

**Fornitura di n. autobus classe II
Codice carrozzeria CI
(Lunghezza massima m. 12.48)**

Lotto n. 2

CAPITOLATO TECNICO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

INDICE

| | |
|---|----------------|
| PARTE A. CARATTERISTICHE ED EQUIPAGGIAMENTI | Pag. 3 |
| Art. 1 Caratteristiche generali | Pag. 3 |
| Art. 2 Missione Tipica | Pag. 4 |
| Art. 3 Indicazioni tecnico funzionali | Pag. 6 |
| Art. 4 Specifiche caratteristiche tecniche e di allestimento | Pag. 7 |
| | |
| PARTE B. COLLAUDI | Pag. 35 |
| Art. 1 Generalità | Pag. 35 |
| Art. 2 Atti di collaudo | Pag. 35 |
| Art. 3 Collaudo in corso di produzione | Pag. 37 |
| Art. 4 Collaudo di fornitura | Pag. 38 |
| Art. 5 Collaudo di accettazione/consegna | Pag. 40 |
| Art. 6 Collaudo definitivo | Pag. 41 |
| | |
| PARTE C. GARANZIA, ASSISTENZA POST – VENDITA | Pag. 43 |
| Art. 1 Natura e durata delle garanzie | Pag. 43 |
| Art. 2 Gestione assistenza garanzie post- vendita | Pag. 46 |
| Art. 3 Penalità per mancato rispetto garanzie | Pag. 49 |

PARTE A. CARATTERISTICHE ED EQUIPAGGIAMENTI

ART. 1 CARATTERISTICHE GENERALI

Costituisce oggetto del presente Capitolato Tecnico la fornitura di n.1 autobus di classe II codice carrozzeria CI di cui alle direttive 70/156/CEE ÷ 2001/85/CE, a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico (D.M. 8 maggio 2012), con bagagliaia sotto il pavimento, a due assi, di lunghezza non superiore a 12.48 m, dotati di impianto di climatizzazione integrale, da adibire al servizio pubblico di linea regionale, tutti provvisti di attrezzatura per l'incarrozzamento di disabili.

Tali autobus dovranno:

1. essere conformi alle norme di legge ed ai regolamenti italiani in vigore laddove non in contraddizione con le normative della Comunità Europea, essere omologati alla circolazione per il trasporto pubblico di persone, ed idonei ad essere finanziati dalla Regione Abruzzo.

In ogni caso, il Fornitore dovrà impegnarsi ad adeguare gli autobus a tutte le normative che entrassero obbligatoriamente in vigore sino al momento dell'immatricolazione degli autobus stessi, senza alcun onere aggiuntivo per la Società Appaltante;

2. essere costruiti con materiali privi di componenti tossici (amianto, PFC, PCB, CFC, ecc.) secondo quanto prescritto dalle normative vigenti. A tale riguardo in sede di offerta dovrà essere presentata dichiarazione che attesti l'assenza di qualsiasi tipo di componente tossico e/o nocivo;
3. presentare ottima 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 (comunque $V < 100$ mm/min), secondo quanto indicato dalle Norme Tecniche UNI 3795, CUNA NC 590-02 e dalla Direttiva 95/28/CE e relativi allegati. Il Fornitore deve tenere in adeguata evidenza il problema derivante dell'adozione di sostanze che, per l'emissione dei fumi durante la combustione dei materiali, assumono un valore elevato di tossicità. Anche se non esplicitamente indicato deve essere comunque rispettata la norma ISO 3795. Il Fornitore dovrà, quindi, presentare in sede di offerta adeguata documentazione tecnica, anche di provenienza interna, comprovante la rispondenza alle norme citate su tutti i materiali adoperati per la costruzione degli autobus;

4. presentare un comparto passeggeri progettato e realizzato in modo che ogni elemento sia facilmente pulibile con uso di prodotti convenzionali ed attrezzature con impiego di liquidi non in pressione.
Particolare attenzione dovrà essere prestata 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, che non mettano in depressione l'intero volume del veicolo;
5. essere conformi alle specifiche riportate negli articoli del presente Capitolato Tecnico. Tali specifiche dovranno essere tutte soddisfatte; nel caso di veicoli non rispondenti ad alcune di esse, sarà valutato ad insindacabile giudizio della Società Appaltante se le soluzioni tecniche alternative proposte dal Fornitore risultino equivalenti o comunque migliorative, da un punto di vista tecnico funzionale e gestionale, rispetto a quelle richieste.

Gli allestimenti ed i particolari che vengono richiesti accompagnati dai termini "*preferibile*", "*preferibili*" o "*preferibilmente*" non sono obbligatori, ma vanno a punteggio secondo quanto descritto nella parte D. del presente Capitolato Tecnico.

Gli autobus dovranno essere omologati secondo la direttiva del Parlamento Europeo 2001/85/CE.

Le norme CUNA, assieme alle altre normative, direttive, leggi o decreti citate nel presente Capitolato, anche se giuridicamente non più vincolanti, mantengono il loro carattere di specifica tecnica.

ART. 2 MISSIONE TIPICA

Gli autobus richiesti devono essere veicoli di linea, adatti ad un servizio regionale di medio e lungo raggio. Tali autobus devono essere veicoli di buona flessibilità, adatti ai passeggeri di linea, ma anche in grado di fornire un comfort prossimo a quello di un autobus turistico per i passeggeri diretti a mete più lontane. Si richiede quindi un mezzo che, in virtù di una coerente suddivisione dello spazio, possa offrire configurazioni interne adatte al tipo di clientela effettivamente trasportata.

La Società Appaltante desidera sempre più offrire ai propri utenti autobus con elevato contenuto in termini di sicurezza attiva e passiva ed affidabilità, premiando perciò i mezzi che presentino i migliori requisiti in tal senso.

In considerazione delle condizioni climatiche in cui si opera (in particolare durante il periodo estivo), riveste particolare importanza l'efficienza, il corretto dimensionamento, l'affidabilità

degli impianti di climatizzazione che dovranno essere in grado di garantire il raggiungimento di un elevato standard di comfort dei passeggeri trasportati e dell'autista.

Nell'ultimo decennio il motore a gasolio ha radicalmente trasformato la sua immagine ottenendo non senza difficoltà, la palma di motore "ecologico".

In particolare, risulteranno preferibili quei motori che, adottando sistemi di post-riduzione degli ossidi di azoto, consentano una combustione ottimale, al fine di eliminare fin da subito la presenza del particolato, non vincolando la riduzione dello stesso alla buona efficienza di un filtro catalizzatore posto a valle del motore.

Con l'attuale incidenza della voce gasolio nei costi di esercizio la Società Appaltante esaminerà con la massima attenzione gli autobus con cui dovrà lavorare nei prossimi anni, con l'ausilio di adeguati strumenti per valutare con maggior precisione le caratteristiche peculiari di economicità. Oltre ai dati forniti dal costruttore ed ai riferimenti delle normative, la Società Appaltante si riserva la facoltà di eseguire prove per calcolare il cosiddetto "indice di redditività", derivante dall'elaborazione dei dati di velocità media, consumo medio e tara del veicolo, quest'ultima direttamente correlata con la portata utile.

Il progetto e la realizzazione costruttiva degli autobus dovranno essere particolarmente curati dalle ditte costruttrici, al fine di conseguire livelli elevati di affidabilità della carrozzeria e dei vari organi, ridurre al minimo i guasti, i disservizi, gli interventi e la manutenzione, nonché rendere gli autobus idonee al servizio di pubblico trasporto.

Particolare rilevanza verrà data all'uso di tecnologie costruttive avanzate, con speciale riferimento all'ossatura, all'allestimento, ai rivestimenti ed alle componenti in grado di garantire un'elevata rigidità torsionale, leggerezza, anche ai fini dei consumi e soluzioni che creino i presupposti per un'elevata affidabilità nel tempo con particolare riferimento all'ossidazione e all'utilizzo di materiali ad elevata riciclabilità.

Gli autobus verranno impiegati per il trasporto passeggeri nei servizi coperti dalla Società Appaltante nel territorio della Regione Abruzzo.

I percorsi interessano zone prevalentemente collinari.

La percorrenza massima giornaliera è di ca. 400 km e la percorrenza annua varia da 60.000 a 90.000 km

La durata massima del servizio giornaliero è di 10 h e la velocità commerciale media prevista è pari a 40 km/h.

Il manto stradale è generalmente accettabile, con un valore pari al 20% in cui il fondo è particolarmente dissestato.

Vista l'orografia e la particolare destinazione d'uso, il progetto e la realizzazione costruttiva degli autobus dovranno perseguire un elevato grado di efficacia in termini di:

1. accessibilità;
2. affidabilità;
3. autonomia;
4. capienza;
5. comfort di marcia;
6. comfort interno;
7. contenimento delle emissioni gassose;
8. impatto acustico;
9. impatto visivo;
10. protezione contro gli atti vandalici;
11. resistenza all'azione degli agenti corrosivi;
12. risparmio energetico;
13. semplicità d'uso;
14. sicurezza attiva e passiva;
15. tutela del patrimonio aziendale.

ART. 3 INDICAZIONI TECNICO FUNZIONALI

Il Fornitore dovrà indicare per gli autobus oggetto di offerta la marca, i dati e le caratteristiche tecniche funzionali di tutti i particolari indicati nel presente Capitolato Tecnico.

Tali dati dovranno essere redatti sulla Scheda Tecnica Allegato "A".

Il Fornitore dovrà produrre inoltre gli schemi, completi e ben leggibili, di tutti gli impianti dell'autobus, con particolare riferimento a quelli elettrico, pneumatico e idraulico.

Dovrà inoltre produrre tutte le documentazioni tecniche richieste nella Scheda Tecnica Allegato "A".

Qualora si verificassero discordanze fra i dati indicati all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A" ed i dati desumibili dall'esame della documentazione tecnica e/o delle certificazioni fornite a corredo dell'offerta, la commissione giudicatrice, si riserva, a suo insindacabile giudizio, il diritto di utilizzare, per la redazione della griglia punti, il dato ritenuto più consono.

Analogo metodo di valutazione verrà applicato nel caso si riscontrino, all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A", dati tecnicamente insostenibili e non confutabili all'interno della citata documentazione.

La documentazione tecnica fornita a corredo dell'offerta dovrà essere numerata progressivamente e tale numerazione, per quanto di pertinenza, dovrà essere riportata nell'apposita colonna della Scheda Tecnica Allegato "A".

ART. 4 SPECIFICHE CARATTERISTICHE TECNICHE E DI ALLESTIMENTO

4.1. Tipologia

Autobus classe II codice carrozzeria CI (L max. 12.48 m) per servizio di linea regionale, a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico (D. M. 8 maggio 2012), con altezza del piano di calpestio compreso tra 800 e 1.000 mm, provvisti di attrezzatura per l'incarozzamento di disabili.

La strutturazione interna dell'autobus, l'altezza e la continuità del piano del pavimento, la posizione dei sedili, e la conformazione di eventuali gradini per raggiungere i posti a sedere dovranno consentire la massima accessibilità e facilità di movimento dei passeggeri.

Il Fornitore dovrà produrre il figurino quotato, riportante le dimensioni del piano di calpestio ed il calcolo delle masse sugli assi e l'altezza del piano di calpestio rilevata sugli accessi passeggeri.

4.2. Porte di servizio

N. 2 porte rototraslanti verso l'esterno, poste sul lato destro dell'autobus, una sullo sbalzo anteriore e una tra il primo e il secondo asse.

Nella Scheda Tecnica Allegato "A", dovranno essere riportate, espresse in mm, le larghezze utili effettive delle porte passeggeri.

La Società Appaltante è interessata a conoscere le dimensioni effettive a disposizione per il carico e lo scarico dei passeggeri, a prescindere dalle dimensioni minime stabilite dalla direttiva 2001/85 CE, pertanto, il dato da fornire all'interno dell'Allegato "A" deve essere misurato in modo tale che, qualora i battenti, le guarnizioni apposte, i meccanismi di azionamento o le antine in posizione aperta riducano il vano libero, le misurazioni partano da detti ostacoli.

I dati dichiarati all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A" verranno confutati con quelli misurati dalla commissione giudicatrice sul prototipo di prova, utilizzandosi comunque il dato minore per la redazione della griglia punti.

Le ante dovranno essere dotate preferibilmente di bordo sensibile o comunque di sistema di sicurezza contro lo schiacciamento, conformemente a quanto indicato nella direttiva 2001/85 CE.

I comandi di apertura e chiusura delle porte, a disposizione dell'autista, dovranno essere selettivi ed in posizione funzionale, opportunamente riparati.

Al fine di garantire la visibilità dell'autista, i cristalli della porta anteriore dovranno essere dotati di resistenza termica antiappannamento incorporata ed estesa su tutta la superficie degli stessi, oppure dotati di soluzioni equivalenti in termini di risultato. Le soluzioni alternative (vetrocamera, ecc.) sono ammesse purché di provata efficacia.

4.3. Posti

Il numero di posti, con esclusione del posto autista, dovrà essere non inferiore a: n. 49 (cinquantacinque) a sedere + posto carrozzella e n. 10 (dieci) in piedi + eventuali strapuntini o sedili a ribalta .

Tali valori si intendono con l'autobus completamente allestito, completo di tutte le dotazioni richieste all'interno del presente Capitolato Tecnico.

Il numero dei posti dovrà essere ufficialmente convalidato dal Fornitore nell'apposita Scheda Tecnica Allegato "A" e confermato mediante invio dell'estratto dati tecnici di omologazione o documento equivalente.

Il numero dei posti dovrà essere indicato come:

- numero di posti a sedere;
- numero di posti in piedi;
- numero dei posti di servizio;
- numero dei posti carrozzella disabili.
- numero dei posti totali.

Dovranno essere previsti nella zona anteriore almeno due posti a sedere destinati a persone a ridotta capacità motoria, deambulanti, completi di braccioli abbattibili lato corridoio e maniglie di sostegno, identificati da appositi ideogrammi unificati.

4.4. Motore

Il motore, a ciclo diesel, progettato al fine di rendere minimi il consumo di combustibile, il livello di inquinamento acustico, le emissioni nocive e le vibrazioni, dovrà essere situato nella parte posteriore dell'autobus, avere una potenza di almeno 250 (duecentocinquanta) Kw ed essere raffreddato a liquido.

Dovranno essere osservati i livelli minimi di rumorosità allo scarico, con veicolo in movimento, previsti dalla normativa vigente. Il motore diesel dovrà avere emissioni di gas in-

quinanti allo scarico conformi al regolamento 595/2009 (EURO VI) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 e s.m.i..

Ai fini della valutazione dei consumi energetici il Fornitore dovrà dichiarare, nella Scheda Tecnica Allegato "A", i consumi convenzionali di combustibile dell'autobus rilevati secondo la metodologia SORT 2 tipica del profilo di missione dell'autobus. Il Fornitore dovrà altresì presentare adeguata certificazione rilasciata da ente terzo, dotato di esperienza specifica nel settore e in possesso di strumentazione di prova certificata, relativamente ai suddetti consumi dichiarati.

Qualora la certificazione non si riferisca al tipo di autobus offerto (per tipologia, dimensioni, motore ecc....) dovrà essere presentata una dichiarazione, da parte dello stesso ente terzo, che estende la validità del certificato medesimo al mezzo offerto. La mancanza della documentazione, pur non inficiando la partecipazione alla gara, comporterà l'assegnazione del punteggio zero.

In ogni caso non saranno accolte dichiarazioni o certificati la cui data di effettuazione delle prove sia anteriore alla data di omologazione del motore.

La Società Appaltante potrà effettuare in sede di consegna con spese a carico del Fornitore la prova di rispondenza dei dati indicati in offerta sugli autobus che verranno forniti, riservandosi il diritto di contestare la fornitura qualora la differenza rilevata sia superiore al 5% (cinque per cento).

Ai fini dell'attribuzione del punteggio relativo alle emissioni allo scarico, i valori di emissioni inquinanti allo scarico di biossido di carbonio (CO₂), ossidi di azoto (NO_x), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato (PT) saranno valorizzati per il ciclo di vita dell'autobus. Il Fornitore dovrà presentare le emissioni di ossido di azoto (NO_x), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato (PT), rilevati secondo le metodologie previste dalla direttiva 33/2009/CE del 23.04.2009 e del D. Lgs n. 24 del 3.03.2011 di attuazione, utilizzando il metodo ETC. Il Fornitore dovrà altresì presentare adeguata certificazione rilasciata da ente terzo, dotato di esperienza specifica nel settore e in possesso di strumentazione di prova certificata, relativamente ai suddetti dati dichiarati.

Qualora la certificazione non si riferisca al tipo di autobus offerto (per tipologia, dimensioni, motore ecc....) dovrà essere presentata una dichiarazione, da parte dello stesso ente terzo, che estende la validità del certificato medesimo al mezzo offerto. La mancanza della documentazione, pur non inficiando la partecipazione alla gara, comporterà l'assegnazione del punteggio zero.

Il Fornitore dovrà produrre inoltre le curve relative a:

- potenza;
- coppia;
- consumo specifico;

come desunte dal verbale di omologazione del motore stesso.

Tutti i manicotti dell'impianto di raffreddamento del motore dovranno essere di tipo silicico o equivalente in termini di affidabilità.

4.4.1. Raffreddamento

L'impianto di raffreddamento del motore termico dovrà garantire anche lo smaltimento del calore prodotto dal rallentatore, se non dotato di proprio impianto di raffreddamento, anche in condizioni gravose di impiego.

L'impianto di raffreddamento del motore termico e del rallentatore dovrà essere progettato e realizzato con margine di efficienza tale da garantire, in tutte le condizioni continuative di esercizio consentite ed ammissibili, che la temperatura del liquido di raffreddamento del motore e dell'olio del cambio (con uso del rallentatore), non siano mai superiori a quelle massime previste nelle specifiche tecniche dei due complessivi. Nel progetto dell'impianto dovrà essere considerato anche il caso in cui la temperatura dell'aria in ingresso al radiatore sia di 50 °C.

Negli impianti idraulici dei veicoli ove circolano liquidi in temperatura, tutti i manicotti previsti nelle tubazioni dovranno essere realizzati in gomma al silicone (o materiale equivalente in termini di affidabilità).

4.4.2. Comparto motore

Dovrà essere previsto un adeguato isolamento termico ed acustico dell'intero comparto, specialmente verso l'abitacolo interno.

Eventuali pannelli di coibentazione non dovranno essere suscettibili di impregnarsi di combustibile, di lubrificante o di qualsiasi altro tipo di fluido infiammabile. Inoltre essi non dovranno degradarsi allorché sottoposti a sollecitazioni meccaniche continue.

Nell'ipotesi in cui vengano adottate carenature inferiori per la chiusura del comparto, queste dovranno essere facilmente e rapidamente asportabili, anche da un solo manutentore, e dotate di adeguati fori di drenaggio.

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

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

4.4.3. Scarico

I tubi di scarico non devono essere collocati dallo stesso lato delle porte passeggeri. L'impianto di scarico deve consentire l'applicazione dei dispositivi per il controllo periodico dei gas di scarico.

Il Fornitore dovrà presentare la documentazione fotografica o tecnica dell'autobus da cui si evincono le caratteristiche richieste.

Particolare cura deve essere posta nella realizzazione dell'isolamento termico e della tenuta ai gas di scarico, al fine di impedire ogni infiltrazione all'interno dell'abitacolo.

Quale che sia il sistema di post-trattamento adottato (sistema SCR o sistema EGR), il dispositivo di scarico dovrà essere caratterizzato dalla massima accessibilità, semplicità di uso e da intervalli di manutenzione più ampi possibili.

Il sistema di post-trattamento verrà analizzato con attenzione durante la prova del veicolo di cui all'art. 3 della parte A. del presente Capitolato Tecnico costituendo un elemento rilevante all'interno del punteggio di cui all'art. 8 del punto D. del Capitolato Tecnico.

4.4.4. Preriscaldamento

L'autobus dovrà essere equipaggiato con un dispositivo preriscaldatore del liquido di raffreddamento del motore, da utilizzare anche per il preriscaldamento del sistema di climatizzazione.

Le caratteristiche minime richieste per tale preriscaldatore sono descritte all'interno del paragrafo relativo all'impianto di climatizzazione.

4.4.5. Indicatore di consumo

Gli autobus offerti devono essere provvisti dell'indicatore di consumo, ossia un dispositivo di segnalazione dei consumi di carburante.

Il Fornitore dovrà presentare la documentazione tecnica dell'autobus o una attestazione della casa costruttrice da cui si evince la presenza del dispositivo richiesto.

4.5. Dispositivi inibizione e avviamento/arresto motore

Dovrà essere previsto il dispositivo di inibizione dell'avviamento del motore, dal posto guida, con sportello del vano motore aperto, nonché, nel vano motore, il comando per l'avviamento del motore da effettuarsi a cambio in folle e freno di stazionamento inserito. Sempre nel vano motore dovrà essere anche previsto il pulsante di arresto ed un interruttore stabile di esclusione dell'avviamento.

4.6. Dispositivo blocco porte aperte

Gli autobus dovranno essere muniti di dispositivo di blocco con porte aperte (blocco porte) agente sui freni del secondo asse. Il dispositivo dovrà attivarsi ad autobus fermo su tutte le porte. Dovrà essere assicurata la possibilità di un'esclusione del dispositivo nel caso di avaria con relativo comando posizionato all'interno del pannello centralizzato apparati elettrici.

4.7. Impianto estinzione incendio

Gli autobus dovranno essere dotati di un sistema di allarme antincendio che, tramite opportuni sensori applicati all'interno del vano motore e dell'eventuale vano del preriscaldatore e all'interno delle bagagliere, avvisi il conducente, mediante un segnale acustico e visivo dedicato, posizionato sul cruscotto posto guida, sia dell'aumento di temperatura del vano motore dovuta ad un principio d'incendio, sia dell'avvenuto intervento dell'impianto. L'impianto di estinzione incendio, nel vano motore e nell'eventuale vano del preriscaldatore, dovrà essere totalmente automatico e possibilmente del tipo ad aerosol di soluzione acquosa nebulizzata ad alta pressione o a polvere.

Il Fornitore dovrà descrivere dettagliatamente le soluzioni adottate al fine di evitare la propagazione dell'incendio al di fuori del vano motore e/o preriscaldatore, fornendo la scheda tecnica dei materiali utilizzati.

Fra le soluzioni proposte, la Società Appaltante sceglierà quella ritenuta più idonea.

4.8. Segnalatore acustico anomalie

Gli autobus dovranno inoltre essere muniti di segnalatore acustico delle anomalie funzionali, posizionato sul cruscotto e relativo a:

- insufficiente pressione olio motore;
- insufficiente pressione aria freni;
- temperatura liquido raffreddamento motore;

- basso livello liquido raffreddamento motore;
- incendio nel vano motore.

4.9. Cambio

Il cambio dovrà essere di tipo automatico, a modulazione elettronica, con pulsantiera di selezione delle marce ubicata sul cruscotto e rallentatore idraulico incorporato.

Il veicolo deve essere dotato di almeno 5 marce più la retromarcia: la pulsantiera di comando deve rendere possibile l'inserimento mirato di tutti i rapporti.

Il comando del freno di rallentamento dovrà essere tipo a doppio azionamento (pedale più leva manuale). Il cambio automatico dovrà avere la possibilità di essere dotato di un dispositivo di emergenza, anche a comando manuale, che permetta la movimentazione del veicolo con i propri mezzi in caso di guasto a parti non essenziali del cambio stesso. Il cambio automatico dovrà consentire il traino del veicolo a velocità ridotta senza rimuovere alcun elemento della trasmissione.

4.10. Ponte e trasmissione

Si dovranno adottare quegli 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.

La velocità massima su strada del veicolo sarà quella stabilita dalle normative in vigore per gli autobus di linea di classe II.

4.11. Impianto frenante

I dispositivi dell'impianto di frenatura dovranno essere tutti facilmente ispezionabili, sostituibili (in particolare per le parti di usura) e riparabili.

L'impianto frenante dovrà garantire sicurezza di funzionamento e massima durata in relazione al tipo di servizio svolto; dovrà essere allestito con freni a disco su tutti gli assi. Dovrà essere comandato attraverso due circuiti separati ed indipendenti, dotati di dispositivi antibloccaggio ABS.

Dovrà essere previsto il dispositivo antislittamento (tipo ASR o similare), di cui si dovrà indicare la marca ed il tipo.

Il Fornitore, oltre allo schema funzionale dell'intero impianto dovrà allegare, all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A", uno schema in cui venga chiaramente indicato il funzionamento del freno di soccorso, evidenziando quali siano le ruote effettivamente azionate da ciascuno dei due circuiti indipendenti.

L'impianto frenante dovrà essere preferibilmente dotato di un dispositivo ad azionamento manuale, agente sull'asse motore che, inviando alle ruote aria ad una pressione inferiore rispetto al freno di stazionamento, consenta la frenatura del veicolo durante le brevi soste alle fermate.

L'azionamento di tale dispositivo potrà avvenire solamente a velocità inferiori a 3 km/h ed il bloccaggio potrà essere annullato solo previo chiusura della porta e pressione sull'acceleratore.

Il sistema frenante dovrà essere preferibilmente dotato di un dispositivo elettronico di ottimizzazione della frenata, tale da conseguire:

- tempi di reazione dell'impianto frenante più brevi mediante la trasmissione elettronica del segnale;
- simultaneità dell'attivazione della frenatura su tutte le ruote;
- ripartizione e regolazione della forza frenante mediante continuo confronto ed adeguamento delle forze frenanti fra i diversi assi;
- diagnosi mediante la visualizzazione di messaggi di errore dettagliati;
- tempi di fermo minori e più brevi riparazioni grazie alla possibilità di circoscrivere i guasti e l'armonizzazione dell'usura (omogeneità del consumo dei materiali di attrito di tutti i freni ruota);
- il funzionamento su tre stadi di frenatura:
 1. nelle frenature parziali non critiche eseguire un'ottimizzazione dell'usura delle pastiglie tra l'asse anteriore e posteriore;
 2. nelle forti frenate la ripartizione della forza frenante avviene in funzione dei carichi sugli assi;
 3. nella tendenza al bloccaggio riconosciuta sulle singole ruote interviene la regolazione ABS.

Il sistema frenante dovrà essere preferibilmente dotato di un dispositivo elettronico di controllo della stabilità, tale che:

- la regolazione automatica e separata dei freni (senza bloccaggio, ovviamente), del motore e della trasmissione impedisca perdite di stabilità dell'autobus in curva;
- la logica di funzionamento del sistema consista nel determinare, in base alla sterzata dell'autista, quale è la reazione dell'autobus che egli desidera o si aspetta, controllare quale sta per essere in realtà la risposta dell'autobus e agire coi freni per adeguarla al desiderio dell'autista.

Il freno di stazionamento dovrà essere utilizzabile anche come freno di emergenza.

L'usura massima delle guarnizioni frenanti dovrà essere segnalata mediante spia luminosa sul cruscotto. Inoltre dovrà essere previsto un dispositivo autoregistrante per il recupero dell'usura.

4.12. Sospensioni

Le sospensioni dovranno essere di tipo pneumatico integrale, con correttore di assetto preferibilmente a controllo elettronico, con flessibilità e frequenze naturali di oscillazione atte a consentire condizioni di marcia confortevole anche su fondo stradale accidentato e/o dissestato, dotate di impianto di sollevamento/abbassamento del telaio, comandato dal posto guida, che permetta al veicolo di spostarsi per brevi tragitti a velocità ridotta con la sospensione alla massima elevazione/compressione.

La sospensione anteriore dovrà essere del tipo a ruote indipendenti (sospensione singola delle ruote), con triangoli oscillanti e barra stabilizzatrice.

L'eventuale rottura degli ammortizzatori anteriori non dovrà mai causare interferenze con gli organi dello sterzo.

4.13. Impianto pneumatico

Impianto pneumatico con tubazioni in rame o in poliammide, o soluzioni equivalenti in termini di affidabilità, tali da garantire l'assenza di possibili ossidazioni/otturazioni interne, munito di compressore aria, preferibilmente bicilindrico e preferibilmente integralmente raffreddato a liquido (teste e corpo) e di essiccatore monocamera, dotato di riscaldatore incorporato e separatore di condensa a spurgo automatico.

4.14. Mozzi, cerchi e pneumatici

I pneumatici ed i cerchi ruote dovranno essere rispondenti alle caratteristiche previste dal certificato di omologazione o documento equivalente.

Le tipologie dei pneumatici saranno proposte dal Fornitore, mediante apposite documentazioni tecniche, e potranno essere solo di marche di gradimento della Società Appaltante. Dovranno essere indicate le caratteristiche, marca e modello dei pneumatici proposti.

Fra le soluzioni proposte, la Società Appaltante sceglierà quella ritenuta più idonea.

4.15. Guida e sterzo

Lo sterzo dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- avere la guida a sinistra;
- avere un volante regolabile sia in altezza sia in inclinazione;

- essere dotato di servoassistenza idraulica;

L'impianto di servoassistenza idraulica dell'idroguida dovrà avere le tubazioni in acciaio inox o equivalenti in termini di affidabilità.

Per valutare la manovrabilità degli autobus dovranno essere forniti degli schemi quotati relativi:

- al raggio minimo di volta (in mm);
- al raggio di curvatura alla massima sterzata (in mm), per l'iscrizione di un autobus in una curva a 180°, con partenza e arrivo in asse;
- all'ingombro massimo della carreggiata;
- alla distanza minima fra due autobus che consenta il superamento nel rispetto dello spostamento massimo di 4000 mm rispetto al filo laterale dell'autobus.

Gli schemi forniti dovranno comunque essere tassativamente conformi a quelli riportati nella Scheda Tecnica Allegato "A".

La Società Appaltante potrà effettuare in sede di consegna con spese a carico del Fornitore la prova di rispondenza dei dati indicati in offerta sugli autobus che verranno forniti, riservandosi il diritto di contestare la fornitura qualora la differenza rilevata sia superiore al 10% (dieci per cento).

4.16. Impianto elettrico

L'impianto elettrico potrà essere di tipo convenzionale o realizzato con tecnologia can-bus, multiplex o similare.

Sarà preferibile l'impiego di un impianto di comando e di controllo facente uso di rete di comunicazione a tecnologia can-bus, multiplex o similare, utilizzando programmi di tipo aperto, in grado di comandare i sottosistemi costituenti il veicolo e rilevare con continuità lo "stato" dello stesso e dei suoi sottosistemi.

Faranno parte integrante della fornitura licenze d'uso, adeguata strumentazione e corso di istruzione che consentano alla Società Appaltante di procedere autonomamente ad eventuali implementazioni e variazioni dell'impianto elettrico di base.

Dovrà altresì essere indicata la struttura associata al Fornitore in grado di provvedere alle implementazioni sopraccitate e le modalità di accesso (anche economiche) ad essa.

Saranno valutate le caratteristiche dell'impianto in funzione delle informazioni disponibili all'autista, alla capacità di memorizzare dati che consentano a posteriori l'analisi di uno o più particolari, alle capacità di diagnosi offerte.

Sarà preferibile la visualizzazione con display dedicato e la memorizzazione degli eventi (anomalie meccaniche, mancanza combustibile, aria, ecc.) che risultino utili all'autista semplificando il lay-out del posto di guida.

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

Qualunque sia la tipologia di impianto elettrico installato verrà comunque valutata la presenza di sistemi di diagnosi e la loro completezza.

Dovrà preferibilmente essere dotato di un sistema di registrazione dati e anomalie funzionali (giri motore, pressione olio, ecc.) con relativo software di gestione comprensivo di licenze d'uso, per scarico dati su computer (portatile o strumento dedicato).

I generatori di corrente (almeno due) dovranno essere idonei all'alimentazione dell'impianto elettrico ed alla ricarica delle batterie; adeguatamente dimensionati dal punto di vista elettromeccanico e del bilancio elettrico; di tipo bipolare con negativo isolato.

Il generatore principale non dovrà svolgere la funzione di tendicinghia per altri complessivi (es. compressore, compressore condizionatore, secondo generatore) e dovrà essere dotato di apposito ancoraggio con articolazione registrabile con l'uso di apposita chiave.

Il raffreddamento, anche forzato, dovrà essere realizzato mediante aria pulita prelevata dall'esterno e non dal vano motore.

Dovrà essere dotato di un interruttore generale meccanico applicato in posizione prossima alle batterie, nonché di un interruttore generale a comando elettromagnetico (interruttore di emergenza), azionabile dal posto di guida, entrambi rispondenti alle normative vigenti.

4.17. Batterie

Le batterie dovranno essere completamente estraibili con un sistema agevole ed affidabile.

Esse dovranno inoltre avere una capacità nominale non inferiore a 220 Ah e corrente di spunto a freddo di almeno 850 A (misurata esclusivamente secondo le norme EN); apposito voltmetro dovrà indicare lo stato di carica delle batterie.

4.18. Serbatoio ed impianto di alimentazione

Il serbatoio o i serbatoi dovranno avere una capacità complessiva non inferiore a 300 (trecento) litri ed essere costruiti con materiali atti a garantire comunque una durata di eserci-

zio pari a quella dell'autobus.

Un'ideale segnalazione ottica dovrà indicare al conducente quando la quantità del combustibile nel serbatoio scenda al di sotto del 20%.

Il serbatoio potrà anche essere diviso in due parti, fermo restando che la soluzione deve prevedere preferibilmente un doppio bocchettone di rifornimento (destro e sinistro). Potranno essere, inoltre, valutate positivamente le soluzioni che consentano il rifornimento del combustibile dal bocchettone destro, mantenendo la porta anteriore aperta.

Saranno valutate positivamente quelle soluzioni, che prevedano la/e chiusura/e del serbatoio, con tappo ad innesto rapido, purché omologato con il serbatoio. Fra le soluzioni proposte, la Società Appaltante sceglierà comunque quella ritenuta più idonea, che possa coincidere o essere più simile allo standard aziendale. In ogni caso, nessuna delle soluzioni proposte potrà comportare un sovrapprezzo rispetto all'offerta quotata.

Tutte le tubazioni dei vari impianti (motore, riscaldatore, ecc.), indipendenti tra loro, dovranno essere fissate all'ossatura del veicolo, in modo da non risentire delle vibrazioni conseguenti alla marcia.

La sistemazione ed il percorso delle tubazioni dovrà essere quanto più possibile al riparo da urti, anche nel caso di rottura degli alberi di trasmissione e da elementi adiacenti ad elevata temperatura, quali scambiatori di calore, rallentatori, tubazioni mandata aria compressore e riscaldamento, ecc.

In particolare dovrà essere assolutamente evitato il contatto e la possibilità di movimenti relativi anche tra le tubazioni stesse.

Tutte le tubazioni di alimentazione e recupero del combustibile dovranno immettersi nel serbatoio solo attraverso la flangia del pescante.

In prossimità della flangia dovranno essere realizzati opportuni sistemi di raccordo in maniera da consentire rapidità degli interventi manutentivi.

Saranno valutate positivamente quelle soluzioni, che prevedano nel comparto motore, l'utilizzo di tubazioni di materiale metallico, o alternativo di pari affidabilità, ad eccezione di brevi tratti, realizzati con materiali flessibili, adeguatamente protetti dalle fonti di calore ed atti ad evitare la trasmissione di sollecitazioni generate dal telaio o dai gruppi asserviti.

Qualora l'autobus adotti un serbatoio per il contenimento di additivi azotati, quest'ultimo dovrà essere dotato di un apposito serbatoio pneumatico dedicato allo spurgo automatico di detto circuito.

In tal caso, saranno valutati positivamente impianti di alimentazione in cui l'intera trattazione dell'additivo (da serbatoio ad iniettore) presenti esclusivamente elementi in alluminio o materiale equivalente appositamente trattato.

La funzionalità dell'impianto di alimentazione dovrà tenere conto delle condizioni ambientali di lavoro, con particolare riferimento a valori di temperatura anche inferiori a -25°C .

Il sistema di alimentazione del combustibile dovrà preferibilmente essere dotato di filtro separatore acqua/gasolio con turbina statica che, per effetto della centrifuga, separa l'acqua e i contaminanti solidi.

L'impianto di alimentazione dovrà essere comunque rispondente alle normative in vigore.

4.19. Struttura

Il Fornitore dovrà indicare per gli autobus oggetto di offerta i metodi di produzione e le tecnologie adottate per la realizzazione di struttura e telaio, i procedimenti ed il ciclo di verniciatura con particolare riguardo alle parti non direttamente raggiungibili.

Saranno preferibili quegli autobus che, avendo la struttura costituita da telaio reticolare integrale autoportante, senza telai a longherone o carrellature inferiori, garantiscono una altissima rigidità torsionale ed una distribuzione uniforme delle sollecitazioni.

Onde consentire alla commissione giudicatrice di poter compiutamente valutare se la struttura offerta sia integralmente autoportante e non semiportante, è necessario che, all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A", il Fornitore allegghi schemi, disegni, esplosi e/o assonometrie che descrivano in maniera compiuta la realizzazione della scocca.

Tutti gli autobus offerti dovranno dimostrare di aver soddisfatto i requisiti della prova di stabilità al ribaltamento, come definita nella direttiva 2001/85 CE. Pertanto, il Fornitore dovrà allegare alla documentazione di gara almeno una copia della certificazione parziale CE relativa alla "tilt stability" secondo la 2001/85 CE.

Saranno preferibili inoltre quei veicoli in grado di dimostrare di aver ottenuto la certificazione secondo la norma ECE R66 relativa alla resistenza della carrozzeria in caso di ribaltamento. Per l'ottenimento del punteggio è necessario che venga allegata copia di tale certificazione.

Si precisa che i processi adottati, indipendentemente dalla loro natura, dovranno assicurare una elevata ed affidabile protezione dalla corrosione ed ossidazione; a tal fine dovranno essere espressamente indicati i prodotti utilizzati per il raggiungimento di tali scopi.

Inoltre i rivestimenti interni delle fiancate dovranno possedere adeguata resistenza all'usura e alla rottura e dovranno essere opportunamente rinforzati, inoltre dovranno es-

sere fissati all'ossatura in modo da evitare vibrazioni e consentire una rapida sostituzione delle parti.

4.20. Rivestimento esterno

Il Fornitore dovrà indicare per gli autobus oggetto di offerta i metodi di produzione e le tecnologie adottate per la realizzazione della carrozzeria, i procedimenti ed il ciclo di verniciatura, nonché dichiarare la percentuale della superficie complessiva del rivestimento esterno, esclusi cristalli, fanaleria e guarnizioni in gomma, realizzata con materiali altamente resistenti alla corrosione e preferibilmente applicati senza saldatura.

4.21. Verniciatura

Gli autobus dovranno essere verniciati con una colorazione aziendale da concordare con la Società Appaltante. Inoltre dovranno essere dotati delle scritte e del logo aziendale personalizzati, tutte realizzate in materiale adesivo apposito, secondo lo standard della Società Appaltante.

Le coordinate cromatiche della verniciatura e le personalizzazioni esterne degli autobus saranno stabilite dalla Società Appaltante e dovranno rispondere integralmente ad un disegno tecnico redatto dal Fornitore su indicazione della Società Appaltante stessa. Tale disegno dovrà essere sottoscritto per accettazione fra le parti e costituirà parte integrante dell'accordo di fornitura.

Il procedimento di verniciatura dovrà garantire i seguenti requisiti:

- elevata resistenza agli agenti aggressivi, ai raggi ultravioletti ed infrarossi, alle condense;
- elevata brillantezza e mantenimento della stessa nel tempo, tenuto conto delle operazioni di lavaggio automatico;
- mantenimento della tonalità di colore;
- elevata elasticità della pellicola e resistenza alle deformazioni;
- assenza di fragilizzazione per invecchiamento o distacco della pellicola di vernice.

Dovrà essere fornito un elenco dettagliato dei materiali impiegati e delle loro caratteristiche principali, incluse le relative schede tossicologiche.

Preferibilmente sugli autobus, successivamente all'applicazione del sottofondo e della verniciatura colorata, dovrà essere applicato un ulteriore strato protettivo mediante vernice trasparente ed antigraffiante, atto a resistere a forme di vandalismo per uso di pennarelli o bombolette di vernice spray.

4.22. Passaruota, vani porta e gradini

I passaruota dovranno essere realizzati con caratteristiche tali da garantire:

- l'incolumità dei passeggeri contro una eventuale esplosione del pneumatico;
- l'ottimale accessibilità per il montaggio e smontaggio delle catene antineve.

Devono essere costruiti in acciaio inox o con materiale alternativo con caratteristiche di resistenza meccanica ed alla corrosione.

Vani porta e gradini dovranno anch'essi essere realizzati con materiale ad elevata resistenza meccanica ed alla corrosione; questi ultimi dovranno avere la pedata rivestita con materiale antiscivolo.

4.23. Pavimento

Il pavimento degli autobus, di adeguato spessore, sarà realizzato con pannelli in legno pressato, stratificato, idrorepellente, antimuffa ed impregnato di resine ignifughe, anche sui bordi di taglio.

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

Tutta la superficie inferiore del pavimento dovrà essere adeguatamente protetta da più strati di vernice insonorizzante, con buone capacità di resistenza al fuoco.

Il rivestimento dovrà avere caratteristiche impermeabili e antiscivolo secondo le normative e raccomandazioni CE in vigore e lo spessore non dovrà essere inferiore a 2 mm se liscio, 4 mm se in rilievo. Esso dovrà essere incollato mediante adesivi appropriati, presentando il minor numero possibile di giunte, e realizzare una superficie unica ed impermeabile, ad eccezione delle cuffie passaruote, dei podesti e delle pareti anteriori e posteriori.

4.24. Tergicristalli e specchi

I tergicristalli dovranno essere del tipo elettrico a due velocità ed intermittenza con lavaparebrezza incorporato. Gli specchi retrovisori esterni, destro e sinistro, dovranno essere dotati di resistenza elettrica incorporata e paracqua (indicare marca e modello).

Dovranno inoltre essere regolabili elettricamente dal posto guida e disporre di bracci realizzati in modo che sia possibile, mediante rotazione, il ripiegamento degli stessi, per facilitare le operazioni di lavaggio automatico, con possibilità agevole di un ritorno rapido senza modifica del loro orientamento.

La posizione degli specchi retrovisori interni dovrà assicurare al conducente la completa visibilità dell'interno dell'autobus, anche con vettura affollata.

4.25. Allestimenti interni

Allestimenti interni con tendine a scorrimento orizzontale in tessuto ignifugo, impianto di illuminazione interno con luce fluorescente con plafoniere incassate.

Per evitare effetti abbaglianti e riflessi provocati dalla illuminazione interna e per un maggior comfort dei passeggeri trasportati, saranno preferibili sistemi di illuminazione che comprendano anche luci di lettura, con comando individuale e centralizzato.

Il Fornitore dovrà adottare tutte le soluzioni tali da eliminare gli effetti abbaglianti e riflessi sul parabrezza.

Dovranno essere previsti tutti i punti luce richiamati nella direttiva 2001/85 CE. In particolare si dovranno installare:

- un punto luce indipendente per l'illuminazione del posto guida in posizione idonea e di potenza adeguata, con lampada temporizzata;
- la luce attenuata o azzurrata per la marcia notturna;
- almeno un punto luce a lampada di tipo LED posto al di sopra di ciascuna porta passeggeri, con accensione asservita alle luci di posizione ed all'apertura della porta, in posizione tale da poter illuminare la zona esterna antistante la porta stessa.

4.26. Rumorosità e vibrazioni

Gli autobus dovranno essere rispondenti alle normative vigenti in termini di emissioni sonore e, nei limiti del possibile, il Fornitore dovrà adoperarsi per conseguire l'obiettivo di fornire un prodotto con caratteristiche migliori.

Inoltre dovranno essere forniti i dati relativi ai livelli sonori dell'autobus in movimento, dell'autobus fermo e del rumore dovuto all'aria compressa, di cui alle schede di omologazione, previste nell'Allegato I del D.M. 14.12.2007 recante "Recepimento della direttiva 2007/34/CE della Commissione del 14.06.2007", da misurare sulla base dei metodi di prova previsti nella pertinente norma tecnica CUNA.

In ogni caso l'isolamento acustico interno dovrà risultare atto ad ottenere, con le modalità di cui sopra, una rilevazione non superiore a 71 dB(A) in corrispondenza del posto di guida e non superiore a 74 dB(A) in corrispondenza della parte posteriore.

Particolare attenzione e cura dovrà essere posta anche al fine di ridurre al minimo il livello delle vibrazioni.

Con riferimento ai limiti riportati nella norma ISO 2631-1 ed. 1997-05-01 per quanto riguarda le vibrazioni trasmesse a corpo intero, e ai limiti riportati nella norma UNI EN ISO

5349-1 ed. settembre 2004 per quanto riguarda le vibrazioni trasmesse a mano-braccio, le vibrazioni indotte non dovranno affaticare il conducente per impegno lavorativo di otto ore.

Il Fornitore dovrà presentare in sede di offerta i valori dell'accelerazione globale (m/s^2), rilevati sulla seduta del sedile conducente, sul volante, sul pavimento in corrispondenza dei punti di intersezione dell'asse del corridoio centrale con l'asse del vano porta anteriore e posteriore, misurati nella condizione di veicolo a vuoto, in marcia su strada nelle normali condizioni operative del veicolo.

Sia i dati relativi alla rumorosità sia quelli inerenti alle vibrazioni dovranno essere corredati da apposite schede, illustranti le modalità di prova utilizzate per determinare i dati dichiarati.

La mancanza o la compilazione incompleta di tali schede, pur non inficiando la partecipazione alla gara, comporterà la non assegnazione del punteggio relativo alla voce "Rumorosità e vibrazioni" nella parte D. del presente Capitolato Tecnico.

La Società Appaltante si riserva di effettuare, in sede di consegna, con spese a carico del Fornitore, la prova di rispondenza dei dati indicati in offerta sugli autobus che saranno forniti.

4.27. Sedile autista e posto guida

Il sedile autista dovrà essere di tipo pneumatico, con comandi di innalzamento e abbassamento parzializzabili dall'autista. Il sedile dovrà essere dotato di regolazione avanti/indietro, alza/abbassa in funzione del peso, dotato di cintura di sicurezza e di appoggiatesta.

La realizzazione dovrà assicurare elevato comfort ed abitabilità al conducente riservando adeguato spazio alla postazione; inoltre, il posto guida dovrà essere predisposto con paretina posteriore a tutta altezza, preferibilmente con la parte superiore in cristallo brunito per favorire la visibilità posteriore, e protezione laterale con soluzione mirata alla sicurezza dei passeggeri e dell'autista. La posizione della paretina dovrà permettere la completa regolazione longitudinale del sedile autista.

Il Fornitore dovrà allegare uno schema quotato che indichi la distanza orizzontale fra il punto H del sedile completamente arretrato ed una serie di punti atti a definirne l'ergonomia della posizione di guida.

Lo schema quotato proposto dovrà essere quello riportato nella Scheda Tecnica Allegato "A", corredato delle opportune quote.

La Società Appaltante è interessata a conoscere le distanze effettive a disposizione per l'ergonomia del conducente, a prescindere dai dati disponibili nella documentazione del Fornitore: pertanto, il dato da fornire all'interno dell'Allegato "A" potrà essere misurato sul veicolo.

Il passaggio dei cavi, dei pedali e dei comandi in genere attraverso il pavimento del veicolo dovranno essere realizzati in modo da evitare infiltrazioni di aria, di gas o di polvere all'interno del posto guida.

L'impianto di ventilazione e di riscaldamento del posto guida, tenuto conto degli opportuni isolamenti termici, dovrà assicurare una confortevole temperatura ambiente sulla base delle condizioni climatiche dell'area geografica lavorativa della Società Appaltante.

Inoltre l'impianto dovrà assicurare lo sbrinamento efficace del parabrezza e delle superfici anterolaterali (ove esistenti). Il flusso dell'aria dovrà essere regolato mediante un elettroventilatore a portata variabile con almeno due velocità.

Il finestrino autista dovrà avere una parte apribile con azionamento a comando elettrico e dovrà essere dotato di tendina parasole e di sistema antiappannamento con resistenza incorporata.

Le soluzioni alternative (vetrocamera, ecc.) sono ammesse purché di provata efficacia.

L'afflusso dell'aria nell'impianto deve provenire sia da una presa d'aria posta all'interno dell'autobus, collocata lontano da zone di calpestio del pavimento, sia da una presa esterna.

La regolazione dell'immissione deve essere realizzata attraverso un dispositivo automatico ad attivazione manuale.

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.

Andrà evidenziato con apposito figurino il campo di visibilità esterna dal posto guida.

Il parabrezza dovrà essere provvisto di idoneo parasole a comando elettrico.

La porta autista, se prevista, dovrà essere dotata di chiave.

4.28. Sedili passeggeri

I sedili passeggeri dovranno essere imbottiti e confortevoli, dotati di schienale reclinabile (tranne i sedili a ribalta), con appoggiatesta, maniglie posteriori e braccioli lato corridoio, comunque di gradimento della Società Appaltante. La selleria dovrà essere realizzata in tessuto con le seguenti caratteristiche: sedili passeggeri dovranno essere rivestiti in velluto aventi le seguenti caratteristiche:

- composizione pelo: 30% lana 70% poliestere;

- peso: non inferiore a 800 gr/mq;

con garanzia di fornitura per almeno 5 anni. Dovranno essere dotati di pannello retro schienale, che dovrà avere caratteristiche antivandalo. Saranno realizzati in modo da impedire, per quanto possibile, l'azione di tagli e strappi.

Il Fornitore, mediante appositi elaborati grafici e documentazioni, potrà proporre alla Società Appaltante più tipi di sedili, diverse tipologie e colorazioni dei rivestimenti interni, che comunque dovranno essere rispondenti ai disposti della norma CUNA NC 590-02 o ad equivalente norma comunitaria armonizzata.

Fra le soluzioni proposte, la Società Appaltante sceglierà quella ritenuta più idonea, che possa coincidere o essere più simile allo standard aziendale. In ogni caso, nessuna delle soluzioni proposte potrà comportare un sovrapprezzo rispetto all'offerta quotata.

Dovranno essere indicate le caratteristiche, marca e modello dei sedili proposti.

Per favorire l'accessibilità anche alle persone con maggiori difficoltà motorie, sarà valutata con attenzione l'altezza dei podesti dei sedili, specialmente per quanto attiene la zona compresa tra le due porte.

Per il distanziamento dei sedili dovranno in ogni caso essere tassativamente rispettate le prescrizioni minime indicate nella direttiva 2001/85 CE.

La realizzazione del sedile nel suo insieme dovrà garantire una adeguata resistenza al vandalismo ed all'utilizzo negligente da parte dell'utenza.

4.29. Protezione sedili

Dovrà essere realizzata idonea protezione delle file di poltroncine poste in corrispondenza delle porte.

4.30. Botole sul tetto

Sul tetto dovranno inoltre essere predisposte almeno due botole per presa aria, con comando elettropneumatico od elettrico, azionabili dal posto guida, preferibilmente a quattro posizioni, utilizzabili come uscite di sicurezza; ovviamente, le loro dimensioni e la loro collocazione dovranno essere conformi a quanto previsto nella direttiva 2001/85 CE.

4.31. Botole ispezione

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

coperchi non dovranno creare intralcio, né tanto meno pericolo, alla movimentazione dei passeggeri.

Pertanto, le botole d'ispezione sul pavimento avranno coperchi perfettamente in piano con il pavimento e saranno bordate con profilati in lega leggera o in acciaio; il numero di botole, la relativa dislocazione ed il sistema di apertura potranno essere sottoposti a modifica rispetto al figurino presentato in fase di offerta, in modo da rispondere a criteri di funzionalità per la manutenzione dei vari organi.

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.

4.32. Impianto di climatizzazione

L'impianto di trattamento dell'aria dovrà comprendere, oltre alla climatizzazione anche la ventilazione forzata e la deumidificazione.

L'impianto di trattamento dell'aria all'interno dell'autobus dovrà permettere la climatizzazione, sia del vano passeggeri, che del posto guida consentendo la regolazione termostatica differente tra gli stessi, preferibilmente facenti capo al medesimo circuito di distribuzione del fluido frigorifero, con regolazione automatica delle mandate di fluido frigorifero a monte delle rispettive valvole di espansione.

Tale sistema dovrà garantire un comfort adeguato nelle varie tipologie climatiche della zona in cui verrà ad operare.

4.32.1. Trattamento aria

Tale sistema dovrà permettere di ottenere la maggiore uniformità possibile, sia in termini di flusso d'aria che di temperatura della medesima, in corrispondenza di tutte le zone del vano passeggeri.

Dovranno 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.

4.32.2. Termoconvettori o scambiatori di calore

Il trattamento dell'aria interna del vano passeggeri dovrà prevedere il supporto di termoconvettori o scambiatori di calore con flusso d'aria indipendente (aeroterma) presenti in numero e posizione adeguata per mantenere il più possibile costante la temperatura del vano stesso. Detti aeroterma dovranno essere asserviti al medesimo sistema di controllo della climatizzazione, intervenendo però autonomamente ove si presenti la necessità.

4.32.3. Climatizzazione

Il sistema di trattamento dell'aria immessa all'interno dell'abitacolo deve permetterne la deumidificazione. In particolare questa funzione dovrà essere accentuata in corrispondenza delle superfici vetrate con maggiore attenzione per il parabrezza, porta anteriore e finestrino autista al fine di ottenere lo sbrinamento dei medesimi.

Entrambe le unità di climatizzazione dovranno prevedere il passaggio del flusso d'aria da trattarsi sia attraverso la batteria riscaldante che attraverso quella evaporante.

Saranno preferibili quelle soluzioni che comprenderanno, nei vari sistemi di immissione dell'aria, idonei filtri antiodore, capaci non solo di trattenere le impurità presenti nell'aria stessa, ma anche di ritenere gli odori sgradevoli provenienti sia dall'esterno, sia dall'interno del veicolo.

4.32.4. Ricircolo d'aria

L'impianto di climatizzazione dovrà prevedere la funzione di ricircolo, possibilmente asservita ad un temporizzatore che, dopo il trascorrere di un tempo prefissato, riattivi automaticamente il flusso di aria proveniente dall'esterno.

4.32.5. Controllo

Il sistema di trattamento aria (climatizzazione e riscaldatori supplementari) dovrà essere in grado di mantenere, per mezzo di opportuna regolazione, il grado di temperatura prescelto dal conducente all'interno di un "range" predisposto dal Costruttore.

Il sistema di controllo degli impianti di trattamento dell'aria dovrà essere in grado di segnalare eventuali malfunzionamenti dei medesimi, consentendo in tal caso, ove possibile, l'intervento manuale del conducente nella gestione delle funzioni principali ad esso asservite.

4.32.6. Dati funzionali

4.32.6.1. Capacità refrigerante

L'impianto di climatizzazione dovrà essere dimensionato in funzione delle caratteristiche del mezzo.

La capacità refrigerante complessiva (posto guida e passeggeri) espressa dal medesimo non dovrà essere inferiore a 20 Kw di potenza nominale installata.

Il Fornitore dovrà indicare i dati relativi alla potenza refrigerante nominale installata, misurati al numero di giri di coppia massima.

4.32.6.2. Assorbimento compressore / potenza erogata

Il Fornitore dovrà indicare i dati relativi alla potenza assorbita ed alla potenza erogata dal compressore del sistema di climatizzazione nelle condizioni limite (in corrispondenza del regime minimo, regime di coppia massima del motore e numero di giri massimi del motore-propulsore) riportando:

- il rapporto di trasmissione esistente tra puleggia motore e puleggia del compressore;
- le temperature d'evaporazione e di condensazione del fluido frigorifero durante il normale funzionamento degli impianti.

La presentazione di tutti i dati richiesti dovrà essere tassativamente conforme ai disposti della norma UNI EN 12900:2001. In particolare, il Fornitore dovrà dichiarare sia i parametri utilizzati per la presentazione di dati di prestazione (p.to 4 EN 12900), sia i dati prestazionali stessi (p.to 6 EN 12900), comprensivi di grafico. I punti di riferimento tipo dovranno anch'essi essere chiaramente esplicitati secondo quanto previsto al p.to 7 qualora diversi da quelli proposti all'interno del Scheda Tecnica Allegato "A". Dovranno infine essere esplicitati, in forma chiara ed univoca i fattori di correzione di cui al p.to 9 della citata norma UNI EN 12900.

La potenza nominale erogata dal compressore non dovrà essere inferiore a 20 Kw.

Il Fornitore dovrà allegare tabelle del Costruttore dell'impianto relative alla potenza assorbita ed alla potenza erogata dal compressore del sistema di climatizzazione.

4.32.6.2. Capacità riscaldante

La capacità riscaldante complessiva (posto guida e passeggeri) espressa dal sistema trattamento aria (climatizzazione ed aeroterma supplementari) non dovrà essere inferiore a 50 Kw di potenza.

Il Fornitore dovrà indicare i dati relativi alla capacità riscaldante globale del sistema di climatizzazione e degli aeroterma supplementari, unitamente ai dati separati relativi ad ogni batteria riscaldante installata.

4.32.6.3. Riscaldatore indipendente

Il riscaldatore indipendente dovrà rispondere alle seguenti caratteristiche:

- avere almeno 30 Kw di potenza calorifica;
- avere semplicità di manutenzione e di facile accessibilità;
- essere dotato di sistema di autodiagnosi incorporato;
- avere un sistema di autodiagnosi a controllo rapido con segnale a codice lampeggiante;

- avere un sistema di autodiagnosi a computer a due livelli che permette le seguenti operazioni: ricerca del guasto, memorizzazione dei guasti, ore di funzionamento, numero di avviamenti, test di funzionamento dei singoli componenti;
- avere un termostato di circuito sull'uscita dell'acqua calda per una migliore e costante regolazione della temperatura del fluido;
- avere un limitatore termico della temperatura a riarmo manuale.
- attivarsi quando la temperatura esterna si abbassi oltre una predeterminata soglia;
- disattivarsi quando la temperatura interna oltrepassi una predeterminata soglia.

4.32.6.4 Portata d'aria

La portata d'aria nominale complessiva (ricircolo autista passeggeri compreso) dell'autobus non dovrà essere inferiore ai 3.500 m³/h.

Il Fornitore dovrà indicare la portata d'aria del climatizzatore passeggeri, del climatizzatore posto guida e di eventuali ventilatori posti a sostegno del flusso e/o ricircolo interno d'aria.

Il Fornitore dovrà altresì indicare portata d'aria singola e globale degli aerotermi supplementari installati.

Gli aerotermi per il riscaldamento interno dovranno essere messi in modo tale da permettere la completa pulizia del pianale.

4.33. Impianto radio

Impianto radio con lettore CD, dotato di sintonizzatore, amplificatore con selettore TV e doppio microfono di potenza non inferiore a 4 x 20 watt.

Dovrà essere collocato all'interno dell'autobus un sufficiente numero di altoparlanti per garantire una completa diffusione e la parzializzazione/esclusione del posto guida. All'interno della Scheda Tecnica Allegato "A" il Fornitore dovrà indicare le caratteristiche, la marca ed il modello dell'impianto proposto.

4.34. Impianto TVCC

Il Veicolo dovrà essere predisposto per impianto TVCC costituito da: n. 1 telecamera, in ausilio alle manovre di retromarcia, attivata dall'inserimento della retromarcia; n. 1 telecamera interna, per riprendere la movimentazione dei passeggeri sulla porta posteriore; n. 1 monitor inserito di fronte al posto guida in posizione da concordare.

4.35. Dispositivo prenotazione fermata

Dovrà essere installato un dispositivo per prenotazione fermata costituito da un congruo

numero (almeno sei) di pulsanti, installati ad una altezza non inferiore a 1,50 m dal piano di calpestio, azionanti una suoneria del tipo a colpo unico inserita nella zona posto guida . Inoltre, in corrispondenza delle porte di servizio, deve essere montato un pannello trasversale di segnalazione luminosa indicante la prenotazione della fermata successiva e corredato di apposita scritta esplicativa. La segnalazione luminosa deve essere attiva sino al successivo comando di apertura porte.

La prenotazione deve essere ripetuta sul cruscotto, mediante una spia luminosa a luce fissa giallo-arancio, posta in corrispondenza del posto guida.

La segnalazione luminosa deve, inoltre, essere preceduta da segnalazione acustica, con suoneria monocolpo ubicata in prossimità del posto guida.

4.36. Bauliere

Gli autobus dovranno avere bauliere accessibili da entrambi i lati, comunicanti e dotate di illuminazione.

La chiusura di dette bagagliere dovrà essere del tipo a chiusura centralizzata, possibilmente con sportelli a traslazione verticale di cui almeno n. 2 (uno a destra ed uno a sinistra dell'autobus) ad apertura con azionamento elettrico o elettropneumatico comandata dal posto guida.

Al fine di consentire la valutazione della capienza delle bagagliere, il Fornitore dovrà produrre idonei elaborati grafici quotati riportanti il calcolo della volumetria utile.

4.37. Cappelliere

Gli autobus, su entrambi i lati, dovranno essere dotati di cappelliere per i bagagli dei passeggeri.

Si dovranno evitare in particolare modo le vibrazioni dinamiche delle stesche e dovranno essere realizzate con elementi modulari che favoriscano la pulizia delle stesche.

Dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti utili affinché il bagaglio riposto non fuoriesca dalle cappelliere durante l'utilizzo del veicolo.

Al fine di consentire la valutazione della migliore accessibilità e capienza delle cappelliere, il Fornitore dovrà produrre idonei elaborati grafici quotati riportanti la misura della luce dell'accesso frontale utile ed il calcolo della volumetria utile.

4.38. Cristalli laterali

I cristalli laterali dovranno essere di tipo antiriflesso a vetrocamera con possibilità di avere la parte superiore di almeno due finestrini apribile; la colorazione dovrà essere del tipo brunito.

Maggior valore verrà riconosciuto a quei veicoli che presentino una superficie vetrata particolarmente ampia, possibilmente accompagnata da una linea di cintura che consenta ai passeggeri una buona visibilità verso l'esterno.

La Società Appaltante è interessata a conoscere le dimensioni effettive della superficie vetrata completamente trasparente attraverso la quale passa effettivamente la luce, pertanto, il dato da fornire all'interno dell'Allegato "A" deve essere misurato in modo tale da escludere dal calcolo le superfici vetrate in qualsivoglia forma oscurate.

In sede di esame, presso la sede della Società Appaltante, del veicolo con caratteristiche simili a quello offerto ((gravi difformità in fase di collaudo)), i dati dichiarati all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A" verranno confutati con quelli misurati dalla Commissione giudicatrice sul prototipo, utilizzandosi comunque il dato minore per la redazione della griglia punti.

4.39. Indicatore anteriore di percorso

Il veicolo deve essere fornito con predisposizione all'installazione di idonei dispositivi a comando elettronico, atti a segnalare all'utenza le indicazioni della linea e del percorso . In particolare dovrà essere prevista l'installazione di n.1 cartello indicatore a comando centralizzato .

- La dimensione del contenitore deve essere circa mm 1880x300x45 (LxHxP).

4.40. Dispositivo di conta passeggeri in salita e discesa.

Il Veicolo dovrà essere predisposto all'inserimento di un dispositivo di conta passeggeri sulla porta anteriore e posteriore.

4.41. Emittitrice/Validatrice di bordo

Dovrà essere predisposto sull'autobus l'impianto per un'emittitrice/ validatrice di bordo, con cablaggio dei collegamenti.

4.43. Rete telematica di bordo

Il fornitore dovrà offrire una rete telematica di bordo ethernet conforme allo standard IEE 802.3 atta a consentire l'interconnessione cablata delle apparecchiature installate sull'autobus .

4.44. Attrezzatura per persone con ridotta capacità motoria

Gli autobus dovranno essere dotati di un dispositivo "elevatore" del tipo elettroidraulico per la salita/discesa della carrozzella per persone con ridotta capacità motoria, montato in corrispondenza della porta abilitata all'ingresso di persone a ridotta capacità motoria e comandato dall'autista e/o da accompagnatore abilitato. La movimentazione dell'elevatore sarà subordinata alle seguenti condizioni: veicolo fermo; freno di stazionamento inserito e porta ingresso disabili aperta.

Ad ogni buon conto, dovranno essere soddisfatte integralmente le prescrizioni di cui alla direttiva 2001/85 CE, limitatamente alla categoria di cui il dispositivo farà parte.

Fra le soluzioni proposte, la Società Appaltante sceglierà quella ritenuta più idonea, che possa coincidere o essere più simile allo standard aziendale. In ogni caso, nessuna delle soluzioni proposte potrà comportare un sovrapprezzo rispetto all'offerta quotata.

All'interno del veicolo sarà previsto n°1 box per l'alloggiamento carrozzella per persone a ridotta capacità motoria, attrezzato per lo stazionamento ed il fermo della stessa. Tale box potrà essere dotato di sedute ripiegabili a due posti, compatibilmente con le normative vigenti.

Il bloccaggio e lo sbloccaggio della carrozzella dovranno essere assicurati da idonei dispositivi in conformità alle indicazioni emanate dai competenti organismi.

Dovranno essere integralmente rispettate le prescrizioni di cui all'allegato VII della direttiva 2001/85/CE.

4.45. Dotazioni ulteriori

In aggiunta alle caratteristiche ed equipaggiamenti sopra indicati, devono essere previste le seguenti dotazioni:

- a) cronotachigrafo digitale DTCO, omologato CE per due autisti;
- b) trombe bitonali di tipo regolamentare, comandate da un commutatore sul cruscotto;
- c) borsa portadocumenti in corrispondenza del posto guida o soluzione equivalente;

- d) calzatoie di fermo del veicolo da sistemare con apposito ancoraggio nel vano attrezzi;
- e) estintore a polvere di tipo omologato in Italia da almeno 6 (sei) Kg, completo di indicatore di carica e posto in prossimità del posto di guida, in posizione da concordare con la Società Appaltante, al di fuori della portata dei passeggeri, in modo da evitare manomissioni. In ogni caso i dettagli di installazione dovranno essere concordati con la Società Appaltante;
- f) idonei paraspruzzi alle ruote;
- g) triangolo segnalatore di veicolo fermo, conforme alle vigenti norme del Codice della Strada e relativo Regolamento di attuazione;
- h) cassetta porta attrezzi, completa di dotazione utensili;
- i) fari fendinebbia anteriori e retronebbia posteriori;
- j) cassetta di pronto soccorso;
- k) dispositivi di manovra per il traino a rimorchio del veicolo in corrispondenza della testata anteriore e quella posteriore. Per il traino a rimorchio del veicolo, i dispositivi atti al traino, rispondenti per questioni d'unificazione a quanto indicato dalle norme comunitarie vigenti (96/64/CE e 94/20/CE), dovranno essere fissati rigidamente alla struttura di forza del veicolo. In generale gli occhioni di traino dovranno consentire il brangeggio della barra di rimorchio entro un angolo di 120° senza provocare danneggiamento alla carrozzeria;
- l) ogni altra dotazione prescritta dalla normativa vigente.

Le caratteristiche tecniche relative agli autobus di cui sopra rappresentano gli standards base per l'ammissibilità dell'offerta, mentre soluzioni migliorative saranno valutate secondo i criteri esposti all'interno del presente "Capitolato Tecnico".

PARTE B. COLLAUDI

Art. 1 Generalità

Il collaudo di un autobus ha lo scopo di verificare e certificare:

- 1) lo stato dei lavori e se l'autobus è stato realizzato in perfetta regola d'arte e secondo le prescrizioni tecniche prestabilite;

- 2) le risposdenze e le conformità alle prescrizioni del presente Capitolato Tecnico, della Scheda Tecnica Allegato "A" compilata dal Fornitore ed al contenuto in genere del contratto di fornitura;
- 3) se i dati risultanti dai documenti giustificativi corrispondono fra loro e con le risultanze di fatto, non solo per dimensioni, forma e quantità, ma anche per qualità dei materiali impiegati;

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/consegna;
- collaudo definitivo.

L'esito positivo di tutti i collaudi precedentemente indicati, non impegnano in alcun modo la Società Appaltante, ma non sollevano comunque il Fornitore dalla piena responsabilità della rispondenza delle caratteristiche e dei particolari degli autobus al funzionamento cui sono destinati, della qualità e del dimensionamento dei materiali impiegati e del livello del servizio fornito.

Sono a totale carico del Fornitore le spese di viaggio, di vitto e di alloggio per il/i tecnico/i incaricato/i del collaudo, nonché ogni altra spesa per accertamenti e prove strumentali e/o di laboratorio comunque denominate, se ritenute necessarie dal/dai tecnico/i incaricato/i.

Art. 2 Atti di collaudo

Art. 2.1. Verbale di visita

Al termine di ogni verifica dovrà essere predisposto un "verbale di visita" che dovrà contenere:

- intestazione generica della fornitura e della località in cui la visita si è svolta;
- descrizione delle operazioni eseguite nella visita e notizie sui risultati della stessa;
- il tempo prescritto per l'esecuzione di eventuali lavori di riparazione e di completamento;
- il nome, cognome e la qualifica degli intervenuti alla visita e di quelli che, sebbene invitati, non vi hanno partecipato.

Il "verbale di visita" redatto in carta libera, oltre che dal Collaudatore, dovrà essere firmato dal/i rappresentante/i del Fornitore e/o da eventuali presenti alla visita.

Art. 2.2. Relazione sui risultati del collaudo e certificato di collaudo

Sui dati di fatto risultanti nel processo verbale di visita il Collaudatore, ponendoli a confronto con quelli previsti nel contratto di fornitura, farà le sue deduzioni esponendo:

- se l'autobus sia o meno collaudabile;
- sotto quali condizioni o restrizioni gli autobus si possono collaudare;
- i provvedimenti da prendere quando l'autobus non sia collaudabile;
- la quantificazione delle somme per le parti mancanti e/o difformi, non pregiudizievoli alla stabilità ed alla funzionalità del mezzo, che verranno detratte in misura corrispondente, dalla cauzione o versate nelle forme che saranno stabilite di comune accordo con il Fornitore.

Il certificato di collaudo verrà inviato in copia al Fornitore per conoscenza.

Il Collaudatore potrà procedere alla quantificazione economica relativa ad altri eventuali elementi non corrispondenti a quanto dettagliatamente convenuto negli atti contrattuali; per tali somme l'azienda si riserva di escutere la cauzione definitiva in misura corrispondente o di applicare equivalente penalizzazione in forme da concordare con il Fornitore.

Art. 2.3. Operazioni di collaudo

Il Collaudatore, a sua discrezione, potrà effettuare una o più prove previste nel presente articolo.

Nel caso di rinuncia a determinate prove o fasi di collaudo, il Fornitore sarà obbligato, a consegnare su richiesta del Collaudatore, la documentazione sostitutiva delle identiche prove e/o fasi certificante la conformità del veicolo. Tale documentazione avrà valore impegnativo e contrattuale.

Durante le operazioni di collaudo, il Fornitore dovrà, a propria cura e spese, mettere a disposizione del Collaudatore il personale ed i mezzi d'opera che gli vengano richiesti per eseguire le operazioni di riscontro, le esplorazioni, gli esperimenti e in generale tutte quelle operazioni che il Collaudatore ravviserà quali necessarie.

Rimane pure a cura e carico del Fornitore quanto occorre per ristabilire quelle parti dell'opera che fossero state rimosse nell'eseguire tali verifiche.

Dovranno altresì essere forniti i chiarimenti e le notizie occorrenti sui vari particolari e allestimenti dell'autobus, con particolare riferimento a quelli che non sono immediatamente visibili.

Riguardo allo stato dell'autobus e dei suoi allestimenti il Collaudatore, riscontrando difetti e/o difformità, distinguerà:

- a) se i difetti siano tali da rendere l'autobus assolutamente inaccettabile;
- b) se i difetti siano di poca entità e riparabili in breve tempo;
- c) se i difetti non siano pregiudizievoli alla stabilità dell'autobus ed alla regolarità del servizio e si possano lasciar sussistere senza inconvenienti o per un periodo limitato di tempo.

Nel caso a) non si darà luogo all'emissione del relativo certificato ed il Collaudatore ne informerà la Società Appaltante, trasmettendole per le ulteriori determinazioni il processo verbale di visita con una relazione contenente proposte in merito.

Nel caso b) il Collaudatore non rilascerà il certificato di collaudo e prescriverà specificatamente alla Società Appaltante i lavori di riparazione e di completamento che il Fornitore dovrà eseguire. Quando il Fornitore comunicherà alla Società Appaltante di aver adempiuto, il Collaudatore provvederà ad ulteriore verifica ai fini del collaudo.

Nel caso c) il Collaudatore emetterà il certificato di collaudo; tuttavia, qualora riscontri eventuali ulteriori elementi non corrispondenti a quanto dettagliatamente convenuto negli atti contrattuali, procederà alla quantificazione economica degli stessi oppure, prescriverà al Fornitore i lavori di riparazione e/o di completamento che dovrà eseguire entro un periodo limitato di tempo, comunicandoli alla Società Appaltante. La corretta effettuazione di tali lavorazioni sarà oggetto di verifica in occasione del collaudo definitivo.

La Società Appaltante provvederà a recuperare dette somme procedendo, in principio, all'escussione della cauzione definitiva in misura corrispondente, oppure ad applicare penalizzazioni nelle forme preventivamente concordate con il Fornitore.

Art. 3 Collaudo in corso di produzione

La Società Appaltante si riserva la facoltà di inviare propri incaricati nel corso delle fasi intermedie di costruzione del veicolo, saltuariamente o permanentemente, nell'ambito dell'ordinario orario di lavoro e senza ostacolare il ciclo produttivo, presso il Fornitore o comunque presso le Ditte costruttrici, con il compito di verificare le caratteristiche dei materiali, lo stato dei lavori e la rispondenza dei veicoli e delle loro parti alle prescrizioni del presente Capitolato Tecnico, della Scheda tecnica Allegato "A", ed al contenuto in genere del contratto di fornitura.

Il Fornitore sarà tenuto a dare tempestiva comunicazione al Collaudatore ed alla Società Appaltante, presso la sede Vasto Corso Mazzini 619 Vasto (CH) tel 0873378788 fax 0873375739 al raggiungimento delle fasi di lavorazione di seguito indicate:

- realizzazione dell'autotelaio (se esistente);

- ultimazione dell'ossatura della carrozzeria;
- ultimazione della lastratura della cassa, con pavimento pronto e prima della messa in opera dei rispettivi interni.

I risultati degli accertamenti eseguiti saranno oggetto di appositi verbali sottoscritti in contraddittorio o di comunicazioni fra Società Appaltante e Fornitore.

Tutti gli oneri relativi agli accertamenti di cui sopra sono a carico del Fornitore, ivi comprese le spese di viaggio, di vitto e di alloggio per il personale incaricato dalla Società Appaltante degli accertamenti stessi.

Ove non si procedesse ai collaudi in corso di produzione, devono essere forniti, su specifica richiesta, i documenti di collaudo interni attestanti i controlli eseguiti sia sui componenti di subfornitura, che durante le fasi di assemblaggio dei veicoli.

I documenti richiesti nei collaudi in corso di produzione dovranno essere forniti anche qualora il Fornitore abbia riferito la propria offerta ad autobus già costruiti e disponibili per la consegna.

Tutti i documenti si considereranno comunque impegnativi per il Fornitore.

Art. 4 Collaudo di fornitura

Gli autobus, una volta completati anche nell'allestimento particolare e comunque prima di essere immatricolati, dovranno essere collaudati ("collaudo di fornitura"). Tale collaudo sarà effettuato presso la sede del Fornitore da persona incaricata dalla Società Appaltante per accertare la completezza di ogni parte alle prescrizioni del presente Capitolato Tecnico, a quanto contenuto nell'offerta del Fornitore Scheda Tecnica Allegato "A" ed al contenuto in genere del contratto di fornitura.

Il Fornitore dovrà comunicare alla Società Appaltante, presso la sede Vasto Corso Mazzini 619 Vasto (CH) tel 0873378788 fax 0873375739, con un preavviso di almeno 10 giorni di calendario, la data dalla quale gli autobus saranno disponibili per il collaudo di fornitura.

È salva la facoltà del Collaudatore di non eseguire parte delle 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, su richiesta del Collaudatore, il Fornitore dovrà comunque rilasciare documentazione sostitutiva che avrà valore contrattuale.

Per l'effettuazione delle prove di seguito richiamate il Fornitore dovrà mettere a disposizione del personale incaricato dalla Società Appaltante, senza alcun onere aggiuntivo, oltre al proprio personale tecnico anche tutte le apparecchiature e/o attrezzature necessarie:

- **esame dell'autobus:** l'esame dell'autobus ha lo scopo di accertare la rispondenza dello stesso e delle sue parti alle prescrizioni del presente Capitolato Tecnico e all'offerta del Fornitore contenuta nella Scheda Tecnica Allegato "A", con particolare riferimento al numero di marce, al numero di posti (in piedi e a sedere), all'impianto estinzione incendio, nonché alla funzionalità di porte, impianto di climatizzazione, scivolo per carrozzella disabili, dispositivo blocco porte, fari e indicatori di direzione, impianto TVCC, etc.;
- **riflessi sul parabrezza:** si verificherà l'eventuale presenza di riflessi indesiderati sul parabrezza durante la marcia notturna;
- **visibilità dal posto guida:** si verificherà che l'applicazione degli elementi di allestimento (indicatore, emettitrice/validatrice, ecc.) non riduca in maniera significativa la visibilità del conducente;
- **efficienza dei freni:** si eseguirà una prova con l'autobus a vuoto, su strada asciutta, consistente in una frenata a fondo, successivamente col freno di servizio e con quello di soccorso. L'efficienza dei freni potrà essere eseguita anche al banco a rulli;
- **marcia su strada:** si procederà ad una prova su un percorso di linea, per verificare la stabilità di guida, l'assenza di reazioni allo sterzo, la buona iscrizione nelle curve, l'assenza di surriscaldamenti anomali, ecc.;
- **rumorosità:** si eseguirà una verifica sui dati dichiarati dal Fornitore in sede di gara, ovvero i valori dichiarati dal Fornitore potranno essere confermati e sottoscritti a verbale in sede di collaudo;
- **vibrazioni:** si eseguirà una verifica sui dati dichiarati dal costruttore in sede di gara, ovvero i valori dichiarati dal Fornitore potranno essere confermati e sottoscritti a verbale in sede di collaudo;
- **consumo combustibile:** il valore dichiarato dal Fornitore, derivante da prova effettuata da ente terzo, secondo la metodologia SORT tipica del profilo di missione degli autobus, giusta quanto previsto nella parte A) del presente Capitolato Tecnico, dovrà essere confermato e sottoscritto a verbale in sede di collaudo. Nel caso sussistano dubbi da parte del Collaudatore, la prova potrà essere ripetuta in contraddittorio, con spese a carico del Fornitore, fermo restando quanto riportato all'art. 4.4. della parte A) del presente Capitolato Tecnico;

- *impianto di climatizzazione posto guida*: si valuteranno l'efficienza di impianto e comandi, l'ergonomia dei sistemi di controllo, le possibilità di regolazione, la semplicità d'uso e l'efficienza della separazione fra zona autista e zona passeggeri;
- *struttura*: le caratteristiche qualitative dei materiali utilizzati nella realizzazione della struttura dell'autobus potranno essere accertate sia dall'esame a vista, che mediante l'acquisizione dei certificati di origine dei materiali, controfirmati dal Fornitore, per validità contrattuale e loro corrispondenza ai materiali impiegati per la fornitura;
- *rivestimento esterno*: le caratteristiche qualitative dei materiali utilizzati nella realizzazione dei rivestimenti esterni dell'autobus potranno essere accertate sia dall'esame a vista, che mediante l'acquisizione dei certificati di origine dei materiali, controfirmati dal Fornitore, per validità contrattuale e loro corrispondenza ai materiali impiegati per la fornitura.

Sulla base del figurino allegato in sede di gara, potrà essere effettuata la misurazione manuale con fettuccia, in cui le superfici piane verranno dedotte dalle quote rilevate su due direzioni ortogonali (X,Y) e le superfici curve verranno dedotte dalle quote rilevate, secondo l'involuppo effettivo, su due direzioni ortogonali (X,Y).

I risultati delle prove eseguite saranno oggetto di appositi verbali sottoscritti in contraddittorio fra Società Appaltante e Fornitore.

L'esito positivo o negativo del "collaudo di fornitura" sarà comunicato mediante avviso scritto da parte della Società Appaltante al Fornitore, a stretto giro di posta mediante raccomandata A.R. ed eventualmente anticipata via fax.

Art. 5 Collaudo di accettazione/consegna

Il collaudo di accettazione sarà positivo quando, unitamente alla consegna degli autobus presso la sede della Società Appaltante, si verificheranno tutte le seguenti condizioni:

1. tutti gli autobus avranno singolarmente superato con esito positivo il "collaudo di fornitura";
2. ciascun autobus sarà accompagnato da apposito documento di trasporto;
3. ciascun autobus risulterà completo in ogni sua parte ed in ogni allestimento ed accessorio;
4. ciascun autobus sarà stato regolarmente immatricolato a cura e spese del Fornitore;
5. ciascun autobus risulterà munito di tutta la documentazione per l'immissione in servizio (tassa automobilistica ed assicurazione esclusi).

L'esito positivo del collaudo di accettazione/consegna sarà formalizzato con la firma di un documento di consegna autobus sottoscritto congiuntamente da un rappresentante del Fornitore e da un funzionario della Società Appaltante. L'esito positivo dovrà essere ulteriormente supportato con apposito verbale sottoscritto dal Collaudatore.

Resta inteso che il collaudo di accettazione/consegna, mentre non impegna in alcun modo la Società Appaltante, 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 impiegati.

Art. 6 Collaudo definitivo

Alla scadenza del periodo di garanzia globale offerto dal Fornitore, la Società Appaltante procederà al "collaudo definitivo". Il Fornitore sarà preavvisato, almeno dieci giorni prima, dell'effettuazione di tale collaudo ed avrà la facoltà di parteciparvi, ma non quella di richiedere la ripetizione delle prove in caso di sua mancata presenza.

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

Il collaudo definitivo consisterà nel controllo dell'integrità e del soddisfacimento di tutti i requisiti previsti per tutti gli autobus consegnati e comprende gli esami, le prove e le verifiche di seguito indicate, salva la facoltà della Società Appaltante di effettuare altri accertamenti che ritenesse necessari per verificare la rispondenza del veicolo all'uso ad esso destinato:

- controllo generale del veicolo, consistente nella verifica della sua integrità e del soddisfacente funzionamento di tutti i suoi componenti;
- marcia su strada;
- consumo;
- rumorosità;
- vibrazioni.

L'autobus si considererà collaudato con esito positivo solo se saranno verificate le seguenti condizioni:

- superamento delle prove sopra elencate;
- eliminazione di tutti i difetti, sistematici e non, manifestati dall'autobus in corso di garanzia;
- verifica della reale esecuzione degli eventuali lavori di riparazione e completamento prescritti dal Collaudatore all'atto del "collaudo di fornitura";

- consegna di tutta la documentazione tecnica prevista dalla presente specifica.

L'esito positivo o negativo del "collaudo definitivo" sarà formalizzato mediante comunicazione scritta da parte della Società Appaltante al Fornitore, a stretto giro di posta mediante raccomandata A.R.

Solo l'esito positivo del "collaudo definitivo" permetterà lo svincolo del deposito cauzionale.

Le eventuali modifiche o le nuove dotazioni offerte dal Fornitore sono a loro volta sottoposte alle garanzie di cui al presente Capitolato nella successiva parte C).

PARTE C. GARANZIA, ASSISTENZA POST – VENDITA

Art. 1 Natura e durata delle garanzie

Art. 1.1 Garanzia

La garanzia decorrerà dalla data di immatricolazione degli autobus.

Gli autobus dovranno essere coperti da garanzia base (ovvero estesa all'intero autobus) di almeno 24 (ventiquattro) mesi o una percorrenza chilometrica in tale periodo, ovvero in quello offerto, pari a quella media annua indicata nel profilo di missine. Tale periodo si intende minimo essendo facoltà del Fornitore offrire un periodo di garanzia di base maggiore, da dichiarare all'interno della Scheda Tecnica Allegato "A".

La garanzia di base copre ogni parte e componente del veicolo, anche se prodotta da terzi, con esclusione dei soli materiali di consumo. Il Fornitore ne risponderà fino alla completa rimozione di ogni difetto progettuale, costruttivo o deficienza funzionale, impegnandosi a sostituire gruppi o componenti risultati difettosi con altrettante parti con medesimi requisiti di funzionamento, qualità e garanzia.

Il periodo di garanzia dovrà inoltre essere esteso per le seguenti parti almeno fino a:

- 6 anni per la verniciatura e trattamenti richiesti (antigraffi, antivandalo, ecc..) e per
 - gli arredi interni: sedili passeggeri, rivestimenti, cielo plafoniere, mancorrenti, paretine, sedile guida, cruscotto, cappelliere ecc..,
 - finestrini e botole al tetto,
 - vano batterie, bagagliere, sportelli e relativi meccanismi;
- 7 anni per il pavimento, compreso il rivestimento;
- 7 anni per i rivestimenti esterni della carrozzeria e per le coibentazioni;

- 12 anni per la corrosione passante;
- 12 anni per cedimenti strutturali (rotture e/o deformazioni).

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

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

Il Fornitore pertanto deve:

- intervenire a propria cura e spese per eliminare qualsiasi difetto o deficienza accertati dalla Società Appaltante e rilevati negli autobus, sostenendo ogni onere per materiali di ricambio, di consumo, compreso eventuali rifornimenti e della manodopera occorrente;
- ultimare gli interventi e mettere a disposizione della Società Appaltante l'autobus in perfetta efficienza entro un massimo di quattro giorni lavorativi, che decorrono dal primo giorno successivo a quello della segnalazione e contemporanea messa a disposizione dell'autobus. Qualora detto termine, per ragioni oggettive, risultasse insufficiente, le parti firseranno di comune accordo un nuovo congruo termine;
- attivarsi per individuare ed eliminare su tutti gli autobus oggetto della fornitura le cause prime dei difetti segnalati e/o rilevati;
- effettuare a propria cura e spese il ritiro e la riconsegna dell'autobus oggetto dell'intervento dalla sede della Società Appaltante interessata sino alla propria officina o presso l'officina della propria rete di assistenza, ovvero qualora il tipo di intervento lo consenta, effettuare l'intervento stesso presso la sede della Società Appaltante interessata.

Art. 1.2 Garanzia sui difetti sistematici

La locuzione "sistematici" si applica ai difetti o deficienze che, durante il periodo della garanzia base, interessano con identiche modalità e cause presumibili un medesimo componente installato sui veicoli e che si manifestano con l'incidenza (riferita al numero di autobus) che sarà valutata in contraddittorio tra le parti.

Il fornitore è tenuto alla sostituzione del componente che presenta difetto o deficienza sistematici, sull'intero lotto venduto. Il tempo di indisponibilità dei veicoli conseguenti a tale sostituzione, prolungano per pari durata la garanzia base. Al componente sostituito, in qualun-

que momento compreso entro il termine della garanzia base, si attiverà un nuovo periodo di garanzia pari a quella primaria, a far tempo dalla avvenuta sostituzione.

Art. .2 Gestione dell'assistenza in garanzia e post - vendita

Art. 2.1 Organizzazione a supporto delle prestazioni in garanzia

Il Fornitore dovrà predisporre la costituzione di una apposita organizzazione cui farà carico l'esecuzione delle prestazioni da effettuare durante tutto il periodo di garanzia. Si considerano parti essenziali di tale organizzazione:

- Il Responsabile della Assistenza;
- La Struttura Tecnica incaricata della esecuzione degli interventi.

Art. 2.2. Responsabile della Assistenza.

I rapporti Fornitore - Società Appaltante, siano essi di natura tecnica od amministrativa, che si rendano necessari per la corretta e completa esecuzione di detti obblighi e prestazioni, saranno tenuti per il tramite del RDA e del RTS.

Il Responsabile dell'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 della Società Appaltante nei periodi di garanzia.

Il Fornitore deve comunicare per iscritto alla Società Appaltante il nominativo del RDA al momento della consegna del primo autobus.

È facoltà della Società Appaltante richiedere, con semplice comunicazione scritta, opportunamente motivata, la sostituzione del RDA indicato dal Fornitore.

La Società Appaltante si riserva di comunicare al Fornitore il nominativo del Responsabile Tecnico (RTS), precisandone ambiti di competenza e responsabilità.

Art. 2.3 Struttura Tecnica.

Per Struttura Tecnica si intende il complesso delle officine, personale ed attrezzature che il Fornitore intende dedicare all'esecuzione degli interventi in garanzia.

Il Fornitore deve precisare nella propria offerta le caratteristiche della Struttura Tecnica che metterà a disposizione della Società Appaltante, il numero e l'ubicazione delle officine della rete di assistenza operanti nella Regione Abruzzo e nelle zone limitrofe, il numero di dipendenti di ogni officina e relative qualifiche, nonché l'importo del fatturato annuo delle singole officine della rete di assistenza calcolato come media dei tre esercizi conclusi precedenti l'anno in corso.

La Società Appaltante attribuisce particolare importanza ai seguenti aspetti che caratterizzano la funzionalità della Struttura Tecnica preposta agli interventi di riparazione in manutenzione:

- rapidità di esecuzione degli interventi, ovvero minimizzazione dei tempi di fermo tra segnalazione del difetto ed intervento;
- consenso e flessibilità di accesso alla struttura del Fornitore, allo scopo di minimizzare i tempi di intervento.

In linea di principio, il Fornitore potrà fare riferimento, per l'esecuzione degli interventi in garanzia, ad uno degli schemi operativi di seguito indicati, avendo comunque facoltà di formulare proposte alternative al fine di meglio corrispondere alle necessità della Società Appaltante:

a) presso officine e/o depositi della Società Appaltante, con personale ed attrezzature 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 D.Lgs 81/2008, gli oneri inerenti le assicurazioni del personale, la regolamentazione degli accessi. L'accordo dovrà inoltre prevedere una clausola che dà facoltà al Cliente di rifiutare l'accesso nelle proprie sedi a persone non di suo gradimento.

b) presso un Centro di Assistenza della struttura tecnica del Fornitore. Per l'applicazione di tale schema, la Società Appaltante ritiene essenziale avere facoltà di rifiutare motivatamente la struttura indicata, nonché l'obbligo per il Fornitore di provvedere, a sua cura e spese, al trasferimento degli autobus dalla officina o deposito di riferimento della Società Appaltante alla struttura tecnica.

c) 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 alla Società Appaltante, la piena assunzione a carico del Fornitore della totale responsabilità degli interventi affidati alla Società Appaltante, il rimborso degli oneri di manodopera e materiali, diretti ed indiretti, che la Società Appaltante deve sostenere per l'esecuzione degli interventi a lui delegati.

La Società Appaltante si riserva comunque di non accogliere la proposta del Fornitore, in particolare dove questa non fosse corrispondente alle esigenze di rapidità ed accessibilità prima espresse e di concordare con il Fornitore una soluzione migliorativa.

Art. 2.4 Interventi manutentivi a cura della Società Appaltante.

Qualunque sia lo schema proposto ed accettato dalla Società Appaltante relativamente alla struttura tecnica, ad insindacabile giudizio della Società Appaltante ed allo scopo di garantire la continuità dell'esercizio, la Società Appaltante potrà effettuare direttamente con proprio personale, materiali ed attrezzature la riparazione di guasti o delle anomalie non a carattere sistematico che richiedono un modesto impegno di tempo (indicativamente non superiore a due ore - uomo).

La Società Appaltante darà tempestiva comunicazione di detti interventi al Fornitore e questi deve provvedere all'immediato reintegro dei materiali utilizzati ed al pagamento alla Società Appaltante degli oneri, diretti ed indiretti, sostenuti dalla Società Appaltante stessa, derivanti dall'impiego della propria manodopera. Tali oneri saranno aggiornati al momento dell'esecuzione dell'intervento.

Art. 2.5 Follow – up della fornitura

Il Fornitore si impegna a comunicare alla Società Appaltante per un periodo non inferiore a 10 anni ogni variazione e/o raccomandazione relativa a procedure di controllo, manutenzione preventiva o a guasto, eventuali migliorie suggerite per una migliore conservazione ed efficienza nel tempo dell'autobus.

Analogamente dovrà essere comunicata ogni variazione della struttura tecnica del Fornitore e della Società Appaltante.

Il Fornitore si impegna inoltre a realizzare a propria cura e spese ogni azione di risanamento che durante il periodo di garanzia verrà prescritta dal costruttore dell'autobus o delle parti principali montate.

In tale quadro è essenziale la segnalazione riguardante la necessità di sostituire le parti che dovessero presentare rischio di guasti, degrado o usure precoci, che interessano organi essenziali per la sicurezza. La segnalazione dovrà essere la più tempestiva possibile e riportare le indicazioni che la Società Appaltante dovrà seguire per garantire la sicurezza dei propri autobus. Il Fornitore, nel più breve tempo possibile, dovrà effettuare gli interventi di aggiornamento segnalati.

Per parte sua la Società Appaltante comunicherà al Fornitore le eventuali cessioni e/o radiazioni degli autobus 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.

Art. 3 Penalità per mancato rispetto garanzie

La penalità per mancato rispetto delle garanzie è calcolata considerando **“mancato rispetto tempi di esecuzione interventi in garanzia.**

Art. 3.1 Mancato rispetto tempi di esecuzione interventi in garanzia

Nel caso di ritardo di esecuzione degli interventi in garanzia rispetto al tempo massimo previsto (n. 4 giorni lavorativi), il Fornitore è tenuta al pagamento di una penale giornaliera pari allo 0,5% dell'importo complessivo del singolo autobus (IVA esclusa) per ciascun giorno solare e per ciascun autobus sino alla data di restituzione dello stesso, pronto per il servizio.

NOTA ESPLICATIVA DEL PUNTO 4.1

Si intendono strutture resistenti alla corrosione le strutture costituite dai seguenti materiali:

- Strutture integralmente trattate con elettroforesi ad immersione;
- Acciaio inox AISI 430;
- Alluminio anodizzato;
- Lamiere con acciaio zincato con spessore di zincatura di almeno 2 micron.

Eventuali altri materiali innovativi proposti dalle ditte partecipanti potranno venire inclusi nell'elenco sopra riportato, purché di caratteristiche dimostrate superiori o equivalenti.