | 27       |
| A5.4. Assistenza post vendita.....   | 28       |
| A5.4.1. Fornitura e reperibilità dei ricambi .....   | 28       |
| A5.4.2. Reperibilità dei ricambi.....  | 28       |
| A5.4.3. Follow up della fornitura .....  | 28       |
| A5.4.4. Attrezzature e strumenti diagnostici .....   | 29       |
| A6. COLLAUDI .....   | 29       |
| A6.1. Gestione della commessa di fornitura .....   | 29       |
| Riunione di allestimento del veicolo .....   | 30       |
| Successive riunioni e collaudi in corso di fornitura .....   | 30       |
| Stesura dei verbali di riunioni durante la gestione della commessa di fornitura .....                        | 30       |
| Bolle di consegna dei veicoli .....  | 31       |

|  |           |
|--|-----------|
| Termine della commessa di fornitura ed inizio del monitoraggio della disponibilità dei veicoli.....                                    | 31        |
| A6.2. Generalità.....  | 31        |
| A6.2.1. Subforniture.....  | 32        |
| A6.2.2. Collaudo in corso di produzione.....   | 33        |
| A6.2.3. Collaudo di fornitura.....   | 33        |
| A6.2.4. Collaudo di Accettazione.....  | 35        |
| A6.2.5. Collaudo di esercizio.....   | 37        |
| A6.2.6. Collaudo definitivo.....   | 37        |
| A6.3. Trasferimento in proprietà dei veicoli.....  | 38        |
| A7. COSTO DEL CICLO DI VITA.....   | 39        |
| A7.1. Definizioni.....   | 39        |
| A7.2. Calcolo del costo del ciclo di vita.....   | 39        |
| A7.3. Acquisizione dati.....   | 39        |
| A7.3.1. Premessa.....  | 39        |
| A7.3.2. Dati di costo per la manutenzione programmata.....   | 40        |
| A7.3.3. Dati di costo per sostituzione parti principali.....   | 40        |
| A7.3.4. Interventi per manutenzione correttiva, sostituzione di parti minori, per riparazione a guasto e per interventi accessori..... | 41        |
| A7.3.5. Verifiche periodiche sullo stato di avanzamento del costo del ciclo di vita.....   | 41        |
| A7.3.6. Verifiche sulle attività da parte del Fornitore.....   | 41        |
| A7.3.7. Cessione di veicoli a terzi.....   | 41        |
| A8. NORME FINALI.....  | 42        |
| A8.1. Decreto Legislativo 231/2001, Codice Etico e Protocollo di Legalità.....   | 42        |
| A8.2. Foro competente.....   | 43        |
| A8.3. Privacy.....   | 43        |
| <b>B. PARTE TECNICA.....</b>   | <b>45</b> |
| B1. SPECIFICHE TECNOLOGICHE DELLA FORNITURA E PROFILI DI MISSIONE.....   | 45        |
| B1.1. Profilo tecnologico dei veicoli ed interfaccia con infrastruttura di ricarica.....   | 45        |
| B1.1.1. Caratteristiche generali del sistema ETS.....  | 47        |
| B1.1.2. Sequenza di carica.....  | 47        |
| B1.1.3. Caratteristiche elettriche del sistema ETS.....  | 50        |
| B1.2.3. Caratteristiche delle batterie.....  | 51        |
| B1.2. Profilo di missione nello SCENARIO A REGIME.....   | 52        |
| B1.3. Profilo di missione nello SCENARIO DI PRE-ESERCIZIO.....   | 53        |
| B2. INDIRIZZI TECNICI GENERALI PER VEICOLI DI CLASSE I.....  | 54        |
| B2.1. Configurazioni parte autobus.....  | 54        |
| B2.1.1. Dimensioni del veicolo.....  | 54        |
| B2.1.2. Architettura del veicolo.....  | 54        |
| B2.1.3. Dispositivi di inginocchiamento e sollevamento.....  | 54        |
| B2.1.4. Altezza del 1° gradino.....  | 55        |
| B2.1.5. Pendenza longitudinale del pavimento.....  | 55        |
| B2.1.6. Pendenza trasversale pavimento.....  | 55        |
| B2.1.7. Corridoio.....   | 55        |
| B2.1.8. Porte di servizio.....   | 55        |
| B2.1.9. Movimentazione dei passeggeri.....   | 55        |
| B2.1.11. Dispositivo di segnalazione "Fermata prenotata" e relativi pulsanti di azionamento.....                                       | 56        |
| B2.2. Comparto passeggeri.....   | 57        |
| B2.2.1. Numero dei posti.....  | 57        |
| B2.2.2. Posti a sedere.....  | 57        |
| B2.2.3. Posti in piedi.....  | 58        |
| B2.2.4. Posti totali.....  | 58        |
| B2.2.5. Passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti e ipovedenti.....  | 58        |
| B2.2.6. Passeggeri a ridotta capacità motoria non deambulanti.....   | 58        |
| B2.2.6.1. Predisposizione area "passeggino".....   | 59        |
| B2.2.7. Mancorrenti.....   | 59        |
| B2.2.8. Indicazioni di linea e di percorso.....  | 59        |
| B2.2.9. Impianto di climatizzazione / parte riscaldamento interno.....   | 60        |
| B2.2.10. Impianto di climatizzazione / parte raffrescamento interno.....   | 61        |
| B2.2.11. Predisposizione del sistema di validazione titoli contactless.....  | 62        |
| B2.2.12. Pulibilità.....   | 62        |
| B2.2.13. Illuminazione artificiale interna.....  | 63        |
| B2.3. Posto guida.....   | 64        |
| B2.3.1. Struttura di separazione.....  | 64        |
| B2.3.2. Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e vetri laterali.....   | 64        |

|   |    |
|---|----|
| B2.3.3. Sedile conducente.....  | 65 |
| B2.3.4. Cruscotto e strumentazione.....   | 65 |
| B2.3.5. AVM (Automatic Vehicle Monitoring).....   | 66 |
| B2.3.6. Funzioni di diffusione sonora e/o multimediale a bordo e fuori bordo .....                      | 67 |
| B2.3.7. Impianto di climatizzazione del posto di guida .....  | 67 |
| B2.3.8. Impianti TVCC per controllo porte e retromarcia e posto guida.....                              | 67 |
| B2.3.9. Pedaliera.....  | 68 |
| B2.3.10. Specchio retrovisore esterno sinistro .....  | 68 |
| B2.4. Prestazioni.....  | 68 |
| B2.4.1. Velocità massima, accelerazione e spunto in salita.....   | 68 |
| B2.4.2. Velocità commerciale .....  | 69 |
| B2.4.3. Consumo.....  | 69 |
| B2.4.4. Manovrabilità .....   | 69 |
| B2.5. Prescrizioni relative alla tutela dell'ambiente e all'igiene e sicurezza del lavoro .....         | 69 |
| B2.5.1. Riciclabilità Materiali e assenza componenti tossici.....                                       | 69 |
| B2.5.1.1. Smaltimento R.A.E.E. ....   | 69 |
| B2.5.2. Rumorosità interna.....   | 70 |
| B2.5.3. Vibrazioni .....  | 70 |
| B2.5.4. Esposizione del conducente alle vibrazioni .....  | 70 |
| B2.5.5. Protezioni contro gli incendi.....  | 70 |
| B2.5.5.1. Impianto di estinzione automatica incendi nel vano batterie .....                             | 71 |
| B2.5.5.2. Protezione passiva contro gli incendi .....   | 71 |
| B2.5.7. Collegamenti a mezzo saldatura/brasatura di componenti facenti parte di impianti di bordo ..... | 74 |
| B2.6. Prescrizioni relative all'autotelaio .....  | 74 |
| B2.6.1. Definizioni .....   | 74 |
| B2.6.2. Costruzione .....   | 74 |
| B2.6.3. Sospensioni.....  | 75 |
| B2.6.4. Sterzo .....  | 75 |
| B2.6.5. Ponte e trasmissione .....  | 76 |
| B2.6.6. Terzo asse sterzante.....   | 76 |
| B2.6.7. Dispositivi di frenatura .....  | 76 |
| B2.6.7.1. Segnalazione mancata frenatura di stazionamento .....   | 77 |
| B2.6.8. Sistema di trazione.....  | 77 |
| B2.6.8.1. Caratteristiche sistema di trazione.....  | 77 |
| B2.6.8.2. Raffreddamento motori e altre apparecchiature .....   | 77 |
| B2.6.8.3. Comparto motore / apparecchiature elettroniche / batterie di trazione .....                   | 78 |
| B2.6.8.4. Lubrificanti .....  | 78 |
| B2.6.9. Sistema di recupero dell'energia .....  | 79 |
| B2.6.10. Zona ralla .....   | 79 |
| B2.6.11. Apparati per il traino del veicolo .....   | 79 |
| B2.7. IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA.....   | 79 |
| B2.7.1. Caratteristiche generali.....   | 79 |
| B2.7.2. Identificazione tubazioni flessibili .....  | 80 |
| B2.7.3. Caricamento dall'esterno.....   | 80 |
| B2.7.4. Compressore .....   | 80 |
| B2.7.5. Separatore di condensa ed essiccatore .....   | 81 |
| B2.7.6. Funzionalità "bleed back" impianto pneumatico frenante .....                                    | 81 |
| B2.8. Prescrizioni relative all'impianto elettrico non di trazione .....                                | 82 |
| B2.8.1. Tensione di alimentazione.....  | 82 |
| B2.8.2. Realizzazione dei circuiti elettrici - soluzione di tipo "CAN-BUS".....                         | 82 |
| B2.8.3. Pannello centralizzato componenti elettrici.....  | 83 |
| B2.8.4. Batterie di accumulatori B-T- ausiliari per servizi.....  | 84 |
| B2.8.5. Deviatore – sezionatore .....   | 84 |
| B2.8.6. Comando centrale di emergenza (CCE) .....   | 85 |
| B2.8.7. Teleruttore generale di corrente (TGC).....   | 85 |
| B2.8.8. Blocchi di sicurezza .....  | 85 |
| B2.8.9. Sistema di sicurezza per blocco movimentazione veicolo con porte/pedana disabile aperte.....    | 86 |
| B2.8.10. Sistema rilevamento ostacoli alla chiusura delle porte .....                                   | 86 |
| B2.8.11. Circuito di emergenza comando porte .....  | 86 |
| B2.8.11.1. Protezione del comando emergenza porte .....   | 86 |
| B2.8.12. Segnalazione acustica di retromarcia inserita.....   | 87 |
| B2.8.13. Luci fendinebbia e retronebbia.....  | 87 |
| B2.8.14. Segnalatori acustici .....   | 87 |

|   |     |
|---|-----|
| B2.8.15. Presa per ricarica batterie/ dall'esterno .....  | 87  |
| B2.8.16. Pulsantiera conducente di comando porte .....  | 87  |
| B2.8.17. Black-box per la registrazione continua dei parametri di bordo .....   | 87  |
| B2.8.17.1. Dati resi disponibili dalla rete CAN di bordo scaricabili in real time off board .....   | 88  |
| B2.8.18. Impianto illuminazione esterna e segnalazione .....  | 88  |
| B2.8.19. Luci anteriori di svolta .....   | 89  |
| B2.9. Sistemi di trazione, batterie e processi di ricarica .....  | 89  |
| B2.10. Carrozzeria .....  | 92  |
| B2.10.1. Materiali .....  | 92  |
| B2.10.2. Rivestimenti .....   | 92  |
| B2.10.3. Verniciatura .....   | 92  |
| B2.10.4. Padiglione .....   | 93  |
| B2.10.5. Botole di sicurezza e aerazione.....   | 93  |
| B2.10.6. Sportelli sulle fiancate e testate.....  | 93  |
| B2.10.7. Localizzazione batterie trazione e B.T. e istruzioni per la loro disconnessione .....  | 94  |
| B2.10.8. Paraurti .....   | 94  |
| B2.10.9. Pavimento .....  | 94  |
| B2.10.10. Botole di ispezione.....  | 94  |
| B2.10.11. Passaruota .....  | 95  |
| B2.10.12. Superfici vetrate .....   | 95  |
| B2.10.13. Incarrozzamento e livrea esterna del veicolo .....  | 95  |
| B2.10.14. Chiusura dei pannelli interni.....  | 95  |
| B2.11. Impianti di allestimento.....  | 96  |
| B2.11.1. Mozzi, Cerchi Ruota e Pneumatici.....  | 96  |
| B2.11.1.1. Sistema di bordo per la rilevazione della pressione degli pneumatici (TPMS).....   | 96  |
| B2.11.2. Vano per catene.....   | 96  |
| B2.11.3. Gancio di traino .....   | 96  |
| B2.11.4. Accessori.....   | 97  |
| B2.11.5. Impianto automatico di segnalazione ed estinzione principi di incendio .....   | 98  |
| B2.11.6. Impianti tecnologici di bordo compresi nella fornitura.....  | 98  |
| B2.11.7. Sistemi elettronici di assistenza alla guida - ADAS .....  | 100 |
| B2.11.8. Sistemi di trattamento antivirus delle superfici interne e/o dei flussi di aria all'interno del vano passeggeri e conducente. .... | 100 |
| B3. SPECIFICHE RELATIVE ALLE VERIFICHE E PROVE DA ESEGUIRSI IN FASE DICOLLAUDO .....  | 101 |
| B3.1. Esame del veicolo e verifica delle masse .....  | 101 |
| B3.2. Tenuta dell'impianto pneumatico.....  | 101 |
| B3.3. Tenuta all'acqua .....  | 101 |
| B3.4. Isolamento elettrico e tensione applicata (apparati non di trazione).....   | 101 |
| B3.4.1. Isolamento elettrico .....  | 101 |
| B3.5. Accertamento di riflessi sul parabrezza.....  | 102 |
| B3.6. Visibilità dal posto guida.....   | 102 |
| B3.7. Efficienza dei freni .....  | 102 |
| B3.8. Marcia su strada.....   | 102 |
| B3.9. Rumorosità .....  | 103 |
| B3.9.1. Rumorosità interna.....   | 103 |
| B3.10. Vibrazioni.....  | 103 |
| B3.11. Consumo energetico .....   | 103 |
| B3.12. Analisi gas di scarico .....   | 103 |
| B3.13. Sbrinamento e disappannamento parabrezza e vetri antero-laterali.....  | 103 |
| B3.14. Ventilazione e riscaldamento posto guida .....   | 103 |
| B3.15. Verifica emissioni elettromagnetiche.....  | 103 |
| B3.16. Verifica assenza di anomalie evidenti ai sistemi di trazione e batterie .....  | 103 |
| B3.17. Verifica sistema "sblocco freni" .....   | 104 |
| B3.18. Prova di accelerazione .....   | 104 |
| B3.19. Prova Impianto di climatizzazione posto guida e passeggeri .....   | 104 |
| B3.21. Batterie di trazione .....   | 104 |
| B3.22. Funzionalità di ricarica batterie.....   | 105 |
| B4. REQUISITI DI MANUTENIBILITA' .....  | 106 |
| B4.1. Definizioni.....  | 106 |
| B4.2. Criteri generali di manutenibilità .....  | 106 |
| B4.3. Manutenzione .....  | 107 |
| B4.3.1. Manutenzione programmata.....   | 108 |
| B4.3.2. Sostituzione parti principali.....  | 108 |

|   |     |
|---|-----|
| B4.3.3. Manutenzione secondo condizione .....             | 108 |
| B4.3.4. Manutenzione correttiva.....                      | 109 |
| B4.4. Diagnostica.....                                    | 109 |
| B4.4.1. Diagnostica Complessa .....                       | 109 |
| B4.5. Documentazione di manutenzione .....                | 110 |
| B4.5.1. Prescrizioni generali .....                       | 110 |
| B4.5.2. Manuale di istruzione del personale di guida..... | 111 |
| B4.5.3. Manuale per la manutenzione.....                  | 111 |
| B4.5.4. Manuale per le riparazioni .....                  | 111 |
| B4.5.4.1. Tempario per le riparazioni .....               | 112 |
| B4.5.5. Catalogo parti di ricambio .....                  | 112 |
| B4.5.6. Fabbisogno dei ricambi.....                       | 113 |
| B4.5.7. Disegni da presentare con la fornitura .....      | 113 |
| B4.5.8. Descrizione funzionamento .....                   | 113 |
| B4.5.9. Aggiornamenti.....                                | 113 |
| B4.6. Attrezzature speciali .....                         | 113 |
| B4.7. Addestramento del personale del Cliente .....       | 114 |
| B5. DOCUMENTAZIONE DA CONSEGNARE CON LA FORNITURA.....    | 115 |
| B6. ALLEGATI.....   | 116 |

## **A. PARTE AMMINISTRATIVA**

### **A1. OGGETTO DELLA FORNITURA**

#### **A1.1. Definizione di Cliente/Fornitore**

Nel presente documento per Cliente o Committente s'intende la Società Vicentina Trasporti a r.l., in breve SVT, mentre, per Fornitore o Offerente, s'intende il soggetto che trasmette l'offerta.

In caso di aggiudicazione il Fornitore risulterà essere l'aggiudicatario della fornitura.

#### **A1.2. Oggetto della fornitura**

##### **A1.2.1. Parte veicoli**

L'oggetto della fornitura è costituito da un numero di **16 autobus**, della tipologia descritta nel presente Capitolato e nell'Offerta Tecnica del Fornitore, da consegnarsi in tempo utile a garantire una completa immissione in esercizio **entro e non oltre il 30/12/2027** con la seguente cadenza delle consegne:

- **dal 01/10/2027 al 31/10/2027: consegna di 5 autobus**
- **dal 01/11/2027 al 30/11/2027: consegna di 5 autobus**
- **dal 01/12/2027 al 30/12/2027: consegna di 6 autobus.**

La cadenza delle consegne potrà essere oggetto di revisione di intesa tra le Parti.

Il presente Capitolato è stato redatto tenendo conto delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei Criteri Ambientali Minimi (CAM) di cui al DM Ambiente 17 giugno 2021.

##### **SONO INCLUSI NELLA PRESENTE FORNITURA per ciascun veicolo:**

**tutti i materiali e ricambi per le attività di manutenzione programmata di cui al punto §B4.3. Manutenzione programmata, secondo il piano delle attività di manutenzione presentato dal fornitore in sede di offerta (Schede LCC), nei primi 5 ANNI dalla consegna del veicolo e in ogni caso per una percorrenza minima prevista per veicolo non inferiore a 235.000 km di esercizio in linea.**

##### **A1.2.2. Opzione di acquisto ulteriori veicoli**

Non è prevista opzione di acquisto di ulteriori autobus rispetto ai veicoli di cui al punto precedente.

##### **A1.2.3. Opzione di acquisto ricambi**

Per ciascuno dei veicoli oggetto di fornitura il Fornitore, all'atto dell'offerta, dovrà concedere al Cliente, a titolo gratuito, il diritto di opzione di acquisto ricambi dal 6° anno dalla consegna del veicolo e per l'intera durata del ciclo di vita del veicolo pari a 18 anni dalla data di entrata in servizio, economicamente stimabili pari a circa il 90% del prezzo di ciascun veicolo acquistato.

L'attivazione dell'opzione **NON obbliga** in alcun modo il Cliente **all'utilizzo dell'intero importo** economico stimato, mentre risulterà assolutamente vincolante in termini di massimo importo complessivo spendibile nel corso

del ciclo di vita del veicolo. L'opzione, che in caso di attivazione sarà oggetto di specifico contratto, s'intende eventualmente attivabile dal Cliente a sua completa discrezione.

Il valore economico complessivo massimo stimato, ai fini dell'art. 14, comma 4, del D.Lgs 36/2023, della procedura in oggetto è dato pertanto dalla somma dell'importo previsto a base di gara per l'acquisto degli autobus e dell'importo previsto per l'opzione di acquisto ricambi di stimabile necessità di utilizzo durante il ciclo di vita come da Tabella 1; l'approvvigionamento di tale ricambistica risulta funzionale al mantenimento nel tempo del pieno godimento dei beni oggetto di gara "asset-rotabili" in condizioni di sicurezza e pieno rispetto delle garanzie contrattuali (vedasi §A5) per almeno 18 ANNI.

Si sottolinea che, nonostante l'acquisto di ricambistica (peraltro opzionale) nell'ambito della presente gara NON costituisca FINE PRIMARIO, le caratteristiche dei ricambi offerti dovranno risultare coerenti in termini prestazionali e di fornitura di garanzia, rispetto al modello di rotabile risultato vincitore.

Tabella 1.

| Importo complessivo a base di gara (iva esclusa) | Importo per opzione di acquisto ricambi (iva esclusa) | Valore globale stimato dell'appalto (iva esclusa) |
|--|---|---|
| € 19.000.000,00                                  | € 17.000.000,00                                       | € 36.000.000,00                                   |

**PER QUANTO SOPRA ESPOSTO, IN SEDE DI OFFERTA IL FORNITORE DOVRÀ FORMULARE IL RIBASSO SOLO SULL'IMPORTO A BASE DI GARA.**

Il prezzo dei singoli items che concorrono alla costituzione dell'importo complessivo stimato per la ricambistica trova complessiva valutazione all'attribuzione del punteggio del parametro di costo L.C.C. (vedasi "tabella punteggi" nonché la Scheda 7.2 all'Offerta Economica).

Qualora il Cliente decida di avvalersi dell'"opzione ricambi" dalle considerazioni generali sopra espresse derivano alcune specifiche clausole contrattuali per la definizione dell'importo complessivo ricambi e del prezzo netto dei singoli items che il Cliente applicherà e precisamente:

**Clausola a)**

L'importo ricambi sopra stimato va inteso come importo complessivo massimo presunto non superabile; l'importo effettivo complessivo contrattualizzabile dell'opzione ricambi sarà desumibile dalla Scheda 7.2. secondo la seguente formula:

$$\text{Costo MATERIALE(Tot)[€]} = \text{Costo MATERIALE (Man. Periodica)[€]} + \text{Costo MATERIALE(Parti Principali)[€]} + \text{Costo MATERIALE Manut. Correttiva(Tot)[€]}$$

Dove il Costo di Materiale per Manutenzione Correttiva = costo tot dichiarato per la Manutenzione Correttiva / 2 avendo la manod'opera di manutenzione correttiva incidenza stimata nel 50%.

Inoltre s'intende che il Cliente NON sarà vincolato all'acquisto dell'intero importo summenzionato, ma potrà eroderlo anche solo in parte nell'arco del periodo di L.C.C..



**Clausola b)**

I prezzi di acquisto dei singoli items indicati nella scheda 7.3.3./E - Parti Principali, nella scheda 7.3.2./E1 (piano di manutenzione programmata) saranno assunti come riferimento base per la definizione dei successivi adeguamenti secondo la logica seguente.

Verranno identificati una serie di item-campione che risultino rappresentativi di ciascuna "CLASSE DI SCONTO", rilevando per ciascuno di essi i parametri:

*PN0-classe "n"* = Prezzo Netto item rappresentativo della classe di sconto "ennesima", rilevato nella scheda 7.3.3./E ovvero nella scheda 7.3.2./E1

*PL0-classe "n"* = Prezzo Listino item rappresentativo della classe di sconto "ennesima", rilevato sul listino vigente alla presentazione di offerta di gara

$$K^{n} = ((PL0-classe "n") - (PN0-classe "n")) / (PL0-classe "n")$$

Così calcolato per ciascuna classe di sconto, il parametro  $K^{n}$  verrà applicato sui successivi listini ricambi, per tutta la vigenza contrattuale dell'opzione ricambi di norma coincidente con il periodo di osservazione del L.C.C., per il calcolo del prezzo netto item secondo la seguente formula:

$$PN1 = PL1 * (1 - K^{n})$$

essendo

*PN1-classe "n"* = Prezzo Netto item compreso nella classe di sconto "ennesima" praticato su listini successivi a quello iniziale

*PL1* = Prezzo Listino item "i-esimo" compreso nella classe di sconto "ennesima", rilevato su listino successivo a quello iniziale

**Clausola c)**

L'esercizio dell'opzione di cui al presente paragrafo resta ad insindacabile discrezione del Cliente per tutti o parte dei veicoli effettivamente ordinati entro i termini previsti in ambito alla presente gara senza che, in caso di mancata attivazione totale o parziale di detta opzione, il Fornitore possa sollevare eccezione o richiesta alcuna.

Il Fornitore deve presentare in allegato all'offerta economica il listino vigente al momento di presentazione della stessa.

## A1.2.4. Altre prescrizioni a maggior dettaglio dell'oggetto di fornitura

### A1.2.4.1. Clausola di revisione dei prezzi

Considerata l'esistenza del termine di completamento della fornitura espresso al §A1.2.1 del capitolato, il prezzo unitario complessivo di **ciascuno dei 16 autobus** oggetto di fornitura, così come desumibile dagli elementi indicati nel "modulo di offerta economica" compilato dall'Offerente, **si intende pertanto fisso ed invariabile** e non è pertanto prevista alcuna revisione dei prezzi.

I prezzi offerti per i materiali di manutenzione saranno assoggettabili annualmente, dietro esplicita richiesta del Fornitore, ad aggiornamento prezzi calcolato secondo indice ISTAT dei Prezzi alla produzione dell'industria, reperibile al sito ISTAT <http://dati.istat.it/Index.aspx> (Menu Prezzi – Prezzi alla produzione dell'Industria). In questo caso sarà riconosciuto un aggiornamento del prezzo, valido per tutto l'anno, calcolato sulla base dell'indice maturato nel periodo che intercorre tra l'anno di presentazione dell'offerta e l'anno in corso, assumendo l'ultimo indice annuale disponibile pubblicato dall'Istat.

Nel caso in cui il suddetto indice assuma valore negativo verrà assunto un valore convenzionale pari a zero. Resta comunque inteso che tutti i materiali e ricambi per le attività di manutenzione di cui al punto §B4.3.1, previsti dal piano delle attività di manutenzione presentato dal fornitore in sede di offerta (Schede LCC) nei primi 5 ANNI dalla consegna del veicolo e in ogni caso per una percorrenza minima prevista per veicolo non inferiore a 235.000 km di esercizio in linea (o percorrenza chilometrica superiore come desumibile nel "modulo di offerta economica" compilato dall'Offerente), sono inclusi nella fornitura senza ulteriori oneri per il Cliente in corso di contratto.

### A1.2.4.2. Invarianza tecnica dei mezzi

I veicoli, dovranno essere tutti tecnicamente tra loro uguali e conformi al presente Capitolato senza eccezioni; l'implementazione di modifiche migliorative ai veicoli/dispositivi originariamente presentati in offerta tecnica è ammissibile purché ad onere nullo per il Cliente e dietro sua esplicita preventiva approvazione.

In particolare si riporta a seguire una tabella schematica delle caratteristiche di base dei mezzi richiesti:

| Caratteristica                                      | Richiesta per la presente fornitura   |
|---|---|
| Categoria Autobus                                   | M3  |
| Classe  | I   |
| Lunghezza nominale metri:                           | <b>Snodato (nominale 18 metri)</b> si veda §B2.1.1  |
| Omologazione del Sistema di trazione                | FULL ELECTRIC a BATTERIA  |
| Alimentazione dei/l motore/i di bordo               | Energia Elettrica   |
| Numero assi   | 3   |
| Tipo Pianale  | Ribassato   |
| Numero porte  | 4 Porte   |
| Tipo allestimento                                   | Urbano  |
| Numero postazioni dedicate disabili non deambulante | 2, dotate di attrezzature di ancoraggio, chiamata e prenotazione di fermata (anche entrambe |

| Caratteristica  | Richiesta per la presente fornitura  |
|---|--|
|   | collocate nella stessa cassa del veicolo)  |
| Rampa disabile meccanica/elevatore  | 2 rampe ad azionamento manuale (1 rampa se postazioni disabili nella stessa cassa)   |
| Postazione dedicata passeggero  | 1 (anche combinato con postazione dedicata a disabile non deambulante)   |
| Sedili (Plastici/rivestiti):  | Plastici   |
| Tipo di servizio da svolgere  | Servizio pubblico di linea   |
| Profilo di missione applicabile (vedasi §B1)  | Classe 1 – Linea LAM ROSSA   |
| Impianto di climatizzazione.  | Di tipo ELETTRICO – Non sono ammesse soluzioni basate su utilizzo di preriscaldatori diesel o altri combustibili. Sono auspicati sistemi basati su principio della pompa di calore.  |
| Impianto sterzo   | Azionamento elettrico  |
| Impianto pneumatico   | Azionamento elettrico  |
| Sistema di accumulo elettrico di bordo (vedasi profili di missione al §B1)          | Pacco batterie idoneo al tipo di <b>ricarica rapida</b> “flash charging” effettuata presso capolinea/fermate intermedie.   |
| Equipaggiamento di trasferimento a bordo veicolo dell’energia elettrica in ricarica | <ul style="list-style-type: none"> <li>- n. 1 pantografo a tetto di tipo “bottom-up diretto” idoneo per flash charging attraverso i connettori aerei posizionati ai capilinea e alle fermate attrezzate, standard ISO/IEC15118 e DIN70121, con sistema RFID/Wi-Fi di supporto al posizionamento e riconoscimento del mezzo in fase di accoppiamento al punto di ricarica.</li> <li>- n. 2 prese di ricarica “plug-in” da colonnina con innesto “combo CCS2” a standard IEC62196- 3 e DIN70121 e protocollo di comunicazione colonnina&lt;&gt;bus via cavo a standard ISO/IEC15118 per ricarica notturna in deposito, ricarica “boost” in caso di guasto al pantografo o per utilizzo con caricatori mobili.</li> </ul> |
| Durata del periodo di monitoraggio Life Cycle Cost                                  | 18 anni  |

I veicoli oggetto della fornitura saranno impegnati per l’esercizio del nuovo sistema Bus Rapid Transit (BRT) della città di Vicenza ed in particolare della linea denominata LAM Rossa.

Nell’ambito di tale sistema, è già stata individuata un’infrastruttura di ricarica, di all’Allegato A, la cui fornitura NON è ricompresa all’interno della presente procedura di gara, rispetto alla quale per i veicoli della fornitura è richiesta piena interoperabilità.

L’infrastruttura di ricarica si basa su **tecnologia di ricarica denominata Grid-eMotion™Flash fornita da Hitachi Energy** con captazione a pantografo bottom-up diretto.

Il profilo tecnologico dei veicoli e dell’interfaccia con l’infrastruttura di ricarica è riportato al §B1. **SPECIFICHE TECNOLOGICHE DELLA FORNITURA E PROFILI DI MISSIONE.**

Costituisce quindi una specifica inderogabile che i veicoli proposti siano, per le componenti interessate al processo di ricarica, pienamente compatibili in termini funzionali e prestazionali con l'infrastruttura.

Potranno essere presentate varianti migliorative rispetto alle specifiche minime contenute nel Capitolato.

Nell'Offerta Tecnica del Fornitore le soluzioni tecniche migliorative dovranno essere adeguatamente dettagliate, motivate e sostenute con analisi dei benefici per il Cliente, ai fini della valutazione da parte della Commissione giudicatrice. Tali varianti migliorative comportano assegnazione di punteggio secondo quanto indicato nel Disciplinare di Gara.

Ai sensi dell'art. 120 comma 1 lettera a) del Dlgs 36/2023 il Cliente si riserva di concordare con il Fornitore una modifica della fornitura e dei tempi di consegna per disporre di una versione migliorativa del veicolo presentato dal Fornitore in sede di Offerta Tecnica, al fine di poter beneficiare delle opportunità del continuo progresso tecnologico con riguardo, a titolo esemplificativo, il miglioramento densità energetica delle batterie, l'evoluzione del sistema di diagnostica, i sistemi di sicurezza.

#### **A1.2.4.3. Rispondenza a requisiti normativi e di finanziamento**

I veicoli oggetto della presente gara devono essere conformi al D.Lgs. 115/95 di recepimento della direttiva 92/59/CEE del Consiglio, del 29 giugno 1992, relativa alla sicurezza generale dei prodotti.

Gli autobus oggetto della fornitura dovranno rispondere, oltre che alle prescrizioni di cui sopra e del capitolato, anche a tutte le direttive/disposizioni normative e di unificazione applicabili al settore.

L'acquisizione dei veicoli è finanziata nell'ambito delle risorse del Fondo Investimenti di cui alla legge n.11 dicembre 2016 n. 232, ripartite con Decreto 587 del 22/12/2017 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### **A1.2.4.4. Life Cycle Cost**

I veicoli oggetto della presente fornitura saranno assoggettati ai vincoli contrattuali propri alla modalità di acquisto definita con "costo del ciclo di vita" per la durata di 18 anni come meglio indicato al successivo §A2.

Tuttavia, fatto salvo e confermato quanto al punto precedente, si precisa che specificatamente per quanto concerne i contenuti della garanzia richiesta sulle cosiddette "Parti Principali", indicati ai §A5.1.3 e §A5.1.3.1, il Cliente si riserva discrezionalmente, su dettagliata proposta del Fornitore, di accettare in alternativa una diversa modalità gestionale orientata ad un computo economico complessivo riferito all'intero periodo L.C.C. anziché sul singolo componente.

Rispetto al modello tradizionale (ASSTRA), si prevede pertanto la possibilità di una nuova ulteriore variante sul modello consolidato che si differenzia unicamente per la gestione delle cosiddette "Parti Principali" le quali, anziché venire puntualmente gestite "di volta in volta", vengono assoggettate ad un regime di verifica di durata in termini più complessivi in capo all'intero periodo di monitoraggio (18 anni); tuttavia TUTTI gli ulteriori diversi aspetti del modello L.C.C., correlati all'andamento della disponibilità dei mezzi ed ai meccanismi di eventuale calcolo di penali, mantengono inalterata la propria valenza ed applicazione.

Qualora l'Offerente intenda avvalersi di tale opzione, i cui termini economici restano quelli dichiarati nella scheda 7.3.3/E. ma finanziariamente gestiti in modo diverso come appunto detto in precedenza, ha facoltà di presentare una relazione esplicativa da allegare in offerta tecnica, della metodologia che riterrebbe applicabile indicandone tutti gli elementi previsti. Quindi l'adesione alla opzione in parola di fatto va a progettare una nuova metodologia di

applicazione di una componente dell'L.C.C. (parti principali) e NON va intesa come vettore di un superamento tout-court del modello stesso, nel senso che rimangono comunque attivi sia il monitoraggio dell'indisponibilità che le relative logiche di calcolo delle penalità.

Obbligatoriamente il nuovo modello proposto deve però prevedere che:

- nell'ambito della durata L.C.C. (18 anni) siano definiti formali step intermedi di check a cadenza periodica finalizzati all'analisi delle percorrenze dei dispositivi, riportanti occorrenze di guasto incorse nel periodo e consolidamento incrementale dei dati tecnico-economici relativi al lotto veicoli.
- in occasione degli step di check di cui sopra deve essere inclusa un'analisi di tutte le difformità eventualmente riscontrate sui piani di manutenzione ciclica periodica dichiarati in gara che provochino costi per il Cliente; tali costi verranno inclusi nel computo economico a consolidamento incrementale, di cui al punto precedente.

Qualora il Fornitore intenda avvalersi di tale metodologia alternativa ne deve esplicitare in offerta tecnica in modo esaustivo il modello gestionale, con particolare riguardo agli oneri per il Cliente derivanti dall'impiego di un eventuale supporto informatico, nonché alle logiche di progressivo consolidamento tecnico/economico delle occorrenze contestate. L'utilizzo della metodologia alternativa di cui sopra NON esime il Fornitore dal presentare la scheda 7.3.3/E. la quale mantiene inalterata la propria valenza informativa rispetto alle durate stimate dei componenti nonché all'esercizio dell'opzione di acquisto ricambi di cui al §A1.2.3.

#### **A1.2.4.5. Omologazione del veicolo**

Il veicolo offerto nella sua versione base (M3, 18 metri, Classe I, ad alimentazione elettrica) deve essere, alla data di presentazione dell'offerta, in possesso di un certificato di omologazione generale CE redatto in conformità alle normative vigenti, ovvero di un equivalente documento ufficiale.

Il veicolo offerto deve essere omologato nella sua versione definitiva e completa come da specifiche del presente Capitolato, richiesta dal Cliente alla data di consegna del primo veicolo, rispondendo alle prescrizioni del Regolamento UN/ECE n.107/2010 e di tutta la normativa vigente nonché alle specifiche del presente capitolato. Contestualmente il Fornitore dovrà allegare, alla consegna del primo veicolo, copia del certificato di omologazione ECE R100 Rev2 relativa ai pacchi batterie installati sui veicoli oggetto di gara.

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

Inoltre i veicoli offerti dovranno essere rispondenti, all'atto della consegna, a tutta la normativa vigente per l'immatricolazione.

Prima del collaudo di accettazione il Fornitore DEVE rilasciare un adeguato documento di valutazione del rischio connesso all'utilizzo del veicolo fornito, con particolare riguardo ai vari aspetti di esercizio, ricarica e manutenzione connessi alla presenza a bordo di apparati di accumulo energetico elettrico di qualsivoglia natura.

#### **A1.2.4.6. Immatricolazione**

I veicoli saranno IMMATRICOLATI a cura del Fornitore.

## **A2. DURATA CONTRATTO E IMPORTO A BASE DI GARA**

I veicoli oggetto della presente fornitura saranno assoggettati ai vincoli contrattuali propri alla modalità di acquisto definita con “costo del ciclo di vita” (di qui a seguire L.C.C.) per la durata di 18 anni.

L'importo complessivo a base d'appalto soggetto a ribasso per la fornitura dei 16 autobus ammonta ad **€ 19.000.000,00 al netto di IVA.**

L'importo degli oneri per la sicurezza da interferenze è pari a €0 (zero) trattandosi di mera fornitura.

### **A2.1. Invariabilità delle dichiarazioni L.C.C.**

Tutte le dichiarazioni inerenti il L.C.C. rese all'atto della partecipazione alla gara, s'intendono fisse ed invariabili relativamente all'intera fornitura, sempre che l'assegnazione della fornitura avvenga nei termini di validità dell'offerta.

### **A2.2. Invariabilità dei costi manutentivi dichiarati dal Fornitore**

Al netto delle rivalutazioni ISTAT di cui al **§ A1.2.4.1.** Clausola di revisione dei prezzi, il Fornitore è vincolato sin d'ora alle dichiarazioni (vedi schede 7.2. – 7.3.2.E1 - 7.3.2.E2 - 7.3.3.E) che effettuerà in ordine ai costi delle attività manutentive nel ciclo di vita stabilito per la presente fornitura.

## **A3. CAUZIONI E PAGAMENTI**

### **A3.1. Premesse**

Tutte le cauzioni di seguito richieste al §A3.3 (definitiva), §A3.4 (su maggiori oneri di manutenzione a garanzia della disponibilità dei ricambi) e §A3.6. Decorrenza dei pagamenti(sui pagamenti associati al verbale della Riunione di allestimento e ai Collaudi in corso di Produzione) :

1. dovranno essere costituite mediante fideiussione bancaria o assicurativa emesse da istituti bancari o assicurativi all'uopo autorizzati a operare in Italia o da intermediari finanziari iscritti nell'albo di cui all'art. 106 del d.lgs. n. 385/1993, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie e che sono sottoposti a revisione contabile da parte di una società di revisione iscritta nell'albo previsto dall'art. 161 del d.lgs. n. 58/1998 e che abbiano i requisiti minimi di solvibilità richiesti dalla vigente normativa bancaria e assicurativa.
2. dovranno contenere la previsione della rinuncia espressa al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, della rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957 comma 2 del C.C., nonché l'operatività della garanzia medesima entro 15 giorni a semplice richiesta scritta del Cliente;
3. alla garanzia definitiva di cui al §A3.3 si applicano le riduzioni previste dall'art. 106, comma 8, del D.Lgs 36/2023
4. Ai fini della determinazione dell'importo delle cauzioni non si terrà conto dell'IVA;
5. Il Fornitore si impegna a reintegrare la cauzione quando venga parzialmente escussa.

### **A3.2. Anticipazione del prezzo**

Ai sensi dell'art. 125 del D.lgs. n.36/2023, sul valore del contratto di appalto viene calcolato l'importo dell'anticipazione del prezzo pari al 20 per cento da corrispondere all'appaltatore entro quindici giorni dall'effettivo inizio della prestazione che interverrà entro 45 giorni dalla firma del contratto.

L'erogazione dell'anticipazione è subordinata alla costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa di importo pari all'anticipazione maggiorato del tasso di interesse legale applicato al periodo necessario al recupero dell'anticipazione stessa secondo il cronoprogramma della prestazione.

La predetta garanzia è rilasciata da imprese bancarie autorizzate ai sensi del decreto legislativo 1 Settembre 1993, n. 385, o assicurative autorizzate alla copertura dei rischi ai quali si riferisce l'assicurazione e che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano la rispettiva attività. La garanzia può essere, altresì, rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo degli intermediari finanziari di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1 Settembre 1993, n. 385.

L'importo della garanzia viene gradualmente ed automaticamente ridotto nel corso della prestazione, in rapporto al progressivo recupero dell'anticipazione da parte della stazione appaltante.

Il beneficiario decade dall'anticipazione, con obbligo di restituzione, se l'esecuzione della prestazione non procede, per ritardi a lui imputabili, secondo i tempi contrattuali. Sulle somme restituite sono dovuti gli interessi legali con decorrenza dalla data di erogazione della anticipazione.

### **A3.3. Cauzione definitiva a garanzia dell'esatta esecuzione del contratto**

A garanzia del contratto e per il rispetto delle norme in esso contenute per la fornitura dei mezzi, il Fornitore stipulerà e provvederà a consegnare al Cliente, contestualmente alla firma del contratto, una cauzione per un valore pari al 10% dell'importo di aggiudicazione.

La cauzione definitiva è prestata a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse.

La cauzione potrà pertanto essere escussa per ottenere il risarcimento dei danni di qualsivoglia natura tra cui si citano, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, 1) i danni economici derivanti al Cliente per eventuale perdita di finanziamenti pubblici per cause imputabili al Fornitore; 2) i danni derivanti al Cliente da inadempimenti contrattuali per ritardi nelle consegne oltre i tempi indicati nel presente Capitolato e/o per malfunzionamenti dei veicoli che non ne consentano l'utilizzazione totale o parziale in servizio, in quanto non funzionali all'uso convenuto, nonostante gli interventi tecnici attuati dal Fornitore, in esecuzione delle garanzie fornite; 3) il rimborso delle spese che il Cliente dovesse eventualmente sostenere per fatti del Fornitore, compresi gli eventuali oneri derivanti dal costo del personale e trasferimento dell'autobus presso i centri di assistenza indicati dal Fornitore, a causa di inadempimento o cattiva esecuzione della fornitura.

La cauzione definitiva si ridurrà progressivamente e automaticamente, fino allo svincolo della stessa, con i tempi e le modalità di seguito indicate:

- **80%** alla data in cui tutti i veicoli hanno superato con esito positivo il **collaudo di esercizio** di cui al successivo §A6.2.5;
- **20%** alla data in cui tutti i veicoli hanno superato con esito positivo il **collaudo definitivo** (entro la scadenza del periodo di garanzia di base) di cui al successivo §A6.2.6.

Il Cliente potrà in ogni caso richiedere la reintegrazione della garanzia ove questa sia venuta meno in tutto o in parte.

### **A3.4 Cauzione su maggiori oneri di manutenzione e a garanzia della disponibilità dei ricambi**

All'atto dello svincolo della cauzione definitiva, il Fornitore dovrà costituire una cauzione, per un importo pari al 2% del valore complessivo di fornitura, a garanzia degli eventuali oneri aggiuntivi che il Cliente dovesse accollarsi nella gestione della manutenzione rispetto agli standard manutentivi dichiarati dal Fornitore (LCC), a copertura delle garanzie di cui al paragrafo §A5.1. Natura e durata delle garanzie (post vendita), nonché a garanzia della disponibilità dei pezzi di ricambio.

Tale cauzione dovrà essere mantenuta in vigore dal Fornitore per la durata di tutto il Ciclo di Vita LCC di 18 anni, anche attraverso fidejussioni di durata annuale e di importo rapportato alla durata annuale stessa (es. 1/16, un sedicesimo, dell'ammontare previsto per una fidejussione di 16 anni), con impegno espresso a rinnovare la



cauzione annuale almeno 3 mesi prima della relativa scadenza, pena l'escussione della stessa.

### **A3.5. Consegna**

La consegna s'intende perfezionata, per ciascun mezzo, al superamento positivo e verbalizzato del Collaudo di Accettazione di cui al §A6.2.4.

Dell'avvenuta consegna, come sopra intesa, sarà dato atto in apposito verbale controfirmato dalle parti; la data della consegna sancirà il passaggio di proprietà del veicolo al Cliente, nonché la decorrenza dei periodi di garanzia.

### **A3.6. Decorrenza dei pagamenti**

Il Fornitore potrà emettere le fatture a stato di avanzamento lavori, secondo le seguenti scadenze temporali:

- il **10%** del prezzo della fornitura **alla firma del verbale della Riunione di allestimento del veicolo (§A6.2.2. Collaudo in corso di produzione - (30% nel caso non sia stata richiesta l'anticipazione di cui §A3.2. Anticipazione)**;
- il **20%** del prezzo della fornitura di ciascun veicolo dal relativo **Collaudo in corso di produzione (§A6.2.2. Collaudo in corso di produzione )** con esito positivo;
- il **20%** del prezzo della fornitura di ciascun veicolo dal relativo **Collaudo di Fornitura (§A6.2.3. Collaudo di fornitura)** con esito positivo;
- il **30%** del prezzo della fornitura di ciascun veicolo dal relativo **Collaudo di Accettazione (§A3.2. Anticipazione )** con esito positivo.

Come riportato al §A6.2.4, è altresì prevista la possibilità insindacabilmente discrezionale per il Cliente, in sede di collaudo di accettazione, di operare un'accettazione CON RISERVA, *qualora il veicolo o le condizioni di interoperabilità di ricarica* non rispettino le condizioni di fornitura. In tal caso, purché il veicolo sia immatricolato ed in condizione di venire ricaricato in modo da espletare il servizio di Trasporto Pubblico Locale previsto sotto tutti gli aspetti prestazionali e di comfort (scenario di pre-esercizio), la consegna s'intenderà perfezionata secondo i termini di cui sopra. Tuttavia il Cliente tratterrà una somma pari al 5% del VALORE DELLA FORNITURA, fino alla completa attuazione a cura del Fornitore dei provvedimenti idonei allo scioglimento della riserva stessa. A richiesta discrezionale del Cliente la quota trattenuta di cui sopra potrà in alternativa venire sostituita da fidejussione di pari importo rilasciata alla risoluzione delle condizioni che hanno determinato l'accettazione con riserva.

L'erogazione dei pagamenti associati al verbale della Riunione di allestimento e ai Collaudi in corso di Produzione è subordinata alla costituzione di una garanzia, nelle forme di cui al §A3.1. Premesse, pari all'importo fatturato associato a ciascun verbale o collaudo. Le suddette garanzie verranno svincolate a seguito dell'esito positivo dei Collaudi di Fornitura.

### **A3.7. Clausola risolutiva espressa**

Oltre ad applicare le penalità per ritardata consegna di cui al §A4.1, qualora il ritardo della consegna superi i 120 giorni solari, il Cliente si riserva di risolvere il contratto e di richiedere il risarcimento dei maggiori danni e delle

maggiori spese derivanti da inadempimento ivi comprese a titolo indicativo e non esaustivo:

- Ricorso noleggio autobus;
- Limitazione servizio offerto e pagamento penalità da Contratto di Servizio;
- Impegno straordinario per manutenzione ai veicoli fuori servizio.

In caso di ritardata consegna 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.

La ditta fornitrice risponderà in proprio del ritardo, anche se derivato da colpa di subfornitori.

La fornitura si intenderà risolta di diritto non appena il Cliente avrà comunicato, mediante PEC/lettera raccomandata a.r., che intende avvalersi della presente clausola risolutiva, fatto salvo il diritto del Cliente al risarcimento degli ulteriori danni.

## **A4. PENALITÀ E RIMBORSO COSTI**

### **A4.1. Penalità per ritardata consegna**

Qualora si verificano ritardi di consegna degli autobus rispetto al termine indicato in offerta, salvo il caso di comprovata forza maggiore o caso fortuito, sarà applicata la penalità dello **0,4 ‰ (zero virgola quattro per mille)** per ogni giorno solare e consecutivo di ritardo, sull'importo – IVA esclusa – degli autobus non consegnati, fatto salvo il risarcimento del maggior danno subito; tale penalità sarà dovuta **per un periodo fino a 40 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 0,6 ‰ (zero virgola sei per mille)** per ogni giorno solare e consecutivo di ritardo, sull'importo – IVA esclusa – degli autobus non consegnati, fatto salvo il risarcimento del maggior danno subito.

Saranno considerate cause di forza maggiore, sempreché debitamente comunicate, circostanze imprevedibili ed estranee al controllo dei fornitori quali, a titolo esemplificativo, scioperinazionali di categoria documentati da Autorità competente, eventi atmosferici eccezionali, eventi sismici, emergenze rischio sanitario e pandemico, conflitti bellici, carenza delle componenti tecnologiche sul mercato e altri eventi simili che rendano inutilizzabili gli impianti di produzione. **Il Fornitore dovrà comunque presentare al Cliente i dovuti elementi probatori ed esplicativi, con particolare riferimento all'impegno profuso per evitare o superare la causa impedente il piano di produzione e consegna programmato.**

Si intende che, ai fini dell'applicazione della penale, il predetto termine di consegna sarà quello attestato nell'apposito verbale di consegna di cui al § **A3.5**. Consegna

Qualora il ritardo di consegna superi i 120 giorni solari, il Cliente si riserva di risolvere il contratto e di richiedere il risarcimento dei maggiori danni e delle maggiori spese derivanti da inadempimento ivi comprese a titolo indicativo e non esaustivo:

- Ricorso noleggio autobus;
- Limitazione servizio offerto e pagamento penalità da Contratto di Servizio;
- Impegno straordinario per manutenzione ai veicoli fuori servizio.

In caso di ritardata consegna 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.

La ditta fornitrice risponderà in proprio del ritardo, anche se derivato da colpa di subfornitori.

L'importo massimo delle penali applicabili sarà pari al 10% dell'importo contrattuale, superato il quale il Cliente si riserva di procedere alla risoluzione del contratto.

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

#### *Modalità di applicazione della penale:*

L'applicazione della penale sarà preceduta da formale contestazione d'inadempimento allo scopo di consentire al Fornitore l'esercizio del diritto di presentare controdeduzioni entro il termine perentorio di 15 (quindici) giorni dal ricevimento della contestazione.

Acquisite e valutate negativamente le controdeduzioni, ovvero scaduto il termine senza che il Fornitore abbia risposto, si procederà ad addebitare la penale.

La penale sarà detratta dal pagamento delle fatture e/o da altro titolo di credito e/o dalla cauzione direttamente sul primo pagamento utile o, in mancanza, sulla garanzia definitiva, che dovrà essere immediatamente reintegrata.

Il Cliente si riserva di addebitare al Fornitore l'eventuale maggior danno subito oltre alle penali predette.

### **A4.2. Obblighi del Fornitore nel caso di perdita anche parziale del finanziamento**

Nel caso in cui il Cliente non riesca a beneficiare, anche solo parzialmente, del finanziamento previsto (ex. D.M. 587 del 22.12.2017) per cause imputabili al Fornitore, ferma la già prevista escussione della cauzione definitiva ai sensi del precedente §A3.3, il Fornitore sarà tenuto a risarcire i maggiori danni cagionati al Cliente.

### **A4.3. Penalità per indisponibilità veicoli e traino**

Le penalità di cui ai seguenti paragrafi a) e b) si intendono applicabili per i primi 5 anni dalla consegna del veicolo e per il periodo in cui sarà data esecuzione all'Opzione di cui al §A1.2.3. Opzione di acquisto ricambi

Specifici accordi regoleranno i criteri secondo i quali verificare puntualmente la responsabilità dei singoli fermi macchina occorsi e dei casi di traino.

#### **a) Indisponibilità veicoli**

Dopo la consegna dell'ultimo veicolo del lotto di fornitura, diventerà operativo il monitoraggio dell'indice di indisponibilità come previsto al §A5.3.1.

Sarà applicata una penale di 160,00 Euro (centosessanta/00) per ogni giorno solare e consecutivo di indisponibilità di ciascun veicolo eccedente il limite di 2 veicoli sul totale di 16 oggetto della fornitura.

#### **b) Traino**

In caso di traino dalla linea per cause dipendenti dal veicolo sarà applicata per il giorno del traino stesso una penale pari a Euro 100,00 (cento/00), mentre per i successivi giorni sarà applicata la penale generale di cui al

#### **A4.4. Penalità per mancato rispetto tempi di esecuzione interventi in garanzia**

Nel caso di ritardo di esecuzione degli interventi in garanzia di cui al §A5.3.2, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale giornaliera di Euro 160,00 (centosessanta/00) per ciascun giorno solare e consecutivo di ritardo e per ciascun veicolo sino alla data di restituzione dello stesso, pronto per il servizio con batterie ricaricate. In tutti casi sopra descritti è fatta salva la facoltà per il Cliente di richiedere il risarcimento degli eventuali maggiori danni dalla stessa subiti.

#### **A4.5. Rimborso per mancato rispetto delle cadenze manutentive**

Qualora nel ciclo di manutenzione programmata degli autobus (manutenzione periodica ciclica a cadenza chilometrica/temporale fissa) predisposto dal Fornitore per un periodo fino a diciotto anni (in relazione al profilo di missione del veicolo) si presentino difformità rispetto a quanto dichiarato dal Fornitore nelle **Schede 7.3.2/E1 e 7.3.2/E2**, appositamente compilate dallo stesso ed allegata all'offerta, il Fornitore sarà tenuto a rimborsare al Cliente un importo pari a:

$$R = K \times (MT + MO)$$

Dove:

*R = importo da rimborsare*

*K = rapporto tra la cadenza dichiarata (in km o gg) e la nuova cadenza (in km o gg)*

*MT = Costi di materiali e ricambi*

*MO = Costi di mano d'opera*

In caso si evidenzino durante il periodo di L.C.C., al fine di garantire affidabilità/sicurezza dei mezzi, la necessità di eseguire interventi di manutenzione periodica aggiuntivi, non già previsti nel piano di manutenzione formalizzato in gara, questi verranno integralmente addebitati al Fornitore per costi di mano d'opera e materiali occorrenti.

Varianti al Piano presentato in gara potranno comunque essere proposte a parità di condizioni economiche per il Cliente, a valori attualizzati ai sensi del §A1.2.4.1. Clausola di revisione dei prezzi.

#### **A4.6. Attività di manutenzione durante il ciclo di vita degli autobus**

Qualora nell'ambito del Ciclo di Vita i costi manutentivi reali risultino superiori rispetto a quelli dichiarati dal Fornitore nella Scheda **7.2.** appositamente compilata dallo stesso ed allegata all'offerta, il Fornitore sarà tenuto a rimborsare al Cliente un importo pari alla differenza tra costi reali e costi dichiarati e revisionati ai sensi del **§A1.2.4.1.** Clausola di revisione dei prezzi

## **A4.7. Rispetto dei lead time di fornitura ricambi dichiarati in offerta**

Negli obblighi di garanzia a carico del Fornitore si comprende anche il mancato rispetto dei lead time (tempi di consegna) di fornitura ricambi secondo quanto previsto al §A5.4.1; i lead time reali saranno eventualmente assoggettabili a penale nei casi di ordinativi emessi dal Cliente indirizzati al magazzino centrale del Fornitore.

I lead time reali saranno riferiti al tempo intercorso tra la formalizzazione dell'ordine da parte del Cliente e la consegna del ricambio c/o magazzino Cliente.

La penalità applicata sarà pari a 50,00 euro per ciascun giorno solare e consecutivo di ritardata consegna, per ciascun caso accertato di ricambio consegnato oltre i tempi di consegna dichiarati in offerta.

Nel caso la ritardata consegna di ricambi determini il fermo macchina si applicherà la penale di cui al precedente §A4.3

Le penalità si intendono applicabili per i primi 5 anni dalla consegna del veicolo e per il periodo in cui sarà data esecuzione all'Opzione di acquisto ricambi di cui al §A1.2.3. Opzione di acquisto ricambi

## **A4.8. Reperibilità dei ricambi (item) 18 anni**

Negli obblighi di garanzia a carico del Fornitore garantiti da penalità si comprende anche il mancato rispetto del tempo minimo di reperibilità dei ricambi richiesto dal Cliente ed indicato al §A5.4.2.

In caso di tipologia di veicolo per il quale la rete di vendita indicata dal Fornitore indichi come NON PIU' FORNIBILE un item richiesto e relativo ad un veicolo con anzianità minore di 18 anni, la penalità applicata sarà pari a 50,00 euro per ciascun giorno solare e consecutivo trascorso dalla comunicazione di mancata fornitura alla individuazione, da parte del Fornitore, di un item alternativo.

Nel caso la mancata consegna di ricambi determini il fermo macchina si applicherà la penale di cui al precedente §A4.3.

Le penalità si intendono applicabili per i primi 5 anni dalla consegna del veicolo e per il periodo in cui sarà data esecuzione all'Opzione di acquisto ricambi di cui al §A1.2.3. Opzione di acquisto ricambi

## **A5. GARANZIA E ASSISTENZA POST-VENDITA**

### **A5.1. Natura e durata delle garanzie**

#### **A5.1.1. Garanzia base**

Gli autobus, nel loro complessivo allestimento, devono essere coperti da garanzia minima secondo quanto di seguito elencato:

- **Garanzia integrale AUTOBUS di 2 anni** senza limiti di percorrenza chilometrica né di cicli di ricarica dei mezzi;

- **6 anni** per la verniciatura;
- **8 anni** per il tavolato del pavimento (pannelli e rivestimento);
- **12 anni** per la corrosione del telaio e dell'ossatura;
- **12 anni** per cedimenti strutturali (rotture e/o deformazioni).

I periodi di garanzia saranno attivati dalla data del collaudo di accettazione del/i veicolo/i (§A6.2.4).

Durante il periodo di garanzia offerto, la garanzia stessa copre ogni parte e componente del sistema ed il Fornitore ne risponde sino alla completa rimozione di ogni difetto progettuale, costruttivo o deficienza funzionale, sia in termini di mano d'opera che materiale, ad esclusione di:

- mancato rispetto, da parte del Cliente, dei piani manutentivi presentati dal Fornitore;
- atti vandalici;
- normale usura;
- danni accidentali;
- errori di funzionamento causati dal Cliente;
- altre cause esterne non imputabili al Fornitore.

La garanzia di base non copre le componenti del veicolo fornite dal Cliente se non per le predisposizioni richieste (cavi, canalizzazioni, connettori, supporti) e per l'impianto elettrico opportunamente dimensionato per i carichi occorrenti.

Tutte le garanzie sono operanti anche oltre la loro scadenza nominale, fino alla completa e definitiva eliminazione degli inconvenienti segnalati dal Cliente entro la predetta scadenza nominale.

Il Fornitore pertanto deve:

- intervenire a propria cura e spese per eliminare qualsiasi difetto o deficienza accertati dal Cliente e rilevati nel sistema;
- ultimare gli interventi necessari a porre a disposizione del Cliente il sistema in perfetta efficienza nei termini previsti dal §A5.3.2;
- attivarsi per individuare ed eliminare su tutti i sistemi oggetto della fornitura le cause prime dei difetti segnalati/rilevati;
- effettuare, dove occorra, a propria cura e spese per tragitto di andata e ritorno, il trasporto dei veicoli oggetto dell'intervento dall'officina o deposito di riferimento del Cliente, sino all'officina dove sarà eseguito l'intervento in questione.
- tenere a proprio carico gli oneri relativi alle seguenti attività:
  - prestazione del carro attrezzato per il recupero del veicolo non marciante per i guasti avvenuti in esercizio;
  - tempo del personale per la predisposizione o l'assistenza al traino.

#### **A5.1.2. Garanzia sui difetti sistematici**

La locuzione "sistematici" (o ripetitivi) si applica ai difetti o deficienze che, durante il periodo della garanzia base,

interessano con identiche modalità e cause presumibili, **in un periodo di 12 mesi**, un medesimo componente installato sui veicoli e che si manifestano con la seguente incidenza (riferita al numero dei veicoli): **25% (4 autobus)**.

Il Fornitore è tenuto alla sostituzione del componente che presenta difetto o deficienza sistematici sull'intera fornitura.

Allo specifico componente sostituito in qualunque momento compreso entro il termine della garanzia base, si attiverà un nuovo periodo di garanzia pari alla garanzia specifica del ricambio utilizzato (standard 1 anno), a far tempo dalla avvenuta sostituzione (non modificando pertanto i tempi di garanzia di base integrale contrattualmente stabilito).

Le eventuali modifiche effettuate dal Fornitore dovranno essere corredate dalla relativa documentazione tecnica, sottoscritta dal Fornitore medesimo. Qualora tali modifiche richiedessero pratiche di aggiornamento o variazione presso i competenti uffici, queste dovranno essere effettuate a cura e spese del Fornitore. Nel caso di modifiche particolarmente rilevanti o che coinvolgano organi di sicurezza, il Fornitore 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.

#### **A5.1.3. Garanzia riferita alla durata delle “parti principali” nel Costo del Ciclo di Vita**

La garanzia in oggetto s'intende parte integrante del contratto di acquisto dei veicoli, per cui è assolutamente indipendente rispetto al modello di gestione delle attività di manutenzione adottato dal Cliente.

Negli obblighi di garanzia a carico del Fornitore si comprendono anche le durate dei gruppi per le percorrenze di prima sostituzione e successive (ogni qualvolta nel corso della vita, come definita nel profilo di missione, viene sostituita una parte principale, viene azzerato il contatore della durata e riparte la garanzia indicata dal Fornitore) per tutti quei componenti, acquistati direttamente dal Fornitore, che il Fornitore stesso ha indicato nella Scheda 7.3.3/T (o 7.3.3/E).

Come “prima sostituzione” come per le successive si intende la durata del gruppo, comunque definita (percorrenza chilometrica, ore di funzionamento, o numero di atti) che il Fornitore medesimo garantisce (nelle suddette Scheda 7.3.3) raggiungibile senza che si debba rimpiazzare il gruppo medesimo con altro nuovo.

Qualora uno dei gruppi elencati nelle Schede 7.3.3 dovesse presentare avaria anteriormente al 85% della percorrenza di prima sostituzione indicata dal Fornitore, quest'ultimo è tenuto al ripristino del gruppo oppure alla fornitura gratuita di analogo gruppo nuovo franco officina e/o deposito del Cliente ed alla corresponsione dei costi derivanti dalle prestazioni di mano d'opera come da tempario del Fornitore.

In caso di omessa dichiarazione da parte del Fornitore della percorrenza di dispositivi tra quelli previsti dalle Schede 7.3.3., verrà assunto dal Cliente al fine del calcolo delle eventuali penalità un valore pari a quello riferibile all'intero ciclo di vita (18 anni) alle condizioni di servizio indicate nel profilo di missione.

### **A5.1.3.1. Sistemi e metodo di monitoraggio del parametro durata delle “parti principali” nel Costo del Ciclo di Vita**

Il monitoraggio della durata parti principali avverrà esclusivamente con l’ausilio dei sistemi informatici del Cliente. In particolare in caso di avvenuto smontaggio per guasto di un componente classificato come “parte principale” che NON ha raggiunto la durata prevista, lo smontaggio verrà singolarmente notificato al Fornitore unitamente ai parametri caratteristici dell’operazione (identificativo del veicolo, percorrenza maturata, percorrenza dichiarata, valore economico di rimborso riparametrato in funzione alla mancata percorrenza).

Nel caso in cui il componente debba essere sostituito completamente, lo stesso sarà reso disponibile c/o gli impianti del Cliente per la visione durante un lasso temporale da concordarsi con il Fornitore in funzione al tipo di componente; superato tale periodo in assenza di controdeduzioni motivate del Fornitore si procederà all’avvio dell’iter di rimborso del componente senza ulteriori formalizzazioni.

Qualunque tipo di monitoraggio su altri sistemi informativi proposti dal Fornitore resta onere esclusivo del Fornitore stesso.

Il Cliente si riserva in ogni momento di apportare modifiche ai sistemi informativi utilizzati per il monitoraggio della disponibilità allo scopo di eliminare errori e/o migliorarne le funzionalità.

## **A5.2. Modalità di esecuzione degli interventi in garanzia**

### **A5.2.1. Organizzazione a supporto delle prestazioni**

Il Fornitore deve predisporre la costituzione di una apposita organizzazione cui farà carico l’esecuzione delle prestazioni da effettuare in corso garanzia.

Oltre alla Struttura Tecnica incaricata della esecuzione materiale degli interventi sono considerati parti essenziali dell’organizzazione le entità indicate a seguire.

### **A5.2.2. Responsabile di commessa (RDC), di assistenza (RDA)**

Il Responsabile di Commessa (RDC) è la persona designata dal Fornitore ad agire in nome e per conto del Fornitore stesso per l’esecuzione degli obblighi e delle prestazioni da effettuare in favore del Cliente in corso di commessa di fornitura; il Fornitore deve comunicare al Cliente il nominativo del RDC all’atto dell’aggiudicazione della gara.

Il Responsabile della Assistenza (RDA) è la persona designata dal Fornitore ad agire in nome e per conto del Fornitore stesso per l’esecuzione degli obblighi e delle prestazioni da effettuare in favore del Cliente in corso di garanzia e oltre; il Fornitore deve comunicare al Cliente il nominativo del RDA con la consegna del primo veicolo.

I rapporti Fornitore – Cliente, siano essi di natura tecnica od amministrativa, che si rendono necessari per la corretta e completa esecuzione di detti obblighi e prestazioni, saranno tenuti per il tramite delle figure sopra descritte.



### A5.2.3. Struttura tecnica

Per struttura tecnica si intende il complesso del personale ed attrezzature che il Fornitore intende dedicare alla esecuzione degli interventi in garanzia. Il Fornitore deve precisare nella propria offerta le caratteristiche della struttura tecnica che metterà a disposizione del Cliente.

Il Cliente pone particolare importanza ai seguenti aspetti che caratterizzano la funzionalità della struttura tecnica preposta agli interventi in garanzia:

- rapidità di esecuzione degli interventi, ovvero minimizzazione dei tempi di fermo tra segnalazione del difetto ed intervento;
- strutture logistiche e distributive per la fornitura dei ricambi per la minimizzazione dei ritardi logistici.

In linea di principio, per la parte autobus il Fornitore potrà fare riferimento ad uno degli schemi operativi di seguito indicati, avendo comunque facoltà di formulare proposte alternative al fine di meglio corrispondere alle necessità del Cliente.

- Esecuzione degli interventi presso officine e/o depositi del Cliente, con personale ed attrezzature specifiche per la tipologia dei veicoli forniti messe a disposizione dal Fornitore.** Tale schema operativo potrà essere dettagliato mediante uno specifico accordo che definisca e delimiti spazi da riservare al Fornitore e loro condizioni di utilizzo, gli orari di lavoro, il coordinamento delle misure di sicurezza ed igiene del lavoro come richiesto dal DLgs 81/2008, gli oneri inerenti alle assicurazioni del personale, la regolamentazione degli accessi. L'accordo dovrà inoltre prevedere una clausola che da facoltà al Cliente di rifiutare l'accesso nelle proprie sedi a persone non di suo gradimento.
- Esecuzione degli interventi da parte dello stesso Cliente mediante proprio personale e nell'ambito delle proprie strutture di manutenzione.** L'applicazione di tale schema, che può riguardare anche solo una parte delle operazioni, richiede la preventiva definizione degli interventi che il Fornitore intende delegare al Cliente, la piena assunzione a carico del Fornitore della totale responsabilità degli interventi affidati al Cliente, il rimborso degli oneri di manodopera e materiali, diretti ed indiretti, che il Cliente deve sostenere per l'esecuzione degli interventi a lui delegati; resta inteso che il Cliente è responsabile della corretta esecuzione degli interventi stessi.

Il Fornitore deve in ogni caso garantire adeguato ed efficace trasferimento di competenze al personale del Cliente nelle modalità di cui al §B4.7. Addestramento del personale del Cliente

Il Cliente si riserva comunque di concordare con il Fornitore una soluzione migliorativa corrispondente alle esigenze di rapidità ed accessibilità prima espresse.

### A5.2.4. Interventi manutentivi a cura del Cliente

Qualunque sia lo schema organizzativo definito tra le parti deve essere garantita la continuità dell'esercizio, nei termini definiti, per indisponibilità e manutenibilità.

Il Cliente darà tempestiva comunicazione di tali interventi eventualmente da esso svolti al Fornitore, e questi deve provvedere all'immediato pagamento al Cliente degli oneri, diretti ed indiretti, sostenuti dal Cliente stesso, derivanti dall'impiego della propria manodopera e ricambi. Tali oneri saranno aggiornati al momento dell'esecuzione dell'intervento secondo quanto stabilito nel Contratto di Fornitura.

### **A5.3. Risultati da conseguire durante il periodo di garanzia e durante il periodo di L.C.C.**

#### **A5.3.1. Indice di indisponibilità**

In particolare il livello di INDISPONIBILITA' MASSIMA GIORNALIERA accettabile dal Cliente per l'intera fornitura si intende NON SUPERIORE a 2 veicoli sui 16 veicoli oggetto di fornitura (12,5%).

NON È AMMESSA IN ALCUN CASO OFFERTA DI FORNITURA di VEICOLI AGGIUNTIVI (ulteriori rispetto a quelli richiesti del capitolato, ancorché a onere nullo per il Cliente) allo scopo di sopperire a performance di disponibilità misurata non rispondente ai requisiti.

La rilevazione dei veicoli indisponibili è effettuata tutti i giorni ad orario prefissato che sarà indicato nel contratto di fornitura (ad. es. tra le ore 6.00 e le ore 8.00).

Il Cliente comunicherà al Fornitore gli eventi che causano fermi e l'elenco dei veicoli indisponibili a mezzo e-mail/PEC/accesso web, secondo le seguenti modalità:

- giorni feriali (lunedì-venerdì): entro le ore 24.00;
- sabati e giorni festivi: entro le ore 24.00 del primo giorno feriale (lunedì-venerdì) successivo.

Si considerano INDISPONIBILI i veicoli che:

- non garantiscono la sicurezza per i trasportati e per gli altri utenti della strada;
- necessitano riparazioni per guasto ad equipaggiamenti, apparati e componenti;
- rientrano dalla linea o vengono soccorsi in linea per avarie durante il servizio;
- sono in attesa di lavorazione per mancanza di ricambi imputabili a ritardate consegne del Fornitore, fatte salve quindi le cause di forza maggiore sopra richiamate;
- sono in attesa di lavorazione o in lavorazione per interventi in garanzia causati da guasti, difetti di funzionamento e di carrozzeria e simili;
- presentano una performance di esercizio limitata/impedita da guasti indotti da un non regolare svolgimento del processo di ricarica "flash" delle batterie, dovuto a difettosità correlata alla mancata/limitata interoperabilità del sistema di captazione della ricarica del veicolo (pantografo) con l'infrastruttura di ricarica del Cliente;
- sono costretti al rientro anticipato in deposito prima dell'ultimazione del profilo di missione giornaliero causato da insufficiente carica batterie (mancato raggiungimento situazione di S.O.C. Window minima offerta) per cause imputabili al veicolo e non all'infrastruttura di ricarica o altri fattori esterni.

NON SARANNO CONSIDERATI INDISPONIBILI i veicoli non efficienti per le seguenti cause (FERMI BONIFICATI):

- interventi di manutenzione preventiva eseguiti nei termini di ciclicità prefissati e per la sola durata

dell'attività come indicato a tempario (esclusi tempi di eventuali trasferimenti veicoli c/o strutture del Fornitore);

- sinistri, purché l'attesa di lavorazione non sia motivata da ritardata consegna dei ricambi;
- insufficienti rifornimenti (oli, refrigeranti, elettrolito);
- guasto o manutenzione preventiva sugli pneumatici, non motivati da errori di geometria degli assetti;
- problemi a lampadine, spie, fusibili, purché siano esclusi sovraccarichi;
- danni alle funzionalità e alla carrozzeria che non pregiudicano la sicurezza del servizio e dei passeggeri;
- apparecchiature particolari richieste/installate ex-post dal Cliente solo se NON previste nell'offerta presentata dal Fornitore in gara, quali ad esempio i sistemi di emissione/convalida titoli a bordo, con esclusione dei guasti occorsi alle predisposizioni ad essi asservite previste nella fornitura (posa di cablaggi intestati con connettori, etc). Si precisa che al contrario qualunque altro sistema/apparato opzionalmente previsto in offerta come fornibile dal Costruttore è soggetto a TUTTI GLI EFFETTI al sistema di monitoraggio L.C.C. (es. sistema di monitoraggio pneumatici, sistemi ADAS);
- atti vandalici;
- interventi di pulizia;
- i veicoli che, seppure respinti o segnalati dalla funzione Esercizio, in sede di controllo non manifestano alcuna evidente anomalia.

Il superamento del valore di indisponibilità è soggetto a penale ai sensi del **§A4. PENALITÀ E RIMBORSO COSTI**.

La garanzia in oggetto s'intende parte integrante del contratto di acquisto dei veicoli, per cui è assolutamente indipendente rispetto al modello di gestione delle attività di manutenzione adottato dal Cliente (in service oppure no).

Rispetto al livello di indisponibilità dichiarato dal Fornitore in gara, si precisa che esso potrà essere soggetto ad adeguamento in corso di vigenza contrattuale, in modo proporzionale alle eventuali ed eccezionali variazioni del numero di veicoli componenti il lotto (es. motivate da alienazioni, rottamazioni).

#### **A5.3.2. Tempi di esecuzione degli interventi in garanzia**

Per lavorazioni di durata pari o inferiore alle 15 ore di lavoro, il Fornitore deve ultimare gli interventi e riconsegnare al Cliente il veicolo in perfetta efficienza entro un termine massimo di 3 (tre) giorni naturali e consecutivi di calendario, che decorrono dal giorno della segnalazione e contemporanea messa a disposizione del veicolo. Qualora, detto termine, per ragioni oggettive, risultasse insufficiente, Fornitore e Cliente firseranno di comune accordo un nuovo termine congruo.

I ritardi rispetto a detti termini, quando non dovuti a documentata causa di forza maggiore, daranno luogo ad una penale ai sensi del **§A4. PENALITÀ E RIMBORSO COSTI**.

## **A5.4. Assistenza post vendita**

### **A5.4.1. Fornitura e reperibilità dei ricambi**

La fornitura dei ricambi, a richiesta del Cliente, deve avvenire nel più breve tempo possibile (auspicabilmente non superiore a 24-48 ore) e minimizzando le scorte a magazzino.

Il Fornitore deve dichiarare:

- la/le struttura/e di riferimento;
- la tipologia dei ricambi fornibili con tali modalità (in funzione della frequenza di utilizzo prevedibile);
- il tempo massimo tra formalizzazione della richiesta e consegna dei ricambi (lead time di consegna) vedi **§A4.7**;
- gli eventuali supporti telematici utilizzabili in tali transazioni.

Il Fornitore assume se del caso, per i ricambi da esso forniti durante il periodo di utilizzo dei veicoli presso il Cliente, l'obbligo di indicare in fattura tutti i dati necessari ai fini della compilazione del modello INTRASTAT (nomenclatura combinata, massa netta, paese di origine) entro limiti temporali utili per il Cliente all'adempimento degli obblighi di legge.

### **A5.4.2. Reperibilità dei ricambi**

Il Fornitore deve predisporre apposita organizzazione propria, accordi commerciali o quanto necessario per consentire l'approvvigionamento dei ricambi per un periodo non inferiore a 18 anni, a far tempo dal completamento della consegna della fornitura (vedi **§A4.8**).

Qualora il Fornitore per qualsivoglia motivazione non fosse più in grado di assicurare la regolare disponibilità dei ricambi, si impegna ad individuare sul mercato e a rendere formalmente noti al Cliente gli identificativi di ricambi equivalenti all'originale.

I ricambi devono essere il più possibile reperibili con facilità sul mercato, in modo che il Cliente possa individuarvi la linea di approvvigionamento per lui più conveniente.

Il Fornitore dovrà pertanto allegare all'offerta una descrizione delle proprie strutture logistiche e distributive cui il Cliente può fare riferimento.

### **A5.4.3. Follow up della fornitura**

Il Fornitore si obbliga a comunicare al Cliente per un periodo non inferiore a 18 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 dei sistemi forniti.

In tale quadro è essenziale la segnalazione riguardante la necessità di sostituire di parti che dovessero presentare rischio di rotture, logorio od avarie precoci, che interessano organi essenziali per la sicurezza.

In caso di risanamenti che interessano organi essenziali per la sicurezza, il Fornitore è tenuto al risanamento a propria cura e spese entro il periodo di garanzia base.

La segnalazione dovrà essere la più tempestiva possibile e comprenderà l'indicazione dei provvedimenti che il

Cliente deve assumere per garantire la sicurezza dei propri veicoli, comprese le eventuali procedure di controllo e di intervento necessarie. Alla segnalazione dovrà seguire, sempre nel più breve tempo possibile, la messa a disposizione dei materiali necessari.

Per parte sua il Cliente comunicherà al Fornitore le eventuali cessioni e/o radiazioni dei veicoli oggetto della fornitura, in modo da consentire al Fornitore la compilazione ed aggiornamento di una anagrafe dei veicoli ai fini delle comunicazioni di cui sopra.

#### **A5.4.4. Attrezzature e strumenti diagnostici**

Il Fornitore si obbliga a rendere disponibili al Cliente tutti gli strumenti ed attrezzature diagnostiche specifiche di tipo off-board necessari all'attuazione dei piani di manutenzione da esso stesso stabiliti.

Tali strumenti saranno oggetto di valutazione preferenziale dell'offerta tecnica.

Le strumentazioni diagnostiche necessarie all'attuazione dei piani di manutenzione e ricerca dei guasti debbono essere esplicitamente elencate in offerta tecnica; i relativi oneri saranno a tutti gli effetti computati nel prezzo complessivo della commessa oggetto di gara.

Saranno altresì computati nel prezzo complessivo della commessa di fornitura gli eventuali costi di aggiornamento/rilascio o rinnovo di licenze software/accesso a portali web contenenti informazioni tecniche di manutenzione-ricambi o di qualsivoglia altro tipo gravanti sul Cliente per l'uso di tali attrezzature e/o accessi a siti web nell'ambito dei 18 anni LCC; in caso di omessa dichiarazione di tali costi essi saranno da ritenersi nulli o comunque a completo carico del Fornitore.

In caso di accesso a portali subordinati a licenza si precisa che il numero di utenti MINIMO richiesto dal Cliente ad accesso contemporaneo è pari a 4 utenti.

Saranno preferite soluzioni web o che prevedano software residente su normale personal computer del Cliente e non prevedano l'acquisto di hardware specifico; eventuali interfacce di collegamento ai sistemi on-board debbono essere fornite e riparabili al pari di qualunque altro componente del bus.

Il Fornitore si impegna a rendere disponibili ricambi, assistenza per la riparazione, e aggiornamenti delle attrezzature diagnostiche elettroniche, per un periodo pari a 18 anni.

In caso contrario verrà addebitato al Fornitore una penale corrispondente alla quota di costo proporzionale al periodo di mancato utilizzo dell'apparecchiatura in questione.

## **A6. COLLAUDI**

### **A6.1. Gestione della commessa di fornitura**

La gestione della commessa di fornitura avverrà secondo di seguito indicato.

Ad avvenuta aggiudicazione della gara viene nominato il DEC (direttore dell'esecuzione del contratto) che svolge le funzioni di direttore dell'esecuzione del contratto e procede al controllo tecnico-contabile nella fase di esecuzione del contratto (ai sensi della Linee Guida approvate dal M.I.T. con decreto n. 49/2018) il quale si interfacerà con il referente del Fornitore nella gestione del contratto.

Il Fornitore nominerà a sua volta le figure di cui al **§A5.2.2**. Responsabile di commessa (RDC), di assistenza (RDA) uniche interfacce riconosciute del RUP e del DEC responsabili della commessa per il cliente.

Il responsabile di commessa del Cliente si avvale delle persone, dipendenti e/o non dipendenti ivi incluso personale tecnico di officina e personale di guida dei veicoli, da esso ritenute utili alla definizione dell'allestimento in virtù delle competenze specifiche da esse possedute e di volta in volta convocate nelle riunioni ed in tutte le occasioni opportune.

### **Riunione di allestimento del veicolo**

Questa riunione è molto importante poiché definisce tutte le specifiche derivanti dall'offerta sulla base del presente capitolato.

Deve essere redatto un verbale controfirmato tra le parti per accettazione che riporterà in calce la data precisa di consegna dei veicoli.

Il Cliente prevede il coinvolgimento di gruppi specifici e qualificati di rappresentanti della funzione aziendale dedicata all'esercizio e del personale viaggiante.

Tali soggetti possono portare specifiche di dettaglio relative:

- al posto guida;
- alla visibilità;
- al sedile conducente;
- alla strumentazione di bordo e relativo posizionamento sul cruscotto;
- separazione del posto guida;
- allestimenti e dotazioni.

Il gruppo comprenderà altresì personale designato dal Cliente competente per la parte impiantistica edile/elettrica relativa al sistema di ricarica di deposito.

### **Successive riunioni e collaudi in corso di fornitura**

Nell'ambito della gestione della commessa di fornitura il DEC, con il supporto di tutta la struttura del Cliente, e il responsabile del Fornitore del veicolo possono riunirsi tutte le volte che sia necessario per poter definire al meglio gli elementi tecnici eventualmente non chiari.

Ogni incontro se non si tratta di pure informazioni deve essere verbalizzato e controfirmato, pena totale nullità. In caso di nullità di accordi fa testo il materiale relativo alla documentazione di gara e all'offerta base del Fornitore del veicolo.

Non appena ci sarà evidenza della disponibilità delle BATTERIE/telai e dei numeri degli stessi dopo verifica del capo commessa del Cliente dovranno essere comunicati al Cliente nel più breve tempo possibile.

Anche in queste riunioni successive è previsto, quando occorre, il coinvolgimento di gruppi specifici e qualificati di rappresentanti attivi del personale viaggiante, al momento il gruppo di istruttori di Guida per le materie sopra riportate.

### **Stesura dei verbali di riunioni durante la gestione della commessa di fornitura**

Ogni riunione relativa alla fornitura di veicoli della specifica commessa di fornitura di veicoli deve essere formalizzata con un verbale controfirmato tra le parti.

Qualunque altro tipo di comunicazione non avrà alcun valore.

Se nel corso delle riunioni dovessero emergere temi che portano il Fornitore del veicolo a richiedere al capo commessa un ritardo rispetto ai tempi dichiarati in offerta questi non potrà concederli e dovrà chiedere il supporto del responsabile dell'esecuzione del contratto, così come individuato negli atti di gara.

Potranno essere richiesti riconoscimenti di tempi ulteriori soltanto in via preventiva o durante l'effettuazione delle attività ma mai in via consuntiva.

Se il Fornitore del veicolo ipotizza un ritardo a carico del Cliente DEVE richiedere la convocazione immediata di una riunione di commessa di fornitura con ordine del giorno che riporti anche: richiesta modifica motivata dei tempi di consegna.

Nel verbale saranno formalizzate le ragioni, il responsabile tecnico della commessa del Cliente se sarà d'accordo richiederà autorizzazione al responsabile dell'esecuzione del contratto. In caso di accoglimento ritarderà la data di consegna nel successivo verbale di gestione commessa.

In nessun altro caso sarà possibile a qualunque titolo confrontarsi su questo argomento.

I gg eventualmente concessi, per precisi motivi tecnici sono, ad esempio, se non definiti al momento della definizione delle specifiche di allestimento:

- cambio del colore esterno su richiesta del Cliente;
- installazione di componenti, su richiesta del Cliente, non previsti al momento della riunione di allestimento se non effettuati dal Cliente in modo compatibile con la fornitura;
- modifica di specifiche di allestimento su richiesta del Cliente: sellerie, mancorrenteria, layout del veicolo.

Dopo l'autorizzazione verbalizzata in modo congiunto dal responsabile amministrativo della commessa, i giorni riconosciuti, dovranno essere riportati nei verbali di gestione della commessa di fornitura e saranno gli unici considerabili al momento del calcolo delle eventuali penali per ritardata consegna.

### **Bolle di consegna dei veicoli**

Le bolle di consegna AUTOBUS sino al momento del positivo superamento del verbale di collaudo di accettazione, anche se il veicolo sarà immatricolato ed in servizio saranno in conto visione.

### **Termine della commessa di fornitura ed inizio del monitoraggio della disponibilità dei veicoli**

Il calcolo della disponibilità inizia il giorno successivo a quello del collaudo di accettazione.

Il collaudo di accettazione sarà quindi assunto come momento di chiusura del computo del periodo di fornitura della commessa indipendente dal collaudo di accettazione positivo, negativo o con riserva.

Tutti i verbali di gestione della Commessa, in qualunque fase redatti, ed aventi ad oggetto un maggior dettaglio delle specifiche tecniche, costituiscono parte integrante degli atti e documenti di gara.

## **A6.2. Generalità**

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

- *collaudo in corso di produzione*

- *collaudo di fornitura;*
- *collaudo di accettazione;*
- *collaudo di esercizio;*
- *collaudo definitivo.*

Tutti gli oneri relativi alle spese di trasferta presso stabilimenti del Fornitore sostenuti dal personale incaricato dal Cliente per l'esecuzione degli accertamenti di cui sopra sono a carico del Fornitore stesso; restano invece a carico del Cliente gli oneri connessi alla retribuzione delle persone sue dipendenti nonché gli onorari di eventuali consulenti terzi incaricati dal Cliente di seguire i collaudi stessi.

Ove non si procedesse ai collaudi di cui ai successivi paragrafi §A6.2.1 e §A6.2.2, devono essere forniti i documenti di collaudo interni attestanti i controlli eseguiti sia sui componenti di subfornitura, che durante le fasi di assemblaggio dei veicoli.

Tutti i documenti si considereranno comunque impegnativi per il Fornitore. Ogni collaudo sarà oggetto di verbale redatto in contraddittorio.

Qualora il fornitore si rifiuti di presenziare al collaudo e/o a sottoscrivere verbali di collaudo, il Cliente procederà ugualmente con l'ausilio di due testimoni.

#### **A6.2.1. Subforniture**

Il Fornitore, prima dell'attuazione del piano di consegna dei veicoli, deve inviare al Cliente l'elenco dei sub-fornitori DEL SISTEMA DI RICARICA E DI ALMENO i principali componenti installati sul veicolo, accompagnato dalla documentazione che comprovi almeno una delle seguenti due condizioni:

- l'esecuzione, con esito positivo, dei collaudi di accettazione che il Fornitore stesso ha eseguito all'atto della consegna dei medesimi componenti;
- il possesso da parte del sub-Fornitore della certificazione di assicurazione qualità conforme al dettato della norma ISO - EN 9001, relativamente ai processi inerenti al componente in questione.

I componenti per i quali il Fornitore dovrà produrre idonea documentazione di possesso della certificazione ISO 9001 sono, oltre all'autotelaio, quelli di seguito riportati:

- autotelaio (qualora acquisito in subfornitura);
- motore/i elettrico di trazione
- rinvio angolare (se presente);
- ponte posteriore completo;
- compressore aria;
- valvole pneumatiche;
- componenti pneumatici del sistema frenante;
- centrale controllo sistema elettrico multiplex (se presente)
- gruppo idroguida;
- sistema diagnostico
- sistema per la climatizzazione della cabina di guida e/o del comparto passeggeri;
- gruppo azionamento porte;



- batterie trazione
- convertitori statici di trazione
- impianto azionamento pantografo ricarica
- pantografo di captazione ricarica batterie

### **A6.2.2. Collaudo in corso di produzione**

Il Cliente effettuerà il presente collaudo inviando propri incaricati presso il Fornitore o presso le ditte costruttrici, in data concordata tra le Parti nell'ambito dell'orario di lavoro ordinario e senza ostacolare il ciclo produttivo, con il compito di verificare l'avvio della linea di produzione, ovvero:

- per ogni veicolo la costruzione almeno dell'autotelaio in stabilimento, rilevando la matricola di ogni telaio oggetto di fornitura;
- l'avvenuto ordine dei materiali e dei principali complessivi per la fornitura in oggetto.

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

Il Fornitore sarà, in ogni caso, tenuto a dare tempestiva comunicazione in corso di produzione del completamento delle seguenti lavorazioni:

- disponibilità delle batterie di trazione con relativi serial number;
- realizzazione dell'autotelaio con scocca nuda;
- realizzazione dell'autotelaio con scocca lastrata;
- disponibilità dei pantografi di captazione corrente ricarica batterie;
- vettura verniciata, con pavimento pronto e prima della messa in opera dei rispettivi allestimenti particolari interni.
- avvenuto allestimento di un veicolo protoserie, prodotto con le caratteristiche concordate tra le parti che costituiranno lo standard per i rimanenti autobus della fornitura.

Il Cliente si dichiara sin d'ora disponibile, su richiesta del Fornitore, ad effettuare tempestivamente riunioni tecniche tendenti a rendere efficace la commessa di fornitura

Il Fornitore non può rifiutare di accordare al Cliente l'effettuazione presso la linea di montaggio del collaudo descritto.

### **A6.2.3. Collaudo di fornitura**

Il Cliente, prima dell'accettazione dei veicoli di cui alla presente fornitura, li sottoporrà agli esami, prove e verifiche indicate di seguito, al fine di accertare la completezza, la funzionalità e la rispondenza di ogni parte del veicolo alle prescrizioni della presente Specifica e del contratto di fornitura.

Il collaudo di fornitura viene eseguito dagli incaricati del Cliente presso la sede indicata dal Fornitore –.

Se il collaudo non potrà essere eseguito per motivi imputabili al Cliente non insorgeranno conseguenze di inadempienza a carico del Fornitore.

Il collaudo di fornitura prevede la compilazione di una check list che sarà fornita in tempo utile. La richiesta di collaudo deve essere inviata al Cliente con l'anticipo di almeno 10 giorni lavorativi presso la sede del Cliente che

sarà comunicata in tempo utile.

Nel corso del collaudo il Cliente procederà ad accertare la completezza degli allestimenti di base, la rispondenza degli allestimenti particolari richiesti in sede di gara ed indicati nel Capitolato Speciale e nell'ordine/contratto di fornitura, nonché la completa rispondenza con quanto disposto:

- negli artt. 75 e 76 del D.Leg.vo 30.04.1992, n° 285 e/o s.m.i. e nel "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" approvato con D.P.R. 16.12.1992 n° 495;
- nella Direttiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2001 e s.m.i.

L'esito positivo o negativo del collaudo di fornitura, sarà formalizzato con apposito verbale sottoscritto congiuntamente tra le parti; nel caso in cui il Fornitore non presenzi al collaudo, prenderà atto delle avvenute operazioni.

Nel caso di esito negativo il Fornitore è tenuto ad intervenire, a propria cura e spese e nel più breve tempo possibile 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 nel tempo più breve possibile o, in alternativa, il Cliente potrà avvalersi di apposita dichiarazione nella quale il Fornitore attesta l'avvenuta esecuzione degli adeguamenti richiesti.

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

È salva la facoltà del Cliente, nel corso del collaudo di fornitura di eseguire nella totalità od in parte le prove sotto indicate, di eseguirne a campione o di eseguirne altre che siano ritenute necessarie per verificare la rispondenza del veicolo alle prescrizioni di fornitura. Delle prove non eseguite il Cliente potrà, comunque, richiedere documentazione sostitutiva che ha valore contrattuale.

Qualora l'effettuazione delle prove di seguito richiamate abbia luogo presso il Fornitore, quest'ultimo dovrà mettere a disposizione del Cliente, 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/Accredia.

- Prova di effettiva rispondenza in termini di INTEROPERABILITA' con l'infrastruttura di ricarica;
- Esame del veicolo e verifica delle masse (§B3.1)
- Tenuta dell'impianto pneumatico (§B3.2)
- Tenuta all'acqua (§B3.3)
- Isolamento elettrico e tensione applicata su apparato elettrico non di trazione (§B3.4 )
- Riflessi sul parabrezza (§B3.5 )
- Visibilità dal posto guida (§B3.6 )
- Efficienza dei freni (§B3.7)
- Marcia su strada (§B3.8)
- Rumorosità (§B3.9)
- Vibrazioni (§B3.10 )
- Consumo energetico (§B3.11 )
- Sbrinamento e disappannamento parabrezza e vetri antero-laterali (§B3.13 )

- Ventilazione e riscaldamento posto guida (§B3.14)
- Verifica di sostituibilità di uno pneumatico in strada a sospensione scarica;
- Verifica inquinamento elettromagnetico a campione (§B3.15)
- Assenza di anomalie evidenti batterie trazione e componenti impianto trazione (§B3.16).
- Disponibilità parametri black box come da §B2.8.17.
- Verifica del sistema “sblocco freni” (§B3.17)
- Prova di accelerazione (§B3.18)
- Impianto di climatizzazione posto guida e passeggeri (§B3.19)
- Verifica di conformità dell'apparato di trazione elettrico alle norme vigenti e al capitolato (§B3.20)
- Batterie di trazione (§B3.21)
- Funzionamento corretto dei processi di ricarica da pantografo e plug-in da colonnina (§B3.22)

Il Cliente si riserva facoltà, per l'esecuzione delle prove di cui sopra, di avvalersi anche di enti terzi in possesso di competenze qualificate e specifiche a seconda della natura delle prove da svolgere.

I costi eventualmente sostenuti dal Cliente per lo svolgimento delle prove che abbiano dato esito negativo sono addebitati per intero al Fornitore.

#### **A6.2.4. Collaudo di Accettazione**

Il collaudo di accettazione sarà eseguito su tutti i singoli veicoli oggetto di fornitura e si svolgerà presso un impianto del Cliente.

Il Fornitore dovrà inviare una comunicazione ufficiale tramite PEC, con un preavviso di 15 giorni, specificando la data dalla quale i veicoli, sono disponibili per il Collaudo di Accettazione.

A seguito della ricezione della suddetta comunicazione il Cliente concorderà con il fornitore la data e il luogo di effettuazione del collaudo.

La firma del documento di trasporto (bolla di consegna che deve riportare come causale la dicitura “conto visione”) NON costituisce l'accettazione del veicolo.

Il collaudo di accettazione del veicolo avrà esito positivo soltanto quando su ciascun veicolo, si verificano tutte le seguenti condizioni:

1. ha superato con esito positivo il “Collaudo di fornitura”, quindi inteso che il Cliente considera svolte in maniera soddisfacente e superate, in toto o secondo campionamento a sua discrezione, le prove di cui al §A6.2.3;
2. è accompagnato da apposito documento di trasporto (bolla di consegna) qualora il luogo di esecuzione del collaudo di accettazione sia uguale al luogo di consegna previsto in contratto;
3. risultano essere iniziati i corsi di addestramento del personale viaggiante e del personale d'officina e definito il programma temporale degli stessi; tali corsi dovranno completarsi entro l'entrata in servizio (pre-esercizio) dei mezzi;
4. è munito di tutta la documentazione tecnica in formato informatico e/o cartaceo contrattualmente prevista in

5. è completo in ogni sua parte ed in ogni allestimento ed accessori,
6. è stato regolarmente immatricolato dal Fornitore;
7. è munito di tutta la documentazione per l'immissione in servizio (bollo e assicurazione esclusi);
8. è stato consegnato al Cliente il DGM ovvero NAM o documentazione omologativa equivalente;
9. risultino consegnate le eventuali forniture accessorie oggetto del contratto;
10. consegna al Cliente di una esaustiva valutazione di rischio del veicolo completa delle procedure di sicurezza e indicazione dei d.p.i. eventualmente da adottare per il personale di guida e per il personale di manutenzione con particolare riguardo ai rischi connessi all'utilizzo di batterie e/o supercapacitori per trazione ad alta tensione di esercizio;
11. se prova di esercizio in linea nello "SCENARIO DI PRE-ESERCIZIO" è superata in termini di autonomia laddove i sistemi di ricarica flash charging / plug-in del Cliente c/o capilinea/fermate/deposito sono funzionanti e in condizione di svolgere regolarmente i processi di ricarica delle batterie che equipaggiano i veicoli (requisito di interoperabilità veicolo-infrastruttura di ricarica) In alternativa, in caso di non piena disponibilità o funzionamento dell'infrastruttura di ricarica, su richiesta del Cliente, il collaudo di accettazione potrà essere svolto presso la sede del Fornitore.

Il collaudo di accettazione inizierà a produrre gli effetti contrattuali (pagamenti, garanzie, etc.) solo dopo l'avvenuta immatricolazione a cura e spese del Fornitore. Alle sedute di immatricolazione può partecipare un rappresentante del Cliente con adeguate competenze tecniche.

Qualunque tipo di non corretto funzionamento del sistema autobus-infrastruttura di ricarica, imputabile al mezzo, interferisca con il regolare e completo svolgimento del processo di ricarica, quindi impedisca/limiti il raggiungimento del profilo di missione previsto in esercizio del mezzo, il verbale di accettazione avrà esito negativo e conseguentemente la fornitura sarà RIFIUTATA.

In caso di esito negativo del collaudo di accettazione il Fornitore dovrà provvedere a rimuovere a propria cura e spese le cause delle contestazioni opportunamente segnalate sul verbale di collaudo e, successivamente, a comunicare al Cliente, nel tempo più breve possibile, la disponibilità dei veicoli per un successivo collaudo.

Tale procedura potrà dar luogo a ritardi di consegna che comporteranno l'applicazione di penalità secondo quanto specificato al precedente paragrafo §A4.1 (penalità per ritardata consegna).

È prevista la possibilità insindacabilmente discrezionale per il Cliente, in sede di collaudo di accettazione, di operare un'accettazione CON RISERVA, qualora il veicolo o le condizioni di interoperabilità di ricarica non rispettino le condizioni di fornitura. In tal caso, purché il veicolo sia immatricolato ed in condizione di venire ricaricato in modo da espletare il servizio TPL previsto sotto tutti gli aspetti prestazionali e di comfort (nello scenario di pre-esercizio), la consegna s'intenderà perfezionata secondo i termini di cui al §A3.5. Consegna Tuttavia il Cliente tratterrà una somma pari al 5% del VALORE DELLA FORNITURA, fino alla completa attuazione a cura del Fornitore dei provvedimenti idonei allo scioglimento della riserva stessa.

Resta inteso che il collaudo, mentre non impegna in alcun modo il Cliente, non solleva il Fornitore dalla piena responsabilità della rispondenza delle caratteristiche e dei particolari dei veicoli al funzionamento cui sono destinati e della qualità e rispondenza dei materiali impegnati.

### **A6.2.5. Collaudo di esercizio**

Entro otto mesi dalla data di consegna (vedi §A3.5. Consegna) è prevista una verifica finalizzata ad accertare l'eliminazione dei vizi emersi nel corso del periodo di esercizio. Il Cliente si riserva altresì la facoltà di effettuare le prove e le verifiche contenute nella check list indicata al §A6.2.3. e la verifica della funzionalità del sistema di diagnostica del veicolo.

Il Fornitore sarà preavvisato, almeno 10 (dieci) giorni prima, dell'effettuazione di tale verifica ed avrà la facoltà di parteciparvi, ma non quella di richiedere la ripetizione delle prove in caso di sua mancata presenza.

In caso di esito negativo non si darà seguito allo svincolo del 80% della quota di cauzione definitiva prevista per questa fase di collaudo fino a quando non saranno eliminate le cause che hanno dato luogo al mancato superamento della verifica stessa.

L'esito del "collaudo di esercizio", sarà formalizzato con apposito verbale redatto e sottoscritto dal Cliente. In caso di presenza del Fornitore il verbale sarà sottoscritto congiuntamente tra le parti.

### **A6.2.6. Collaudo definitivo**

Verrà effettuato un collaudo definitivo dei veicoli prima della scadenza del periodo di garanzia di base integrale contrattualmente stabilito. Il Fornitore sarà preavvisato almeno 10 (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 collaudo definitivo dei singoli veicoli di una fornitura comprende gli esami, le prove e le verifiche indicate nel paragrafo §A6.2.3.

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

- superamento delle prove sopra elencate;
- controllo generale del veicolo, consistente nella verifica della sua integrità e del soddisfacente funzionamento di tutti i suoi componenti, con esito positivo;
- tenuta dell'impianto pneumatico, con esito positivo;
- marcia su strada, con esito positivo;
- eliminazione di tutti i difetti manifestati dal veicolo nel periodo di garanzia di base contrattualmente stabilito e tempestivamente comunicato dal Cliente al Fornitore;
- consegna di tutta la documentazione tecnica contrattualmente prevista, secondo quanto indicato nei relativi paragrafi del capitolato;
- risultino completati i corsi di addestramento e formazione, contrattualmente previsti.
- il profilo di missione previsto dal capitolato è assolto anche in termini di autonomia in esercizio.

In caso di esito negativo non si darà seguito allo svincolo del 20% della quota di cauzione definitiva prevista per questa fase di collaudo (si veda paragrafo "Cauzione definitiva") fino a quando non saranno eliminate le cause che hanno dato luogo al mancato superamento della verifica stessa.

Il Fornitore dovrà dare comunicazione del completamento degli interventi correttivi onde consentire al Cliente di procedere ad ulteriore collaudo.

Nell'arco temporale necessario per l'effettuazione degli interventi, le parti oggetto delle anomalie riscontrate saranno considerate in garanzia, fermo restando che in caso di difetti sistematici sarà attivato un nuovo periodo di garanzia contrattuale a far tempo dalla avvenuta sostituzione dei componenti difettosi, secondo la prescrizione di cui § A5.1.2. Garanzia sui difetti sistematici

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

L'esito del "collaudo definitivo", sarà formalizzato con apposito verbale redatto e sottoscritto dal Cliente. In caso di presenza del Fornitore il verbale sarà sottoscritto congiuntamente tra le parti.

### **A6.3. Trasferimento in proprietà dei veicoli**

Come previsto al §A3.5. Consegna la proprietà ed i relativi rischi sono trasferiti in capo al Cliente al momento della consegna.

Permangono in capo al Fornitore gli obblighi di garanzia previsti dal codice civile.

Il Fornitore garantisce, altresì, il Cliente da eventuali pretese od azioni di terzi in ordine a tecnologie impiegate sul veicolo e coperte da brevetto.

In caso di veicoli di importazione estera, il Cliente provvederà al pagamento dell'imposta sul valore aggiunto italiana in anticipo rispetto al momento dell'attraversamento della frontiera.

## **A7. COSTO DEL CICLO DI VITA**

### **A7.1. Definizioni**

Costo globale del ciclo di vita: l'insieme dei costi legati all'acquisto del veicolo ed alla sua manutenzione in funzione del profilo di missione richiesto, comprendendo i costi fissi (assicurazioni, tasse, ecc.), i consumi (elettricità, lubrificante, pneumatici, ecc.), costi di manutenzione (pezzi di ricambio, mano d'opera, attrezzature speciali, diagnostica, training, ecc.), ed i costi di smaltimento.

Periodo di riferimento totale: risulta essere 18 anni con il limite di **950.000 km per singolo veicolo** in funzione del profilo di missione indicato (45.000 km per i primi 4 anni di esercizio e 55.000 km per gli anni dal 5° al 18°)

Profilo di missione: requisiti fondamentali del servizio svolto che individuano le condizioni di utilizzo degli autobus (forniti dal Cliente come indicato al §B1 del presente Capitolato).

### **A7.2. Calcolo del costo del ciclo di vita**

Ai fini della presente procedura il calcolo del costo del ciclo di vita è limitato agli interventi della sola Parte "Manutenzione" riepilogata nella **Scheda 7.2.** compilata a cura del Fornitore.

I dati indicati dal Fornitore servono a definire i consumi e lo scadenziario dei principali interventi di manutenzione con i rispettivi oneri di mano d'opera (MO) e materiali (MT) e sono, in particolare:

1. Dati di costo relativi alla manutenzione programmata (MO e MT);
2. Dati di costo per sostituzione di parti principali (MO e MT);
3. Dati di costo per manutenzione correttiva (globale, non suddiviso per MO e MT).

### **A7.3. Acquisizione dati**

#### **A7.3.1. Premessa**

I dati di L.C.C. segnalati dal Fornitore costituiscono elemento vincolante sottoponibile a penalità/rimborsi nel caso di mancato rispetto dei valori dichiarati.

Per i costi di mano d'opera si deve assumere il valore unificato di 35,00 Euro/ora per allineare il confronto delle offerte in caso di esecuzione della manutenzione a cura del Cliente.

Il costo dei materiali sarà adeguato all'anno di riferimento ai sensi del **§A1.2.3. Opzione di acquisto ricambi** e del **§A1.2.4.1. Clausola di revisione dei prezzi.**

**Il costo della mano d'opera sarà adeguato per gli anni successivi al primo con riferimento all'indice ISTAT FOI** (indice dei prezzi al consumo per le Famiglie di Operai e Impiegati al netto dei tabacchi).

I costi devono essere riportati al netto dell'IVA.

### **A7.3.2. Dati di costo per la manutenzione programmata**

Si raggruppano in questa classe:

- gli interventi di controllo, registrazione, sostituzione (anche di oli e refrigeranti), lubrificazioni da eseguire a scadenza chilometrica oppure temporale prefissata, secondo il piano di manutenzione previsto dal Fornitore;
- le operazioni, essenzialmente di controllo visivo, che hanno come scopo la verifica del buono stato degli organi delle apparecchiature e dei differenti equipaggiamenti del veicolo in modo da garantirne il corretto funzionamento. Dette operazioni sono di norma effettuate in base a liste prestabilite.

La quantificazione economica di tali interventi è fatta sulla base dei dati indicati dal Fornitore secondo l'ordine previsto nella **Scheda 7.3.2/E1 (parte economica)**.

Deve essere compilata una Scheda per ogni ciclo di manutenzione previsto.

La successione dei vari cicli di manutenzione programmata dovrà inoltre essere evidenziata e riepilogata nella **7.3.2/E2 (parte economica)**.

### **A7.3.3. Dati di costo per sostituzione parti principali**

Per sostituzione parti principali si intendono interventi di ripristino (stacco e riattacco) su componenti di elevata importanza economica, in termini sia di frequenza di sostituzione, sia di costo di acquisizione.

La lista degli interventi è riportata nella Scheda 7.3.3/E che riflette una configurazione standard dell'autobus.

Il Fornitore dovrà indicare le relative quantificazioni degli interventi, in base alle seguenti specificazioni:

- **periodicità:** si intende la scadenza chilometrica o temporale minima garantita alla quale il componente in questione si prevede debba essere sostituito o revisionato, nelle condizioni di esercizio previste nel profilo di missione;
- **tempo di mano d'opera:** si intendono le ore d'uomo complessive necessarie per eseguire l'intervento, esclusi i tempi per il posizionamento del veicolo sulla linea di lavorazione, incluso il tempo per la verifica di funzionalità prima della riabilitazione al servizio. Pertanto il tempo di mano d'opera include tutte le attività di smontaggio e rimontaggio delle parti da rimuovere per accedere alla parte da sostituire (es.: sostituzione guarnizioni frenanti comprende tempo di smontaggio - rimontaggio ruote);
- **costo dei materiali:** si intende sempre e comunque il costo a nuovo anche per i componenti e sottoinsiemi riparabili e revisionabili. Il costo deve essere indicato con esplicito riferimento al listino ufficiale del Fornitore e/o del listino del ricambio originale in vigore alla data di presentazione dell'offerta. Si precisa che il costo dei materiali deve essere completo in relazione al numero dei componenti da sostituire (Campo Quantità "Q.TÀ (N°)", es.: 4 ammortizzatori 2° asse a 250 Euro cadauno, il totale è 1.000 Euro).

I tempi di manodopera MO esposti dal Fornitore, nella scheda 7.3.3/E, impegnano quest'ultimo a fornire, in caso non fossero conformi, per 18 anni, dal termine della fornitura, prestazioni manutentive con quei riferimenti di addebito.



#### **A7.3.4. Interventi per manutenzione correttiva, sostituzione di parti minori, per riparazione a guasto e per interventi accessori**

In questa classe si includono tutti gli interventi non compresi nei paragrafi precedenti, necessari per garantire ai veicoli l'esecuzione della manutenzione, esclusi i "fermi bonificati" di cui al **§A5.3.1. Indice di indisponibilità**. Il Fornitore dovrà quantificare il valore complessivo dei costi e riportarlo nella Scheda 7.2.

#### **A7.3.5. Verifiche periodiche sullo stato di avanzamento del costo del ciclo di vita**

Annualmente si procederà alla verifica complessiva del rispetto delle dichiarazioni effettuate dai Costruttori relativamente al costo del ciclo di vita dei veicoli offerti: in questa sede verrà effettuata una consuntivazione dei costi sostenuti e si procederà ad un riscontro con quanto offerto in sede di gara relativamente al valore del costo al km.

Mensilmente verrà inoltre effettuato una verifica sul livello di indisponibilità del lotto di veicoli oggetto della gara e, in caso di scostamento del valore reale da quello dichiarato, il Cliente si riserva il diritto di applicare le penali contrattualmente previste nei modi previsti dal presente capitolato.

Al termine di ogni mese verranno consuntivati anche i traini effettuati relativamente a veicoli oggetto della fornitura e verranno applicate le penali contrattualmente previste.

#### **A7.3.6. Verifiche sulle attività da parte del Fornitore**

Il Fornitore potrà per le attività manutentive che il Cliente effettuerà direttamente, procedere ad audit (controlli) di parte seconda (cioè controllo del Cliente da parte del Fornitore) o di parte terza (cioè per mezzo di un terzo soggetto estraneo sul Cliente) che riterrà opportuni.

In tal caso il Fornitore dovrà comunicare al Cliente la loro effettuazione almeno 48 ore prima.

Sulla base dei predetti audit (controlli) il Fornitore potrà contestare le modalità e/o i contenuti delle operazioni da parte del Cliente ma non potrà in alcun modo contestare la necessità delle operazioni manutentive effettuate dal Cliente.

#### **A7.3.7. Cessione di veicoli a terzi**

La cessione a terzi di veicoli coperti da vincoli contrattuali afferenti alla metodologia L.C.C., non modifica i vincoli contrattuali stessi, che continuano a persistere tra il Fornitore e il nuovo gestore per la durata residua del periodo di monitoraggio complessivo previsto. Rispetto ai veicoli eventualmente ceduti a terzi, affinché il Cliente abbia titolo per vantare il perdurare dell'applicazione delle condizioni contrattuali di L.C.C., lo stesso Cliente dovrà garantire al Fornitore la possibilità di esercire il medesimo livello di controllo/ispezione/facoltà di gestione del contraddittorio preventivo all'applicazione di penali, che normalmente viene attuato, nei termini del capitolato, per i veicoli del lotto che siano di diretta proprietà del Cliente.

## **A8. NORME FINALI**

### **A8.1. Decreto Legislativo 231/2001, Codice Etico e Protocollo di Legalità**

- Il Cliente si è dotato di un modello di organizzazione gestione e controllo redatto ai sensi e nel rispetto del D.Lgs. 231/2001, nonché di un codice etico e di comportamento; entrambi i documenti sono reperibili e liberamente consultabili sul sito istituzionale del Cliente alla sezione Società Trasparente / Disposizioni generali / Atti generali; il Fornitore dichiara di averne preso visione, impegnandosi e farne rispettare le previsioni ai propri dipendenti, consulenti e collaboratori, manlevando il Cliente da qualsivoglia perdita economica che dovesse derivare dal mancato rispetto degli stessi, nonché da qualsivoglia ulteriore responsabilità.

- **PROTOCOLLO DI LEGALITÀ'**

1. Al presente affidamento si applicano le clausole pattizie di cui al Protocollo di legalità sottoscritto dalla Regione del Veneto in data 17 settembre 2019 ai fini della prevenzione dei tentativi d'infiltrazione della criminalità organizzata nel settore dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, recepito da SVT in data 26/03/2021, e pubblicato sul sito istituzionale di SVT al seguente link <https://www.svt.vi.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/prevenzione-corruzione>

2. L'appaltatore si impegna e si obbliga a rispettare tutte le clausole pattizie di cui al Protocollo di legalità sottoscritto dalla Regione del Veneto, in data 17 settembre 2019, ai fini della prevenzione dei tentativi d'infiltrazione della criminalità organizzata nel settore dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e di accettarne incondizionatamente il contenuto e gli effetti.

3. Il contratto è risolto immediatamente e automaticamente, ai sensi dell'art. 94, comma 2, del D.Lgs. n. 159/2011 e s.m.i., qualora dovessero essere comunicate dalla Prefettura, successivamente alla stipula del contratto, "comunicazioni e/o informazioni interdittive" di cui all'art. 84 del D.Lgs. n. 159/2011 e s.m.i. In tal caso, sarà applicata a carico dell'impresa, una penale a titolo di liquidazione forfettaria nella misura del 10% del valore del contratto, salvo il maggior danno. Ove possibile, le penali saranno applicate mediante automatica detrazione, da parte della stazione appaltante, del relativo importo dalle somme dovute in relazione alla prima erogazione utile. Le somme provenienti dall'applicazione delle penali saranno affidate in custodia all'appaltatore e destinate all'attuazione di misure incrementalmente della sicurezza dell'intervento, secondo le indicazioni che saranno impartite dalla Prefettura.

4. L'appaltatore si impegna ad inserire nel contratto di subappalto o in altro subcontratto di cui all'Allegato 1, lett. A) del "Protocollo di legalità" [trasporto di materiali a discarica, trasporto e smaltimento di rifiuti, fornitura e/o trasporto terra e materiali inerti, fornitura e/o trasporto di calcestruzzo, fornitura e/o trasporto di conglomerato bituminoso, noli a freddo di macchinari, fornitura di ferro lavorato, forniture con posa in opera e noli a caldo, servizio di autotrasporto, guardiania di cantiere, fornitura di servizi, di logistica, di supporto, di vitto e alloggio di personale, fornitura e trasporto di acqua nonché la somministrazione di manodopera, in qualsiasi modo organizzata ed eseguita.], una clausola risolutiva espressa che preveda la risoluzione immediata ed automatica del contratto di subappalto, previa revoca dell'autorizzazione al subappalto, ovvero la risoluzione del subcontratto, qualora dovessero essere comunicate dalla Prefettura, successivamente alla stipula del subappalto o del subcontratto, "informazione interdittiva" di cui all'art. 84 del D.Lgs. n. 159/2011 e s.m.i.. L'appaltatore si obbliga altresì ad inserire nel contratto di subappalto o nel subcontratto una clausola che preveda l'applicazione a carico dell'impresa, oggetto dell'informativa interdittiva successiva, anche di una penale nella misura del 10% del valore del subappalto o del subcontratto, salvo il maggior danno, specificando che le somme provenienti dall'applicazione delle penali saranno affidate in custodia all'appaltatore e destinate all'attuazione di misure incrementalmente della sicurezza dell'intervento, secondo le indicazioni che saranno impartite

5. L'appaltatore, fermo restando l'obbligo di denuncia all'Autorità giudiziaria, si impegna e si obbliga a riferire tempestivamente alla stazione appaltante ogni illecita richiesta di denaro, prestazione o altra utilità ovvero offerta di protezione che venga avanzata nel corso dell'esecuzione dei lavori nei confronti di un proprio rappresentante, agente o dipendente.

L'appaltatore si impegna e si obbliga ad inserire nei contratti di subappalto e nei contratti stipulati con ogni altro soggetto che intervenga a qualunque titolo nella realizzazione dell'opera, la clausola che obbliga il subappaltatore o il subcontraente ad assumere l'obbligo di cui sopra.”

6. L'appaltatore si impegna a dare comunicazione tempestiva alla Stazione appaltante e alla Prefettura, di tentativi di concussione che siano, in qualsiasi modo, manifestati nei confronti dell'imprenditore, degli organi sociali o dei dirigenti d'impresa. Il predetto adempimento ha natura essenziale ai fini dell'esecuzione del contratto ed il relativo inadempimento darà luogo alla risoluzione espressa del contratto stesso, ai sensi dell'art. 1456 del c.c., ogni qualvolta nei confronti di pubblici amministratori della stazione appaltante che abbiano esercitato funzioni relative alla stipula ed esecuzione del contratto, sia stata disposta misura cautelare o sia intervenuto rinvio a giudizio per il delitto previsto dall'art. 317 del c.p.

7. La Stazione appaltante si avvarrà della clausola risolutiva espressa, di cui all'art. 1456 c.c. ogni qualvolta nei confronti dell'imprenditore o dei componenti la compagine sociale, o dei dirigenti dell'impresa, sia stata disposta misura cautelare o sia intervenuto rinvio a giudizio per taluno dei delitti di cui agli artt. 317 c.p., 318 c.p., 319 c.p., 319-bis c.p., 319-ter c.p., 319-quater c.p., 320 p., 322 c.p., 322-bis c.p., 346 bis c.p., 353 c.p. e 353-bis c.p.

## **A8.2. Foro competente**

Per la risoluzione di qualsiasi controversia è competente esclusivamente il Foro di Vicenza.

## **A8.3. Privacy**

1. Le Parti, nell'esecuzione delle attività previste dal presente Contratto, si impegnano a trattare i dati personali, di cui vengano per qualsiasi motivo a conoscenza nell'esecuzione delle attività, nel rispetto delle finalità di cui al presente contratto e in conformità a quanto disposto dal Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016, nonché dalle correlate disposizioni legislative e amministrative nazionali vigenti, con le loro eventuali successive modifiche e/o integrazioni (di seguito, collettivamente, “Leggi in materia di Protezione dei dati”).
2. Le Parti si qualificano come autonomi Titolari del trattamento dati ai sensi dell'art. 4 paragrafo 17) del RGPD rispetto ai dati personali trattati in esecuzione del presente contratto e/o per il proprio legittimo interesse, obbligandosi espressamente ad informare i propri incaricati del fatto che i loro dati potranno essere trattati dalla controparte, quali contatti necessari per lo svolgimento delle attività.
3. Le Parti garantiscono che le persone da esse autorizzate a trattare dati personali per le finalità del presente contratto rispettino i principi posti a tutela del diritto alla protezione dei dati personali e del diritto alla

riservatezza, e che le persone che hanno accesso ai dati personali siano obbligati a trattarli in conformità a precise istruzioni.

4. Qualora una parte accerti una violazione dei dati personali che riguardino dati personali forniti dalla controparte, questa prima parte si impegna a comunicarlo all'altra entro 48 ore dall'accertamento della violazione, ferma restando l'autonomia della stessa nella valutazione della sussistenza delle condizioni e nell'adempimento degli obblighi previsti dagli artt. 33 e 34 del RGPD.

## B. PARTE TECNICA

### B1. SPECIFICHE TECNOLOGICHE DELLA FORNITURA E PROFILI DI MISSIONE

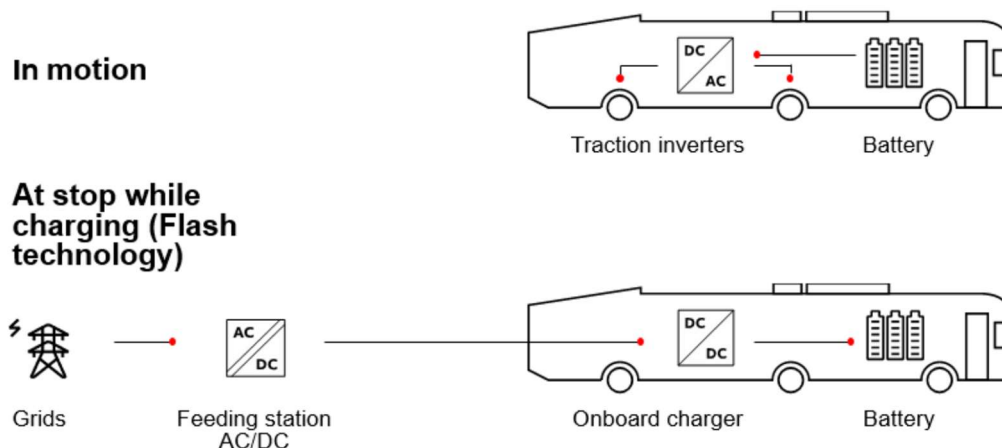
#### B1.1. Profilo tecnologico dei veicoli ed interfaccia con infrastruttura di ricarica

I veicoli oggetto della fornitura saranno impegnati per l'esercizio del nuovo sistema Bus Rapid Transit (BRT) della città di Vicenza ed in particolare della linea denominata LAM Rossa.

Nell'ambito di tale sistema, è già stata individuata un'infrastruttura di ricarica, rispetto alla quale per i veicoli è richiesta piena interoperabilità.

L'infrastruttura di ricarica si basa su tecnologia di ricarica denominata **Grid-eMotion™ Flash fornita da Hitachi Energy con captazione a pantografo bottom-up diretto**.

In questo sistema la ricarica avviene tramite un convertitore di bordo alimentato da una sorgente di tensione (a tensione fissa), senza comunicazione tra l'infrastruttura e autobus.



Costituisce quindi una specifica inderogabile che i veicoli proposti siano, per le componenti interessate al processo di ricarica, pienamente compatibili in termini funzionali e prestazionali con l'infrastruttura.

A tal proposito si considera che l'equipaggiamento di trasferimento a bordo veicolo dell'energia elettrica in ricarica preveda l'utilizzo di pantografo a tetto di tipo "bottom-up diretto" idoneo per flash charging attraverso i connettori aerei posizionati ai capilinea e alle fermate attrezzate e predisposti per protocollo di comunicazione Flash Charge, standard ISO/IEC15118 e DIN70121, con sistema RFID/Wi-Fi di supporto al posizionamento e riconoscimento del mezzo in fase di accoppiamento al punto di ricarica.

Si riportano quindi le seguenti specifiche riguardanti il connettore aereo (charging rail) di accoppiamento del veicolo all'infrastruttura di ricarica nonché le necessarie caratteristiche elettriche di output in DC delle stazioni di ricarica:

- Altezza dalla pavimentazione stradale: 4,50 m
- Distanza asse connettore aereo- marciapiede: 1,20 m
- Lunghezza connettore: 2,00 m
- Tensione di uscita 600V DC

- Corrente massima 1000 ADC / 1200ADC (30s)
- Potenza disponibile ai due capilinea (TFS - Terminal Feeding Station): 500 kW
- Potenza disponibile alle fermate (FFS - Flash Feeding Station): 600 kW
- Forze massime ammesse dal pantografo del bus al connettore di testa:
  - o Plug In: 140 daN (in salita)
  - o Plug Out: -30 daN (in discesa)
- Messa a terra:
  - o in fase di ricarica, durante il collegamento con il connettore aereo (charging rail), il pantografo bottom-up del bus fornisce una corrente di 12ADC (con tensione inferiore a 5VDC) tra PE (conduttore di protezione, collegato al telaio del bus e alla terra della sottostazione) e PC (contatto pilota, senza potenziale). Un cavo (lato infrastruttura) collega PE e PC.
  - o Un IMD (Insulation Monitoring Device) garantisce la sicurezza durante la carica. La carica viene istantaneamente interrotta non appena viene rilevato un guasto a terra.

Il veicolo sarà, inoltre, equipaggiato da n. 2 prese di ricarica “plug-in” da colonnina con innesto “combo CCS2” a standard IEC62196- 3 e DIN70121 e protocollo di comunicazione colonnina<>bus via cavo a standard ISO/IEC15118 per ricarica notturna in deposito, ovvero ricarica “boost” in caso di guasto al pantografo con caricatori mobili con spine CCS2.

I veicoli dovranno pertanto essere equipaggiati con tutte le apparecchiature necessarie ad interfacciarsi con l'infrastruttura di ricarica rapida Grid-eMotion™ Flash, in particolare dovranno essere presenti:

- **sistema ETS** (Energy Transfer System) che consente il trasferimento di energia dalle stazioni di ricarica agli autobus elettrici integrando la tecnologia Grid-eMotion™ Flash;
- **un inverter DC/DC** che abbia le caratteristiche elettromeccaniche per interfacciarsi al sistema ETS;
- **batterie con tecnologia LTO** che hanno la maggior resa nell'ambito della ricarica veloce e garantiscono il maggior numero di cicli di ricarica tra le tecnologie attualmente disponibili.

### B1.1.1. Caratteristiche generali del sistema ETS

|   |  |
|---|--|
| <b>Tolleranza per la posizione di parcheggio dell'autobus</b>   | Laterale (dall'autobus alla strada): fino a 0,55 m (movimento laterale dell'ETS 0,85 m)<br>Longitudinale (in direzione dell'autobus) : 1,6 m - 2,6 m (guida da 2 o 3 m)<br>7% di pendenza accettata (4 °)<br>Pendenza +/- 1 °. Nota: Il binario può essere inclinato in modo da essere parallelo alla strada<br>Rotazione: +/- 4 °, angolo tra l'autobus (dove è posizionato l'ETS) e la pavimentazione.<br>Velocità: 25 km/h (configurabile) per sollevare l'ETS<br>Distanza: 15-20 m per sollevare l'ETS |
| <b>Tempo di connessione/disconnessione (dal momento in cui viene ricevuta l'informazione "freni applicati")</b> | Circa 3 s<br>Quando i freni vengono applicati (inizio del conteggio), l'ETS compie l'ultimo movimento verticale in meno di un secondo (di solito 650 ms).<br>Avviare il controllo della messa a terra e chiudere i contattori, quindi la rampa di alimentazione (<1.5 s).<br>1 s per la disconnessione   |

### B1.1.2. Sequenza di carica

#### Fase di avvicinamento

Ogni sottostazione è identificata da due tag RFID (per la ridondanza delle informazioni) installati sul palo di ricarica. Quando si avvicina alla fermata (a meno di 10 m dal punto di ricarica), l'autobus è in grado, grazie all'antenna e al lettore RFID di bordo, di accedere alle seguenti informazioni:

- il tipo di sottostazione (Flash, Terminal, Depot);
- la potenza massima consentita;
- la corrente massima consentita;
- il tempo di ricarica (999: corrisponde alla ricarica senza limiti di tempo);
- il tag 1 o 2 ;
- un identificatore di sottostazione,

Queste informazioni consentono al bus di conoscere la potenza massima consentita al carico e il tempo massimo di connessione. Consentono inoltre di anticipare la fase di collegamento preposizionando il braccio di collegamento a circa l'80% della sua corsa verticale.

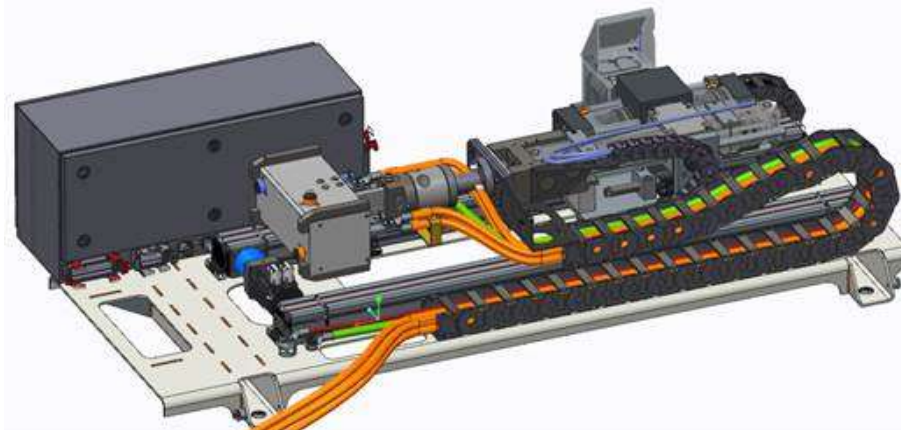


Figura 1 - ETS in posizione contratta



Figura 2 - Pre-posizionamento dell'ETS (foto dimostrativa)

Durante il movimento rotatorio (eseguito da un cilindro pneumatico), si apre anche il coperchio della scatola in cui si trova il sistema di rilevamento delle rotaie (aperto da un cilindro pneumatico). È possibile proiettare un flusso d'aria che consente la pulizia secondo le necessità.

#### Fase di aggancio

L'autobus deve fermarsi entro 80 cm da un indicatore a terra per posizionarsi davanti alla fermata. Deve inoltre poter attraccare tra 0 e 55 cm dalla pavimentazione. Per soddisfare questi criteri, sono stati posti i seguenti vincoli al concetto:

- La lunghezza del binario è di 2 metri ( $\pm 1$  m per ottimizzare la velocità di avvicinamento);
- Guida con movimento elettrico del braccio laterale per compensare la distanza dal marciapiede (con il sistema Grid-eMotion™ Flash è consentita una maggiore tolleranza per ottimizzare la velocità di avvicinamento e per tenere conto dei cumuli di neve e dell'arrivo non parallelo al marciapiede).

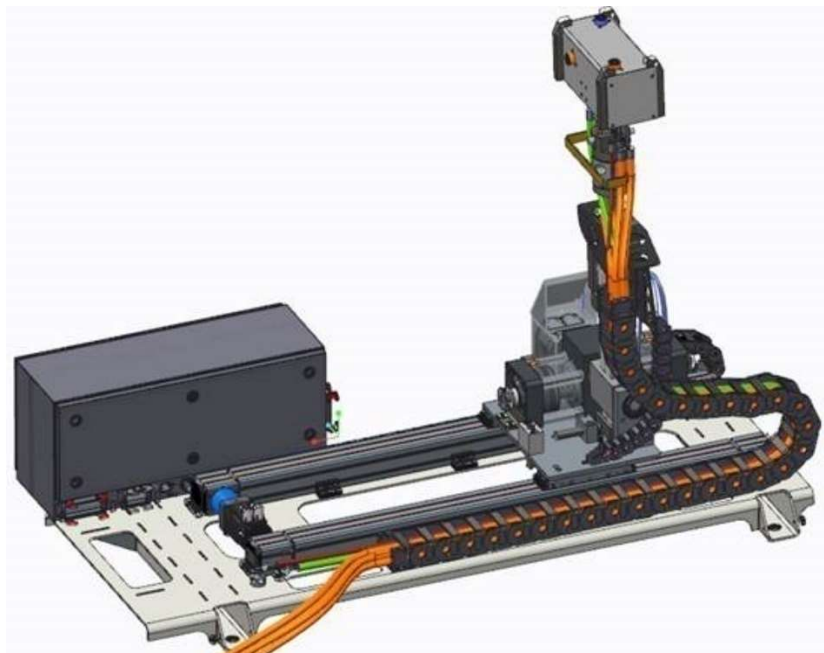


Figura 3 - Posizionamento laterale



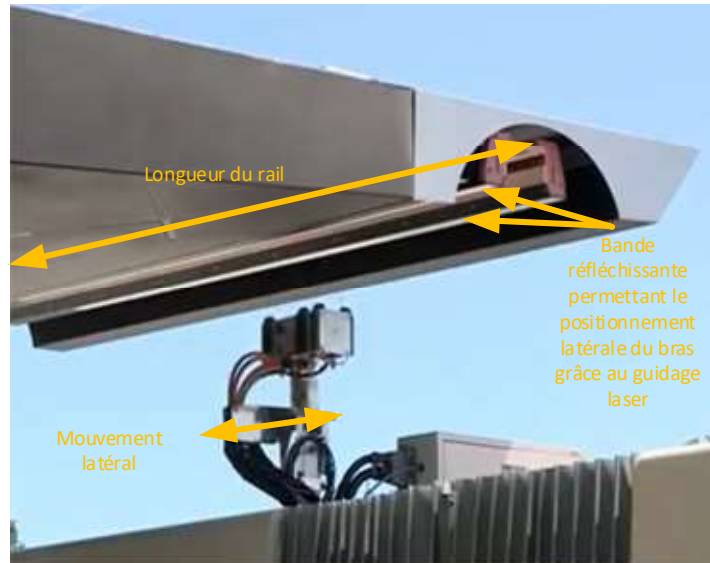


Figura 1 - Posizionamento laterale (foto dimostrativa)

Il posizionamento laterale viene eseguito dal sistema di rilevamento delle rotaie, che quando riconosce il connettore aereo (grazie alle 2 strisce riflettenti), avvia, tramite un motore elettrico, il posizionamento laterale dell'ETS.

Nota: Il posizionamento laterale avviene mentre l'autobus è in movimento e finché non si ferma. L'ETS è considerato allineato quando la sua testa è posizionata al centro delle due strisce riflettenti.

### Fase di connessione

Quando l'autobus è fermo e i freni vengono azionati (consentendo l'apertura delle porte dell'autobus), il braccio compie il movimento finale (verticale in meno di 1,5 s) per effettuare il collegamento.

Nota: La connessione avviene in tempo nascosto: mentre le porte sono aperte. Il movimento verticale dura circa 650 ms. Il tempo aggiuntivo (fino a 1,5s) è previsto nel caso in cui l'ETS si stia ancora posizionando lateralmente dopo aver ricevuto l'informazione "freni applicati".

Il movimento verticale è ottenuto mediante un cilindro pneumatico. A questo punto il coperchio del sistema di rilevamento delle rotaie si chiude (chiuso da un cilindro pneumatico).

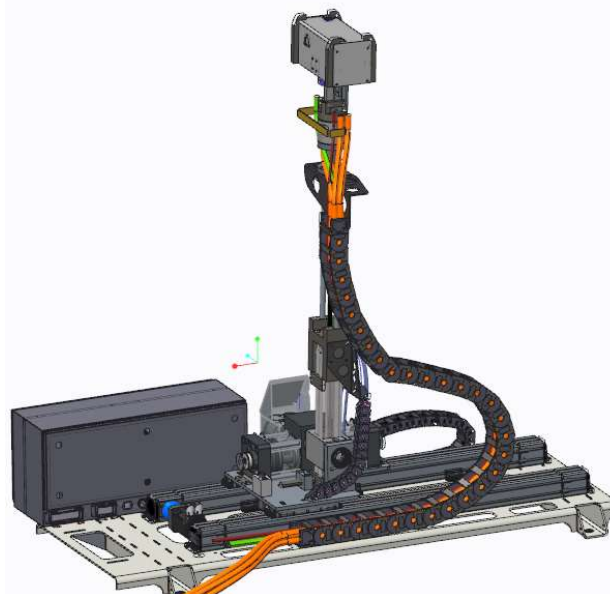


Figura 5 - ETS in posizione alta (corsa al 100%)



Figura 6 - movimento verticale finale (foto del dimostratore)

Un sistema di cilindri di blocco sul connettore sopraelevato e un sistema di gioco sul sistema automatizzato consentono all'autobus di rispettare il sistema di sbarramento e le tolleranze di posizionamento (pendenza, inclinazione e aggancio non parallelo dell'autobus al marciapiede).

**Nota:** durante il collegamento, il motore (del movimento laterale) viene rilasciato per consentire il bloccaggio.

**Osservazione generale:** I vantaggi del sistema di rilevamento delle rotaie e di posizionamento laterale sono i seguenti:

- grazie all'elevata tolleranza di posizionamento, l'autista può parcheggiare alla fermata dell'autobus a velocità normale senza preoccuparsi della precisione;
- l'ETS può essere collegato solo se il bus è posizionato correttamente (non c'è il rischio che la testa si inserisca male o a metà);
- il conducente non deve concentrarsi su altri aspetti oltre ai passeggeri, come ad esempio l'assistenza al parcheggio. Può avvicinarsi alla fermata dell'autobus come farebbe un veicolo tradizionale endotermico.

### Fase di disconnessione

Quando la carica è terminata (es. batteria piena, guasto, perdita di informazioni sull'applicazione del freno, carica interrotta), l'ETS si scollega in tre fasi:

- Abbassamento del pantografo a circa l'80 % della sua corsa.
- Ritorno alla posizione laterale iniziale.
- Ritorno alla posizione contratta.

**Nota:** un pulsante sul cruscotto dovrà consentire di interrompere in qualsiasi momento la fase di connessione e trasferimento di energia, con conseguente disconnessione.

### B1.1.3. Caratteristiche elettriche del sistema ETS

I veicoli dovranno essere equipaggiati in modo da interfacciarsi elettricamente con il sistema ETS.

#### Alimentatori ausiliari

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <b>Alimentazione del motore elettrico</b>        | 400 V <sub>AC</sub> , trifase, 1 kVA |
| <b>Alimentazione del PLC in modalità standby</b> | 24 V <sub>DC</sub> , 80 W            |
| <b>Alimentazione del PLC in modalità run</b>     | 24 V <sub>DC</sub> , 150 W           |

## **Interfacce elettriche sulla centralina di controllo**

Le interfacce elettriche per l'alimentazione e la comunicazione della centralina con sistema di controllo del veicolo sono fornite da 3 connettori Harting.

*Cavi di alimentazione per interfaccia con inverter*

2 x 120 mm<sup>2</sup> : DC +

2 x 120 mm<sup>2</sup> : DC – (0V)

### **B1.2.3. Caratteristiche delle batterie**

Le batterie sono previste in questa fase di progetto della tecnologia LTO (Lithium titanate oxide) le quali hanno il vantaggio di poter effettuare cicli di ricarica ad alte correnti e quindi molto rapidi senza che la vita utile del componente venga compromesso.

Questa tecnologia garantisce un'eccellente stabilità termica sia perché hanno un'ottima resa a freddo alla partenza sia perché raggiungono temperature meno elevate a regime e garantiscono un migliore confort sui veicoli e soprattutto riducono il rischio di surriscaldamento dei componenti.

Le batterie LTO sono pertanto le più adatte ai sistemi di ricarica ultra-veloci riducendo il tempo di ricarica e potendo sfruttare anche la ricarica in frenata migliorando pertanto l'efficienza del bus e le esigenze della linea.

Un altro vantaggio di questa tecnologia è la vita utile superiore a 10000 cicli ed una velocità di ricarica (C-Rate) di C-5 (5 cicli di carica e scarica in un'ora).

Le batterie di trazione potranno essere disposte sul tetto dell'autobus. Le batterie ed il veicolo dovranno rispettare le normative ECE R100 ECE R66.02 (anti-roll over del veicolo).

Le batterie dovranno essere fornite con un BMS (Battery Management System) che è un sistema elettronico che monitora e regola ogni cella e moduli delle batterie del pacco batterie per ottimizzare il loro output e assicurare che il sistema lavori correttamente all'interno delle condizioni operative.

Questo sistema è fondamentale per garantire elevate performance di sicurezza, livelli di carica e vita utile delle batterie.

Il sistema BMS è anche responsabile di assicurare che il pacco batterie raggiunga la massima efficienza facendo in modo che le varie celle si carichino e si scarichino allo stesso livello di tensione.

Il BMS è molto determinante nelle performance delle batterie anche utilizzando batterie di diversa tipologia chimica, celle di diverse forma e diverse connessioni.

## B1.2. Profilo di missione nello SCENARIO A REGIME

Il profilo di missione che caratterizzerà, a regime, i veicoli nello svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale di Vicenza nella fascia oraria di punta dei giorni feriali, riepilogato nella tabella è il seguente:

| LINEA BRT LAM ROSSA  | U.M              | Valore  |
|--|------------------|---|
| Planimetrie linee  |                  | cfr. Allegato A   |
| Distanza tra i capilinea (andata + ritorno)                                    | km               | 20,89 (10,44 + 10,45)                                       |
| Velocità commerciale in ora di punta   | km/h             | 14,00   |
| Tempo di ricarica capolinea Ovest (Fiera)                                      | mm:ss            | 03:00   |
| Tempo di ricarica capolinea Est  | mm:ss            | 01:40   |
| Tempo di sosta ai capilinea  | mm:ss            | 04:15   |
| Tempo di giro (Round trip)   | hh:mm            | 01:38   |
| Fermate in linea con Flash charging (FFS - Flash Feeding Station)              | n.               | 11<br><i>(6 direzione Ovest-Est, 5 direzione Est-Ovest)</i> |
| Tempo di sosta alle fermate con Flash charging (FFS - Flash Feeding Station)   | mm:ss            | 00:20   |
| Frequenza del servizio in ora di punta   | minuti           | 7   |
| Fabbisogno veicoli in ora di punta   | n.               | 14  |
| Percorrenza media per vettura  | km/anno          | 55.000  |
| Percorrenza massima per vettura  | km/anno          | 60.000  |
| Distanza Deposito – Capolinea Ovest  | km               | 6   |
| Distanza Deposito – Capolinea Est  | km               | 7   |
| Distanza tra due fermate con Flash charging                                    |                  | cfr. Allegato A   |
| Sviluppo delle corsie in sede riservata  | %                | <50% (cfr. Allegato A)                                      |
| Durata massima del servizio giornaliero  | hh:mm            | 19:30   |
| Tempo disponibile per ricarica notturna (h)                                    | hh.mm            | 04:30   |
| Accelerazione in avviamento con tutti i dispositivi e ausiliari inseriti       | m/s <sup>2</sup> | 0,9 (minimo)  |
| Regime di marcia   |                  | stop&go   |
| Pendenza massima   | %                | ≈6%   |
| Passeggeri per bus (massimo)   | n.               | 150   |
| Coefficiente occupazione medio (load factor)                                   | %                | 70%   |
| Utilizzo catene antineve   | -                | raro  |
| Percorrenza su strade con sale antineve  | %                | ≈ 20% della percorrenza dei mesi di dicembre-febbraio       |
| Utilizzo pedana disabili   | -                | Quotidiano  |
| Utilizzo in ambiente salino  | -                | 10%   |
| Utilizzo della funzionalità di raffrescamento dell'impianto di climatizzazione |                  | intensivo per 4 mesi/anno [*]                               |
| Utilizzo della funzionalità di riscaldamento dell'impianto di climatizzazione  |                  | intensivo per 4 mesi/anno [*]                               |

Nota [\*] utilizzo dell'impianto di climatizzazione "intensivo", cioè un utilizzo dei sistemi di climatizzazione tale da essere in grado di

*assicurare nel vano passeggeri/conducente un delta termico massimo, rispetto alla temperatura esterna, di almeno +16°C in inverno (temperatura di riferimento 0°C) e -8°C in estate (temperatura di riferimento +35°C) per l'intera durata di impiego giornaliero in esercizio del mezzo.*

La corretta assunzione degli elementi alla tabella sopra riportata è essenziale al dimensionamento della capacità energeticada immagazzinare a bordo che il Fornitore ritiene necessaria per rispondere con efficacia al profilo di missione richiesto e del combinato delle condizioni più gravose che l'esercizio possa presentare.

I requisiti del profilo di missione devono essere garantiti fino al termine della vita della batteria/tecnologia di accumulo.

Fermo restando il periodo di osservazione L.C.C. stabilito in 18 anni, il Fornitore terrà conto nella formulazione di ipotesi manutentive che i veicoli devono essere mantenuti in servizio per una durata di almeno 18 anni con l'applicazione del programma di manutenzione specificato dal Fornitore nelle apposite schede allegate al capitolato, senza che si rendano necessarie, prima del raggiungimento di tale limite, interventi di revisione generale.

### **B1.3. Profilo di missione nello SCENARIO DI PRE-ESERCIZIO**

Per il disallineamento temporale relativo ai lavori di completamento dell'infrastruttura nello scenario a regime e la data di consegna dei veicoli oggetto della presente fornitura, il Fornitore dovrà tenere conto, altresì, di un periodo transitorio di "pre-esercizio", della durata di massimo 4 (quattro) anni dal termine di consegna dei veicoli di cui al **§A1.2.1.** , correlato ad un rilascio parziale dell'infrastruttura di ricarica, con la seguente configurazione minima:

- n. 2 TFS – Terminal Feeding Stations (1 per ciascun capolinea)
- n. 1 FFS – Flash Feeding Station in linea per direzione di marcia (indicativamente localizzati a metà dell'itinerario capolinea-capolinea).

#### **In tale scenario:**

- si prevede una velocità commerciale in ora di punta pari a 11 km/h;
- i tempi di sosta ai TFS e FFS per la ricarica saranno concordati con il Fornitore, con adeguato anticipo rispetto al termine di consegna dei veicoli di cui al **§A1.2.1.** , in relazione all'effettivo assetto dell'infrastruttura di ricarica a disposizione e al fine di garantire lo svolgimento della corsa sull'itinerario capolinea – capolinea con il minor impegno sul sistema di accumulo elettrico di bordo e sulla relativa vita utile.

In questa fase si prevedono, anche ai fini del collaudo di accettazione di cui al **§ A6.2.4.** Collaudo di Accettazione, i seguenti tempi di ricarica in sosta:

- o TFS Est e TFS Ovest: massimo 3 minuti
  - o FFS per direzione di marcia: massimo 2 minuti.
- si prevede una Percorrenza media per vettura pari a **45.000 km/anno ± 10%**.

## **B2. INDIRIZZI TECNICI GENERALI PER VEICOLI DI CLASSE I**

Con il termine “*predisposizione*” si vuole intendere nel seguito:

- manodopera per attività di posa cablaggi alimentazione e segnale e relativi sistemi di protezione;
- fornitura di idonei cablaggi e accessori, sistemi di protezione elettrica, qualora necessari senza onere ulteriore per il Cliente;
- previsione di idonee aree di installazione e/o spazi-cruscotto.

Qualora invece il termine “*predisposizione*” sia utilizzato in riferimento ad un apparato installato, il termine assume il senso di prevedere diverse modalità operative / funzionali dello stesso, attivabili in modalità differenti tra i veicoli componenti il medesimo lotto.

### **B2.1. Configurazioni parte autobus**

#### **B2.1.1. Dimensioni del veicolo**

##### Snodato Classe I

Le dimensioni del veicolo sono:

- *lunghezza massima del veicolo (L):*  $17,8\text{ m} \leq L \leq 18,75\text{ m}$  (18,75 m sagoma max)
- *larghezza del veicolo (Z)* :  $2,50\text{ m} \leq Z \leq 2,55\text{ m}$

Nel rispetto dei limiti di sagoma, sono accettate tolleranze +/- 3%

La massa a vuoto complessiva e sul singolo asse deve rispettare i massimali previsti dal Codice della Strada in vigore considerando anche i pesi conseguenti all’installazione dei vari apparati accessori richiesti dal Cliente.

#### **B2.1.2. Architettura del veicolo**

I veicoli oggetto della presente fornitura dovranno essere a pianale integralmente ribassato, secondo quanto indicato nel Regolamento UN/ECE n.107/2010, Allegato 4.

#### **B2.1.3. Dispositivi di inginocchiamento e sollevamento**

Il veicolo deve essere dotato di un dispositivo di abbassamento (Kneeling) e sollevamento secondo quanto indicato dal Reg.UN/ECE n.107/2010, in grado di ridurre l’altezza del gradino delle porte d’accesso indicativamente a 280 mm. Tale altezza deve essere verificata con veicolo scarico (MVM).

Al fine di evitare interferenze con le banchine presenti in talune fermate, la DISTANZA DA TERRA MINIMA operativa raggiungibile in qualunque condizione, sia del pianale sia di qualunque parte “a sbalzo” sporgente rispetto alla sagoma del veicolo, presenti in corrispondenza delle porte (esempio bracci traslanti di azionamento delle ante delle porte) deve essere pari a 260 mm.

Il veicolo deve essere dotato di un dispositivo, azionabile da posto guida, di sollevamento pneumatico delle sospensioni di tutti gli assi in grado di facilitare l’eventuale superamento di dossi o altri tipi di asperità stradale in grado di garantire una altezza minima dal suolo di 250 mm a basse velocità.

#### **B2.1.4. Altezza del 1° gradino**

Per l'altezza dei gradini si rimanda a quanto disposto dal Reg.UN/ECE n.107/2010 (Allegato 3 punto 7.7.7).

#### **B2.1.5. Pendenza longitudinale del pavimento**

È consentita una pendenza massima misurata nelle condizioni previste dal Reg.UN/ECE n.107/2010 (Allegato 3): pendenza longitudinale punto 7.7.6.

Ai fini della presente Specifica la pendenza del pavimento è verificata con il dispositivo di “abbassamento” disinserito.

#### **B2.1.6. Pendenza trasversale pavimento**

È consentita una pendenza massima misurata nelle condizioni previste dal Reg.UN/ECE n.107/2010 (Allegato 3): pendenza trasversale punto 7.7.1.11.

Ai fini della presente Specifica la pendenza del pavimento è verificata con il dispositivo di “abbassamento” disinserito.

#### **B2.1.7. Corridoio**

Il corridoio, inclusa l'eventuale ralla, non deve presentare gradini.

La larghezza minima del corridoio, oltre a soddisfare la legislazione vigente, è opportuno sia la più larga possibile.

#### **B2.1.8. Porte di servizio**

Le porte di servizio sono sistemate sulla fiancata destra del veicolo.

In sede di offerta dovrà essere descritto il tipo di porta installato. Sono richieste le seguenti caratteristiche:

- maniglioni di appiglio;
- sistema di sicurezza anti-schiacciamento durante la movimentazione;
- apertura scorrevole “sliding”;
- vano di passaggio adeguatamente delimitato con idonei divisori a protezione dei passeggeri;
- tutti i leverismi suscettibili di interferenza con i passeggeri dovranno pertanto essere adeguatamente protetti.

Si richiede la colorazione in nero opaco della parte interna del telaio della porta anteriore.

Per le specifiche inerenti la pulsantiera di comando delle porte si veda il §**B2.8.16**.

Relativamente alla logica di comando porte, ai meccanismi di sicurezza ed all'eventuale azionamento da parte del passeggero, si rimanda al Reg.UN/ECE n.107/2010, Allegato 3 punti 7.6.4; 7.6.5; 7.6.6; 7.6.7.

Per identificare una porta d'entrata possono essere utilizzati segnali, luci o effetti speciali intorno alla porta.

#### **B2.1.9. Movimentazione dei passeggeri**

Le porte devono potere essere adibite indifferentemente all'entrata e all'uscita dei passeggeri.

Devono essere dotate di idonei sistemi che ne garantiscano la chiusura in sicurezza in presenza di ostacoli e impediscano l'avviamento del veicolo a porte aperte.

In sede di gestione della commessa verrà puntualmente definito dal Cliente la logica di incarozzamento richiesta a seconda del tipo di veicolo/destinazione finale di utilizzo

### **B2.1.11. Dispositivo di segnalazione "Fermata prenotata" e relativi pulsanti di azionamento**

Sullo sportello di ogni cassonetto porta di discesa deve essere montato un dispositivo di segnalazione luminosa indicante la prenotazione della fermata da parte dei passeggeri e corredato di apposita scritta esplicativa.

Il dispositivo deve essere azionabile da pulsanti passeggeri posizionati sui montanti e sui mancorrenti in prossimità delle porte.

La prenotazione deve essere ripetuta sul cruscotto con apposita spia supplementare e deve essere integrata da segnalazione acustica, ubicata in prossimità del posto guida ovvero in altra zona purché chiaramente udibile da eventuali passeggeri ipovedenti (LA SEGNALAZIONE ACUSTICA DEVE ESSERE RIPETUTA SULLA SECONDA CASSA). La segnalazione luminosa a luce fissa ed'intensità variabile deve essere posta sul cruscotto anteriore; caratteristiche e posizione della spia saranno da definire con il Cliente.

La spia di prenotazione fermata sul cruscotto dovrà essere attenuabile dal conducente mediante apposito comando.

Il sistema dovrà rispettare le seguenti regole:

1. aprendo le porte di salita non si deve disattivare la prenotazione fermata;
2. a porte di salita aperte deve essere possibile effettuare la prenotazione fermata;
3. non deve essere possibile prenotare la fermata a porte di discesa aperte.

La prenotazione fermata azionabile dalla/e postazione/i disabili dovrà essere normalmente esclusa/e senza che ciò comporti l'attivazione di segnali acustici o visivi percepibili dai passeggeri.

I pulsanti di prenotazione azionabili dalla postazione disabili dovranno essere contraddistinti da apposito ideogramma identificativo.

La prenotazione sarà attivabile su condizione solo da parte del conducente attraverso apposito comando dotato di spia luminosa integrata.

L'avvenuta prenotazione fermata effettuata dalla postazione disabili deve essere segnalata sul cruscotto con apposita spia provvista di ideogramma distinta da quella di cui al terzo capoverso del presente paragrafo.

La prenotazione fermata azionabile dall'eventuale postazione passeggero dovrà essere normalmente esclusa senza che ciò comporti l'attivazione di segnali acustici o visivi percepibili dai passeggeri. Il pulsante di prenotazione azionabile dal passeggero dovrà essere contraddistinto da apposito ideogramma identificativo. La prenotazione sarà attivabile su condizione solo da parte del conducente attraverso apposito comando dotato di spia luminosa integrata.

L'avvenuta prenotazione fermata effettuata dalla postazione passeggero deve essere segnalata sul cruscotto con apposita spia provvista di ideogramma distinta da quella di cui al terzo capoverso del presente paragrafo.



Le due funzioni di inserimento/disinserimento prenotazione passeggero e disabili (e relative spie di segnalazione) qualora entrambe presenti, debbono essere gestite in modo indipendente dal conducente.

In corrispondenza delle porte di discesa di ciascuna cassa deve essere montata una plafoniera bifacciale luminosa, visibile da qualsiasi passeggero in piedi nella zona corridoio, indicante la prenotazione della fermata successiva e corredato di apposita scritta esplicativa.

I pulsanti di azionamento prenotazione fermata debbono essere di tipo il più possibile esente da possibilità di azionamento involontario nonché dotati di rilievi BRAILLE per accessibilità non vedenti.

## **B2.2. Comparto passeggeri**

### **B2.2.1. Numero dei posti**

Il numero dei posti deve essere indicato come:

- numero posti a sedere;
- numero carrozzelle;
- numero posti in piedi;
- numero posti servizio;
- numero dei posti totali.

In allegato all'offerta dovrà essere adeguatamente documentato il lay-out interno tramite la presentazione del figurino di carrozzeria dell'autobus opportunamente quotato, specificando nelle varie condizioni, in presenza o meno di disabili in carrozzella a bordo.

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.

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

### **B2.2.2. Posti a sedere**

Lo standard del Cliente rispetto ai posti seduti è il seguente:

Sedile realizzato interamente ed esclusivamente in materiale plastico (compresi eventuali inserti) con diversa colorazione per i posti riservati.

Il numero minimo di posti a sedere deve essere conforme al Reg.UN/ECE n.107/2010.

Nel computo dei posti a sedere NON SONO CONSIDERATI eventuali sedili pieghevoli, collocati nell'area carrozzella.

I posti a sedere per i passeggeri devono essere il numero più ampio possibile coerentemente alla ricerca del massimo comfort.

La fornitura dei sedili deve prevedere il loro trattamento secondo processi di fabbricazione che li rendano resistenti al vandalismo da taglio e graffito.

Tutti i sedili passeggeri debbono prevedere una struttura costruttiva tale per cui la parte superiore della scocca poggia-schiena, quindi approssimativamente all'altezza della testa del passeggero seduto, preveda una zona opportunamente sagomata utilizzabile anche con funzione di maniglia di appiglio per i passeggeri in piedi circostanti.

### **B2.2.3. Posti in piedi**

In sede di offerta deve essere presentato il numero di posti effettivi in piedi per il quale il veicolo è omologato considerando anche l'eventuale presenza della carrozzella, il valore in metri quadrati della superficie "S1" utilizzata per il calcolo del numero dei posti in piedi, nonché la "densità passeggeri" (persone/m<sup>2</sup>); in ogni caso DOVRÀ ESSERE UTILIZZATO COME PARAMETRO DI CALCOLO AL MASSIMO il valore di 6,5 persone/m<sup>2</sup>.

### **B2.2.4. Posti totali**

Il Cliente è interessato a soluzioni che prevedano il maggior numero di posti totali in base ad una "densità passeggeri" che dovrà essere dichiarata dal Fornitore.

### **B2.2.5. Passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti e ipovedenti**

Devono essere previsti posti a sedere per i passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti, secondo quanto prescritto al Reg.UN/ECE n.107/2010, Allegato 8 punto 3.2.

Le porte d'ingresso devono essere adeguatamente illuminate per i passeggeri ipovedenti.

I posti devono essere evidenziati con apposite targhette indicatrici e diversa colorazione.

### **B2.2.6. Passeggeri a ridotta capacità motoria non deambulanti**

Deve essere previsto il trasporto di un passeggero a ridotta capacità motoria, in carrozzella, sistemato contro marcia in apposito spazio dedicato dotato di opportuna attrezzatura di ancoraggio, chiamata, prenotazione di fermata e rampa di accesso. La zona di stazionamento della carrozzella deve essere realizzata in prossimità della seconda porta del veicolo, con accesso dalla medesima porta, attraverso opportuno dispositivo di accesso, con l'utilizzo di maniglie supplementari e apposita illuminazione, secondo quanto indicato nel Reg.UN/ECE n.107/2010, Allegato 8 punti 3.6 - 3.8.

La rampa di accesso DEVE essere esclusivamente del tipo "a ribalta" con apertura a ribaltamento manuale provvista di opportuna sicurezza contro l'avvio del veicolo a pedana aperta e spia cruscotto di segnalazione incompleta chiusura.

È altresì richiesto che l'apertura della pedana, in aggiunta alla maniglia la quale per l'azione di calpestio cui è sottoposta è soggetta a frequenti danneggiamenti da deformazione, preveda una opportuna sede per un gancio di sollevamento.

Deve inoltre essere prevista una ulteriore postazione per il trasporto di un passeggero a ridotta capacità motoria, in carrozzella, preferibilmente nella seconda cassa in prossimità della terza porta del veicolo. Questa seconda postazione deve essere dotata di pedana di salita di tipo a ribalta.

È ammessa anche configurazione con le due postazioni dedicate nella stessa cassa.

È gradita la presenza di sedili richiudibili nell'area riservata al trasporto di un passeggero a ridotta capacità motoria, in carrozzella, a condizione che chiusi non comportino alcun intralcio alla movimentazione del passeggero stesso.

La postazione deve essere dotata di impianto di prenotazione fermata dedicato che deve rispettare le seguenti regole:

Il sistema dovrà rispettare le seguenti regole:

1. aprendo le porte di salita non si deve disattivare la prenotazione fermata;
2. a porte di salita aperte deve essere possibile effettuare la prenotazione fermata;
3. non deve essere possibile prenotare la fermata a porte di discesa aperte.

#### **B2.2.6.1. Predisposizione area "passeggino"**

Nel comparto passeggeri è richiesta la predisposizione di apposita area dedicata al trasporto di un passeggero per trasporto di un bambino, dotata di mancorrente orizzontale ad altezza linea di cintura dotato di impianto di prenotazione fermata dedicato che deve rispettare le seguenti regole:

1. aprendo le porte di salita non si deve disattivare la prenotazione fermata;
2. a porte di salita aperte deve essere possibile effettuare la prenotazione fermata;
3. non deve essere possibile prenotare la fermata a porte di discesa aperte.

Le specifiche di realizzazione di dettaglio saranno concordate in sede di gestione della commessa di fornitura.

È ammessa anche configurazione con area combinata con postazione dedicata a disabile non deambulante.

#### **B2.2.7. Mancorrenti**

Sono richiesti mancorrenti in acciaio inox.

#### **B2.2.8. Indicazioni di linea e di percorso**

Sul veicolo deve essere prevista l'installazione da parte del Fornitore, di idonei dispositivi a comando elettronico atti a segnalare all'utenza le indicazioni della linea e del percorso del veicolo secondo la Norma CUNA NC 587- 20 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE). L'impianto dei cartelli indicatori offerti deve avere la possibilità di connettersi e comunicare con altri sistemi di bordo (es. impianto di telecontrollo AVM).

### Specifica per Veicoli due casse:

È richiesta l'installazione di n.4 cartelli indicatori a comando centralizzato con le seguenti indicazioni:

- Cartello anteriore: pannello a matrice continua con possibilità di comporre stringhe e/o cifre di 240 mm di altezza per non meno di 16 caratteri con messaggi su tre righe;
- Cartelli sul lato destro e posteriore: numero di linea a 3 cifre e/o lettere, altezza minima dei caratteri 240 mm.

L'intercambiabilità delle scritte dovrà essere possibile con sistema statico a led luminosi.

Deve essere previsto un interruttore di esclusione alimentazione dei cartelli posto nella plancia cruscotto in posizione da concordare con il Cliente.

I veicoli devono essere provvisti di sistema fonico indicatore di linea integrato con l'impianto dei cartelli indicatori. L'allestimento dell'annuncio fonico dovrà prevedere due altoparlanti esterni montati sotto scocca in una zona prossima all'anteriore ed al posteriore del mezzo in posizioni da concordare con il Cliente. Dovrà essere installata una targhetta con le apposite istruzioni secondo indicazioni che fornirà il Cliente.

Gli impianti dovranno essere completi di cablaggi, connessioni e componenti per il veicolo in oggetto.

Il Cliente provvederà autonomamente alla programmazione dell'centralina di comando degli indicatori e dell'annuncio fonico.

Il veicolo dovrà essere inoltre allestito con sistema informativo multimediale interno composto da 2 monitor a colori TFT-LCD ad alta risoluzione allungato/stretched bar display (28-29"), 1 master/1 slave, per visualizzazione simultanea a doppio schermo (una schermata visualizzerà la prossima fermata, l'altra schermata sarà a disposizione per comunicazioni pubblicitarie; il palinsesto di questa schermata potrà essere trasmesso on board via LAN/GPRS mediante router di bordo provvisto di SIM e localizzatore GPS). In sede di invio della lettera d'ordine il Cliente concorderà con il Fornitore il tipo/i tipi di indicatori/monitor tra i modelli proposti dal Fornitore.

### **B2.2.9. Impianto di climatizzazione / parte riscaldamento interno**

Deve essere installato un impianto di CLIMATIZZAZIONE per il riscaldamento del comparto passeggeri e posto guida. L'inserzione degli elementi riscaldanti deve essere subordinata ad un segnale termostatico proveniente da un dispositivo regolabile adeguatamente protetto per impedire manomissioni indebite da parte dei passeggeri.

In sede di offerta deve essere compiutamente illustrato l'impianto proposto e la sua efficacia.

Devono essere presenti aerotermini a pavimento o dispositivo simile, almeno in numero di:

- quattro sul lato sinistro
- tre sul lato destro.

In alternativa devono essere previste canalizzazioni per flusso di aria riscaldata lungo tutta la lunghezza del vano passeggeri.

Deve essere presente inoltre, in aggiunta a quanto sopra descritto, almeno un diffusore per il riscaldamento del posto guida realizzato in modo da consentire condizioni di sufficiente accessibilità per fini manutentivi e pulizia.

NON sono ammessi sistemi di riscaldamento che richiedano stoccaggio di carburanti a bordo dell'autobus.

Deve essere prevista la funzionalità di preriscaldamento e mantenimento della temperatura interna del veicolo ad almeno 15°C in inverno, durante la fase di ricarica sia da pantografo che da plug-in, che si attiverà automaticamente in modo programmabile con temporizzatore giornaliero esclusivamente a veicolo spento, porte chiuse durante la ricarica.

Rappresentano offerta oggetto di valutazione preferenziale soluzioni realizzative dell'impianto dedicato al riscaldamento dell'abitacolo/posto guida, basate su tecnologia a pompa di calore in luogo delle resistenze elettriche integrate da sistemi di recupero dell'energia termica fornibile dal processo di raffreddamento delle batterie di trazione.

### **B2.2.10. Impianto di climatizzazione / parte raffrescamento interno**

Deve essere installato un impianto di CLIMATIZZAZIONE per il raffrescamento del comparto passeggeri e posto guida di tipo "tropicale" (l'impianto deve essere progettato per condizioni estreme, con funzionamento garantito fino a 45° di temperatura ambiente dove "temperatura ambiente" = temperatura esterna al bus).

In sede di offerta deve essere dettagliatamente illustrato l'impianto proposto, il suo funzionamento e la sua efficacia. In particolare sono richieste le seguenti caratteristiche all'impianto:

1. DEVE essere previsto un gruppo di condensazione dedicato per ciascuna cassa. In ogni caso ad ogni unità di condensazione dovrebbe corrispondere una unità di evaporazione.
2. La sezione delle tubazioni ed il sistema di compressione devono essere di dimensioni e potenzialità adeguate al volume di gas richiesto; le tubazioni, dove tecnicamente possibile, debbono essere di tipo rigido al fine di ridurre le perdite di gas refrigerante;
3. protezione con guaina termoriflettente o altri accorgimenti di miglior efficacia delle tubazioni poste in prossimità di fonti di calore;
4. struttura/fissaggi/tubazioni realizzati in modo da garantire elevata resistenza a urti, vibrazioni e corrosione;
5. flussi d'aria non diretti sui posti a sedere ma rivolti tangenzialmente verso il soffitto o verso i vetri laterali;
6. 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;
7. i cavi dell'impianto elettrico devono essere identificati da codice ripetuto per tutta la loro lunghezza e resistenti ad alte temperature se il passaggio è in prossimità del vano motore (125°).
8. L'efficacia dell'impianto deve essere tale da superare la seguente prova:
  - Portare la temperatura interna del bus a un valore  $\geq 35$  °C (misurata a 1400 mm dal pavimento sui punti seguenti: posto guida, primo asse, porta centrale, porta posteriore, in corrispondenza mezzeria veicolo)
  - Chiudere le porte (dovranno essere mantenute chiuse per tutta la durata della prova)
  - Avviare il motore e l'impianto di climatizzazione
  - Mantenere la temperatura esterna a un valore  $\geq 30$  °C

La prova si ritiene superata se viene verificato dopo 30 minuti di attivazione dell'impianto, un abbattimento della

temperatura di almeno 10 °C in ciascuno dei punti di misura, a porte chiuse, veicolo fermo e senza passeggeri.

Analoghe condizioni di prova possono essere simulate anche con l'ausilio di sistemi di riscaldamento ausiliari (es. forno di verniciatura).

I due impianti (riscaldamento e raffrescamento) di cui al presente paragrafo ed al §**B2.2.9** devono essere efficacemente integrati al fine di facilitare la regolazione da parte del personale viaggiante DELLA TEMPERATURA DEL POSTO GUIDA E DEL VANO PASSEGGERI IN MANIERA INDIPENDENTE.

Il sistema di VENTILAZIONE INTERNA di cui ai due precedenti paragrafi (riscaldamento e raffrescamento) DEVE addurre le portate d'aria convogliate nelle varie zone del veicolo (vani posto guida e passeggeri) attraverso CONDOTTE DEDICATE ALLA VENTILAZIONE ed OPPORTUNAMENTE DIMENSIONATE; NON sono ammesse condotte di ventilazione utilizzate promiscuamente a zone di passaggio cavi, asservite a spazi di funzionamento di impianti tecnologici di bordo, ovvero semplici intercapedini di struttura o carrozzeria del veicolo o soluzioni similari.

DEVE essere prevista la funzionalità di pre-raffreddamento-deumidificazione e mantenimento della temperatura interna del veicolo ad almeno 28°C in estate, durante la fase di ricarica sia da pantografo che da plug-in, che si attiverà automaticamente in modo programmabile con temporizzatore giornaliero esclusivamente a veicolo spento, porte chiuse durante la ricarica.

Al fine di ottimizzare il consumo di energia elettrica durante l'esercizio in linea all'apertura ed alla chiusura delle porte l'impianto di climatizzazione del comparto passeggeri dovrà essere disattivato, ovvero opportunamente limitato nella potenza refrigerante erogata.

#### **2.2.11. Predisposizione del sistema di validazione titoli contactless.**

Sui veicoli oggetto di gara è prevista l'installazione di un sistema di validazione elettronica dei titoli di viaggio, fornito dal Cliente. Il veicolo deve pertanto essere dotato di tutte le predisposizioni per l'installazione degli apparati necessari per il sistema di bigliettazione elettronica.

In corrispondenza di ogni porta di ingresso devono essere realizzate tutte le predisposizioni elettriche e meccaniche per l'installazione di un validatore elettronico.

Tali predisposizioni consistono fondamentalmente nella fornitura e messa in opera dei supporti di sostegno dei validatori elettronici, delle tubazioni, predisposizione per l'installazione di apparati dedicati alla bigliettazione e relativi apparati di controllo.

Dovrà essere posta particolare cura al posto guida stante la possibilità di emissione di titoli a bordo.

Il Cliente fornirà le specifiche per i cavi e per l'installazione.

I pali utilizzati per il fissaggio delle varie tipologie di convalidatrici debbono essere concordati con il Cliente e di diametro esterno di almeno 35 mm. Il Fornitore si fa carico inoltre dell'installazione delle apparecchiature fornite dal Cliente e del relativo collaudo di alimentazione delle stesse.

#### **B2.2.12. Pulibilità**

L'allestimento del comparto passeggeri dovrà essere progettato e realizzato in modo che ogni elemento sia

facilmente pulibile con uso di prodotti convenzionali. Particolare attenzione deve essere ammessa ai supporti sedili in modo che ogni zona del pavimento sia facilmente raggiungibile. Lo studio complessivo del comparto passeggeri dovrà, infine, tenere conto della tendenza ad utilizzare sistemi di pulizia automatica mediante appositi impianti di soffiatura/aspirazione aria.

### **B2.2.13. Illuminazione artificiale interna**

Dovrà essere particolarmente curata l'illuminazione dei gradini, degli apparecchi di bigliettazione, degli ostacoli, delle aree informative al pubblico.

I convertitori statici di alimentazione dovranno essere:

- protetti dall'inversione di polarità e picchi di corrente;
- idonei al servizio continuativo e garantire il regolare funzionamento entro una escursione termica da  $-15^{\circ}\text{C}$  a  $+70^{\circ}\text{C}$  ed una tensione di alimentazione compresa tra 18 e 32 Vcc;
- Avere una frequenza di funzionamento tale da non produrre ronzii e disturbi indotti sui cavi di segnale.

L'ubicazione dei convertitori dovrà essere possibilmente singola e tale da consentire una agevole accessibilità per la loro sostituzione.

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

- Le prime due lampade dietro il posto conducente, rispettivamente lato destro e sinistro, devono essere spegnibili su comando del conducente;
- Il conducente deve 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 azionamento del comando centrale di emergenza dovranno accendersi automaticamente una lampada della zona centrale (una per cassa) e le lampade di illuminazione dei vani porta.

Sotto il cassetto di ciascuna porta di servizio dovranno essere installati due punti luce, 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 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 livello di illuminazione non inferiore a 80 lux del posto di guida e consentire l'illuminazione della centralina di comando dei cartelli indicatori di linea.

il Cliente si riserva di valutare eventuali riflessi sul parabrezza o comunque fastidiosi per il conducente.

È richiesto l'utilizzo di fonti luminose LED per tutta l'illuminazione interna.

## **B2.3. Posto guida**

### **B2.3.1. Struttura di separazione**

La realizzazione deve assicurare elevato comfort ed abitabilità al conducente riservando adeguato spazio alla postazione.

Il posto guida, pur in conformità a quanto previsto dalle direttive/proposte comunitarie, è richiesto debba essere dotato di una struttura di separazione avente altezza 1800 mm (riferiti al piano pavimento corridoio), eventualmente realizzabile con un gradino intermedio tra pavimento e podio; la parte superiore di tale struttura di separazione DEVE essere realizzata in cristallo, in modo da scongiurare proiezione di frammenti di vetro in caso di rottura.

Deve essere prevista una soluzione per agevolare la vendita dei titoli di viaggio da parte dei conducenti (es. presenza di feritoia ad apertura manuale o elettrica).

È richiesta in ogni caso la presenza di una barra divisoria telescopica posizionata tra l'anta anteriore della porta anteriore ed il posto guida, al fine di delimitare la presenza di passeggeri nella zona immediatamente prossima al parabrezza e consentire piena visuale dello specchio retrovisore destro. In combinazione alla barra di cui sopra, il Cliente richiede preferibilmente che l'apertura prevista dal Fornitore nella struttura di protezione di cui sopra atta a consentire l'accesso al posto guida, NON sia realizzata con sportello ad apertura "controvento" rispetto al senso di marcia.

In alternativa alla rispondenza a tale requisito, il Fornitore dovrà in ogni caso concordare con il Cliente una soluzione progettuale efficace ad evitare l'addossamento di persone in corrispondenza del cruscotto al fine di garantire al conducente piena visibilità del parabrezza e degli specchi retrovisori interni ed esterni.

Lo sportello di accesso al posto guida DOVRA' essere munito di una chiusura realizzata mediante elettromagnete attivabile/disattivabile da posto guida a mezzo di apposito pulsante; le specifiche logiche di eccitazione / diseccitazione dell'elettromagnete saranno definite in sede di commessa.

In sede di offerta deve essere presentata la descrizione e il disegno illustrativo riguardante la struttura di separazione del posto di guida e visibilità. La soluzione definitiva sarà in ogni caso subordinata a validazione del responsabile di commessa del Cliente e dei rappresentanti del personale viaggiante del Cliente.

### **B2.3.2. Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e vetri laterali**

Deve essere previsto un efficace impianto di circolazione dell'aria per il disappannamento e lo sbrinamento dei parabrezza e, se presenti, dei vetri antero-laterali (anche se incorporati nella porta anteriore). Gli eventuali vetri laterali devono essere preferibilmente dotati di resistenza elettrica incorporata ed estesa su tutta la superficie.

L'afflusso dell'aria nell'impianto deve provenire sia da una presa d'aria posta all'interno del veicolo, collocata nella parte superiore della paretina o comunque lontana da zone di calpestio del pavimento, sia da una presa esterna posta in prossimità del tetto del veicolo.

La canalizzazione per l'immissione deve essere realizzata in modo da consentire, attraverso un deviatore manuale, l'aspirazione dell'aria dall'esterno, dall'interno del veicolo o miscelata.

Devono altresì essere attuati tutti gli accorgimenti necessari ad abbattere, mediante idonei filtri nei vari sistemi di immissione dell'aria, le impurità presenti nell'aria stessa, sia per le fasi di aspirazione interna che esterna del veicolo.



Il vetro a sinistra del posto guida (finestrino conducente), l'eventuale antero-laterale sx, l'eventuale antero laterale destro e la prima anta della porta se ad anta doppia o l'intera porta se ad anta singola, devono preferibilmente prevedere la resistenza elettrica annegata per lo sbrinamento. In alternativa saranno accettate soluzioni di sbrinamento a flussod'aria.

In caso di adozione di soluzione ad anta doppia, lo sbrinamento della prima anta deve realizzarsi a mezzo di resistenza riscaldante che deve estendersi sull'intera superficie vetrata.

In caso di adozione di soluzione ad anta singola, lo sbrinamento della stessa deve realizzarsi a mezzo di resistenza riscaldante che deve estendersi sull'intera superficie vetrata.

Si richiede che l'attivazione degli elementi riscaldanti (resistenze) sia temporizzata nella durata massima orientativa di 15 minuti, e che tutte le resistenze (vetri, specchi di cui ai paragrafi precedenti) siano azionate da un UNICO PULSANTE.

La vetratura attraverso la quale il conducente ha la visione dello specchio esterno sinistro, tenuto conto delle varie posizioni che può assumere il sedile di guida, deve essere di tipo fisso e dotata di resistenze antiappannamento; una parte scorrevole di vetratura è in ogni caso richiesta, ma deve essere localizzata al di fuori del campo visivo dello specchio retrovisore.

Le resistenze elettriche debbono essere opportunamente dimensionate in modo da ridurre al minimo l'interferenza visiva che ostacoli la perfetta e completa visibilità dei retrovisori esterni.

### **B2.3.3. Sedile conducente**

Sedile del conducente del tipo a sospensione pneumatica con regolazione automatica al peso del conducente. La tipologia dovrà essere sottoposta a verifica ed approvazione da parte del personale viaggiante del Cliente; in particolar modo sarà valutata l'altezza minima/massima di lavoro avuto riguardo anche al dimensionamento della base di fissaggio del sedile stesso; in ogni caso la distanza che intercorre dal "piano pedaliera" e il punto di ancoraggio del sedile NON deve superare la quota di 80mm.

Dovrà essere assicurata la facile manutenzione dell'impianto pneumatico del sedile con particolare riferimento al rubinetto di intercettazione aria e alla presenza di filtri per le impurità (99,9%).

Le specifiche di base richieste sono:

- doppio bracciolo
- poggiatesta
- comandi di regolazione posti sul lato destro
- cintura di sicurezza omologata di tipo a tre punti con attacco lato sinistro.

Dovrà essere possibile uno spostamento longitudinale del sedile di guida di almeno +/- 75mm.

### **B2.3.4. Cruscotto e strumentazione**

Si considerano quattro zone, circostanti al posto guida, indicabili schematicamente come:

- zona A) - anteriore sotto parabrezza

- zona B) - anteriore sopra parabrezza
- zona C) - laterale sotto finestrino autista
- zona D) - laterale sopra finestrino autista

La sistemazione delle apparecchiature all'interno delle singole zone deve soddisfare le prescrizioni richiamate nella norma CUNA NC 582-10 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE).

In sede di offerta deve essere presentato un disegno raffigurante la disposizione dell'intero posto guida ed il dettaglio delle varie zone.

Tutte le zone ove siano presenti strumentazioni e comandi debbono essere adeguatamente illuminabili.

La realizzazione di tali cruscotti, specie per quelli inferiori (A e C), deve garantire 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, devono risultare ergonomicamente valide ai fini del comfort e della sicurezza di guida. Deve essere prevista una zona ben individuata, nella quale devono essere collocati i comandi per la disattivazione di asservimenti e/o sistemi di sicurezza ("sblocco") previsti nell'impianto.

Il Cliente valuterà la "piombatura" dei suddetti comandi.

La posizione del volante dovrà essere ergonomica e tale da non oscurare alcun dispositivo di segnalazione e controllo. Il volante dovrà essere inoltre regolabile in altezza ed inclinazione.

L'accensione delle luci esterne (posizione, abbaglianti, fendinebbia anteriori e retronebbia posteriore) deve essere segnalata da singole spie sul cruscotto, una per ogni funzione.

I vari dispositivi di comando e di indicazione devono garantire una elevata affidabilità e manutenibilità; devono essere identificati secondo le prescrizioni della normativa vigente oltre che essere dotati di singola targhetta indicatrice con scritta della funzione, con ottime caratteristiche di fissaggio.

In alternativa al tradizionale impiego di dispositivi di segnalazione, o anche solo in parte, vi è notevole interesse per soluzioni diverse e tecnologicamente avanzate, che comunque devono rispondere a quanto già citato in relazione alla visibilità, ai riflessi, alle particolari condizioni climatiche.

Il Cliente è interessato a soluzioni che prevedano la messa in atto del criterio che distingue la segnalazione luminosa non solo per semplice alimentazione ma anche per la funzionalità di taluni componenti.

In offerta deve essere presentata documentazione tecnica di quanto citato, ricordando che la logica di funzionamento e l'uso in linea non devono distogliere l'attenzione del conducente, la cui attività primaria è la guida del veicolo in condizioni di sicurezza.

A tutti i concetti precedentemente citati, viene posta particolare rilevanza, intendendosi con ciò che deve essere data possibilità al Cliente di personalizzare cruscotto e strumentazione in relazione alle proprie specifiche e future esigenze. In particolare deve essere predisposto apparato AVM/pannello di controllo per validatore titoli viaggio.

### **B2.3.5. AVM (Automatic Vehicle Monitoring)**

Sui veicoli oggetto di gara è prevista l'installazione di un sistema di rilevamento della posizione in conformità alle specifiche di cui al paragrafo **B2.11.6**. Impianti tecnologici di bordo compresi nella fornitura.

### **B2.3.6. Funzioni di diffusione sonora e/o multimediale a bordo e fuori bordo**

Deve essere installato a totale carico del Fornitore (compreso anche il dispositivo) un impianto di diffusione audio che permetta la diffusione del segnale sonoro all'interno del vano passeggeri, con la possibilità di differenziare la potenza di emissione a seconda della posizione degli altoparlanti all'interno del veicolo.

Questo impianto deve permettere la diffusione dei seguenti canali:

- microfono
- annuncio fonico prossima fermata attraverso gli impianti tecnologici di bordo compresi nella fornitura .
- segnale audio proveniente da dispositivi multimediali di comunicazione all'utenza
- sorgente musica preregistrata / radio Fm (l'eventuale richiesta verrà formalizzata in sede di commessa).

Il segnale audio proveniente dai dispositivi multimediali di comunicazione all'utenza costituisce il canale di default. L'abilitazione di uno degli altri ingressi provocherà l'interruzione di questo canale audio che riprenderà al termine della comunicazione. Potrà inoltre essere definito un livello di priorità per il canale microfonico e per quello da radiotelefono.

Dovrà inoltre essere installato un sistema di indicatori esterni ed annuncio destinazione.

Queste funzioni dovranno essere previste nell'apparecchiatura descritta, che dispone sia dell'amplificatore BF, sia dei circuiti di sintesi per i segnali audio in formato digitale.

In alternativa alla tradizionale soluzione di diffusione sonora esterna a mezzo altoparlante, è richiesta diffusione sonora a mezzo tromba tipo RCF 1110 impedenza 8 ohm, dislocata in posizione protetta entro la carrozzeria.

Inoltre devono essere previste predisposizioni idonee alla successiva installazione di Indicatori interni ad annuncio di prossima fermata.

Tali funzioni dovranno essere previste utilizzando l'amplificatore di BF incorporato ed utilizzando le notevoli capacità di memorizzazione della centralina.

#### *Installazione all'interno del bus*

Si precisa che le predisposizioni a bordo per il montaggio di staffe e supporti meccanici dovranno essere realizzate prevedendo carter per la chiusura degli eventuali fori e/o parti meccaniche a vista che potranno essere utilizzati dal Cliente in caso di smontaggio degli apparati o di installazioni successive.

### **B2.3.7. Impianto di climatizzazione del posto di guida**

L'impianto di climatizzazione del posto guida, qualora integrato in quello del vano passeggeri, dovrà comunque essere dotato di evaporatore e ventilazione dedicata con comando di azionamento indipendente; qualora invece NON sia integrato nel sistema di climatizzazione interno del vano passeggeri, il veicolo DEVE essere comunque dotato di un impianto di aria condizionata del posto di guida, che sarà parte integrante di quello di sbrinamento.

In sede di offerta deve essere dettagliatamente illustrato l'impianto proposto, il suo funzionamento e la sua efficacia.

### **B2.3.8. Impianti TVCC per controllo porte e retromarcia e posto guida**

1. Sui veicoli deve essere installato un impianto TVCC, per il controllo della movimentazione dei passeggeri di tutte le porte con esclusione della sola anteriore; l'orientamento delle telecamere deve rendere visibile anche l'area esterna immediatamente adiacente al pianale del veicolo.

2. Si richiede l'installazione di un sistema TVCC integrato che consenta il controllo della zona posteriore del veicolo durante le manovre di retromarcia.

In particolare il componente monitor degli impianti di cui sopra dovrà essere rispondente alle seguenti specifiche:

*Veicoli 4Porte:*

È richiesta una soluzione che preveda due monitor di almeno 7"LCD/TFT con immagine frazionata in due aree uguali, ciascuna delle quali riportante l'immagine di una zona porta; solo all'inserimento della retromarcia l'immagine di un monitor verrà commutata automaticamente all'immagine a schermo intero della zona retrostante il veicolo.

Per tutte le varianti di cui sopra il funzionamento dei monitor deve essere commutabile tra due modalità, cioè funzionamento continuo oppure funzionamento solo ad apertura porte con successivo spegnimento automatico; inoltre deve essere presente un comando di regolazione dell'intensità luminosa.

3. Sui veicoli oggetto di gara, in posizione elevata e prossima al posto guida, è richiesta l'installazione di un sistema di sicurezza antiaggressione del conducente, costituito da una telecamera azionabile da conducente tramite "panic button" collegabile, via sistema AVM - telecontrollo - alla centrale operativa del Cliente.

### **B2.3.9. Pedaliera**

È preferita (ma non oggetto di valutazione) una pedaliera di tipo NON automobilistico (pedaliera "tradizionale" con fulcro del pedale "a pavimento" e non "dall'alto").

La pedaliera, con particolare riferimento al comando acceleratore, deve ergonomicamente avere inclinazione opportunamente valutata in modo tale da evitare affaticamento della articolazione del conducente.

### **B2.3.10. Specchio retrovisore esterno sinistro**

Lo specchio retrovisore esterno sinistro deve trovarsi in posizione "alta" rispetto alla linea di orizzonte dello sguardo del conducente; quindi il fissaggio del braccio specchio esterno sinistro deve essere realizzato nella parte superiore del montante in maniera tale da realizzare un posizionamento dello specchio retrovisore sx alla medesima altezza dello specchio retrovisore dx.

## **B2.4. Prestazioni**

### **B2.4.1. Velocità massima, accelerazione e spunto in salita**

La velocità massima raggiungibile con veicolo a pieno carico (MPC), su percorso piano e rettilineo, deve essere non inferiore a 55 km/h. Il limitatore di velocità deve essere omologato secondo le vigenti direttive e tarato nel rispetto delle vigenti disposizioni del Codice della Strada applicabili alla categoria di veicolo in oggetto.

La determinazione della accelerazione deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-06 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE) e indicata in sede di offerta.

La capacità dello spunto in salita deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-04 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE) e indicata in sede di offerta.

#### **B2.4.2. Velocità commerciale**

La velocità commerciale in linea sarà pari a 14 km/h a regime. Nella fase di pre-esercizio è prevista una velocità commerciale pari a 11km/h.

Il veicolo in ogni caso deve avere una accelerazione di avviamento superiore, nel periodo di tempo necessario a liberare la sua lunghezza con partenza da fermo a pieno carico e con tutti i dispositivi inseriti su percorso piano, non inferiore a 0,9 m/s<sup>2</sup>.

#### **B2.4.3. Consumo**

Il Fornitore dovrà presentare in sede di offerta idonea certificazione rilasciata da Ente terzo accreditato ai sensi della norma ISO 17025, relativamente all'esecuzione e ai risultati della prova di consumo secondo la metodologia indicata nella pubblicazione UITP E-SORT addendum "Cycles for electric vehicles. Il ciclo operativo di riferimento è il SORT1.

Il consumo sarà espresso in kWh/km, misurato sulla base del ciclo sopra descritto. Sul valore dichiarato sarà ammessa una tolleranza pari al 2% in fase di esercizio.

La mancata produzione di certificazione conforme a quanto previsto al presente articolo comporterà la non assegnazione del relativo punteggio tecnico ma non l'esclusione del concorrente.

#### **B2.4.4. Manovrabilità**

Oltre all'iscrizione nella fascia di ingombro prescritta dalla normativa, in sede di offerta deve essere presentata anche la raffigurazione, completata in ogni sua parte, della scheda tecnica allegata (4.4sx, 4.4dx), relativamente alle quote previste per gli ingombri in curva di 90°, 180° e superamento veicolo fermo.

### **B2.5. Prescrizioni relative alla tutela dell'ambiente e all'igiene e sicurezza del lavoro**

#### **B2.5.1. Riciclabilità Materiali e assenza componenti tossici**

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

Al riguardo il Fornitore deve presentare in sede d'offerta una dichiarazione che attesti sia l'assenza dei componenti di cui sopra, sia il livello di riciclabilità generale del veicolo in termini di smaltimento a fine vita.

##### **B2.5.1.1. Smaltimento R.A.E.E.**

Si richiede rispondenza, per i componenti che la richiedono, alla DIRETTIVA (UE) 2018/849 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 30 maggio 2018 che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

### **B2.5.2. Rumorosità interna**

In sede d'offerta devono essere comunicati i valori di rumorosità interna del veicolo.

Il livello di rumorosità interna, per il veicolo in movimento, misurato secondo la Norma CUNA NC 504-01 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE), non deve essere superiore ai limiti indicati nella Norma CUNA NC 504-02 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE).

Sarà oggetto di valutazione preferenziale l'offerta dei valori di rumorosità più bassi e la certificazione di tali valori da parte di soggetto terzo qualificato.

### **B2.5.3. Vibrazioni**

Particolare attenzione e cura devono essere posti in essere dal Fornitore al fine di limitare il livello delle vibrazioni all'interno del veicolo.

### **B2.5.4. Esposizione del conducente alle vibrazioni**

Particolare attenzione e cura devono essere posti in essere dal Fornitore al fine di limitare il livello di esposizione del conducente alle vibrazioni (sul sedile, sul volante).

### **B2.5.5. Protezioni contro gli 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 di valore inferiore a 100 mm/min, secondo quanto indicato dalle Norme Tecniche UNI 3795 e dal Reg. UN/ECE n. 107 punto 7.5 dell'Allegato 3.

Il Fornitore deve tenere in adeguata evidenza il problema derivante dall'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.

Dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti possibili al fine di evitare, o almeno rallentare nei casi più critici, la propagazione dell'incendio dal vano batterie o supercapacitori al vano passeggeri.

I Fornitori dovranno quindi presentare in sede di offerta adeguata documentazione tecnica comprovante la rispondenza alle norme citate su tutti i materiali adoperati per la costruzione degli autobus.

Il Cliente richiede la presenza di un sistema per la riduzione del rischio e/o magnitudo degli effetti potenziali del rischio incendio presenti in un veicolo a batteria.

A tal fine si richiede al Fornitore una valutazione su quale sia la più opportuna tecnologia/tipologia di impianto automatico per il monitoraggio rischio incendio e/o lo spegnimento di principi di incendio di questo tipo di bus ed in particolare per quanto riguarda il comparto batterie e i sistemi di trazione (motori e inverter), e o presso altri apparati sensibili al rischio d'incendio qualora presenti; il Fornitore deve fornire una descrizione dettagliata circa

componenti e modalità di funzionamento del sistema proposto e ne indicherà in particolare il piano manutentivo.

Il Fornitore dovrà descrivere dettagliatamente in offerta tecnica 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.

#### **B2.5.5.1. Impianto di estinzione automatica incendi nel vano batterie**

Dovrà essere previsto un sistema di sezionamento elettrico automatico, posto a monte di tutti i carichi elettrici, collocato il più possibile vicino al pacco batterie, posto in posizione facilmente agibile per eventuali azionamenti manuali in caso di emergenza. Dovrà essere previsto l'immediato e automatico stacco delle alimentazioni in caso di allarme incendio.

Il Fornitore dovrà prevedere la presenza a bordo di un sistema antincendio multisezione, ad attivazione automatica, finalizzato ad un tempestivo intervento estinguente in caso si verificano inneschi di combustione che possano generarsi in corrispondenza di apparecchiature elettriche; in particolare il suo campo di azione deve comprendere diverse sezioni, corrispondenti almeno alle zone/vani del veicolo ove sono ubicati i seguenti apparati di bordo:

- batterie trazione;
- apparati elettronici di gestione trazione (inverter);
- motore/motori di trazione;
- motore elettrico di azionamento idroguida;
- motore elettrico di azionamento compressore pneumatico;
- riscaldatore elettrico acqua impianto riscaldamento.

In particolar modo le batterie di trazione, che debbono essere oggetto di particolare attenzione rispetto al rischio incendio durante il processo di scarica/ricarica, dovranno essere dotate di:

- un sistema di monitoraggio continuo delle condizioni interne dei valori di temperatura, tensione e corrente; i dati di monitoraggio raccolti debbono essere gestiti in modo opportuno sia per regolare il processo di scarica/ricarica, sia, all'occorrenza, per inviare segnalazioni di allarme all'autista e comandare l'azionamento immediato del sistema di sezionamento elettrico;
- un sistema di gestione termica (raffreddamento) del pacco batterie con un controllo attivo/continuo della temperatura delle batterie, attraverso la presenza di dissipatori di calore raffreddati a liquido o sistemi equivalenti con un sistema di gestione che ottimizzi velocità, pressione e temperatura del fluido refrigerante in funzione della temperatura batterie.

Per ulteriori prescrizioni inerenti al rischio incendio vedasi anche i §B2.5.5., §B2.11.5.

#### **B2.5.5.2. Protezione passiva contro gli incendi**

Sono richiesti i seguenti accorgimenti di sicurezza:

- adeguata protezione contro le sovratensioni delle apparecchiature elettriche (magnetotermici e fusibili);

- adeguata resistenza al fuoco del vano contenente le apparecchiature elettriche e della zona di alloggio batterie, e nel caso in cui queste siano posizionate sul padiglione, la presenza di pannellatura isolante termicamente e ignifuga.
- un alto grado IP (si auspica almeno 5 per la penetrazione di liquidi) per inverter e/o in generale tutti gli involucri meccanici contenenti dispositivi elettrici connessi col sistema di trazione elettrico;
- nei comparti di alloggio delle apparecchiature elettriche, per evitare la ventilazione del fuoco a seguito della loro apertura, la presenza di fori (con tappo di chiusura rimovibile), attraverso cui inserire la manichetta dell'estintore;
- sistema di monitoraggio termico in continuo e di rilevazione incendi dei componenti critici: batterie o motori, azionamenti, quadro di controllo batterie quadro di controllo alta tensione. Detto sistema dovrà essere in grado di monitorare in continuo le temperature nei punti critici, e, in caso di superamento delle soglie prefissate e programmabili, segnalare tempestivamente i surriscaldamenti e all'evenienza attivare il sistema automatico di estinzione incendi e lo sgancio degli impianti elettrici sopraccitati.

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

- a. il corretto layout dei componenti, per limitare le contiguità tra sorgenti di calore e possibili fonti di innesco
- b. la presenza di una parete divisoria di materiale resistente al calore tra il vano posteriore 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
- c. 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.
- d. l'adeguata scelta del materiale per le condotte dei fluidi in pressione e con temperature elevate (, lubrificanti, aria)
- e. l'utilizzo di materiali non infiammabili, autoestinguenti o a bassa velocità di propagazione di fiamma sia nei vani tecnici (vano posteriore, 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
- f. 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 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.

È 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);
- 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).

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 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:

- lo scomparto per le batterie di servizio deve essere idoneamente areato (aria esterna), con uscita agevolata dei gas acidi attraverso appositi tubi;
- i morsetti delle batterie di servizio 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.

Si richiede che le eventuali tubazioni idrauliche poste nel vano motore che collegano (pompa idroguida>idroguida) e (pompa ventole>motori ventilazione componenti di trazione) siano opportunamente rivestite con opportuna guaina atta a contenere gli spruzzi di olio in caso di perdita in modo da evitare il conseguente pericoloso irraggiamento all'interno di parti calde del motore.

Per ulteriori prescrizioni inerenti il rischio incendio vedasi anche i **§B2.5.5**, **§B2.11.5** e **§B2.11.5.1**.

### **B2.5.6. Compatibilità elettromagnetica (EMC)**

Gli apparati elettrici ed elettronici di bordo e di ricarica, quando connessi al veicolo, non devono provocare e non devono subire disturbi di natura elettromagnetica sia a bordo che a terra, così come prescritto nel Regolamento ECE R 10 e successive modifiche e integrazioni; pertanto il livello massimo dei disturbi generati deve essere tale da non alterare l'utilizzazione regolare di tutti i componenti previsti nell'impianto elettrico 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 devono 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.

Resta inteso che qualora si verificassero problemi di compatibilità elettromagnetica entro il termine del periodo di L.C.C., il Fornitore dovrà realizzare a proprio carico una soluzione adeguata per eliminare il problema, sollevando il Cliente da ogni responsabilità di danni verso terzi.

### **B2.5.7. Collegamenti a mezzo saldatura/brasatura di componenti facenti parte di impianti di bordo**

Per garantire la sicurezza nelle operazioni di smontaggio componenti connesse alla manutenzione degli impianti di bordo del veicolo (si cita ad esempio l'impianto di climatizzazione), in sede di progettazione impianti NON si deve ricorrere a collegamenti ottenuti a mezzo saldatura/brasatura se posti in zone a rischio incendio/esplosione; qualora tecnicamente possibile deve essere utilizzata una soluzione tecnica che preveda, per i componenti oggetto di possibile intervento durante la vita in servizio, giunzione di tipo meccanico al fine di non rendere necessario l'uso di fiamma libera per lo smontaggio in opera.

## **B2.6. Prescrizioni relative all'autotelaio**

### **B2.6.1. Definizioni**

Per autotelaio, ove presente, si intende il complesso della struttura formata dal telaio e da tutti i gruppi meccanici ed impianti, sprovvisto di carrozzeria e pertanto non idoneo singolarmente all'impiego per il trasporto di persone.

### **B2.6.2. Costruzione**

La struttura del telaio dovrà essere realizzata in acciaio o altro materiale, ove del caso, saldabile ed adeguatamente protetto contro la corrosione.

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 crettature agli angoli sotto l'azione delle sollecitazioni dinamiche.

In sede di offerta il Fornitore 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 due sottoassiemi (il Cliente esprime una preferenza a favore di materiali a lunga durata ed elevata resistenza intrinseca alla corrosione);
- la descrizione del trattamento anti-corrosione.

### **B2.6.3. Sospensioni**

L'asse anteriore deve utilizzare uno schema di sospensione a ruote indipendenti e le sospensioni dovranno corrispondere, in generale, alle seguenti caratteristiche:

- realizzate con molle pneumatiche (sospensione pneumatica integrale) con correttore di assetto (valvole livellatrici od altra soluzione);
- flessibilità e frequenze naturali di oscillazione atte a consentire condizioni di marcia confortevole anche su fondo stradale accidentato e/o dissestato;
- essere in grado di mantenere pressoché costante l'altezza da terra 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;
- essere realizzate in modo da consentire la sostituzione rapida in caso di necessità;
- garantire il vincolo sicuro del ponte e degli assali nel sollevamento da terra della cassa;
- l'eventuale rottura degli ammortizzatori anteriori non deve causare interferenza con lo sterzo;
- prevedere un dispositivo elettropneumatico di sollevamento del veicolo;
- prevedere un dispositivo elettropneumatico di inginocchiamento del veicolo (kneeling).

### **B2.6.4. Sterzo**

Deve corrispondere alle seguenti 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, non debbono crearsi apprezzabili interferenze visive tra il volante e gli indicatori principali del cruscotto.

Sono preferite soluzioni che prevedano i tratti di tubazioni idrauliche realizzate in acciaio inox.

La pompa idroguida sarà azionata da un motore elettrico alimentato da inverter dedicato; deve essere dedicata la massima cura alla silenziosità del complessivo motore elettrico-pompa ed alla riduzione il più possibile della lunghezza delle tubazioni idrauliche di collegamento tra pompa e idroguida. Al fine di risparmio energetico il dispositivo sarà disattivato in caso di inserimento del freno di fermata o del freno di stazionamento.

La regolazione del volante deve essere inibita in condizione di freno di stazionamento NON azionato.

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione sintetica dello sterzo richiamando la soluzione adottata per ognuno dei punti sopra elencati.

#### **B2.6.5. Ponte e trasmissione**

Dovranno essere realizzate nel modo più semplice possibile, largamente dimensionati per assicurarne una lunga durata e comfort di marcia. Oltre dette caratteristiche generali, si formula la seguente prescrizione: si raccomanda di 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. I Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione sintetica del ponte e trasmissione.

#### **B2.6.6. Terzo asse sterzante**

Per i veicoli due casse sono preferite le soluzioni tecniche che NON prevedano il terzo asse di tipo sterzante.

#### **B2.6.7. Dispositivi di frenatura**

Il veicolo dovrà essere dotato di freno di servizio, di soccorso, di stazionamento e di emergenza rispondente a tutte le norme vigenti in materia. I dispositivi dovranno inoltre essere tutti facilmente ispezionabili, sostituibili (in particolare per le parti di usura) e riparabili. Nei freni devono essere applicati dispositivi indicatori di usura delle guarnizioni con ripetitore luminoso sul cruscotto.

È gradita la presenza di una rilevazione continua dello stato di usura, che permetta il monitoraggio dell'avanzamento dell'usura anche prima del raggiungimento della condizione limite (con eventualmente la possibilità di una trasmissione del dato attraverso la diagnostica off-board).

Il veicolo dovrà essere fornito di dispositivi ABS, ASR, EBS.

Le prescrizioni particolari al riguardo sono:

- i freni di servizio e di soccorso dovranno essere, anteriori e posteriori, a disco;
- ai freni devono essere applicati dispositivi indicatori di usura delle guarnizioni;
- nei freni a disco è gradita la soluzione a pinze flottanti;
- deve essere installato un dispositivo di frenatura a porte aperte (blocco porte) le cui caratteristiche devono essere precisate in sede di offerta e comunque tale dispositivo deve essere disinseribile (in tal caso chiaramente indicato con spia specifica che ne segnali lo stato);
- qualora non diversamente rilevabile in modo affidabile, devono essere previste opportune feritoie atte al controllo (effettuabile nel maggior numero possibile di punti) dello spessore residuo delle guarnizioni frenanti;
- per ciascun asse dovranno essere omologate più tipologie di guarnizioni frenanti.

Per quanto riguarda la pedaliera del freno si preferiscono soluzioni con pedale del freno infulcrato direttamente sul distributore freno (preferita soluzione pedaliera completa (Wabco, Knorr etc.).

### **B2.6.7.1. Segnalazione mancata frenatura di stazionamento**

Deve essere previsto un avvisatore acustico al posto guida per la segnalazione continua del mancato inserimento del freno di stazionamento qualora sia verificata una o più delle seguenti condizioni:

- quadro spento
- TGC aperto;
- trazione disabilitata.

### **B2.6.8. Sistema di trazione**

Vedasi anche §B2.9.

#### **B2.6.8.1. Caratteristiche sistema di trazione**

L'offerta tecnica dovrà indicare il tipo di motore/i utilizzato/i (caratteristiche elettriche, potenza, coppia).

Dovrà essere fornita descrizione dettagliata di tutto il sistema di trazione (motore/i, inverter, riduttore, ecc.).

Dovranno essere previsti inverter dedicati per la gestione dei sottosistemi (climatizzazione, idroguida, compressore aria, ecc.).

La potenza dell/i motore/i dovrà essere idonea a garantire le prestazioni richieste nel profilo di missione indicato.

In ogni caso deve essere resa al personale qualificato del Cliente la piena accessibilità al sistema di regolazione della trazione per modificare gli assorbimenti di corrente in fase di spunto.

#### **B2.6.8.2. Raffreddamento motori e altre apparecchiature**

Qualora sia necessario, il Fornitore dovrà prevedere un idoneo sistema di raffreddamento degli impianti e delle apparecchiature elettriche (batterie, motore, elettronica di potenza, ecc.) che 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.

Tenuto conto che le linee 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, le prese dell'aria dovranno essere dotate di apposite griglie parafoglie/parapolline.

Al fine di ridurre possibili fenomeni di dispersione elettrica, le condotte di raffreddamento e aerazione di tutti i componenti elettronici di azionamento debbono obbligatoriamente prevedere idonei filtri di protezione da polvere atmosferica; il Fornitore deve indicare nel piano di manutenzione le frequenze di sostituzione e/o pulizia di tali filtri. Opportune segnalazioni diagnostiche anche a cruscotto dovranno essere previste qualora la temperatura delle apparecchiature superi i livelli di soglia.

Negli impianti idraulici di raffreddamento degli apparati elettronici di trazione dei veicoli ove circolano liquidi in temperatura, tutti i manicotti e tubazioni flessibili previsti dovranno essere realizzati in gomma al silicone o con materiali con caratteristiche equivalenti (es. EPDM).

Il gruppo di raffreddamento costituito dai radiatori dovrà essere strutturato in modo da rendere semplici le operazioni di pulizia periodica.

Tutti i serbatoi contenenti fluidi per il raffreddamento di organi elettrici devono prevedere un segnalatore di livello.

### **B2.6.8.3. Comparto motore / apparecchiature elettroniche / batterie di trazione**

I vani in cui sono alloggiati il motore, le batterie di trazione e le apparecchiature elettroniche dovranno essere realizzati in modo da garantire una ottima accessibilità per tutte le operazioni manutentive, in particolare per quelle più frequenti.

I comparti dovranno essere dotati di adeguata illuminazione, in maniera da consentire lo svolgimento di eventuali operazioni manutentive anche in zone di scarsa illuminazione.

Eventuali pannelli di coibentazione non devono essere suscettibili di impregnarsi di anticongelante o di qualsiasi altro tipo di fluido infiammabile.

Nel caso in cui il veicolo sia dotato di carenature inferiori per la chiusura del comparto, queste devono essere facilmente e rapidamente asportabili, anche da un solo manutentore, e dotate di adeguati fori di drenaggio.

Devono 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 devono 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.

I controlli e rabbocchi del liquido di raffreddamento elettronica di trazione e preferibilmente quelli di eventuali altri circuiti idraulici, devono essere chiaramente distinti e ubicati in una apposita zona (es. fianco posteriore destro del veicolo, portellone motore posteriore).

L'accessibilità deve essere garantita tramite unico sportello incernierato verticalmente, l'apertura deve avvenire in modo tale da essere contrastata dalle forze aerodinamiche durante la marcia anche senza i dispositivi di chiusura.

Si richiedono dispositivi che consentono un controllo visivo per i circuiti per i quali è possibile. È richiesta particolare cura nel posizionamento dei punti di sfiato.

L'apertura del vano motore deve essere segnalato da apposita spia luminosa sul cruscotto, oltre ad inibire l'avviamento del veicolo.

I cavi di potenza DEVONO essere protetti da guaine corrugate..

Qualunque tipo di carter previsto a protezione di apparati dislocati sul tetto (batterie, inverter, evaporatori etc..), qualora esistenti, DEVE essere dotato di idonei GOLFARI di sollevamento.

### **B2.6.8.4. Lubrificanti**

Per la lubrificazione dei gruppi meccanici devono essere impiegati lubrificanti di tipo normalmente reperibili in commercio.

Eventuali difformità possono essere ammesse qualora consentano sostanziali e documentate migliorie dal punto di vista manutentivo e di durata.

In sede di offerta devono essere comunicati i tipi di lubrificante da utilizzare per singolo organo meccanico.

Debbono essere ammessi lubrificanti dei maggiori produttori di lubrificanti e fluidi di raffreddamento.

### **B2.6.9. Sistema di recupero dell'energia**

Il veicolo sarà dotato di sistema di recupero dell'energia cinetica in rallentamento basato sul funzionamento reversibile del/i motore/i di trazione; l'energia generata in fase di frenatura sarà recuperata e produrrà un flusso energetico a ricarica delle batterie di trazione, in base alla ricettività energetica delle stesse.

La frenatura di recupero sarà attentamente gestita da apposito software in modo coordinato rispetto alla frenatura pneumatica in modo in ogni caso da evitare "bruschi impuntamenti" del bus in frenata (max 1.1 m/sec<sup>2</sup> per la frenatura elettrica).

### **B2.6.10. Zona ralla**

In corrispondenza dell'elemento di unione tra la cassa anteriore e quella posteriore del veicolo debbono essere previsti idonei vani per il passaggio delle condutture elettriche, idrauliche e pneumatiche necessarie. Tali vani di passaggio e tali condutture debbono avere caratteristiche di agevole ispezionabilità e debbono essere posizionati, progettati e sezionati funzionalmente ad una rapida possibilità di intervento al fine di consentire l'agevole sostituzione/riparazione dei tratti di condotta soggetti ad usura causata dal movimento imposto dall'articolazione di traino.

È preferita una soluzione che consenta di operare in detti vani dall'interno del veicolo o sui lati esterni del veicolo stesso.

È richiesta una protezione flessibile inferiore che protegga gli impianti in caso di dossi o deformazioni della pavimentazione.

È richiesto un sistema di sicurezza che inibisca il movimento del mezzo nelle due direzioni di marcia al superamento di un dato angolo di inclinazione delle due casse.

L'allestimento interno in corrispondenza della pedana posta sull'articolazione di traino deve prevedere opportune protezioni posizionate in maniera tale da impedire accidentali cadute dei passeggeri sui mantici di chiusura tra le casse.

### **B2.6.11. Apparati per il traino del veicolo**

Dovranno essere previsti gli opportuni ganci di rimorchio per il veicolo.

Il posizionamento del gancio di rimorchio anteriore / posteriore dovrà essere tale da non costringere alla marcia con portellone aperto in caso di traino e, preferibilmente, tale da non richiedere lo smontaggio di tutto il paraurti.

## **B2.7. IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA**

### **B2.7.1. Caratteristiche generali**

Tutti i componenti pneumatici devono essere dotati, in corrispondenza dei fori di scarico dell'aria, di opportuni

silenziatori atti a ridurre la rumorosità nella fase di scarico dell'aria in pressione.

Qualora lo spurgo debba essere effettuato manualmente, per agevolare le operazioni manutentive, i rubinetti di scarico della condensa dei serbatoi o di altri eventuali organi che richiedono spurghi periodici (separatori di olio e condensa, pozzetti di decantazione, ecc.) devono essere preferibilmente centralizzati in unica posizione del veicolo e accessibili da sportello laterale. Sono accettate soluzioni alternative adeguatamente motivate in Offerta tecnica. Sul fianco di ogni rubinetto, deve essere apposta l'indicazione dell'organo ad esso collegato.

In prossimità di ogni apparecchio pneumatico deve essere prevista, in modo indelebile e facilmente visibile, una idonea marcatura codificata atta a rendere rapidamente identificabile la topografia dell'impianto ed evitare così eventuali errori di collegamento in sede di manutenzione.

Il Cliente è interessato a soluzioni realizzative che prevedano l'utilizzo di raccorderie in ottone su tutto l'impianto pneumatico.

Le tubazioni 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. Le tubazioni flessibili dovranno essere costruite con materiale autoestinguento e garantire la stessa affidabilità.

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

#### **B2.7.2. Identificazione tubazioni flessibili**

Al fine di agevolare le operazioni di riattacco dei componenti pneumatici, in fase di manutenzione del veicolo, le estremità di ogni tratto di tubazione flessibile degli impianti presenti sul veicolo devono essere preferibilmente identificati e contrassegnati in funzione delle attestazioni medesime.

#### **B2.7.3. Caricamento dall'esterno**

L'impianto pneumatico deve essere preferibilmente provvisto di attacchi ad innesto rapido per il caricamento, facilmente e rapidamente accessibili, ubicati sulla fiancata sinistra del veicolo, in prossimità della parte anteriore e posteriore, con l'esclusione dei paraurti.

Tali attacchi devono essere realizzati secondo le indicazioni dimensionali della norma Cuna NC 548 – 10 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE) e comunque concordati. A valle delle prese pressblock dovrà essere montato un rubinetto di intercettazione facilmente accessibile.

#### **B2.7.4. Compressore**

Il compressore, azionato da un motore elettrico comandato da inverter indipendenti da quelli di trazione, di sicura e provata affidabilità, deve possedere caratteristiche tali per cui il tempo di funzionamento in fase di carica rispetto al tempo di impiego del veicolo, risulti  $\leq 50\%$ .

Il compressore deve essere progettato e realizzato in maniera da garantire la minima immissione possibile di olio di lubrificazione nell'impianto aria compressa per un lungo periodo di esercizio.

La temperatura dell'aria compressa in uscita deve essere in ogni caso tale da evitare la possibilità di carbonizzazione dell'olio.



### **B2.7.5. Separatore di condensa ed essiccatore**

L'impianto pneumatico deve 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, autopulente ed autorigenerante, in maniera da garantire interventi minimi di manutenzione, deve essere posizionato in zona ventilata, ma comunque al riparo da acqua e fango o da eventuali elementi riscaldanti adiacenti e ad una distanza dal compressore tale che la temperatura dell'aria in ingresso risulti non superiore ai 50°C.

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

La zona di scarico dell'essiccatore normalmente soggetta alla presenza di condensa deve essere dotata di dispositivo riscaldatore, a funzionamento automatico dipendente dalla temperatura esterna.

### **B2.7.6. Funzionalità “bleed back” impianto pneumatico frenante**

L'impianto pneumatico frenante deve essere dotato di opportuni componenti pneumatici atti ad assicurare in modo automatico la funzionalità di progressivo azionamento del freno di stazionamento nel caso durante la marcia del veicolo si verifichi la condizione di bassa pressione aria in uno o più serbatoi tra quelli asserviti alla frenatura di servizio.

## **B2.8. Prescrizioni relative all'impianto elettrico non di trazione**

### **B2.8.1. Tensione di alimentazione**

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

### **B2.8.2. Realizzazione dei circuiti elettrici - soluzione di tipo "CAN-BUS"**

L'impianto elettrico ed i suoi componenti devono corrispondere alle seguenti caratteristiche generali:

- essere realizzato nel rispetto delle norme di legge nazionali ed internazionali in quanto applicabili;
- i componenti devono essere di facile reperibilità, manutenibilità e/ riparabilità;

il campo di funzionamento regolare con tensione compresa tra  $0,7 V_n \div 1,25 V_n$  (Norma IEC 9/1376) e temperatura ambientale adeguata alla posizione in cui sono installati;

- i circuiti ed i componenti devono essere identificati secondo la norma Cuna NC 569-10 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE).
- 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);
- sia le apparecchiature che i cablaggi dovranno essere posizionati in modo da evitare la vicinanza di collettori, tubazioni di scarico e condotte, ed apparecchiature di alimentazione del combustibile, fissate in modo da evitare interferenze e sfregamenti che ne compromettano l'integrità;
- per i veicoli dotati di ralla, dovranno essere adottate soluzioni che garantiscano adeguata protezione dei passaggi cavi da urti e sporcizia, facile accessibilità e con connessioni ad innesto rapido.

In considerazione dell'aumentata esigenza di asservire elettricamente sempre maggiori funzioni di comando - controllo - attuazione - ecc., è necessario, ai fini dell'affidabilità e della sicurezza, non "appesantire" più del dovuto il cablaggio elettrico, pur dovendo prevedere un adeguato numero di conduttori di scorta; per questa ragione il Cliente RICHIEDE soluzioni di tipo CAN BUS che consentano altresì 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. L'impianto elettrico basato su tecnologia CAN BUS deve controllare almeno il 60% delle funzioni del veicolo.

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;
- 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

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

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 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.

| <b>Diagnostica</b> |             |               |                       |
|--------------------|-------------|---------------|-----------------------|
| Codice errore      | Tipo avaria | Numero eventi | Localizzazione guasto |
| Xxxxxx             | Yyyyyy      | Zzzzzz        | kkkkkk                |
| Xxxxxx             | Yyyyyy      | Zzzzzz        | kkkkkk                |

Le singole segnalazioni di anomalia dovranno essere riconducibili in modo univoco all'insieme di possibili condizioni che hanno determinato la segnalazione, in modo da poter agevolmente individuarne la possibile causa; in altri termini, per ogni codice di anomalia dovranno essere elencati – nella documentazione di manutenzione – tutti i segnali che possono aver generato l'anomalia.

Questo sistema di monitoraggio dei parametri di funzionamento del bus deve essere dotato di apparati di trasmissione off-board dei parametri di funzionamento dei principali componenti soggetti a monitoraggio da parte dell'elettronica di bordo.

Questa trasmissione di dati deve essere possibile via wireless al rientro in deposito ed in aggiunta il Cliente è interessato a soluzioni che permettano la trasmissione dei dati in real time durante l'esercizio.

### **B2.8.3. Pannello centralizzato componenti elettrici**

Tale pannello, compatibilmente con le dimensioni definitive e la quantità di componenti elettrici previsti, deve essere facilmente accessibile ed ispezionabile.

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

appositi spazi liberi per applicazioni future.

Ove la quantità di componenti elettrici renda difficoltosa la concentrazione su un singolo pannello, possono essere installati più pannelli o pareti fisse, mantenendo le medesime caratteristiche di accessibilità ed ispezionabilità.

All'interno dello sportello di ciascun vano dovrà essere applicata una tabella esplicativa con indicazione topografica dei componenti contenuti nel vano stesso.

In sede di offerta deve essere descritta la soluzione adottata.

In prossimità di ciascuno dei componenti elettrici posti nei pannelli, deve essere prevista una idonea, ben visibile e indelebile, marcatura atta a rendere identificabile la tipologia del componente.

#### **B2.8.4. Batterie di accumulatori B-T- ausiliari per servizi**

Se previste e installati accumulatori a bassa tensione saranno una o due (in base alla tensione del circuito elettrico) batterie di accumulatori al piombo per avviamento del tipo "a ridotta manutenzione" (norma DIN 43539-2, par 3.6), con ciascuna delle quali  $V_n$  12Vcc e  $C_n$  (20h) di almeno 220 Ah, in ogni caso rispondenti alle necessità richieste dal profilo di missione del veicolo.

Ferme restando le specifiche prestazionali minime di cui sopra, in alternativa alla tradizionale tecnologia "al piombo", sono premiate soluzioni che prevedano l'installazione di sistemi di accumulo di energia elettrica evoluti (es. con celle LiFePO<sub>4</sub>) integrati con apparati di controllo e gestione del processo di carica/scarica (BMS) e garantiscano una vita utile > di 4 anni.

Le batterie devono essere installate su apposito cestello di contenimento estraibile, il quale deve essere provvisto di un adeguato sistema di blocco atto ad impedirne lo scorrimento durante la marcia del veicolo. Il portello di chiusura del vano di contenimento delle batterie deve essere congegnato in modo da garantire una sicura chiusura del vano impedendo accidentali aperture causate da movimenti di scorrimento del carrello batterie. Detto cestello di contenimento deve essere realizzato in acciaio inox o materiale con caratteristiche meccaniche equivalenti, in modo da garantire anche la totale resistenza alla corrosione per l'intera vita utile del veicolo.

Il Cliente è interessato all'indicazione affidabile dello stato di carica dell'accumulatore, che non sia tuttavia costituita dalla semplice rilevazione della tensione degli elementi.

Le batterie vengono considerate quali Parti Principali, quindi in ogni caso il Fornitore deve dichiarare la durata garantita e la specifica di acquisto delle stesse.

#### **B2.8.5. Deviatore – sezionatore**

Deve essere a comando manuale, facilmente accessibile, collocato nel cassone "distribuzione potenza" con leva manovrabile dall'esterno dello stesso, e individuato sulla fiancata del veicolo da apposita targhetta.

Detto componente nella posizione "inserito" determina il collegamento tra il negativo della batteria e del generatore con il telaio, nella posizione "disinserito" interrompe l'alimentazione generale dell'impianto.

In prossimità dovrà essere installato l'attacco per l'alimentazione del circuito elettrico dell'autobus con batterie esterne il cui tipo sarà comunicato in sede di gestione commessa.

### **B2.8.6. Comando centrale di emergenza (CCE)**

Deve essere a comando manuale, con dispositivo onnipolare 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.

Le logiche di interruzione dell'alimentazione elettrica dei vari dispositivi di bordo, conseguenti all'azionamento del CCE, debbono essere coerenti alle normative italiane e/o europee esistenti (CUNA NC 571-20 o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE) e debbono consentire il funzionamento di apparati di sicurezza ed emergenza.

In particolare l'azionamento del CCE deve consentire:

- l'eventuale azionamento dell'impianto autoestinguento d'incendio.
- il sezionamento della batteria di trazione e, se del caso, del sistema di ricarica a pantografo/colonnina plug-in, da qualunque sezione dell'impianto elettrico di bordo.

In caso di avvenuto azionamento del "fungo" di emergenza, la successiva procedura di riarmo dell'impianto deve essere completamente eseguibile da posto guida.

### **B2.8.7. Teleruttore generale di corrente (TGC)**

Deve essere previsto un dispositivo di interruzione telecomandato, posto immediatamente a valle delle batterie, con comando apertura/chiusura manuale azionabile dal posto guida tramite specifico comando a interruttore / pulsante, o automatico integrato con il commutatore servizi (chiave di avviamento), con sistema idoneo ad aprire sotto carico.

In posizione di aperto il teleruttore deve interrompere l'alimentazione di tutti i carichi per i quali non è prevista alimentazione diretta da batteria.

Deve essere presente una targhetta riportante le istruzioni di azionamento.

Sono ammesse soluzioni alternative equivalenti da motivare in offerta.

### **B2.8.8. Blocchi di sicurezza**

Il veicolo deve essere dotato delle seguenti funzioni di sicurezza.

La movimentazione del veicolo dovrà essere condizionata da:

- efficienza di tutti i sistemi veicolari;
- pressione aria serbatoi al valore di taratura;
- porte chiuse;
- portello/i di tutti vani esterni chiuso/i (vano posteriore, batterie, ecc.);
- sistema di ricarica lenta/rapida scollegato.

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

Il dispositivo che segnala l'apertura del portellone di accesso al vano motore che ne inibisce l'avviamento, DEVE essere di tipo azionato mediante "frustino" in metallo ovvero a mezzo di un sensore di prossimità; in ogni caso il dispositivo deve avere grado di protezione minimo IP65.

#### **B2.8.9. Sistema di sicurezza per blocco movimentazione veicolo con porte/pedana disabile aperte**

Realizzato su tutte le porte, secondo il Reg.UN/ECE n.107/2010 al punto 7.6.5.1.8, condizionato da velocità < 5 km/h agente sulle ruote posteriori e sul pedale dell'acceleratore causandone il blocco, provvisto di comando per la disattivazione del sistema.

Il comando deve essere posizionato all'interno del posto guida in posizione del cruscotto raggiungibile dal conducente.

Una volta attivato deve essere presente un segnale acustico continuo e una spia gialla dedicata e riconoscibile da apposito ideogramma, oppure qualora sprovvista di ideogramma deve essere sempre gialla ma integrata da indicazione sul display

In tutte le condizioni di cui sopra la ripartenza del veicolo deve essere condizionata alla sola pressione del pedale dell'acceleratore.

Le porte dovranno essere sotto segnale tachimetrico e chiudersi automaticamente o mantenere abilitata la pulsantiera per la chiusura delle porte stesse

Si richiede la possibilità di limitare la velocità di movimentazione a 15km/h.

#### **B2.8.10. Sistema rilevamento ostacoli alla chiusura delle porte**

Deve essere previsto un sistema di controllo atto ad impedire la chiusura delle ante di ciascuna porta di servizio quando queste incontrano un ostacolo durante il loro movimento.

In tale condizione si deve istantaneamente arrestare la chiusura delle ante ed invertirne automaticamente la loro corsa, fino alla completa apertura; tale evento deve provocare al posto guida una segnalazione acustica e visiva intermittente della spia porte, come prescritto dal punto 7.6.5 dell'Allegato 3 del Reg.UN/ECE n.107/2010.

Alla richiusura della porta, il sistema si deve ripristinare in modo automatico.

Sono RICHIESTE quelle soluzioni che rendono "sensibile" agli ostacoli il bordo parafango in gomma montato su TUTTE le ante DI TUTTE LE PORTE, utilizzando sistemi che garantiscono una provata affidabilità, una protezione agli atti vandalici, un referenziato impiego in sistemi di sicurezza a bordo di veicoli per trasporto pubblico di persone.

#### **B2.8.11. Circuito di emergenza comando porte**

In caso di presenza di porte elettriche il circuito di apertura di emergenza deve rispondere a quanto previsto dal Reg.UN/ECE n.107/2010 punto 7.6.5.1.

##### **B2.8.11.1. Protezione del comando emergenza porte**

Il sistema di protezione del comando di emergenza scelto dal Fornitore deve essere in ogni caso conforme alla

normativa; nel caso la tipologia di comando scelta dal Fornitore si avvalga di un pulsante, il Cliente richiede adozione di un sistema di protezione basato su elemento diaframma che possa essere infranto in luogo della soluzione “a rimozione” (sigillo-piombo).

#### **B2.8.12. Segnalazione acustica di retromarcia inserita**

L’inserimento della retromarcia deve essere segnalato all’esterno del veicolo da una idonea segnalazione acustica intermittente.

#### **B2.8.13. Luci fendinebbia e retronebbia**

Tutti i veicoli devono essere dotati di luci esterne fendinebbia e di luci retronebbia a LED. I proiettori fendinebbia assolveranno anche alla funzionalità di luce di svolta dx-sx.

#### **B2.8.14. Segnalatori acustici**

Tutti i veicoli devono essere dotati di segnalatore acustico tradizionale (clacson) e predisposti per installazione di segnalatore acustico bitonale, la cui selezione deve avvenire attraverso un deviatore azionabile dalla posizione di guida. Deve essere previsto un indicatore sul cruscotto che indichi il tipo di segnalatore acustico inserito.

#### **B2.8.15. Presa per ricarica batterie/ dall’esterno**

Qualora presenti batterie 24Vcc, si richiede presa NATO.

#### **B2.8.16. Pulsantiera conducente di comando porte**

Il veicolo deve essere dotato:

- pulsanti di comando (APERTURA/CHIUSURA) per ciascuna porta.
- per veicoli con motore NON anteriore, in aggiunta al punto precedente, è richiesto un pulsante di SOLA APERTURA SIMULTANEA di tutte le porte. Questo pulsante deve essere di colore diverso dagli altri (es. blu/verde), Il pulsante “apertura simultanea” deve aprire tutte le porte o quelle ancora chiuse, NON deve MAI chiudere le porte.

#### **B2.8.17. Black-box per la registrazione continua dei parametri di bordo**

Il veicolo DEVE essere dotato di un sistema che permetta la registrazione continua dei parametri utili al monitoraggio delle condizioni di funzionamento del veicolo stesso.

I dati, registrati on-board su idoneo supporto di memoria debbono essere scaricabili dal Cliente su normale personal computer /chiavetta USB in un formato standard (esempio file .txt).

I tracciati file e i vari parametri di decodifica necessari per convertire i segnali elettrici in corrispondenti valori di grandezze fisiche (pressioni, temperature etc.) debbono essere comunicati dal Fornitore al Cliente.

Il sistema deve consentire la lettura dei parametri scaricati

Il sistema deve eseguire il monitoraggio dei parametri con frequenza di almeno 2 letture (di ciascun parametro) al secondo, consentendo la memorizzazione degli stessi per ALMENO 72 ore consecutive. A memoria piena il sistema deve provvedere automaticamente alla sovrascrittura dei dati iniziando da quelli più vecchi.

Il sistema dovrebbe prevedere la possibilità di configurare da parte del Cliente il tipo di grandezze registrabili tra quelle già disponibili nel sistema CAN di bordo.

#### **B2.8.17.1. Dati resi disponibili dalla rete CAN di bordo scaricabili in real time off board**

È elemento preferenziale la realizzazione della trasmissione di segnali off-board, veicolata tramite apparato AVM del Cliente o sistemi forniti dal Fornitore, almeno delle seguenti informazioni rese già decodificate per il personale operante nella centrale operativa di assistenza all'esercizio del Cliente:

|   |   |
|---|---|
| Valore della lettura del TOTALIZZATORE CONTACHILOMETRI di bordo   | reso<br>disponibile dalla rete CAN di bordo e<br>SCARICATO OFF-BOARD TRAMITE<br>SISTEMA AVM DEL CLIENTE |
| Valore del SOC complessivo dei pacchi batteria con indicazione dell'autonomia chilometrica residua  | reso<br>disponibile dalla rete CAN di bordo e<br>SCARICATO OFF-BOARD TRAMITE<br>SISTEMA AVM DEL CLIENTE |
| Presenza di un sistema di rilevazione e trasmissione a terra di informazioni rispetto al raggiungimento di eventuali allarmi di temperatura pericolosa dei pacchi batterie di trazione. | reso<br>disponibile dalla rete CAN di bordo e<br>SCARICATO OFF-BOARD TRAMITE<br>SISTEMA AVM DEL CLIENTE |

In questo caso, il Fornitore dovrà fornire anche adeguata interfaccia per il recepimento delle informazioni e dei segnali di emergenza.

Il sistema montato dovrà preferibilmente comunicare con il sistema di trasmissione AVM del Cliente.

Il Fornitore si impegna a verificare la possibilità di fornire ulteriori segnali su richiesta del Cliente.

La disponibilità dei parametri in oggetto, dovrà essere verificabile in sede di collaudo di accettazione su tutti i veicoli.

#### **B2.8.18. Impianto illuminazione esterna e segnalazione**

Sono preferite, ove possibile, sorgenti di luce LED (es. luci posizione, ingombro, side marker).

È preferibile la segnalazione ottica di allarme a cruscotto per luci di posizione posteriori e luci di arresto (stop) inefficienti.



### **B2.8.19. Luci anteriori di svolta**

È richiesta la presenza della funzionalità di “luce di svolta” che comanderà, a seconda del lato/angolo di sterzo, l'accensione delle luci fendinebbia anteriori dx/sx.

### **B2.9. Sistemi di trazione, batterie e processi di ricarica**

Vedasi anche §B.2. Equipaggiamento dei veicoli.

- a. L'impianto elettrico ad alta tensione in generale, ed in particolare le batterie di trazione, debbono rispondere alle prescrizioni del Regolamento UN-ECE N. 100.
- b. Deve essere previsto un sistema di sezionamento bipolare generale delle batterie di trazione, ad azionamento automatico allorché si verifichino condizioni di pericolo ed azionabile anche manualmente durante l'esercizio da parte del conducente.
- c. In conformità al Regolamento UN/ECE n. 100, dovrà essere previsto idoneo sistema di verifica e segnalazione al posto guida di eventuale anomalia all'isolamento elettrico del veicolo. In tali condizioni non dovrà essere possibile l'avviamento del veicolo.
- d. I parametri di gestione principali delle batterie di trazione (SOC, tensione, energia assorbita) debbono essere resi disponibili off-board secondo quanto indicato al §B2.8.17.1.
- e. L'autonomia minima richiesta è quella necessaria al completamento dei profili di missione di cui al §B1 tenute in debito conto le reali condizioni di utilizzo del mezzo e dei sistemi di riscaldamento e climatizzazione, nonché del fisiologico progressivo decadimento della performance della batteria la quale deve comunque garantire l'autonomia richiesta per tutta la propria vita utile in esercizio.
- f. La capacità e tecnologia costruttiva delle batterie installate sarà opportunamente dimensionata dal Fornitore in maniera da rispondere a tale vincolo anche in maniera coerente alla tipologia di logica di ricarica scelta dal Cliente (flash charging).

I pacchi batterie dovranno essere realizzati (alloggiamento, connessioni elettriche):

- f1) in maniera da rendere il più possibile semplici e rapide le eventuali operazioni di manutenzione.
- f2) dovranno integrare eventuali impianti di ventilazione/climatizzazione che garantiscano le ottimali condizioni di funzionamento per le batterie al fine di ottimizzare il numero di cicli vita.
- f3) se necessario dovranno essere integrati eventuali sistemi di spegnimento automatico degli incendi; in ogni caso nella documentazione di valutazione rischi dovrà essere indicata la procedura di intervento per VV.FF in caso di incendio a carico del sistema di accumulo dell'energia (si veda §B4.5).
- f4) tutti i veicoli del lotto dotati della medesima tecnologia di batteria dovranno avere la medesima architettura del pacco batteria (energia, numero moduli, disposizione, assemblaggio dei pacchi).
- f5) Il Fornitore dovrà prevedere un sistema che prima che sia raggiunta la soglia limite (SL) di SOC (per preservare lo stato delle batterie), segnali tale condizione al conducente e riduca progressivamente i carichi

e la potenza motore al fine di consentire il rientro del veicolo in deposito o il raggiungimento dell'impianto di ricarica rapida (percorrenza di almeno 10 km); tale sistema dovrà essere dettagliato in sede di offerta tecnica (valore SL, logica esclusione carichi, ecc.).

f6) dovranno essere dettagliatamente indicate le caratteristiche del BMS utilizzato.

Il Fornitore è essere pienamente responsabile della tecnologia offerta, almeno per quanto riguarda il software del BMS e di eventuali altri sistemi programmabili.

Il BMS deve essere dotato di funzionalità diagnostiche avanzate (monitoraggio, configurazione, log errori, memorizzazione eventi), accessibili tramite il can-bus veicolare e scaricabili tramite PC senza software proprietario; nel caso di software proprietario, dovrà essere fornito, a cura e spese del Fornitore, idonea strumentazione per le operazioni di diagnostica sul BMS veicolare.

g. La potenza trasferita a bordo durante i processi di ricarica rapida sarà progettata dal Fornitore in funzione ai profili di missione di cui al §B1.

h. Si richiede al Fornitore dichiarazione del dato inerente alla cosiddetta "SOC window" ovvero dell'effettiva quantità energetica stoccata nell'accumulatore e utilizzabile in linea per l'intera vita utile della batteria.

i. Il trasferimento on-board dell'energia elettrica durante il processo di ricarica delle batterie dovrà poter avvenire indifferentemente ed alternativamente in una delle due modalità a seguito descritte (i1 e i2), e comunque in ogni caso il caricabatterie e le relative logiche di ricarica, che saranno off-board ( a terra), dovrà essere dotato di funzionalità diagnostiche avanzate (monitoraggio, configurazione, log errori, memorizzazione eventi), accessibili tramite il can-bus veicolare e scaricabili tramite PC senza software proprietario.

In caso di interruzione del processo di carica in deposito, dovrà essere prevista la riattivazione automatica dello stesso non appena le condizioni al contorno lo consentano (ripristino tensione impianto dopo interruzione, calo di tensione, ecc).

i1) **Plug-in con innesto a colonnina di ricarica esterna** via connettori conformi allo standard IEC62196-3 / FF / modo 4 (CCS combo 2). Il veicolo deve essere dotato di due prese di ricarica, una posizionata sul lato dx ed una seconda presa sul lato sx del mezzo una in posizione da concordare in sede di gestione commessa, entrambe protette da sportellino con monitoraggio di stato apertura e conseguente inibizione di attivazione del mezzo. La comunicazione dati tra veicolo e colonnina avverrà attraverso protocollo di comunicazione ISO/IEC 15118.

Le nicchie di alloggiamento delle prese di ricarica devono essere protette da solidi e sicuri sportelli adeguati allo scopo, muniti di un dispositivo di chiusura a chiave. L'apertura dello sportello deve avvenire in modo tale da essere contrastata dalle forze aerodinamiche durante la marcia anche senza dispositivi di chiusura azionati. Gli sportellini di protezione devono essere dotati di un affidabile dispositivo di sicurezza che:

1. a VEICOLO DISATTIVO inibisca l'avviamento del mezzo stesso durante il processo di ricarica plug-in con sportello aperto;

2. accenda una specifica spia + cicalino acustico sul cruscotto quando uno sportellino è aperto: debbono essere previste due spie (una per il lato DX e una per il lato SX) che si accendono qualora lo sportellino sia aperto.

È preferito il sensore di prossimità, comunque nel caso il consenso all'attuazione delle misure di sicurezza di cui sopra sia dato dall'azionamento di un microinterruttore, questo deve essere adeguatamente protetto e di qualità elevata al fine di garantire affidabilità ed evitare azionamenti indesiderati.

Le prese di ricarica, poste all'interno delle nicchie, devono essere realizzate in modo tale da evitare l'introduzione di acqua piovana o di lavaggio della carrozzeria al loro interno.

I veicoli saranno alimentati da colonnine/portali opportunamente dimensionati ubicate all'interno dei depositi opportunamente dimensionate in maniera da garantire la completa ricarica delle batterie (SOC 100%) in uscita mattinata di esercizio.

## i2) **Pantografo di tipo bottom-up** diretto posizionato sul tetto del veicolo come da caratteristiche riportate al §B.1.2

Sono inoltre richiesti:

### a) carter al tetto di copertura apparati di trazione e batterie

Il carter di copertura sul tetto del bus, di colore bianco e provvisto di idonei GOLFARI di sollevamento, deve rendere immediatamente nota dall'alto la presenza a bordo di apparati propri alla trazione elettrica in alta tensione comunicandone utilmente la presenza ai VV.FF in caso di intervento di emergenza con droni/elicottero, mediante apposizione sul tetto di apposita scritta in carattere di dimensioni sufficienti a garantirne ottima leggibilità dall'alto: "BATTERIE TRAZIONE – ALTA TENSIONE "

### b) portelli per raffreddamento di emergenza elettronica di trazione / batterie

Qualora i componenti di trazione siano collocati al tetto debbono venire realizzati due sportelli laterali di facile apertura da terra (tipo "ala di gabbiano" che consentano rapido acceso per raffreddamento/intervento da parte VV.FF in caso di incendio, senza rimozione completa dei carter.

### c) riconoscibilità dei bus elettrici

Deve venire apposta la scritta del Cliente ("Veicolo elettrico a batteria")

### d) Teleruttore generale di corrente

I due pulsanti di comando del TGC devono riportare targhetta indicante la chiusura (pulsante di colore VERDE) e l'apertura (pulsante di colore rosso).

### e) Localizzazione batterie e istruzioni per la loro disconnessione

Sulla parte di carrozzeria esterna del cofano del vano batterie deve essere posto una targhetta metallica di identificazione della zona batterie. Inoltre in prossimità dell'interruttore di esclusione delle batterie deve venire posta una targhetta metallica riportante le istruzioni per l'azionamento.

### **B2.10.1. 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 devono evitare interventi di revisione per tutta la durata del ciclo di vita previsto per il veicolo.

### **B2.10.2. Rivestimenti**

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

Nel caso in cui la lamiera (esclusi i trattamenti superficiali di rifinitura e la verniciatura) abbia uno spessore inferiore ai 18 decimi di millimetro è necessario predisporre un supporto metallico sottostante alla pannellatura di rivestimento.

### **B2.10.3. Verniciatura**

La verniciatura del veicolo deve essere eseguita a regola d'arte, atta a garantire una elevatissima resistenza alla corrosione, per un periodo non inferiore a quello indicato al §A5.1.1, senza alcun intervento manutentivo.

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;
- Vernici di tipo ecologico;
- Compatibilità tra i materiali delle parti componenti la carrozzeria ed il ciclo di verniciatura unica che il Cliente dovrà adottare in caso di manutenzione e riparazione.

Nel definire le proprie soluzioni il Fornitore dovrà tenere conto di applicazioni periodiche di forme pubblicitarie autoadesive a decorazione totale.

Preferibilmente tutte le coperture degli apparati posizionati sul tetto del bus debbono essere verniciati.

Il tetto del veicolo deve essere verniciato con vernice RAL7042 (o di altro colore definito in sede di commessa) debitamente addizionata con prodotto antiscivolo.

Si richiede in sede di offerta la trasmissione del ciclo completo di verniciatura con indicazione dei materiali impiegati e relative schede tossicologiche.

I colori saranno definiti dal Cliente. Il colore richiesto sarà a tinta unica ovvero bicolore, non metallizzato, che sarà indicato in fase di gestione della commessa.

#### **B2.10.4. 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 antisdrucciolo, 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 autoestinguente o a bassa propagazione di fiamma.

#### **B2.10.5. Botole di sicurezza e aerazione**

I veicoli dovranno disporre preferibilmente di almeno n.1 botola di sicurezza in conformità al Reg.UN/ECE n.107/2010.

È ammessa pertanto l'offerta di un veicolo che non disponga di botola di sicurezza sul tetto, fermo restando l'obbligo di omologazione del veicolo conformemente alla normativa vigente.

Tali botole devono avere anche funzione di aerazione.

La/e botola/e dovranno essere azionate con comando manuale e movimento elettrico a 4 posizioni, con chiusura automatica temporizzata (15 minuti) con chiave quadro disinserita.

#### **B2.10.6. Sportelli sulle fiancate e testate**

Tutti gli sportelli devono essere dotati di chiusura del tipo concordato con il Cliente; per tutti i portelli laterali di qualunque genere è richiesta la presenza di un sistema di chiusura provvisto di funzione di sicurezza contro la incompleta chiusura del portello. La serratura richiesta deve operare secondo il medesimo principio di funzionamento utilizzato dalle serrature da cofano motore di impiego automobilistico, per cui il semplice avvicinamento del battente dello sportello alla relativa battuta determini l'innesto di un primo gancio di sicurezza già di per sé idoneo a trattenere il portello, cui segue poi la completa chiusura dello stesso esercitando una ulteriore successiva pressione.

Questi sportelli devono essere apribili verso l'alto ed ivi mantenuti con sistemi di sicura affidabilità. Gli sportelli devono essere mantenuti in apertura mediante un sistema meccanico (si considera in questo senso idoneo il sistema a molle pneumatiche tipo "stabilus").

In sede di offerta deve essere trasmessa una idonea documentazione che certifichi l'affidabilità del sistema in ordine alla sicurezza, sia con sportello in posizione di apertura, sia in posizione di chiusura.

Gli sportelli laterali, in posizione aperta, devono sporgere il meno possibile rispetto al profilo della carrozzeria e comunque non più di 300 mm, con preferenza per sporgenze inferiori.

Dovrà essere realizzato un vano separato per cassetta porta attrezzi: tipo, dimensioni e posizione saranno concordate con il Cliente.

È richiesta la presenza di un dispositivo di blocco meccanico del portellone posteriore qualora aperto.

La posizione di aperto/chiuso di uno qualsiasi dei portelloni laterali dovrà essere segnalata sul cruscotto da apposito dispositivo luminoso acceso/spento rispettivamente.

#### **B2.10.7. Localizzazione batterie trazione e B.T. e istruzioni per la loro disconnessione**

Qualora presenti, sulla parte di carrozzeria esterna dei cofani dei vani batterie, trazione e B.T., deve essere posto un adesivo di identificazione della zona batterie. Inoltre in prossimità dell'interruttore di esclusione delle batterie deve venire posta una targhetta metallica riportante le istruzioni per l'azionamento.

#### **B2.10.8. Paraurti**

Tutte le parti aggettanti alle testate anteriore e posteriore, e quindi anche i corpi luminosi ed i parabrezza, devono 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.

#### **B2.10.9. Pavimento**

Il pavimento deve essere preferibilmente realizzato in pannelli di legno multistrato di essenza ad alta resistenza meccanica ed all'umidità, di spessore non inferiore a 12 mm.

Sono ammesse soluzioni con materiali alternativi (quali fiberglass, lega leggera) da documentare in sede di offerta. Il pavimento deve essere rivestito in materiale impermeabile e antisdrucchiolevole (esclusa gomma a bolli). Nella zona porte l'area di movimentazione delle stesce deve 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, ad eccezione delle cuffie passaruote, dei podestri e delle pareti anteriori e posteriori.

Eventuali giunzioni vanno realizzate "a caldo" con esclusione di impiego di sigillante tipo "sikaflex" o similare.

#### **B2.10.10. Botole di ispezione**

Tutte le parti (meccaniche, pneumatiche, etc.) soggette ad ispezione, manutenzione e smontaggio che non siano accessibili attraverso elevatori o sportelli devono essere raggiungibili da opportune botole ricavate sul pavimento.

I coperchi delle botole dovranno essere costruiti in modo tale da garantire un'ottimale tenuta contro le infiltrazioni, polveri, gas e acqua e possedere i requisiti di isolamento termoacustico.

In sede di offerta deve essere presentata la disposizione delle botole e la soluzione scelta per il sistema di chiusura.

Per veicoli dotati di impianto di frenatura pneumatico, in particolare si richiama l'attenzione del Fornitore a prevedere opportune botole idonee all'attuazione della procedura di sblocco di emergenza dei bi-elementi freno

(rotocamere), per ciascun asse sul quale essi risultino presenti; in alternativa saranno valutati eventuali sistemi di sblocco rotocamere da remoto, purché ne sia garantita la funzionalità in QUALUNQUE condizione (black- out pneumatico/elettrico, etc.)

La mancanza di tale requisito, ottenuto in una delle due modalità sopraesposte, comporta la NON ACCETTAZIONE del veicolo nelle previste sedi di collaudo della commessa di fornitura.

#### **B2.10.11. Passaruota**

Devono essere realizzati con caratteristiche tali da garantire l'incolumità dei passeggeri contro una eventuale esplosione del pneumatico.

Devono essere costruiti in acciaio INOX o con materiale alternativo con caratteristiche di resistenza meccanica e alla corrosione uguali o superiori all'acciaio INOX.

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

I parafranghi devono consentire l'agevole montaggio delle catene neve, in alternativa deve essere previsto un sistema di apertura parafranghi tramite viti o altro dispositivo non a scatto.

In corrispondenza delle ruote dovranno essere montati i relativi paraspruzzi.

#### **B2.10.12. Superfici vetrate**

Per le superfici vetrate del "comparto passeggeri" il Cliente richiede soluzioni che prevedano l'utilizzo di vetri atermici e con protezione solare.

Le aperture devono essere di tipo a compasso.

#### **B2.10.13. Incarrozzamento e livrea esterna del veicolo**

Il bus deve essere consegnato completo degli adesivi rilevanti ai fini della circolazione. Eventuali adesivi e targhette personalizzati dal Cliente (loghi, informazioni, istruzioni, etc.) saranno applicati dal Cliente stesso.

La colorazione della carrozzeria sarà indicata dal Cliente (in questa fase si prevede carrozzeria colore bianco).

#### **B2.10.14. Chiusura dei pannelli interni**

I pannelli interni per l'accesso a componenti soggetti ad interventi manutentivi DEVONO essere dotati di meccanismi di chiusura azionabili con "chiave quadra"; NON sono ammesse chiusure con VITI.

## **B2.11. Impianti di allestimento**

### **B2.11.1. Mozzi, Cerchi Ruota e Pneumatici**

Su entrambe le facce dei dischi ruota dovrà esser riportata, in maniera indelebile nel tempo, la misura della campanatura e quella dello pneumatico da montare (con caratteri di altezza non inferiore a 50 mm).

Pur nel rispetto dei vincoli omologativi applicabili, il tipo/fabbricante degli pneumatici di prima installazione sarà sottoposto a preventivo benestare del Cliente, espresso in sede di gestione commessa; il Cliente si riserva di non accettare l'installazione di pneumatici proposti dal Fornitore da essa giudicati non di proprio gradimento pena la non accettazione dei bus; i pneumatici dovranno in ogni caso:

- essere di normale produzione di serie, di qualificati costruttori, reperibili a catalogo.
- essere di tipologia direttiva sull'asse anteriore e trattiva di categoria M+S sul secondo asse; in caso di presenza di terzo/quarto ASSE, i pneumatici ivi montati saranno di tipo direttivo se sterzante ovvero di tipo trattivo di categoria M+S se NON sterzante.

È richiesto su tutti i dadi di fissaggio delle ruote degli assi il montaggio di INDICATORI DI ALLENTAMENTO (Checkpoint); i checkpoint saranno opportunamente intervallati su due coppie di dadi di fissaggio con due "mollette" antisvitamento per ciascuna ruota.

#### **B2.11.1.1. Sistema di bordo per la rilevazione della pressione degli pneumatici (TPMS)**

Sono oggetto di valutazione preferenziale nell'offerta tecnica i sistemi di bordo per la rilevazione continua della pressione di tutti i pneumatici. Il sistema deve essere dotato sia di un'interfaccia di comunicazione con il conducente a mezzo display, sia dotato della possibilità di integrazione al sistema CAN di bordo e trasmissione di telemetria dati a centrale operativa.

Il sistema deve essere di comprovata AFFIDABILITA'.

#### **B2.11.2. Vano per catene**

Non previsto

#### **B2.11.3. Gancio di 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 e s.m.i. (anteriore);
- Direttiva 94/20/CE e s.m.i. (posteriore).

Il veicolo sarà dotato di gancio traino anteriore e posteriore di tipo preferibilmente fisso. In caso di gancio smontabile, questo (quando non montato) deve essere vincolato a bordo del veicolo in posizione ben accessibile.

In generale i dispositivi di traino dovranno consentire il brandeggio della barra di rimorchio entro un angolo di 120°.



#### **B2.11.4. Accessori**

Devono essere previsti i seguenti accessori:

- **N. 2 caricatori mobili per l'intera fornitura, trasportabili a bordo autobus, su ruote per permettere la ricarica completa degli autobus per spostamenti eccezionali o per la manutenzione (caricatori standard con spine CCS2);**
  - Per i caricatori mobili, in relazione alle soluzioni disponibili sul mercato per la ricarica di autobus elettrici e allo specifico profilo di missione di cui al punto B1.2, si possono ritenere ottimali potenze minime disponibili nell'ordine di 30-40kW. La scelta della potenza di ricarica è tuttavia a discrezione del Concorrente in relazione alle caratteristiche del pacco batterie offerto e al fine di garantire il rispetto dei livelli massimi di indisponibilità giornaliera durante il periodo di garanzia e durante il periodo di L.C.C..
- Specchi retrovisori esterni a comando elettrico e resistenza antiappannante, particolare cura dovrà essere posta nell'evitare che la visibilità non sia limitata dai montanti del parabrezza anteriore;
- Bracci specchi con fermo e ritorno rapido;
- Pulsante richiesta fermata su piantana (in corrispondenza di tutte le porte);
- Pulsante richiesta fermata su montante;
- Martelletti rompi cristallo non asportabili con cicalino nel vano conducente (un martelletto posizionato presso il posto guida);
- Estintore secondo norme esistenti;
- Maniglie passeggeri;
- Specchio interno parabolico (visibilità area ingresso l porta);
- Specchio interno parabolico (visibilità corridoio);
- Porta tabella orari (a molletta specifiche del Cliente);
- Porta tagliando assicurazione;
- Paragradini tipo antisdrucchiolo;
- Poggia piede conducente con due appoggi;
- Fascia parasole su parabrezza colore GRIGIO (NO VERDE);
- Tendina estensibile per finestrino laterale sinistro autista ed anteriore parabrezza in materiale totalmente oscurante – richiesto il poliestere oscurante con movimentazione a pantografo senza guide laterali.
- Custodia porta libretto;
- Gancio giacca conducente + APPENDIABITO;
- Portapacchi per conducente dim. 250x500 mm con sportello dotato di serratura a chiave;
- Porta ombrello per conducente;
- N.3 bacheche in formato A3 come da indicazioni del Cliente;
- Dispositivo atto ad evitare che a seguito di frenata in caso di pioggia l'acqua accumulatasi sul tetto investa il parabrezza;
- N.1 bacheca formato A4 dietro posto guida come da indicazioni del Cliente;
- Idonei paraspruzzi per ruote anteriori e posteriori;
- è preferibile una chiave unica per tutti gli accessi interni ed esterni del veicolo
- Cunei;
- Triangolo
- Presa 12V
- Luce di servizio posto guida.

### **B2.11.5. Impianto automatico di segnalazione ed estinzione principi di incendio**

Sarà oggetto di valutazione il sistema di monitoraggio e di sicurezza per antincendio

È preferibile, salvo dimostrazione nell'offerta tecnica da parte del Fornitore della maggiore utilità e efficacia di soluzioni alternative, l'equipaggiamento di un sistema ad attivazione manuale e automatica per l'estinzione di eventuali principi di incendio localizzati nei vani tecnici caratterizzati da maggior rischio quali almeno quello/i batterie.

Sono preferiti i sistemi caratterizzati dai minori oneri di manutenzione periodica per l'esercente.

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.

Per ulteriori prescrizioni inerenti il rischio incendio vedasi anche i §**B2.5.5**.

### **B2.11.6. Impianti tecnologici di bordo compresi nella fornitura**

È compresa, per ciascun veicolo, la fornitura, installazione e collaudo degli apparati tecnologici attualmente installati sulla flotta del Cliente come da elenco di seguito riportato.

Il Fornitore si impegna al mantenimento in servizio di tutti questi componenti esclusivamente per il relativo periodo di garanzia.

Il Cliente si riserva in fase di allestimento veicolo, in ogni caso prima che il fornitore acquisti detti componenti/apparati ma non in data antecedente al 01 settembre 2025, di confermare o modificare la tipologia dei sopraddetti componenti sulla base dell'avanzamento tecnologico e delle scelte sulla flotta complessiva del Cliente operate nel corso degli anni. Attualmente il costo complessivo sostenuto dal Cliente per detti componenti per singolo autobus - esclusi i cablaggi - è pari a circa €16.000 (sedicimila/00). Tale valore di riferimento potrà essere soggetto a una rivalutazione massima del 10% in fase di allestimento del veicolo fornito con la presente procedura.

#### **Apparati tecnologici attualmente presenti sulla flotta del Cliente e inclusi nella presente fornitura.**

- 1 router Teltonika RUT955 completo di licenza per remote management completo di antenne WLAN, GPS E GPRS ( o antenna trivalente)
- 1 switch ethernet Red Lion 116TX-TRON 16 porte.
- 1 lampada semaforica Opticon Mod. 792T.
- contapasseggeri Eurotech DYNA PCN 10-20 (collegamento Ethernet) completo di microinterruttori di attivazione da installare su ciascuna porta.
- 1 AVM Digitax con specifiche di seguito riportate.
- 1 impianto di Videosorveglianza Ameli composto dalla seguente componentistica Hikvision:
  - 1 unità di controllo e gestione Hikvision IP5000 HIK DS-MP7608 M12, completa di accessori, antenna HIRSCHMANN CGW 70 26 59 SF S/ Codice 955 001 e connettori M12.
  - 1 pannello sinottico – panic botton HIKVISION DS-1530HMI, completo di accessori.
  - 8 telecamere interne HICHVISION DS-2CD6510D-I/P, completo di connettori M12 e accessori
- 1 impianto pannelli informativi luminosi Aesys composto da:

- 1 indicatore anteriore MW350x400.200x24/1 SLIM cod. Aesys 992101400901
- 1 indicatore laterale MW375.80x16/1 SLIM5 cod. Aesys 992101201121
- 1 indicatore laterale MW400x500.40x16 SLIM 5 codice Aesys 992101501601
- 1 indicatore posteriore MW300x300.40x16 SLIM5 cod. Aesys: 992101500901
- 1 unità locale di bordo DEVON PRO (Versione Text to Speech) codice Aesys 992301200203. Completa di licenza TTS Ivona Progetto Itaca ( cod. 992331400100) composta da licenza base Female (18050008).
- diffusori acustici per interno DF10 Codice Aesys 11005010 completo di griglia (Cod. 11005009)
- diffusori acustici per esterno AV01DA/x mod RCF Codice Aesys 11005001
- 1 kit cavi per unità di bordo cod Aesys 992151200300
- 1 centrslina KC640-USB cod Aesys 992301000103
- Kit cavi e connettori K1212D Cod Aesys 992151000300
- 1 impianto pannelli informativi interni Aesys composto da n. 2 pannelli TFT (1 master + 1 slave) a colori, full HD, 29" allungato adatto alla visualizzazione di due differenti e simultanee schermate di cui una dedicata alla visualizzazione della posizione del bus sul percorso e una dedicata alla gestione di palinsesto pubblicitario inviabile on board tramite rete GPRS.

Dovrà inoltre essere fornita la sola predisposizione per l'installazione di n° 1 obliteratrice contacless + magnetica in corrispondenza della porta anteriore e di una obliteratrice contactless su ognuna delle altre porte.

### Specifiche del sistema AVM del Cliente

| <b>Computer di bordo Digitax Xone Plus</b> |  |
|--|--|
| Sistema Operativo                          | WinEC 7  |
| CPU  | CPU principale Freescale ARM CORTEX A8 iMX 53 1 GHz  |
|  | CPU secondaria per funzioni intensive automotive M16   |
| Memoria                                    | 1 GB Ram, 4 GB Flash+ slot uSD fino 64 GB  |
| Multimedia                                 | Casse e microfono integrate + IN/OUT per dispositivi esterni   |
| Tastiera                                   | 6 tasti meccanici configurabili + tasto laterale ON/OFF  |
| Staffa di fissaggio                        | Tipo Ball braket   |
| Display                                    | LCD 7" 16:9 800x480 touch screen, retroilluminato a led 350 cd/m2, con regolazione da sensore luce + protezione solare |
| Interfacce                                 | 2 USB Host e 1 USB OTG Host / Device   |
|  | 1 RS232 Full Modem + 3 Rs232 Rx/Tx   |
|  | 2 RS485  |
|  | 1 Ethernet   |
|  | 4 ingressi digitali  |
|  | 8 uscite di potenza  |
|  | 5 uscite digitali (0-V)  |
|  | 2 ingressi analogici   |
|  | Ingresso chiave ON/OFF   |
|  | Ingresso odometrico ad alta impedenza  |
|  | 1 interfaccia CAN con interfaccia FMS  |
|  | 1 video input  |
| 1 video output                             |  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Altre dotazioni       | Accelerometro 9 assi, Copertura di protezione della luce solare, Cornetta audio, cicalino chiamata telefonica  |
| Alimentazione         | Da 8 a 32Vcc   |
| Dimensioni e Peso     | 204 x 120 x 35 mm, 545 g   |
| <b>Comunicazioni</b>  |  |
| Modem                 | GPRS/3G  |
| Ricevitore GPS        | Ublox 6, 50 canali, con giroscopio integrato con funzione Dead Reckoning, Sistemi di posizionamento Hybrid GPS, GALILEO e motori SBAS (WAAS, EGNOS, MSAS, GAGAN) |
| WIFI                  | Modulo integrato con funzione client   |
| Bluetooth             | Classe 2   |
| Antenna               | Esterne GPRS, GPS, WIFI  |
| <b>Certificazioni</b> |  |
| Temperatura operativa | da -20° a + 70°  |
| Certificazioni        | CE; automotive   |

### **B2.11.7. Sistemi elettronici di assistenza alla guida - ADAS**

È oggetto di valutazione preferenziale la presenza di sistemi elettronici attivi di assistenza alla guida, quali a titolo esemplificativo:

- monitoraggio continuo distanza sicurezza;
- driver alert per ingombro laterale;
- break assist per ottimizzare lo spazio di frenatura in caso di pressione repentina del pedale del freno (non è una frenata automatica).

### **B2.11.8. Sistemi di trattamento antivirus delle superfici interne e/o dei flussi di aria all'interno del vano passeggeri e conducente.**

È elemento preferenziale la presenza di un dispositivo finalizzato al trattamento antivirale e antibatterico all'interno del vano passeggeri e conducente, particolarmente efficace rispetto al ceppo coronavirus-COVID19.

In particolare, durante il servizio del veicolo deve essere sottoposta a trattamento continuo del 100% dell'aria presente nel vano passeggeri e conducente; la tecnologia utilizzata potrà essere quella basata su fotocatalisi da opportuna sorgente luminosa, in ogni caso purché in possesso di idonea certificazione di sicurezza. Eventuali malfunzionamenti del sistema durante il servizio dovranno essere segnalati al conducente.

Sono altresì valutati eventuali ulteriori sistemi automatizzati di sanificazione da batteri/virus, particolarmente efficace rispetto al ceppo coronavirus-COVID19, finalizzati al trattamento delle superfici interne del vano passeggeri e conducente quali sedili, mancorrenti e piantane; la tecnologia utilizzata potrà essere quella basata su fotocatalisi da opportuna sorgente luminosa, in ogni caso purché in possesso di idonea certificazione di sicurezza. Il ciclo di attivazione del sistema avverrà fuori dai normali periodi di servizio del mezzo, ad esempio durante i tempi di sosta in deposito.

## **B3. SPECIFICHE RELATIVE ALLE VERIFICHE E PROVE DA ESEGUIRSI IN FASE DI COLLAUDO**

### **B3.1. Esame del veicolo e verifica delle masse**

L'esame del veicolo ha lo scopo di accertare la rispondenza del veicolo e delle sue parti alle prescrizioni del presente Capitolato ed il regolare funzionamento dei dispositivi installati, nonché di verificare la rispondenza delle masse del veicolo rispetto ai dati di omologazione.

### **B3.2. Tenuta dell'impianto pneumatico**

La prova deve essere eseguita con tutti gli utilizzatori pneumatici asserviti e con massa del veicolo a pieno carico. La prova di tenuta dell'impianto pneumatico ha lo scopo di accertare che la perdita di pressione dell'aria, partendo dal valore stabilizzato dopo l'intervento del gruppo di regolazione, sia inferiore nel complesso a 2 bar, e comunque inferiore a 0,5 bar per ogni sezione, dopo una sosta di almeno 10 ore.

### **B3.3. Tenuta all'acqua**

La prova di tenuta all'acqua deve essere effettuata presso impianto di lavaggio con getti d'acqua in pressione, con direzione verticale e pressoché orizzontale, tali da investire rispettivamente il tetto ed il perimetro del veicolo (fiancate laterali e frontal anteriore e posteriore) e preferibilmente il sottoscocca.

Durata prova: 30 min.

La prova è ritenuta superata se al suo termine, e successivamente, non si riscontrano infiltrazioni di acqua all'interno dell'abitacolo del veicolo.

### **B3.4. Isolamento elettrico e tensione applicata (apparati non di trazione)**

Devono essere effettuate delle prove di isolamento elettrico, secondo le modalità indicate nella Norma CUNA NC 060-05 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE), e di tensione applicata, escludendo dal circuito la batteria, il generatore di energia e tutti gli utilizzatori che per la loro costituzione potrebbero danneggiarsi.

Ove ci si trovi in presenza di soluzioni che prevedono l'impiego di logiche programmate e di reti informatiche, deve essere preventivamente concordata con il Cliente la procedura che si riterrà più opportuna al fine di consentire il collaudo dei vari impianti e sistemi.

Le prove di isolamento elettrico e di tensione applicata devono essere completate entro le tre ore successive al termine della prova di tenuta all'acqua illustrata al §B3.3.

#### **B3.4.1. Isolamento elettrico**

Si deve verificare che la resistenza di isolamento dell'impianto elettrico rispetto al telaio del veicolo non sia inferiore ad 1 Mega ohm.

La misura deve essere eseguita con un megaohmetro capace di fornire una tensione nominale di 500Vcc.

### **B3.4.2. Tensione applicata**

Deve essere superata una prova di tensione applicata, da effettuarsi applicando tra i circuiti in questione ed il telaio una tensione alternata a 50 Hz del valore nominale di 1000V, per la durata di 60s, applicata gradualmente. La prova si ritiene superata se non si verificano scariche distruttive durante la prova stessa.

In caso di veicoli bimodali le prove debbono essere superate in tutte le modalità di trazione disponibili.

### **B3.5. Accertamento di riflessi sul parabrezza**

Nella posizione normale di guida il conducente non deve avere riflessi sul parabrezza prodotti da sorgenti di luce accese all'interno del veicolo, né fastidiose immagini dell'interno del veicolo, con livelli di illuminazione interna a piena luce e strada normalmente illuminata, ovvero con illuminazione ridotta 2a serie e strada debolmente illuminata, senza impiego di proiettori.

### **B3.6. Visibilità dal posto guida**

Per il campo di visibilità del conducente si dovrà fare riferimento alle condizioni riportate nella tabella CUNA NC 586-05 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE), per quanto applicabile essendo riferita ai veicoli di Classe I.

La soluzione presentata, dovrà essere esaminata dal Cliente relativamente alla funzionalità ergonomica della componentistica, e successivamente accettata da quest'ultimo.

### **B3.7. Efficienza dei freni**

La prova deve essere eseguita con il veicolo a vuoto ed i freni rodati e freddi, su strada asciutta, consistente in una frenata a fondo, successivamente col freno di servizio e con quello di soccorso; se il freno di stazionamento può essere utilizzato anche come ulteriore freno di soccorso, può essere richiesta una prova, con il relativorilievo, anche di quest'ultimo ulteriore freno di soccorso.

La prova dell'efficienza dei freni potrà essere verificata anche con l'ausilio di un banco prova freni omologato e regolarmente tarato.

### **B3.8. Marcia su strada**

Deve essere effettuata, con veicolo a vuoto una prova di marcia alle varie velocità, su pavimentazione ineguale opportunamente scelta, per verificare il comportamento generale del veicolo.

Durante la prova le sospensioni non devono generare oscillazioni anormali o di frequenza fisiologicamente fastidiosa per il passeggero, sia esso in piedi o seduto, e, con particolare attenzione, per il conducente.

Al fine di verificare l'effettivo comportamento del veicolo in condizioni di esercizio potrà altresì essere effettuata una simulazione di esercizio, percorrendo la linea con il veicolo a pieno carico: il veicolo deve avere prestazioni tali, a pieno carico, da essere compatibile con la velocità commerciale richiesta nel presente Capitolato.

## **B3.9. Rumorosità**

### **B3.9.1. Rumorosità interna**

Il livello di rumorosità interna del veicolo deve rispondere a quanto riportato in §B2.5.2.

## **B3.10. Vibrazioni**

Non devono verificarsi fenomeni di risonanza, nella struttura del veicolo od in altre parti di esso, con particolare riferimento ai montanti ed a sezioni di pavimento, ai mancorrenti, agli schienali dei sedili dei passeggeri, ai finestrini a fianco dei passeggeri ed alle estremità superiore ed inferiore delle porte di servizio.

## **B3.11. Consumo energetico**

Deve essere fornita la misura di consumo secondo la metodologia secondo il ciclo E-SORT con profilo SORT1 (urbano).

## **B3.12. Analisi gas di scarico**

Non applicabile

## **B3.13. Sbrinamento e disappannamento parabrezza e vetri antero-laterali**

Deve essere verificata l'efficacia dell'impianto di sbrinamento. Qualunque sia la temperatura ed il grado di umidità il completo disappannamento del parabrezza e dei vetri antero-laterali deve essere attuato in un tempo massimo di 8 minuti.

## **B3.14. Ventilazione e riscaldamento posto guida**

Deve essere verificata l'efficacia dell'impianto di ventilazione e riscaldamento posto guida, incluso l'impianto di climatizzazione.

## **B3.15. Verifica emissioni elettromagnetiche**

Sul veicolo ultimato e marciante, deve essere condotta una campagna di misure atte a registrare i valori delle emissioni elettromagnetiche. In alternativa sono ammessi test previsti da Norme applicabili in ambito UE.

## **B3.16. Verifica assenza di anomalie evidenti ai sistemi di trazione e batterie**

Sul veicolo ultimato e marciante, deve essere condotto un controllo volto a verificare l'assenza di danneggiamenti

e/o deterioramenti e/o irregolarità della performance di trazione, in termini di prestazioni, velocità, capacità di spunto ed autonomia.

Lo stato dei sistemi di trazione deve risultare esente da qualunque tipo di anomalia ritenuta tale dal Fornitore dello stesso dispositivo.

Verrà verificato il grado di AGIBILITA' delle varie componenti elettriche/elettroniche di trazione.

### **B3.17. Verifica sistema “sblocco freni”**

Deve essere verificata la possibilità di sblocco del veicolo in caso di avaria dell'impianto pneumatico, tramite apposito dispositivo meccanico (a vite, a leva o con tirante), facilmente accessibile da apposita apertura ricavata nel passaruota o nel pavimento del veicolo e, se previsto, tramite dispositivo pneumatico.

### **B3.18. Prova di accelerazione**

La prova sarà effettuata in conformità alla norma CUNA 503-06 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE).

La prova verrà eseguita con veicolo a tara con impianti di climatizzazione posto di guida e comparto passeggeri attivati, e successivamente ripetuta con climatizzazione esclusa, su una tratta asfaltata rettilinea e pianeggiante.

Verranno eseguiti i rilievi dei diagrammi distanza/tempo e velocità/tempo o dei tempi di riferimento nelle seguenti condizioni di prova:

- Il veicolo parte da fermo;
- La partenza avviene con pedale dell'acceleratore premuto in condizioni di massima accelerazione;
- La durata della prova è specificata nella norma di riferimento.

Il risultato è dato dal valore medio delle quattro misurazioni effettuate per ciascun senso di marcia.

Si eseguiranno le registrazioni con strumentazione adeguata per il rilievo delle grandezze cinematiche di interesse.

### **B3.19. Prova Impianto di climatizzazione posto guida e passeggeri**

La verifica dell'impianto verrà effettuata nelle seguenti condizioni:

- Portare la temperatura interna del bus a un valore  $\geq 35$  °C (misurata a 1400 mm dal pavimento sui punti seguenti: posto guida, primo asse, porta centrale, porta posteriore, in corrispondenza mezzera veicolo)
- Chiudere le porte (dovranno essere mantenute chiuse per tutta la durata della prova)
- Avviare il motore e l'impianto di climatizzazione
- Mantenere la temperatura esterna a un valore  $\geq 30$  °C

La prova si ritiene superata se viene verificato dopo 30 minuti di attivazione dell'impianto, un abbattimento della temperatura di almeno 10 °C in ciascuno dei punti di misura, a veicolo fermo.

### **B3.21. Batterie di trazione**

Sarà verificata la effettiva conformità ai valori dichiarati della capacità di ricarica delle batterie di trazione sia



in termini di capacità sia di rapidità di ricarica.

Sarà verificata la disponibilità dei dati di S.O.C. effettivi sia in modalità on-board (cruscotto conducente) che off-board (trasmissione dei dati a terra).

### **B3.22. Funzionalità di ricarica batterie**

Sarà verificato il corretto svolgimento del processo di ricarica delle batterie in entrambe le modalità di trasferimento energetico a bordo richieste, pantografo bottom-up diretto e collegamento plug-in.

Sarà verificata l'esistenza dei requisiti di interoperabilità dell'infrastruttura di ricarica del Cliente con il sistema di captazione a pantografo equipaggiante i veicoli.

## **B4. REQUISITI DI MANUTENIBILITA'**

### **B4.1. Definizioni**

Per le definizioni si fa riferimento alle norme UNI EN 13306:2002, e specificatamente:

- Manutenibilità (UNI EN 13306:2002 p.to 4.3): “Attitudine di un’entità, in certe condizioni d’uso, di essere mantenuta o ripristinata in uno stato in cui essa possa eseguire la funzione richiesta, quando la manutenzione è effettuata in date condizioni e vengono adottate le procedure e le risorse prescritte”;
- Manutenzione preventiva (UNI EN 13306:2002 p.to 7.1): “Manutenzione eseguita a intervalli predeterminati o in base a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o il degrado del funzionamento di un’entità”;
- Manutenzione programmata (UNI EN 13306:2002 p.to 7.2): “Manutenzione preventiva eseguita in base a un programma temporale o a un numero stabilito di grandezze” (Le grandezze possono esser ad esempio il numero di ore di produzione, un numero di avvii e di fermate, i chilometri percorsi);
- Manutenzione secondo condizione (UNI EN 13306:2002 p.to 7.4): “Manutenzione preventiva basata sul monitoraggio delle prestazioni di un entità e/o dei parametri significativi per il suo funzionamento e sul controllo dei provvedimenti conseguentemente presi”. (Il monitoraggio delle prestazioni dei parametri può essere calendarizzato, eseguito su richiesta o effettuato in continuo”);
- Manutenzione predittiva (UNI EN 13306:2002 p.to 7.5): “Manutenzione su condizione eseguita in seguito a una previsione derivata dall’analisi e dalla successiva valutazione dei parametri significativi afferenti il degrado dell’entità”;
- Manutenzione correttiva, manutenzione a “guasto” (UNI EN 13306:2002 p.to 7.6): “Manutenzione eseguita a seguito della rilevazione di un’avaria e volta a riportare l’entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta”.
- Idoneità del rotabile (UNI 11069, p.to 4.3): “Il rotabile è idoneo all’esercizio quando soddisfa tutti i seguenti parametri:
  - sicurezza per i trasportati, per gli altri utenti della strada e per l’ambiente operativo circostante;
  - affidabilità nell’espletamento del servizio;
  - efficienza di tutti i dispositivi di cui è equipaggiato necessitanti all’esercizio;
  - livelli di emissioni dovute a gas, rumore, vibrazioni ed elettrosmog nei limiti di legge, quando presenti;
  - comfort (tra cui: riscaldamento, condizionamento, stato allestimenti, efficacia sospensioni) al pristino stato;
  - solo per manutenzione e logistica per l’esercizio, oltre a quanto sopra, pulizia e decoro interno ed esterno.

### **B4.2. Criteri generali di manutenibilità**

Il Cliente è interessato a tutti quegli accorgimenti, in parte citati nei paragrafi che seguono, che sono finalizzati a rendere più agevole e rapida la manutenzione e quindi ad incrementare la manutenibilità.

In sintesi il Cliente apprezza come obiettivo della innovazione l'offerta di veicoli che presentino sempre meno necessità di manutenzione e sempre più facilità ad eseguirla.

A tale fine il Cliente valuta l'insieme delle condizioni che deve rispettare e degli oneri che deve sostenere per poter utilizzare il veicolo entro ragionevoli limiti/obiettivi di disponibilità e di affidabilità, per la durata della vita utile del veicolo senza che, nel relativo arco di tempo, si renda necessario un intervento di revisione generale.

Il Fornitore deve garantire l'elevata manutenibilità dei veicoli, ovvero l'attitudine ad eseguire manutenzione su di essi in modo efficace, rapido ed a costi contenuti. È posta, quindi, particolare attenzione a tutti gli accorgimenti che il Fornitore ha avuto cura di inserire nel proprio progetto, al fine di agevolare l'accessibilità alle varie parti del veicolo.

A tale scopo assumono importanza le seguenti caratteristiche:

- procedure di ricerca guasti semplici, rapide ed efficaci, adeguatamente assistite da sistemi di diagnosi e autodiagnosi;
- elevata accessibilità dei componenti e dei punti di ispezione: posizionamento dei componenti e delle apparecchiature in modo tale che le parti di più frequente manutenzione siano più facilmente accessibili. La scelta di cui sopra deve essere dettata da considerazioni relative alla necessità di interventi di taratura o registrazione, ed alla frequenza di guasto;
- sportelli ed aperture di quantità, dimensione e posizione sufficienti a permettere un facile accesso dalle normali aree di lavoro per verifiche periodiche e punti di controllo;
- facilità e rapidità di stacco, estrazione e riattacco dei componenti, applicazione di opportuni punti di ancoraggio per permettere una facile estrazione di complessivi;
- unificazione dei componenti e dei materiali di consumo (es. grassi, oli);
- ridotto utilizzo di attrezzatura speciale ed unificazione della stessa;
- documentazione a supporto delle attività di manutenzione esauriente e di facile consultazione;
- appropriata istruzione del personale.

### **B4.3. Manutenzione**

Il Cliente attribuisce particolare importanza alla predisposizione dei veicoli all'applicazione di procedure di manutenzione preventiva e alla conseguente riduzione dei guasti. In particolare, è attribuita importanza alle caratteristiche che favoriscono la manutenzione su condizione e predittiva.

Per i componenti che sono essenziali per l'idoneità del veicolo al servizio (definita secondo la NORMA UNI 11069, paragrafo 4.3) il Fornitore deve garantire le impostazioni/procedure che consentano la prevenzione dei guasti tramite:

- agevole ispezione dei componenti;
- presenza di sistemi di diagnosi completi e di facile utilizzo;
- sistemi di autodiagnosi che trasmettano un "segnale debole" tramite la strumentazione di bordo, preferibilmente trasmissibile anche ad una postazione remota;
- presenza di un piano di manutenzione che includa un programma completo e coordinato di ispezioni e monitoraggi;
- presenza di documentazione a supporto di tale attività, che indichi:
  - per tutti i componenti per i quali ciò sia possibile, la durata attesa in base al profilo di missione, le modalità di ispezione e misura rispetto ai modi di guasto tipici e i valori di soglia dei parametri misurati in relazione alla vita residua attesa del componente;

- per ogni intervento di manutenzione preventiva, i materiali e gli strumenti speciali necessari, il numero di addetti ed il tempo di esecuzione previsto, nonché le modalità di collaudo.

#### **B4.3.1. Manutenzione programmata**

Il Fornitore deve includere nell'offerta il piano della manutenzione programmata, compilando le Schede 7.3.2/T1-7.3.2/E1 (una scheda per ogni ciclo di manutenzione previsto) e Schede 7.3.2/T2- 7.3.2/E2 (sviluppo), nelle quali sono richieste le seguenti informazioni:

- le scadenze (chilometriche) degli interventi inclusi nel piano;
- le operazioni da effettuare ad ogni scadenza, suddivise per gruppi o sottoassiemi; di dette operazioni deve essere fornita una descrizione sintetica dalla quale sia desumibile la procedura di intervento;
- i materiali da impiegare per la singola operazione: sostituzioni, rimbocchi, ecc.;
- il tempo di manodopera previsto (espresso in ore o frazioni decimali), per l'esecuzione di ogni singola operazione;
- i materiali da impiegare ed il relativo costo al netto dello sconto commerciale praticato (solo Schede "/E1" e "/E2");
- le eventuali attrezzature speciali (oltre la dotazione corrente di officina meccanica).

Il Fornitore potrà accludere all'offerta altra documentazione relativa a detto piano integrativa rispetto ai dati esposti nelle schede.

Il piano della manutenzione programmata potrà essere adeguato d'intesa tra le Parti nel corso del ciclo di vita del veicolo a condizione che le variazioni apportate non comportino maggiori oneri per il Cliente.

#### **B4.3.2. Sostituzione parti principali**

Il Fornitore dovrà altresì allegare all'offerta:

- una o più Schede Tecniche esemplificative e riportanti le procedure di stacco e riattacco dei componenti indicati nella Scheda 7.3.3/T (o 7.3.3/E);
- kit dei materiali da sostituire per ognuna di dette procedure;
- eventuali attrezzature specifiche da utilizzare;
- i tempi di intervento (stacco – riattacco) relativi ai componenti sopra elencati ed il numero degli operatori necessari, come indicato nelle Schede 7.3.3. per le parti principali.

La totalità delle Schede dovrà essere fornita con la consegna del veicolo, riunite in apposito documento/manuale.

#### **B4.3.3. Manutenzione secondo condizione**

Il Cliente attribuisce particolare importanza alla possibilità di applicare nella maggior misura possibile procedure di manutenzione secondo condizione, che possano prevenire guasti al veicolo, dai quali conseguano disservizi ovvero indisponibilità del veicolo.

La manutenzione secondo condizione, di estremo interesse per il Cliente, deve essere sviluppata direttamente nella tecnologia a bordo autobus installata dal Fornitore.

Devono essere segnalate a display tutte le condizioni che possono portare a guasti incipienti o livelli di usura critici che riguardano organi di sicurezza.

Devono inoltre essere previsti sistemi di raccolta dati on board e trasmissione segnali di criticità off board attraverso i sistemi AVM (Automatic Vehicle Monitoring).

I dati memorizzati on board dovranno essere scaricabili via wi-fi nei depositi del Cliente.

La strumentazione di diagnostica dovrà essere in grado di guidare il Cliente nella gestione di queste segnalazioni su condizione.

#### **B4.3.4. Manutenzione correttiva**

La riparazione dei guasti (o l'intervento preventivo su condizione) deve essere il più possibile realizzata per sostituzione di sottoinsiemi o L.R.U. (Line Replaceable Units), definizione applicabile a componenti o insiemi di componenti che presentino le seguenti caratteristiche:

- di facile individuazione;
- di dimensione e peso contenuti;
- facilmente raggiungibili ed estraibili;
- facilmente scollegabili dalle linee elettriche e/o di alimentazione.

Il Fornitore dovrà indicare la stima dei costi totali annuali riferibili alla manutenzione a guasto nella specifica voce della Scheda 7.2.

Il Cliente chiede, inoltre, che le indicazioni relative agli interventi di manutenzione sotto condizione e/o a guasto siano integrate da parte del Fornitore con procedure di ricerca guasti (eventualmente assistite da un sistema di autodiagnosi), allegando in tal caso il relativo fascicolo, dove siano indicati i segni diagnostici rilevabili, le cause probabili (se possibile sotto forma di albero di ricerca dei guasti), le modalità dell'intervento riparativo.

#### **B4.4. Diagnostica**

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta tecnica una descrizione del sistema di diagnosi delle avarie e/o del nonregolare funzionamento di parti del veicolo, sia esso costituito da semplici spie sul cruscotto del posto guida o da apparati più complessi. La descrizione dovrà, quanto meno, elencare le funzioni tenute sotto controllo e gli eventuali interventi in emergenza o norme di comportamento che devono essere attuate dal conducente.

##### **B4.4.1. Diagnostica Complessa**

Costituisce elemento preferenziale l'installazione sul veicolo di un sistema diagnostico centralizzato, in grado di essere interfacciabile con un sistema informativo di supporto alla manutenzione.

Il sistema dovrebbe essere concepito in modo da tenere sotto controllo i parametri di funzionamento dei principali organi del veicolo (di seguito se ne riporta un elenco a titolo esemplificativo ma non esaustivo), ed essere dotato di una propria capacità di elaborazione autonoma tale da consentire la segnalazione di degrado dei parametri stessi, quali indicatori di incipiente avaria, nonché di segnalare il componente interessato.

Si richiedono soluzioni che prevedano controlli automatizzati di alcune funzioni del veicolo finalizzati al miglioramento della manutenibilità del veicolo stesso. Si citano a puro titolo indicativo e non esaustivo i parametri che il sistema diagnostico dovrebbe tenere sotto controllo:

- Posizione pedale acceleratore;
- Temperatura liquido refrigerante;
- Pressione serbatoi freni 1° asse;
- Pressione serbatoi freni 2° asse;
- Pressione serbatoi freni 3° asse;
- Tensione batterie B.T. se presenti;

- Apertura porte;
- Percorrenza;
- Pressione pneumatica del sistema di gestione delle sospensioni;
- Stato di carica batterie trazione.

Il sistema diagnostico deve assolvere anche alla funzione di registratore di eventi mantenendo su memoria non volatile, sul veicolo o altrove, i parametri di funzionamento ed azionamento. I possibili dati statistici comprendono:

- Conteggio di eventi (apertura porte, frenate, ecc.);
- Tempi di permanenza del veicolo in diverse condizioni di funzionamento (stato di accelerazione, decelerazione, porte aperte, ecc.);
- Valori minimi, medi e/o massimi di parametri rilevanti ai fini operativi o diagnostici, riferiti a specifici stati di funzionamento del veicolo;
- Memorizzazione velocità del veicolo;
- Stato di carica batterie di trazione.

L'offerta dovrà indicare in modo chiaro l'architettura del sistema diagnostico proposto, i parametri registrati, il tipo di sensori utilizzati, le funzionalità realizzate, l'interfacciabilità con sistemi informativi non residenti di supporto alla manutenzione.

## **B4.5. Documentazione di manutenzione**

### **B4.5.1. Prescrizioni generali**

La documentazione, a supporto della manutenzione, dovrà considerare il veicolo come un tutto unico e non come un insieme di parti dissociate. Inoltre dovrà corrispondere ai seguenti requisiti:

- Essere fornita su supporto elettronico;
- I manuali, in generale, devono essere prodotti anche su supporto cartaceo, di buona qualità, in modo che ne sia consentito un uso continuo a lungo termine, con fogli separati;
- Le copertine devono essere resistenti all'unto, all'umidità ed all'usura, in misura proporzionata agli usi previsti;
- I diagrammi e le illustrazioni non devono essere presentati su fogli separati o in tasche;
- Tutto il materiale stampato deve essere chiaramente riproducibile con normali macchine fotocopiatrici.

**Al fine di limitare la documentazione cartacea e facilitarne la fruibilità della stessa, sia per supporto al personale viaggiante sia per le attività di manutenzione, il Cliente è interessato alla riproduzione dei contenuti informativi della manualistica di seguito descritti, in formato elettronico, anche attraverso applicazioni di realtà aumentata, che devono essere fruibili da OGNI TIPO dei normali dispositivi (tablet, cellulare) reperibili in commercio.**

Tutta la documentazione dovrà essere confermata o aggiornata con cadenza annuale.

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

La descrizione e articolazione della documentazione riportata ai punti successivi è puramente esemplificativa. Sono ammesse varianti che consentano al Cliente di disporre e rendere fruibili le medesime informazioni.

#### **B4.5.2. Manuale di istruzione del personale di guida**

N. 50 copie del Manuale di istruzione per il personale di guida che deve contenere tutte le informazioni necessarie per un utilizzo ottimale del veicolo.

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

Il manuale in questione deve possibilmente aver formato unificato (A6).

#### **B4.5.3. Manuale per la manutenzione**

Secondo quanto richiamato nel precedente §B4.5.1. e §B4.5.2, deve essere fornito un manuale in 10 copie per la manutenzione al fine di consentire agli addetti della manutenzione di disporre, in forma accessibile, di tutte le informazioni necessarie per i controlli, le verifiche, le regolazioni e le lubrificazioni dei veicoli in servizio e per la diagnosi dei difetti di ogni sistema, ivi compresi altri dati come guida per l'individuazione dei guasti e la loro riparazione.

Il Cliente chiede, inoltre, che le indicazioni relative agli interventi di manutenzione siano integrate da parte del Fornitore con procedure di ricerca guasti (eventualmente assistite da un sistema di autodiagnosi). In tal caso si richiede di specificare, su apposito allegato al manuale, 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). In particolare sarebbe apprezzato dal Cliente 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 Fornitore a supporto del progetto della manutenzione.

#### **B4.5.4. 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 deve essere fornito in un numero di copie pari a 10.

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.).

Il Cliente precisa di essere dotato delle normali attrezzature di officina impiegabili per la manutenzione di autobus; dovrà essere specificata la necessità di utilizzo di attrezzature specifiche per l'esecuzione di alcuni interventi.

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).

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

Il Fornitore deve impegnarsi, pertanto, al coordinamento delle notizie necessarie alla completa riparazione dei

singoli componenti dei vari sub-fornitori ed alla realizzazione di quanto sopra richiesto.

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

Se è disponibile una documentazione online, gratuita per il Cliente, il numero delle copie cartacee potrà essere ridotto.

#### **B4.5.4.1. Tempario per le riparazioni**

Qualora non già integrato nel "Manuale per le riparazioni" si richiede senza onere aggiuntivo per il Cliente un tempario delle riparazioni in formato cartaceo, elettronico, ovvero consultabile a mezzo portale web/mobile.

#### **B4.5.5. 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 e deve essere fornito in un numero di copie pari a 10.

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

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 pezzo con la funzione svolta (es. elettrovalvola per blocco porte e non semplicemente elettrovalvola);
  - il numero di riferimento del Fornitore;
  - il numero di riferimento dell'eventuale sub-Fornitore;
  - 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 del Fornitore o sub-Fornitore);
  - uno spazio vuoto per l'inserimento della codifica del Cliente 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. Il Catalogo deve essere fornito anche su supporto elettronico, compatibile con i programmi standard di elaborazione.

Il Catalogo deve essere completo e riferito alla versione offerta.

Se è disponibile una documentazione online, gratuita per il Cliente, il numero delle copie cartacee potrà essere ridotto.



#### **B4.5.6. Fabbisogno dei ricambi**

Il Fornitore deve presentare con congruo anticipo rispetto alla consegna del primo veicolo una lista dei ricambi e materiali di consumo ritenuti necessari per garantire la corretta manutenzione dei veicoli, per interventi programmati o per interventi correttivi in relazione alla esperienza del Fornitore ed al profilo di missione dei veicoli indicato dal Cliente.

La lista dovrà essere possibilmente tempificata (indicazione della prevedibile scadenza temporale o percorrenza di intervento) e indicare se le parti siano fornite riunite in kit completi.

#### **B4.5.7. Disegni da presentare con la fornitura**

Il Fornitore deve consegnare i disegni elencati al §B5. DOCUMENTAZIONE DA CONSEGNARE CON LA FORNITURA alle scadenze precisate nello stesso.

I disegni devono:

- essere consegnati su supporto riproducibile, preferibilmente in formato PDF o con altro da concordare con il Cliente;
- essere quotati ed identificati secondo il sistema unificato vigente e, possibilmente, con ogni dicitura in lingua italiana.

Le Parti potranno concordare una diversa articolazione e livello di dettaglio dei disegni e la consegna di ulteriori elaborati in caso di necessità.i.

#### **B4.5.8. Descrizione funzionamento**

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

Tale manuale può far parte dei manuali di cui ai punti precedenti.

#### **B4.5.9. Aggiornamenti**

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

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

#### **B4.6. Attrezzature speciali**

Oltre a quanto già previsto in merito alla compilazione dell'apposita colonna delle Schede tipo 7.3.2 e 7.3.3, di ogni attrezzatura il Fornitore dovrà indicare la funzione specifica. Il Cliente precisa di essere dotato delle normali attrezzature di officina impiegate per la manutenzione di autobus.

## **B4.7. Addestramento del personale del Cliente**

Il Fornitore deve prevedere un programma di addestramento per istruttori di guida e per il personale di manutenzione del Cliente, la cui qualità e portata siano sufficienti a consentire un uso soddisfacente, nonché una buona manutenzione e riparazione dei veicoli.

I corsi dovranno essere tenuti fin dall'entrata in servizio del primo veicolo, supportati da materiale didattico da consegnare ai partecipanti.

Il Cliente trasmetterà indicazioni relativamente a:

- numero totale degli istruttori di guida e del personale di manutenzione che deve seguire il programma di addestramento;
- numero di istruttori di guida e di addetti alla manutenzione disponibili contemporaneamente per seguire i singoli corsi;
- la sede presso la quale dovranno essere tenuti i corsi. Le sedi didattiche saranno preferibilmente aule/strutture manutentive messe a disposizione dal Cliente. In ogni caso il Fornitore deve, in sede di offerta, specificare gli eventuali corsi che per motivi didattici devono essere svolti presso la propria sede o rete di servizio.

Il Fornitore deve presumere che il personale del Cliente non abbia alcuna conoscenza delle caratteristiche dei veicoli e dovrà articolare il programma in modo tale che la preparazione così acquisita possa raggiungere un livello interamente rispondente all'obiettivo previsto.

Il Fornitore può considerare che il personale del Cliente abbia comunque le conoscenze di base che si richiedono per lo svolgimento dei compiti affidatigli.

Il Fornitore è tenuto ad organizzare presso la sede del Cliente, A PROPRIE SPESE, almeno DUE edizioni di SPECIFICO corso formativo finalizzato al trasferimento delle conoscenze necessarie ad attuare OPERATIVAMENTE le attività connesse alla gestione delle BATTERIE DI TRAZIONE ivi incluse le attività di magazzinaggio-handling, trasporto, riparazione, smaltimento a fine vita, conoscenza delle procedure di sicurezza da adottarsi in occasione di interventi manutentivi in officina non ch  di assistenza in linea in situazioni di emergenza; ai partecipanti di tale corso sar  rilasciato attestato di frequenza a cura del personale istruttore designato dal Fornitore.

Il Piano di addestramento del personale del Cliente sar  oggetto di valutazione preferenziale dell'Offerta Tecnica.

## B5. DOCUMENTAZIONE DA CONSEGNARE CON LA FORNITURA

La documentazione sotto indicata deve essere fornita su supporto informatico elettronico in formato pdf.  
Le Parti potranno concordare una diversa articolazione e dettaglio.

- SCHEMA ELETTRICO FUNZIONALE, per ogni singola funzione circuitale elettrica
- SCHEMA ELETTRICO DI MANUTENZIONE, per ogni singola funzione circuitale elettrica
- SCHEMA TOPOGRAFICO DELLE CANALIZZAZIONI, cassette di derivazione, ecc.
- SCHEMA FUNZIONALE DELL'IMPIANTO ELETTRICO con evidenziati assorbimenti di corrente nei vari circuiti distributori e utilizzatori.
- SCHEDA DEI COMPONENTI ELETTRICI, RIPORTANTE IL CODICE D'ACQUISTO ORIGINALE DEL COSTRUTTORE DEL COMPONENTE, correlata dalle caratteristiche meccaniche, elettriche, EMC, chimiche, curve di lavoro, normative di riferimento, ecc.
- SCHEMA FUNZIONALE IMPIANTO PNEUMATICO redatto secondo le norme UNI vigenti, corredato di relativa legenda con l'indicazione dei valori funzionali dei vari componenti
- SCHEMA TOPOGRAFICO IMPIANTO PNEUMATICO corredato di relativa legenda e l'indicazione della codifica tubazioni
- SCHEDA DEI COMPONENTI PNEUMATICI, RIPORTANTE IL CODICE D'ACQUISTO ORIGINALE DEL COSTRUTTORE DEL COMPONENTE, corredate dalle caratteristiche meccaniche pneumatiche, elettriche, chimiche, curve di lavoro, normative di riferimento, ecc.
- DISEGNO DEL FIGURINO illustrativo del veicolo su scala 1:20 e 1:100
- DISEGNO DEL FIGURINO di raggio di volta del veicolo ed iscrizione in curva
- SCHEMA TOPOGRAFICO IMPIANTO della lubrificazione centralizzata A GRASSO corredato di relativa legenda e l'indicazione della codifica tubazioni
- SCHEMA DI PRINCIPIO dell'impianto elettrico
- SCHEMA TOPOGRAFICO MULTIFILARE dell'impianto elettrico DISEGNO COMPLESSIVO AUTOTELAIO
- DISEGNO COMPLESSIVO MOTORE ELETTRICO DI TRAZIONE (DIMENSIONI DI MASSIMA)
- DISEGNO COMPLESSIVO SOSPENSIONI AL TELAIO
- DISEGNO COMPLESSIVO PANNELLI APPARECCHIATURE ELETTRICHE
- DISEGNO COMPLESSIVO SISTEMAZIONE CESTELLO BATTERIE B.T.
- DISEGNO COMPLESSIVO DISPOSIZIONE POSTO GUIDA E VISIBILITÀ DISEGNO COMPLESSIVO CRUSCOTTO ANTERIORE E LATERALE
- DISEGNO COMPLESSIVO PARETINA AUTISTA
- DISEGNO COMPLESSIVO DISPOSIZIONE SEDILI PASSEGGERI
- DISEGNO COMPLESSIVO DIMENSIONI ED UBICAZIONE BOTOLE PAVIMENTO
- DISEGNO COMPLESSIVO MONTAGGIO CRISTALLO PARABREZZA E LUNOTTO POSTERIORE
- DISEGNO COMPLESSIVO SISTEMAZIONE ED APPLICAZIONE ILLUMINAZIONE INTERNA.
- DISEGNO COMPLESSIVO SISTEMA DI CAPTAZIONE CORRENTE (PANTOGRAFO)
- DOCUMENTAZIONE TECNICA MANUTENTIVA E DESCRITTIVA DEI COMPONENTI DI COMANDO E REGOLAZIONE DELLA TRAZIONE BATTERIE TRAZIONE – MOTORI – INVERTER CON RELATIVE PROCEDURE DI INTERVENTO DI EMERGENZA E VALUTAZIONE DI RISCHIO
- BATTERIA: RELAZIONE DESCRITTIVA DELLA TIPOLOGIA COSTRUTTIVA DELLE BATTERIE CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE ORDINARIE PROCEDURE DI MANUTENZIONE, ESERCIZIO IN LINEA DEL VEICOLO.
- PROCEDURE DI SMALTIMENTO DELLE BATTERIE A FINE VITA.
- PROCEDURE DI INTERVENTO PER EMERGENZE INDIRIZZATE A VV.FF, PERSONALE DI MANUTENZIONE, CONDUCENTI.

## **B6. ALLEGATI**

Costituiscono parte integrante del presente capitolato ed assumono valore vincolante in sede di esecuzione della fornitura tutti gli allegati seguenti:

- **ALLEGATO A – Dettagli planimetria infrastruttura di ricarica**
  
- **Scheda 4.4/dx – manovrabilità sterzata destra**
- **Scheda 4.4/sx – manovrabilità sterzata sinistra**
  
- **Scheda 7.2 – manutenzione L.C.C.**
  
- **Scheda 7.3.2/T1 – manutenzione preventiva programmata (Offerta Tecnica - dettaglio)**
- **Scheda 7.3.2/T2 – manutenzione preventiva programmata (Offerta Tecnica – sviluppo del piano)**
- **Scheda 7.3.2/E1 – manutenzione preventiva programmata (Offerta Economica - dettaglio)**
- **Scheda 7.3.2/E2 – manutenzione preventiva programmata (Offerta Economica – sviluppo del piano)**
  
- **Scheda 7.3.3/T – sostituzione parti principali (Offerta Tecnica)**
- **Scheda 7.3.3/E – sostituzione parti principali (Offerta Economica)**
  
- **Modulo offerta economica**
- **Dichiarazione art.170 D.lgs.36/2023**

Gli allegati che richiedono una compilazione da parte del Fornitore, vengono altresì agli stessi forniti in formato elettronico editabile, protetto da manomissione, al fine di facilitare la presentazione delle offerte.

Per approvazione Capitolato  
timbro e firma del Legale Rappresentante/firmato digitalmente

---