

ALLEGATO C

SERVIZIO MANUTENZIONE FULL SERVICE E IN GARANZIA DI BASE PER 5 ANNI

FORNITURA VEICOLI DEI LOTTI 8D, 9D, 10D

FORNITURA DI N° 39 AUTOBUS CLASSE II (INTERURBANI) MEDI, NORMALI E LUNGI A TRAZIONE CON MOTORE DIESEL, NUOVI DI FABBRICA

LOTTO 8D: N° 1 AUTOBUS INTERURBANI "MEDI" lunghezza 8,10 – 10,09 m

Per la ditta Autolinee Antonio Murgia srl (n°1)

LOTTO 9D: N° 1 AUTOBUS INTERURBANI "NORMALI" lunghezza 10,10 – 11,09 m

Per la ditta F.Ili Deplano snc (n°1)

LOTTO 10D: N° 37 AUTOBUS INTERURBANI "LUNGI" lunghezza 11,10 – 13,00 m

Per le ditte

ARST spa (n° 34)

Autoservizi FAB srl (n°1)

F.Ili Deplano snc (n°1)

Mereu Autolinee srl (n°1)

SOMMARIO

ARTICOLO 1 - OGGETTO DEL CAPITOLATO	4
ARTICOLO 2 – UTILIZZO DEGLI AUTOBUS	4
ARTICOLO 3 – DURATA TEMPORALE DEL “FULL SERVICE” E DELLA GARANZIA DI BASE PER I SINGOLI VEICOLI	5
ARTICOLO 4 – RETE DI ASSISTENZA DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO IN “FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE	6
4.1 - “Struttura Tecnica”:	6
4.2 - Referente Unico per l’Assistenza	6
4.3 - Punti di Assistenza.....	7
4.3.1 - Numero ed ubicazione	7
4.3.2 - Caratteristiche ed operatività.....	7
4.3.3 - Trasferimento dei veicoli da un Deposito ad un altro dopo la fase iniziale	8
4.3.4 – Referente Unico Amministrativo.....	9
ARTICOLO 5 – OBBLIGHI ED ONERI A CARICO DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO “IN FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE	9
5.1 – Interventi da eseguire in full service	9
5.2 – Piani di manutenzione.....	11
5.2.1 – Manutenzione programmata (derivante dalla pianificazione degli interventi previsti e dei “tagliandi periodici”) in full service.....	11
5.2.2 – Manutenzione straordinaria (derivante da piano schedulato di preventiva sostituzione o revisione delle parti principali) in full service.....	12
5.2.3 – Manutenzione “a caduta” in full service (o in garanzia di base)	12
5.3 – Materiali	13
5.4 – Casi particolari	13
5.5 - Condizioni di idoneità o non idoneità per l’espletamento dell’esercizio da parte del rotabile - fermi bonificati	14
ARTICOLO 6 – NORME TECNICHE PARTICOLARI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO “IN FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE	15
6.1 – Manutenzione della “Telematica di Bordo” aggiunta come da specifiche richieste.....	15
6.2 – Guasto del contachilometri o cronotachigrafo del veicolo e certificazione straordinaria del cronotachigrafo.....	16
ARTICOLO 7 – OPERAZIONI SPECIFICHE ESPRESSAMENTE RICHIESTE PER IL FULL SERVICE DALL’AZIENDA IN AGGIUNTA A QUANTO PREVISTO DALLE CASE COSTRUTTRICI (A CARICO DEL FORNITORE) - VALIDITA’ DELLA GARANZIA NEL CASO DI SOSTITUZIONE O REVISIONE O RIPARAZIONE DEL MOTORE DI TRAZIONE O CAMBIO VELOCITA’	16
7.1 - Manutenzione programmata aggiuntiva per il full service	16
7.2 – Validità della garanzia in caso di sostituzione o revisione o riparazione del motore di trazione o del cambio velocità.....	19
7.3 – Validità della garanzia in caso di ordinari interventi	19
ARTICOLO 8 – OPERAZIONI MANUTENTIVE ESCLUSE DAL PROGRAMMA “FULL SERVICE” (A CARICO DELL’AZIENDA) ED ALTRE NORME A CARATTERE GENERALE	20
8.1 – Esclusioni da programma “full service”	20
8.2 - Modalità in caso di dubbio per il servizio manutentivo “in full service” e in garanzia di base.....	21
8.3 - Parte attiva del Fornitore nel preservamento in autonomia delle condizioni ottimali del veicolo nel programma manutentivo “full service”	22
8.4 – Danni coperti da polizze assicurative	22
ARTICOLO 9 – MODALITA’ DI ESECUZIONE DELLE ATTIVITA’ MANUTENTIVE IN “FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE	23
9.1 – Accordi iniziali prima dell’inizio del servizio manutentivo	23
9.2 – Luoghi e modalità di richiesta ed esecuzione degli interventi	23
9.2.1 – Intervento presso un Punto di Assistenza (intervento ordinario).....	24

9.2.2 - Esecuzione degli interventi presso i Depositi dell'Azienda con personale ed attrezzature di proprietà del Fornitore	25
9.2.4 - Intervento presso ditte esterne	27
9.3 - Tempi di indisponibilità e di riconsegna.....	28
9.4 - Modalità alternative per la gestione delle manutenzioni programmate in "full service"	28
9.5 - Documentazione e report - Interventi non eseguiti regolarmente oppure non terminati completamente	28
9.5.1 - Documentazione e report	28
9.5.2 - Interventi non eseguiti regolarmente oppure non terminati completamente	29
9.6 - Gestione delle manutenzioni e della documentazione da parte del Fornitore con software aziendale messo a sua disposizione	29
9.7 - Sospensione polizze assicurative del veicolo	29
ARTICOLO 10 - VIGILANZA DELL'AZIENDA	30
ARTICOLO 11 - CONTINUITA' DELL'EROGAZIONE DEI SERVIZI MANUTENTIVI.....	30
ARTICOLO 12 - TEMPISTICA E PENALI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO "IN FULL SERVICE" E IN GARANZIA DI BASE	31
12.1 - Premesse.....	31
12.2 - Penalità per superamento del tempo massimo ammesso per il ritiro o presa in carico del veicolo oppure per il riscontro alla richiesta di soccorso stradale e per l'effettuazione del soccorso stradale.....	31
12.3 - Penalità per mancato riscontro del Referente Unico per l'Assistenza e penalità per mancato riscontro del Referente Unico Amministrativo.	32
12.4 - Penalità per mancato intervento su impianto estinzione incendi - Penalità per mancato intervento su impianto sollevamento carrozzeria disabile - Penalità per mancato intervento su apparati e sistemi della telematica di bordo - Penalità per mancato intervento su impianto clima/riscaldamento - Penalità per mancato intervento su assetto ruote - Penalità per mancati interventi di specifiche operazioni espressamente richieste in aggiunta dall'Azienda - Penalità per mancata verifica manutentiva finale di termine periodo full service	33
12.5 - Penalità per mancato rispetto limite dei "7 giorni di calendario" per interventistica	33
12.6 - Penalità per mancato rispetto "indice di indisponibilità annuale del veicolo"	34
12.7 - Regole per il conteggio dei giorni fermo-macchina contrattuali.....	34
12.8 - Penalità per mancata o ritardata individuazione di elementi della "Struttura Tecnica" e del "Referente Unico per l'Assistenza" nonché del "Referente Unico Amministrativo"	35
12.9 - Penalità per ritardata consegna di dati e documentazione post-lavorazione e della "scheda storico lavorazioni"	35
12.10 - Penalità per ritardo nell'invio dei conteggi relativi al conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Legale	36
12.11 - Penalità per ritardo nell'invio delle "dichiarazioni di presa visione DUVRI".....	36
12.12 - Penalità per altre irregolarità non comprese nel novero contemplato in Capitolato in quanto a penale	36
ARTICOLO 13 - OBBLIGHI DERIVANTI DAL D.LGS. n. 81 DEL 09/04/2008	36
ARTICOLO 14 - ISPEZIONI PER CERTIFICAZIONI DELL'AZIENDA RELATIVE AL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITA' UNI-EN ISO 9001.....	37
ARTICOLO 15 - DANNI AGLI AUTOBUS DAL MOMENTO DEL RITIRO FINO ALLA RICONSEGNA	37
ARTICOLO 16 - CORRISPETTIVI E PAGAMENTI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO "FULL SERVICE"	37
16.1 - Corrispettivo ordinario chilometrico	37
16.2 - Modalità e termini per procedere ai conteggi del conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Legale (01 gennaio).....	38
16.3 - Revisione annuale costo chilometrico all'inizio di ogni nuovo Anno Legale (01 gennaio)....	38
16.4 - Variazioni di costo chilometrico per superamento percorrenze.....	38
APPENDICE 1 ALL'ALLEGATO C	40

ARTICOLO 1 - OGGETTO DEL CAPITOLATO

Il presente Capitolato ha per oggetto il servizio di manutenzione in regime di “full service” (in seguito abbreviato con “FU.SE.”) e di *garanzia di base* per almeno 5 (cinque) anni o per almeno una percorrenza totale prefissata stabilita come successivamente, per gli autobus oggetto di acquisto e tutti destinati al servizio pubblico di linea, in esercizio sulle linee di Trasporto Pubblico Locale (TPL) in affidamento all’Azienda proprietaria degli autobus (in seguito abbreviata in “Azienda”).

Detti autobus saranno forniti all’Azienda dalla Ditta venditrice (in seguito denominata come “Fornitore” o “Ditta aggiudicataria”) con Contratto di Acquisto, di cui il presente Capitolato fa parte integrante e che prevede, oltre la vendita degli autobus, anche l’espletamento, da parte del Fornitore, del servizio manutentivo in regime di “FU.SE.” **alle condizioni previste in offerta (corrispettivo chilometrico) qualora l’Azienda proprietaria comunichi (ad assoluta sua discrezionalità) di volerne usufruire. La comunicazione per l’eventuale attivazione del servizio manutentivo in regime di “FU.SE.” potrà avvenire in qualsiasi momento precedente la consegna del primo dei veicoli ovvero in corrispondenza dell’ingresso in servizio del primo degli autobus spettante all’Azienda. La formalizzazione del Contratto di full service dovrà avvenire, di norma, entro 60 giorni dalla data della richiesta dell’attivazione del servizio manutentivo.**

Le percorrenze totali prefissate sono così stabilite:

- Lotto 8 E: n° 1 autobus interurbano **medio** con motore **diesel** di circa 9 metri con percorrenza annuale stimata in **60.000** km/anno e con percorrenza totale prefissata in **300.000** km/5 anni;
- Lotto 9 D: n° 1 autobus interurbano **normale** con motore **diesel** di circa 10,5 metri con percorrenza annuale stimata in **80.000** km/anno e con percorrenza totale prefissata in **400.000** km/5 anni;
- Lotto 10 D: n° 37 autobus interurbani **lunghi** con motore **diesel** di circa 12,0 metri con percorrenza annuale stimata in **120.000** km/anno e con percorrenza totale prefissata in **600.000** km/5 anni.

Si chiarisce che la percorrenza totale prefissata è una stima di massima della percorrenza totale effettiva di ciascun veicolo sottoposto a “FU.SE.” (o durante il periodo di *garanzia di base*) nell’ambito di durata contrattuale relativa al presente. La percorrenza annuale effettiva di ciascun autobus potrà variare, in più o in meno (e al limite anche essere nulla) rispetto alla percorrenza annuale stimata, senza che ciò dia adito a richieste supplementari da parte del Fornitore, modifiche del servizio o difficoltà/pretese di alcun genere, compresa la variazione del corrispettivo chilometrico.

ARTICOLO 2 – UTILIZZO DEGLI AUTOBUS

Tutti gli autobus sono utilizzati in Sardegna su tratte stradali con svariate percorrenze, normalmente di tipo misto, ma che potranno anche essere del tutto in pianura, in collina o in montagna, anche in presenza di pendenze rilevanti.

I servizi di tipo extraurbano prevedono fermate ravvicinate in corrispondenza dei centri urbani serviti, e distanze fra fermate abbastanza lunghe negli altri casi.

Le velocità non sono quasi mai elevate, anche in considerazione del fatto che in Sardegna non esistono autostrade.

I servizi urbani sono effettuati in centri di piccole o medie dimensioni, e non sono particolarmente impegnativi.

Il manto bituminoso delle carreggiate stradali, sia urbane che extraurbane, si presenta spesso in condizioni non ottimali, con importanti sollecitazioni per le sospensioni.

Le condizioni climatiche invernali possono comportare qualche difficoltà nelle Sedi e località situate alle quote più alte, per brevi periodi durante l'anno. Viceversa, nei 3 mesi estivi il clima caldo in tutta l'Isola sollecita pesantemente i mezzi (in particolare: motore di trazione, impianto di raffreddamento del motore, impianto di aria climatizzata).

Di ciò occorre tenere conto a livello manutentivo, per evitare inconvenienti.

In generale l'utilizzo dei mezzi è più intenso durante il periodo scolastico.

L'Azienda si riserva di tenere fermi alcuni veicoli per periodi più o meno lunghi, quando gli stessi risultino in sovrannumero.

ARTICOLO 3 – DURATA TEMPORALE DEL “FULL SERVICE” E DELLA GARANZIA DI BASE PER I SINGOLI VEICOLI

Il “FU.SE.” inizierà (*purchè il medesimo servizio sia stato attivato*) per ciascun autobus fornito al momento della sua immatricolazione e proseguirà, erogato a titolo **oneroso**, fino al raggiungimento di uno dei due seguenti limiti:

- 1) superamento della percorrenza totale prefissata nell'arco dei **5** (cinque) anni.
- 2) compimento del **5°** (quinto) anno di vita (a partire dalla data di immatricolazione) dell'ultimo autobus fornito del lotto anche se in eventuale estensione di gara (valido solo per autobus che, al proprio compimento del **5°** anno di vita calcolato a partire dalla data di propria immatricolazione, non abbiano ancora superato la percorrenza totale prefissata nell'arco dei **5** anni);

Il periodo temporale di durata, variabile e scaturente dal caso 1) oppure dal caso 2) per ciascun singolo veicolo, è denominato primo periodo manutentivo di “FU.SE.”.

Fino alla durata della “garanzia di base” (questo qualora la garanzia di base termini temporalmente prima rispetto al “FU.SE.”), il “FU.SE.” è pienamente integrato, dal punto di vista operativo, anche con la stessa minima garanzia di base **quinquennale** prevista.

Il periodo di “garanzia di base” inizierà, invece, per ciascun autobus fornito al momento della sua immatricolazione e proseguirà, erogato a titolo **gratuito**, fino al raggiungimento del primo dei due seguenti limiti:

- 1) superamento della percorrenza totale prefissata nell'arco dei **5** (cinque) anni.
- 2) compimento del **5°** (quinto) anno di vita (a partire dalla data di immatricolazione);

Nel caso di un autobus che superi la percorrenza totale prefissata nell'arco dei **5** (cinque) anni, il proprio periodo di garanzia di base coincide pertanto temporalmente con il primo proprio periodo di manutenzione in regime di full service erogato dal Fornitore a titolo oneroso qualora l'Azienda richieda tale servizio.

Eventuali estensioni di garanzia di base, soggette a premialità, in fase di offerta

comporteranno anche l'automatica estensione proporzionale dei limiti (termini chilometrici e temporali), oltre che della stessa garanzia, anche del full service (*purchè il medesimo servizio venga attivato*) e tutti i successivi riferimenti ai predetti limiti nel presente Allegato andranno rimodulati di conseguenza. Anche lo stesso costo chilometrico offerto dal Fornitore dal 1° al 5° anno di vita del veicolo per la manutenzione full service verrà applicato agli eventuali anni in estensione garanzia di base in caso di scelta dell'Azienda di attivazione di tale servizio manutentivo.

L'Azienda si riserva la facoltà di risolvere anticipatamente il Contratto di "full service" qualora la Ditta aggiudicataria non rispetti esattamente gli impegni pattuiti, salvo ogni diritto di rivalsa, anche immediata, dei danni subiti con addebito di eventuali somme e detrazione delle stesse dagli importi non ancora erogati ed escussione del deposito cauzionale definitivo.

ARTICOLO 4 – RETE DI ASSISTENZA DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO IN "FULL SERVICE" E IN GARANZIA DI BASE

(quanto previsto in questo articolo dovrà essere rispettato al momento dell'inizio della fornitura veicoli)

4.1 - "Struttura Tecnica":

Per "struttura tecnica" si intende il complesso delle officine, personale, attrezzature e servizi che il Fornitore dedica alla esecuzione degli interventi.

L'organizzazione del Fornitore deve prevedere un Referente Unico per l'Assistenza ed una serie di Punti di Assistenza in Sardegna, come meglio specificato nei successivi articoli.

Nel caso di attivazione del servizio manutentivo "full service", è richiesta, altresì, la presenza di un Referente Unico Amministrativo.

4.2 - Referente Unico per l'Assistenza

Il Fornitore nomina un Referente Unico per il servizio manutentivo dell'Assistenza (Referente Unico per l'Assistenza). I rapporti e le comunicazioni, di qualsiasi oggetto, riguardanti il servizio di manutenzione, interverranno sempre ed esclusivamente fra i Responsabili dell'Azienda ed il Referente Unico per l'Assistenza.

Tale Referente Unico (o il suo temporaneo sostituto, il cui nominativo deve essere sempre preventivamente notificato all'Azienda) dovrà essere reperibile telefonicamente, in qualsiasi giorno dell'anno, dal lunedì alla domenica, nella fascia oraria 06:00-22:00. Qualora, a insindacabile giudizio dell'Azienda, la persona prescelta dal Fornitore per tale ruolo non fosse all'altezza della situazione o si dimostrasse di non gradimento per l'Azienda, il Fornitore sarà tenuto a nominare un nuovo Referente sostitutivo entro il termine di 14 giorni di calendario dalla richiesta dell'Azienda.

Tutte le comunicazioni fra l'Azienda e il Referente Unico per l'Assistenza dovranno avvenire in lingua italiana e lo stesso dovrà essere persona residente in Italia.

Il Referente Unico per l'Assistenza deve essere persona distinta dal Referente Unico Amministrativo.

Il Referente Unico per l'Assistenza deve essere una figura professionale appartenente, con rapporto di dipendenza diretta, al servizio post-vendita del Fornitore.

4.3 - Punti di Assistenza

4.3.1 - Numero ed ubicazione

Il Fornitore, al fine di espletare le prestazioni oggetto del presente Capitolato, deve avvalersi di un certo numero di Punti di Assistenza ciascuno dei quali ubicato a non più di **40** o **60** chilometri di distanza (calcolata in base alla minima effettiva percorrenza stradale) dalle seguenti località, sedi dei Depositi dell'Azienda ai quali appartengono o sui quali gravitano gli autobus da mantenere:

Depositi di ARST (con distanza massima del Punto di Assistenza, dal Deposito, pari a **40** km)

- Cagliari
- Oristano
- Nuoro
- Sassari
- Iglesias
- Macomer

Depositi di ARST (con distanza massima del Punto di Assistenza, dal Deposito, pari a **60** km)

- Guspini
- Lanusei
- Olbia

Depositi di altre Aziende (con distanza massima del Punto di Assistenza, dal Deposito, pari a **60** km)

- Autoservizi Fab, Via Umberto I, 40 – 07022 Berchidda (SS);
- F.Ili Deplano s.n.c. di Gabriele Deplano & C. – Strada "E" n° 118 – Z.I. "Prato Sardo" Nuoro;
- Autolinee Murgia s.r.l. – via Calamattia 14 – Cagliari;
- Mereu Autolinee s.r.l. - Piazza Giovanni XXIII, 38 - Cagliari

4.3.2 - Caratteristiche ed operatività

I Punti di Assistenza dovranno essere Officine, anche a semplice carattere fiduciario o "partnership", in grado di eseguire tutti i normali interventi di manutenzione e riparazione che si rendessero necessari. In particolare, ogni Punto di Assistenza deve essere in grado di effettuare autonomamente tutte le operazioni di manutenzione programmata e a caduta nonché di primo soccorso su strada o in aree di sosta. Il complesso di tutti i Punti di Assistenza deve essere in grado di svolgere qualsiasi operazione si renda necessaria, salvo i casi eccezionali di cui all'art. 9.2.4.

Dovranno anche essere previsti, in totale, almeno n° 2 Punti di Assistenza **specializzati in lavorazioni carrozzeria**, dislocati nelle due distinte aree Nord Sardegna e Sud Sardegna (prescrizione valida solo per l'Azienda ARST). Per tutte le altre Aziende dovrà invece essere previsto almeno un Punto di Assistenza specializzato in carrozzeria ad una distanza non superiore a **120** km dalla sede dell'Azienda.

Si chiarisce che uno stesso Punto di Assistenza potrà assolvere contemporaneamente le esigenze manutentive anche di più Depositi (possano essere appartenenti alla stessa Azienda o a diverse Aziende) purchè il medesimo soddisfi, caso per caso, il criterio di distanza chilometrica stabilito per

ognuno di tali Depositi ed abbia anche, a insindacabile giudizio di ARST, le sufficienti risorse (dipendenti, attrezzature etc.) per garantire l'operatività multipla su più veicoli di diversi Depositi in tutta efficienza.

I Punti di Assistenza dovranno disporre di Personale, competenze tecniche, spazi ed attrezzature adeguate.

Ogni Punto di Assistenza dovrà essere dotato di targa prova e di personale con patente di guida idonea per la conduzione degli autobus oggetto di manutenzione.

La rete dei Punti di Assistenza dovrà essere notificata e corrispondere a quanto sopra nonché essere operativa al momento in cui avrà inizio la fornitura dei veicoli. Insieme ai vari Punti di Assistenza, dovranno essere notificati i 2 unici numeri telefonici a cui fare riferimento 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno nel caso di richiesta soccorso stradale ed anche il nominativo del Referente Unico dell'Assistenza ed, eventualmente, il nominativo del Referente Unico Amministrativo.

I Punti d'Assistenza rimarranno sempre parti terze nel rapporto contrattuale fra l'Azienda e il Fornitore, essendo solo quest'ultimo che risponderà nei confronti dell'Azienda, in toto e in solido, dell'operato e comportamento di tali strutture.

Di ogni Punto di Assistenza dovrà essere reso noto un numero telefonico di fax, un indirizzo mail e un numero telefonico (col quale rintracciare prontamente il locale Responsabile, anch'esso da notificare da parte del Fornitore) nonché la domiciliazione operativa e il numero di partita iva e codice fiscale. Qualora, a insindacabile giudizio dell'Azienda, il Punto di Assistenza prescelto dal Fornitore per tale compito si dimostrasse non all'altezza della situazione, di dubbia affidabilità o di non gradimento per l'Azienda, il Fornitore sarà tenuto a nominare un nuovo Punto di Assistenza sostitutivo entro il termine di 14 giorni di calendario dalla richiesta.

Il Fornitore può successivamente anche procedere a nominare, di sua iniziativa, un nuovo Punto di Assistenza (avente tutti i requisiti richiesti in regola) in sostituzione di uno già nominato, purchè di ciò avvisi formalmente e preventivamente l'Azienda.

Il Fornitore dovrà garantire, dopo aver predisposto le sue obbligatorie e necessarie scorte, l'immediato approvvigionamento ai Punti di Assistenza di importanti componenti di ricambio e altri materiali affinché sia garantito il celere montaggio o uso di questi su veicoli necessitanti tale intervento o utilizzo.

Il Fornitore non potrà inserire nella propria rete assistenziale, e di conseguenza notificare, Punti di Assistenza per i quali il "documento unico di regolarità contributiva" (DURC) non è in regola secondo la norma di Legge vigente.

Sarà anche onere del Fornitore trasmettere ai Punti di Assistenza incaricati in Sardegna, oltre tutta la documentazione tecnica possibile relativa all'integrale processo manutentivo dei veicoli, anche copia del presente documento affinché le stesse officine fiduciarie siano, localmente, informate delle regole, modalità e dei termini che devono essere rispettate durante le fasi operative vere e proprie.

4.3.3 - Trasferimento dei veicoli da un Deposito ad un altro dopo la fase iniziale

L'Azienda ha la piena facoltà e libertà di trasferire a piacimento, per propria organizzazione interna, i veicoli fra tutti i suoi vari Depositi possibili senza di ciò renderne conto in nessun modo al Fornitore.

Nel caso in cui si dovessero rendere necessari, per ragioni di Servizio, trasferimenti di veicoli da un Deposito ad un'altro ricadente in una zona per la quale non era stato richiesto o non era necessario, in origine, un Punto di Assistenza, il Fornitore (su richiesta dell'Azienda) dovrà indicare un nuovo Punto di Assistenza anche a copertura di questa sguarnita zona, sempre nel rispetto del criterio della distanza chilometrica.

4.3.4 – Referente Unico Amministrativo

Il Fornitore, nel caso l'Azienda intenda avvalersi delle prestazioni manutentive in regime di full service, nomina un Referente Unico Amministrativo per il Full Service. I rapporti e le comunicazioni, di qualsiasi oggetto, riguardanti le questioni amministrative (fatturazioni, pagamenti, conguagli etc.), interverranno sempre ed esclusivamente fra i Responsabili dell'Azienda ed il Referente Unico Amministrativo per il Full Service.

Tale Referente Amministrativo (o il suo temporaneo sostituto, il cui nominativo deve essere sempre preventivamente notificato all'Azienda) dovrà essere reperibile telefonicamente, in qualsiasi giorno feriale, dal lunedì al venerdì, nel normale orario di ufficio (09:00-13:00 / 15:00-18:00). Qualora, a insindacabile giudizio dell'Azienda, la persona prescelta dal Fornitore per tale ruolo non fosse all'altezza della situazione o si dimostrasse di non gradimento per l'Azienda, il Fornitore sarà tenuto a nominare un nuovo Referente sostitutivo entro il termine di 14 giorni di calendario dalla richiesta dell'Azienda.

Tutte le comunicazioni fra l'Azienda e il Referente Unico Amministrativo per il Full Service dovranno avvenire in lingua italiana.

Il Referente Unico Amministrativo deve essere persona distinta dal Referente Unico per l'Assistenza.

ARTICOLO 5 – OBBLIGHI ED ONERI A CARICO DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO “IN FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE

5.1 – Interventi da eseguire in full service

Durante tutto il periodo di validità contrattuale, è fatto **carico** al Fornitore di intervenire a propria cura e spese (come onere a suo completo carico, senza che nulla gli sia dovuto oltre il corrispettivo chilometrico), per l'esecuzione in “FU.SE.” (*qualora attivato*) di quanto segue:

- operazioni previste in tutti i dettagliati e specifici piani di manutenzione previsti dal Costruttore (si intendono per questo, se diversi, sia il costruttore della meccanica, sia l'allestitore del veicolo, sia i singoli costruttori di specifici impianti di bordo, quali aria climatizzata, intero impianto estinzione incendi, pedana elevatrice carrozzella, etc. relativi allo specifico veicolo). Qualora un piano di manutenzione venga aggiornato o modificato dal Costruttore, si dovrà rispettare il nuovo piano manutentivo. Per “piani di manutenzioni” da rispettare si intende sia il piano di manutenzione programmata (cioè la pianificazione degli interventi previsti e dei “tagliandi” periodici) che quello di manutenzione straordinaria (cioè il piano schedulato di preventiva sostituzione o revisione delle parti principali) che quello (eventualmente esistente) di manutenzione “a caduta” (cioè la manutenzione correttiva o “a guasto”) ed altri eventuali complementari piani di manutenzione previsti (si rimanda al punto 5.2 per maggiori chiarimenti sui differenti piani di manutenzione);
- operazioni di manutenzione programmata o straordinaria non previste in origine dal Costruttore, ma richieste espressamente dall'Azienda, ed indicate all'art.7;
- interventi dovuti a usura o normale utilizzo come, ad esempio, sostituzione di: pastiglie freni, dischi freno, spazzole tergicristallo, accumulatori elettrici, cinghie comando, serrature e cerniere,

molle a gas sportelli laterali, silent-block, soffiotti sospensioni, ammortizzatori, volante usurato Conducente, consumo del pavimento per calpestio, airbag Conducente, ventole, bracci sospensioni e teste sferiche, comandi esterni ed interni apertura portiere, interruttori e pulsanti elettrici, guarnizioni non più a tenuta, meccanismi alzavetri/scorrevetri, complessivi e dispositivi apertura e chiusura portiere e sportelli compresi quelli delle bagagliere nonché piantoni movimento porta, meccanismi assetto sedile Conducente, sistemi di sicurezza;

- interventi dovuti a guasti o difetti di qualsiasi genere (interventi “a caduta”), sia che impediscano l'utilizzo del veicolo (dal punto di vista tecnico o legale), sia che non lo impediscano. Detti guasti o difetti dovranno essere eliminati completamente;
- gli interventi, in generale, dovuti a usura e degrado/deterioramento nel tempo;
- soccorsi stradali, su strada o in aree di sosta, per avaria che impedisca il normale espletamento del servizio o il rientro in Deposito, con o senza recupero del veicolo ovvero per cause che non permettano allo stesso di circolare per mancata rispondenza ai requisiti di sicurezza o normati per la circolazione su strada o comunque per non idoneità alla erogazione del Servizio di trasporto. Il soccorso deve essere garantito tutti i possibili giorni dell'anno, compresi i festivi, 24 ore su 24 su tutto il territorio della Sardegna.

Sono previsti anche tutti gli altri interventi che si rendessero necessari per garantire la funzionalità del veicolo o del componente, e che di seguito si elencano (in maniera semplicemente descrittiva-eseemplificativa, ma non esaustiva):

- interventi derivanti da guasti o anomalie, di qualsiasi entità, imprevisi ed eccezionali (ad esempio rottura dei principali componenti meccanici o strutturali);
- interventi conseguenti ad un normale utilizzo del veicolo o degrado/deterioramento nel tempo ovvero imperfezioni e difetti intrinseci dei materiali (compresi rivestimenti, cristalli, vernici, guarnizioni e componenti vari carrozzeria e anche per fenomeni di corrosione o ammaloramento di tali elementi);
- interventi di semplice e rapida soluzione (ad esempio, interventi per: ingrassaggi occasionali e programmati, spurgo condensa, assetto proiettori illuminanti, sostituzione di filtri con spurgo e relativa pulizia dei componenti correlati, prefiltri, valvole aria compressa, morsetti elettrici, lampadine e spie luminose nonché avvisatori acustici di ogni tipo, fusibili, sensori elettrici, interruttori magnetotermici, manicotti vari, fanaleria e proiettori opacizzati qualora i lux intensità luminosa diventino inferiori ai minimi stabiliti per Legge, pulsanti prenotazione fermata, sensori retromarcia, molle varie di ritorno etc.);
- per gli autobus con postazione carrozzeria disabile, tutti i possibili interventi manutentivi per la rampa di accesso ad azionamento manuale ovvero per la pedana elevatrice carrozzeria disabile ad azionamento con elevatore meccanico oleodinamico o elettrico;
- fra le riparazioni di carrozzeria vengono annoverate anche tutte le possibili operazioni il cui intervento è necessario per usura o degrado/deterioramento nel tempo ovvero difetti intrinseci dei materiali [ad esempio, interventi per: sigillature, superfici vetrate con vetrocamera opacizzato, superfici vetrate e specchi retrovisori con sistema antiappannamento/sbrinamento elettrotermico in avaria, rotture superfici vetrate dovute a imperfezioni alloggiamento (sedi) cristalli o dovute a problemi dell'impianto antiappannamento/sbrinamento elettrotermico, infiltrazioni di acqua dal tetto o dai ricaschi nonché dalle parti antero/posto/laterali, pavimento bagagliaiera e pavimento abitacolo deteriorato, materiali coibenti deteriorati (anche nel vano motore), componenti ossatura o lamierati o pannellature o altri pezzi soggetti a corrosione (possa essere questa “passante” o “non passante”) o ammaloramento, supporto specchio retrovisore rotto, lesioni piantone movimento porta, copertura telata “a mantice” presso ralla degli autobus snodati etc];
- interventi derivanti da guasti o anomalie, di qualsiasi entità, imprevisi ed eccezionali (ad esempio rottura dei principali componenti meccanici o strutturali);

- riparazione di danni riconducibili a infiltrazioni di acqua dal tetto o dai ricaschi nonché dalle parti antero/posto/laterali;
- interventi comunque riconducibili a manutenzioni programmate e manutenzioni straordinarie nonché “a caduta”, non richiamati espressamente nei relativi piani prestabiliti dal Costruttore ma comunque necessari per garantire il normale utilizzo del veicolo e la idonea erogazione del servizio di trasporto, sono sempre a carico del Fornitore. Per componenti, nella accezione lata del termine, si intendono essere compresi anche gli apparati, gli elementi, gli equipaggiamenti e le parti aggiunte.
- interventi correlati a registrazioni e serraggi.

Qualora il Fornitore lo ritenesse opportuno potrà anche inserire, nei piani manutentivi originari, delle integrative manutenzioni programmate o straordinarie supplementari ovvero delle nuove elementari operazioni. Tali modifiche dovranno comunque essere preventivamente notificate all’Azienda affinché siano condivise.

Il Fornitore non potrà mai, di sua propria iniziativa, modificare o eludere (neanche per un singolo autobus) le distinte operazioni costituenti le manutenzioni programmate previste negli ufficiali piani manutentivi e nemmeno alterare le scadenze chilometriche di queste (neanche per un singolo autobus).

Il complesso degli interventi dovrà essere tale da garantire sempre un fermo macchina limitato entro precisi termini temporali in base a quanto indicato al successivo art. 12.

Eventuali risanamenti per campagne di richiamo o aggiornamenti o similari conseguenti a segnalazione di inconvenienti sistematici dovranno essere portati a termine sull’intero parco fino alla completa eliminazione di tutte le problematiche, eventualmente anche dopo la scadenza del servizio manutentivo in regime di “FU.SE.” (*o in garanzia di base, qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” non sia stato attivato*).

Per quanto riguarda i termini degli interventi correlati a “garanzie di lungo periodo”, “campagne di richiamo” o ad “aggiornamenti” o similari, i tempi di indisponibilità e riconsegna (con correlate penali) sono, in ogni possibile caso, identici a quelli previsti per le ordinarie lavorazioni in “FU.SE.”. Rimangono a carico del Fornitore i costi delle riparazioni per sinistri o danni strettamente connessi alle attività di competenza del Fornitore stesso e cagionati durante l’espletamento delle medesime ovvero procurati a causa di negligenza/imperizia dello stesso Fornitore o di sue mancanze ovvero derivanti da non eseguiti interventi, anche a causa di omesso controllo delle condizioni generali del veicolo in correlazione alle sue pertinenze manutentive prestabilite.

5.2 – Piani di manutenzione

5.2.1 – Manutenzione programmata (derivante dalla pianificazione degli interventi previsti e dei “tagliandi periodici”) in full service

La manutenzione programmata è quella che prevede una serie di interventi a precise scadenze chilometriche o temporali, a prescindere dall’effettivo funzionamento dei componenti interessati agli interventi. Lo scopo è preventivo e tende ad assicurare il regolare funzionamento del veicolo durante la sua vita utile.

Le scadenze verranno gestite dall’Azienda che provvederà a richiedere l’intervento in “FU.SE.” del Fornitore al momento giusto, con un ragionevole anticipo, mettendo a disposizione i veicoli interessati; in alternativa si potrà operare come previsto al punto 9.4.

Le manutenzioni programmate dovranno essere eseguite, di norma, con una tolleranza di + o – 5.000 km.

Nel caso in cui nel piano di manutenzione fosse prevista un’ultima manutenzione programmata ad

un chilometraggio coincidente proprio con la fine della percorrenza contrattuale, questa operazione dovrà essere eseguita dal Fornitore in quanto ancora a suo carico (in questo caso particolare con una tolleranza chilometrica di + o – 5.000 km).

Il piano di manutenzione programmata, redatto dal Costruttore del veicolo e a cui fare riferimento in quanto a prescrizioni operative, è quello presentato dallo stesso Fornitore su dedicato allegato.

5.2.2 – Manutenzione straordinaria (derivante da piano schedulato di preventiva sostituzione o revisione delle parti principali) in full service

La manutenzione straordinaria consiste in interventi di sostituzione o revisione di componenti significativi del veicolo che si ritiene, statisticamente, debbano avvenire con certi intervalli temporali o chilometrici, o con una certa frequenza durante la vita del veicolo. Tali intervalli sono generalmente molto superiori a quelli previsti per la manutenzione programmata. Il rispetto delle scadenze può non essere tassativo, ammettendosi una tolleranza abbastanza ampia (indicativamente + o – 20%).

In particolare le singole manutenzioni in “FU.SE.” potranno essere ulteriormente anticipate a discrezione del Fornitore; potranno essere ulteriormente ritardate o sospese, previo consenso dell’Azienda, qualora il Fornitore esegua opportuni controlli (anche periodici e comparativi) che dimostrino una buona funzionalità residua del componente da sostituire o revisionare, e fornisca copia delle relative certificazioni o relazioni all’Azienda. Resta comunque a carico del Fornitore qualsiasi intervento in caso di guasto del componente, sia per il componente interessato sia per gli eventuali altri danni derivanti da tale evento.

Sono esclusi ritardi per quei componenti che, statisticamente, si saranno dimostrati non idonei a sopportare durate maggiori di quelle previste.

In caso di guasto o evidente insufficienza del componente prima della scadenza prevista, l’intervento è da considerarsi come manutenzione “a caduta”, ed azzera il conteggio per la successiva scadenza manutentiva straordinaria.

Con riferimento alle definizioni più frequentemente in uso, il termine “manutenzione straordinaria” qui utilizzato si può riferire sia ad alcune particolarità della “manutenzione secondo condizione” sia ad altre tipiche della “manutenzione programmata” che della “manutenzione preventiva” per la sostituzione di parti principali, cioè di componenti di elevata importanza economica, in termini sia di frequenza di sostituzione che di costo di acquisizione (stimabile in un costo di acquisizione superiore ai 500,00 euro) nonché di tempo di intervento (stimabile in una tempistica superiore agli 8 uomini-ora).

Il piano di manutenzione straordinaria, redatto dal Costruttore del veicolo e a cui fare riferimento in quanto a prescrizioni operative, è quello presentato dallo stesso Fornitore su dedicato allegato.

In particolare, in tale piano dovranno essere presenti le varie percorrenze chilometriche alle quali il Costruttore presume debbano essere sostituiti o revisionati tutti gli elementi costituenti la catena cinematica del veicolo.

5.2.3 – Manutenzione “a caduta” in full service (o in garanzia di base)

La manutenzione “a caduta” (più spesso definita “correttiva” o “a guasto”) è quella relativa alla riparazione di qualsiasi tipologia di guasto o difetto, prevista nel relativo piano del Costruttore/Fornitore o del tutto impreveduta o casuale. Vi sono ricompresi anche interventi previsti nei piani manutentivi programmati o straordinari, qualora si presentino al di fuori dalla scadenza prevista.

Pertanto per gli interventi “a caduta” si interverrà solo in caso di effettivo guasto, difetto o insufficienza o comunque alla bisogna.

Resta inteso che qualsiasi intervento di riparazione (a causa di guasti, avarie, disfunzionalità, difetti, perdita qualità originaria etc.) non inserito nel piano predetto, *sia che il servizio manutentivo in “FU.SE.” sia stato o non sia stato attivato*, sarà sempre e comunque a carico del Fornitore senza che lo stesso nulla abbia a pretendere nei confronti dell’Azienda.

Altresì, in caso di non attivazione del servizio manutentivo in “full service”, devono comunque essere almeno assicurati, in periodo di “garanzia di base”, oltre l’attuazione delle riparazioni per guasti “a caduta”, gli interventi dovuti a precoce/anomala usura e precoce/anomalo degrado/deterioramento nel tempo (non sono invece dovuti gli interventi dovuti a normale usura e normale degrado/deterioramento nel tempo) e l’esecuzione dei soccorsi stradali con o senza recupero del veicolo e tutto quant’altro comunque espressamente richiesto a base di Capitolato o comunque previsto dal Costruttore/Fornitore.

5.3 – Materiali

Per qualsiasi intervento o prestazione di competenza del Fornitore, lo stesso dovrà fornire e porre in opera, a propria cura e spese, i materiali vari [ricambi, lubrificanti (oli di diverso tipo e grasso), fluidi (refrigeranti e frigorigeni), materiali di consumo etc.] e le eventuali prestazioni specialistiche esterne necessarie.

Il Fornitore, nel periodo di manutenzione in “FU.SE.” (*o in garanzia di base, qualora il servizio manutentivo in “FU.SE.” non sia stato attivato*), dovrà utilizzare, per tutte le manutenzioni possibili, pezzi di ricambio “**originali**” o di “**primo impianto**” (siano essi componenti meccanici, di carrozzeria, di elettricità ed elettronica etc). Il Fornitore dovrà altresì utilizzare ricambi **omologati** per tutte le parti soggette ad omologazione e potrà utilizzare ricambi **revisionati** esclusivamente presso centri autorizzati dal costruttore del componente stesso (solo nel caso di complessivi dove è giustificata la revisione sotto il profilo tecnico/economico).

Il Fornitore, inoltre, dovrà obbligatoriamente impiegare lubrificanti e fluidi aventi caratteristiche tecniche idonee all’utilizzo come da prescrizioni della Casa costruttrice.

5.4 – Casi particolari

Ad insindacabile giudizio dell’Azienda ed allo scopo di garantire la immediata continuità dell’esercizio, *sia che il “FU.SE.” sia stato attivato oppure non sia stato attivato*, l’Azienda stessa potrà occasionalmente effettuare (direttamente con proprio personale, materiali ed attrezzature) la riparazione di guasti (rientranti nella casistica per cui il Fornitore è tenuto ad intervenire) o delle anomalie non a carattere sistematico che richiedono, per la loro soluzione, un modesto impegno di tempo (indicativamente non superiore a circa quattro/cinque uomini-ora). I ricambi eventualmente utilizzati dall’Azienda in questa circostanza potranno essere originali o di primo impianto o equivalenti. L’Azienda darà tempestiva comunicazione di detti interventi (da eseguirsi o eventualmente già eseguiti) al Fornitore e questi dovrà provvedere (dietro reso dei pezzi rimpiazzati o altro materiale adoperato) all’immediato reintegro o indennizzo dei ricambi/altri materiali utilizzati (se effettivamente “anticipati” dall’Azienda) ed al pagamento degli oneri, diretti ed indiretti, sostenuti dall’Azienda stessa (l’onere derivante dall’impiego della manodopera dell’Azienda sarà computato in base alle tariffe orarie al momento vigenti in Azienda per i rimborsi

delle Compagnie assicurative per le riparazioni dovute a sinistri stradali di tipo "attivo". Tale regola è valida a livello generale anche per eventuali altri legittimi addebiti al Fornitore esclusi i casi nei quali le tariffe siano già stabilite o consolidate. L'addebito sarà formalizzato, a discrezione dell'Azienda, tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo similare).

Analogamente l'Azienda effettuerà in proprio le lavorazioni necessarie in caso di negligenza, rifiuto o comunque diniego da parte del Fornitore, procedendo successivamente, nei suoi confronti, al relativo addebito di tutti i possibili costi sostenuti. All'addebito sarà aggiunta una somma forfettaria ed integrativa pari a euro 50,00 (cinquanta/00) per spese amministrative aziendali.

Sempre ad insindacabile giudizio dell'Azienda ed allo scopo di garantire la continuità dell'esercizio, l'Azienda effettuerà indirettamente (tramite l'intervento di proprie officine esterne fiduciarie) oppure direttamente (con proprio personale, ricambi, altri materiali ed attrezzature) la riparazione di danni e guasti, rientranti nella casistica per cui il Fornitore NON è tenuto ad intervenire. I ricambi eventualmente utilizzati dall'Azienda in questo caso potranno essere originali o di primo impianto o equivalenti. Nella circostanza di riparazioni importanti per entità eseguite mediante officine esterne fiduciarie dell'Azienda (riparazioni ricadenti nella casistica per la quale l'intervento del Fornitore non è dovuto, ad esempio riparazione veicolo dopo grave sinistro stradale), comunque, l'Azienda stessa si impegna ad informare di ciò il Fornitore ed a mettere a disposizione di quest'ultimo, dopo l'esecuzione della riparazione, la relativa documentazione della lavorazione eseguita, se da questi richiesta.

5.5 - Condizioni di idoneità o non idoneità per l'espletamento dell'esercizio da parte del rotabile - fermi bonificati

Le prestazioni del Fornitore si considerano temporaneamente esaurite quando il veicolo oggetto di tali prestazioni risulti idoneo ad essere utilizzato nel servizio di trasporto pubblico.

Il veicolo è **idoneo** all'erogazione dell'esercizio quando soddisfa tutti i seguenti parametri:

- sicurezza per i trasportati e per gli altri utenti della strada;
- affidabilità nell'espletamento del servizio;
- normale comfort per il funzionamento di tutti i dispositivi di equipaggiamento e per la guida;
- livelli di inquinamento da emissioni gassose, rumore, elettrosmog e vibrazione contenute nei limiti fissati dalla Legge;
- allestimenti ed arredi conformi;
- consumi dei liquidi di rifornimento e tecnici nella norma.

Quanto sopra implica che il Fornitore possa eventualmente rinviare, giustificandolo esaurientemente, solo interventi di minima entità e minima rilevanza che non pregiudichino l'idoneità all'utilizzo dell'autobus, fermo restando che gli stessi dovranno essere eseguiti quanto prima.

Al fine della determinazione delle indisponibilità giornaliere degli autobus (e quindi anche alla determinazione della **non idoneità** all'erogazione dell'esercizio), si considerano in avaria (o comunque fermi per cause imputabili al Fornitore) i veicoli che:

- necessitano di riparazioni per guasto o manutenzione, anche per equipaggiamenti, apparati e componenti;
- rientrano dalla linea o vengono soccorsi in linea per avarie durante il servizio;
- sono in attesa di lavorazione per mancanza di ricambi imputabili a ritardate consegne del Fornitore;

- sono in attesa di lavorazione o in lavorazione per interventi coperti dal “FU.SE” (o in garanzia di base, qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” non sia stato attivato) causati da guasti, difetti di funzionamento nonché difetti di carrozzeria e simili;
- sono soggetti a interventi di manutenzione programmata o straordinaria (qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” sia stato attivato).

Guasti non suscettibili di applicazione del fermo macchina (**fermi bonificati**)

Sono esclusi dal novero delle indisponibilità gli autobus non efficienti per:

- sinistri, purché l'attesa di lavorazione non sia motivata da eventuale ritardata consegna dei ricambi qualora ordinati al Fornitore;
- insufficienti rifornimenti (gasolio, oli, refrigeranti, elettrolito);
- guasto o manutenzione preventiva sui pneumatici, non motivati da errori di geometria degli assetti;
- atti vandalici e calamità;
- interventi di pulizia;
- guasti alle apparecchiature fornite dall'Azienda.

Sono altresì esclusi dal conteggio:

- i veicoli che, seppure respinti o segnalati dall'Esercizio, in sede di controllo non manifestano alcuna evidente anomalia.

ARTICOLO 6 – NORME TECNICHE PARTICOLARI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO “IN FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE

6.1 – Manutenzione della “Telematica di Bordo” aggiunta come da specifiche richieste

In periodo di garanzia di base e nel primo periodo manutentivo di “FU.SE.” (qualora attivato), la manutenzione per la telematica di bordo (“apparecchiature aggiunte”) fornita, anche eventualmente in modalità opzionale, secondo le specifiche richieste nel Capitolato di gara sarà integrale e assicurata completamente ad onere del Fornitore.

In periodo di garanzia di base e nel primo periodo manutentivo di “FU.SE.” (qualora attivato), la manutenzione per la eventuale telematica di bordo per la quale non si è verificato l'approvvigionamento da parte del Fornitore si limiterà, per la parte di competenza del Fornitore, alla semplice manutenzione degli impianti/cablaggi elettrici e sistemi a monte delle stesse parti terminali (ad esempio, manutenzione per guasto interruzione dell'alimentazione elettrica dell'apparato o avarie delle centraline di bordo oppure manutenzione cavi/canalizzazioni/connettori/supporti/magnetotermici etc).

La manutenzione/ripristino degli integrali sistemi telematici (senza alcuna distinzione di sorta), compresi quindi anche i dispositivi e i terminali, sarà però sempre a cura del Fornitore se la causa dell'avaria è riferibile ad una anomalia strutturale, impiantistica, di carrozzeria e similari (ad esempio, infiltrazioni di acqua piovana dal tetto con conseguente danneggiamento dispositivi o terminali).

Per penalità relative a mancati interventi sulla telematica di bordo si applicano le penalità ordinarie previste per la manutenzione in generale. La penale è applicabile anche con veicolo circolante.

Per le richieste di manutenzione/ripristino dei sistemi telematici di bordo l'Azienda farà riferimento

ai Punti di Assistenza notificati dal Fornitore. Non si pretende comunque che tutti i Punti di Assistenza siano in grado di svolgere in proprio tali tipologie d'intervento. Sarà comunque compito del Fornitore l'intraprendere la lavorazione, organizzando le proprie risorse locali come meglio crede al fine di svolgerla nel modo più proficuo e celere possibile, una volta ricevuta la richiesta di intervento.

6.2 – Guasto del contachilometri o cronotachigrafo del veicolo e certificazione straordinaria del cronotachigrafo

Nel caso, causa guasto, risulti necessario sostituire il contachilometri (odometro con totalizzatore) o il cronotachigrafo digitale a bordo di un veicolo, il Fornitore dovrà immediatamente sostituire il pezzo (a sua cura) e sempre reimpostare il chilometraggio già presente sul totalizzatore al momento della sostituzione.

Perché tale operazione venga sempre svolta nel minor tempo possibile, il Fornitore dovrà sempre avere, ad immediata disposizione, uno o più contachilometri e uno o più cronotachigrafi (e componenti correlati come, ad esempio, trasmettitore/sensore d'impulsi, anche questi, come le altre parti dell'impianto, a suo carico per sostituzione) per garantire l'immediato ripristino della funzionalità.

Sono a carico del Fornitore anche le certificazioni straordinarie del cronotachigrafo che si rendessero necessarie per particolari interventi (ad esempio, sostituzione dello stesso cronotachigrafo per avaria, sostituzione del trasmettitore di impulsi per guasto, ripristino dei sigilli a causa di stacco e riattacco motore di trazione o cambio velocità etc.)

ARTICOLO 7 – OPERAZIONI SPECIFICHE ESPRESSAMENTE RICHIESTE PER IL FULL SERVICE DALL'AZIENDA IN AGGIUNTA A QUANTO PREVISTO DALLE CASE COSTRUTTRICI (A CARICO DEL FORNITORE) - VALIDITA' DELLA GARANZIA NEL CASO DI SOSTITUZIONE O REVISIONE O RIPARAZIONE DEL MOTORE DI TRAZIONE O CAMBIO VELOCITA'

7.1 - Manutenzione programmata aggiuntiva per il full service

- sostituzione, ogni 6 mesi, delle spazzole dei tergicristalli;
- verifica (con eventuale regolazione), ogni 6 mesi, dell'altezza del fascio luminoso emesso dai proiettori anteriori e misura dell'illuminamento;
- campagne periodiche di manutenzione preventiva per gli impianti di climatizzazione/riscaldamento:

per ogni autobus, devono essere previste almeno 2 manutenzioni annuali dedicate all'aria climatizzata/riscaldamento (una manutenzione prima della stagione estiva, chiamata "manutenzione clima pre-estiva" e una manutenzione prima della stagione invernale, chiamata "manutenzione clima pre-invernale").

Le operazioni della campagna pre-estiva, anche se ricadenti nell'ordinaria manutenzione di tali impianti (dovranno essere eseguite almeno le classiche operazioni di routine come, ad esempio, la sostituzione semestrale filtri antipolline e antipolvere impianto A.C. passeggeri e Conducente nonché l'igienizzazione stagionale semestrale delle condotte impianto A.C. e bocchette fuoriuscita nonché il controllo semestrale visivo delle condizioni dell'intero impianto e verifica pressione del fluido frigorifero, operazioni tutte da effettuarsi comunque anche nella manutenzione pre-invernale) andranno necessariamente iniziate non oltre l'inizio di aprile di ciascun anno e

terminate, per tutti gli autobus, non oltre la fine del mese di maggio di ciascun anno. Al termine tutti i veicoli dovranno avere un impianto di climatizzazione perfettamente efficiente e per il quale non deve essere prevista in scadenza alcuna ulteriore manutenzione preventiva prima della data del 01 ottobre successivo, in maniera tale da doversi intervenire solo in caso di guasto o anomalia imprevista. Durante le 2 manutenzioni clima (pre-estiva e pre-invernale), oltre ad essere sistematicamente sostituiti tutti i filtri antipolvere e antipolline ed essere eseguita la igienizzazione dei condotti di aerazione e bocchette diffusione, dovrà anche essere sempre verificata l'efficienza del preriscaldatore (caldaia autonoma).

Le operazioni della campagna pre-invernale, invece, andranno necessariamente iniziate non oltre l'inizio di settembre di ciascun anno e terminate, per tutti gli autobus, non oltre la fine del mese di ottobre di ciascun anno.

In particolare, nella manutenzione pre-estiva si richiede sempre, in modo specifico, l'esecuzione dell'operazione riguardante il recupero-vuoto-ricarica del fluido frigorifero e la sostituzione dei filtri disidratatori (oltre l'intervento su tutto ciò che comunque dovesse risultare essere eventualmente necessario per il regolare funzionamento dell'impianto A.C. e preriscaldatore) mentre nella manutenzione pre-invernale si richiede sempre l'esecuzione dell'operazione riguardante la sostituzione del filtro carburante del preriscaldatore nonché la pulizia dei polverizzatori e sensori caldaia (oltre l'intervento su tutto ciò che comunque dovesse risultare essere eventualmente necessario per il regolare funzionamento dell'impianto riscaldamento e impianto A.C.).

- gli interventi periodici, relativamente all'intero impianto estinzione incendi, sono i seguenti:
 - semplice controllo visivo per le condizioni dell'impianto e pressione bombole (con cadenza ogni 6 mesi);
 - verifica ed accurato controllo (con cadenza ogni 12 mesi) dell'impianto ("ispezione annuale"): la stessa sarà certificata tramite "cartellino"/"targhetta adesiva" da apporre sulle bombole e scheda cartacea di certificazione da consegnare al Responsabile di Officina locale dopo l'esecuzione intervento;
 - revisione periodica (con sostituzione agente estinguente) e collaudo periodico (se quest'ultimo è previsto) delle bombole come da prescrizioni e cadenza prevista dal loro Costruttore. Anche queste operazioni andranno certificate come sopra;

Sono inoltre previsti tutti gli interventi che si rendessero necessari, quali l'eventuale ricarica bombole mediante ricarica estinguente o ripressurizzazione (oltre che per avarie e attivazioni giustificate, anche per eventuale attivazione spontanea del sistema senza quindi alcuna effettiva motivazione), la riparazione/manutenzione del completo impianto (ripristino impianto).

In particolare, per poter eseguire le operazioni di ricarica, revisione e collaudo, il Fornitore dovrà anche dotarsi di un adeguato numero di bombole di rotazione.

- semplice controllo visivo (compresa semplice prova funzionalità) per le condizioni dell'elevatore carrozzella disabili e suo impianto (con cadenza ogni 6 mesi);
- verifica ed accurato controllo (con cadenza ogni 12 mesi) dell'elevatore carrozzella disabili e suo impianto: la stessa verifica sarà certificata tramite "cartellino"/"targhetta adesiva" da apporre sull'elevatore e scheda cartacea di certificazione da consegnare al Responsabile di Officina locale; All'occorrenza sarà necessario procedere alla riparazione/manutenzione del completo impianto (ripristino impianto).
- pulizia delle reticelle e sostituzione dei filtri pescanti carburante nel serbatoio almeno ogni 30.000/40.000 km;
- disincrostazione + pulizia interna con trattamento detergente e antibatterico mediante additivi del serbatoio carburante con relativa pulizia totale dei condotti alimentazione/vani alloggiamento

filtri (con correlata fornitura e sostituzione di questi) nonché la pulizia interna e quella all'interfaccia scambiatori calore compresa disincrostazione (interna ed esterna) del radiatore liquido raffreddamento motore/radiatore olio, il tutto con frequenza di esecuzione almeno ogni 90.000/120.000 km;

- pulizia, con idropulitrice e adeguati prodotti detergenti, dell'impianto iniezione urea compreso relativo serbatoio, con frequenza di esecuzione almeno ogni 6 mesi;
- pulizia, con idropulitrice e adeguati prodotti detergenti, del vano motore e dell'alloggiamento cambio di velocità (compreso il sottoscocca nello sbalzo del retrotreno), dei radiatori e degli intercooler (delle "masse radianti" in generale), il tutto da effettuarsi almeno ogni 6 mesi;
- pulizia succhiarola olio motore nella coppa del monoblocco almeno ogni 90.000/120.000 km;
- il Fornitore dovrà comunque garantire che, per quanto riguarda la manutenzione programmata, sia previsto almeno un controllo visivo generale del veicolo e delle sue funzionalità con cadenza almeno ogni 30.000/40.000 km ovvero almeno bimestrale (controllo in forma semplice) e semestrale (controllo in forma approfondita, possibilmente da eseguirsi durante le manutenzioni clima pre-estive e pre-invernali). Qualora questo controllo temporale non possa essere eseguito all'interno degli altri ordinari tagliandi manutentivi prestabiliti perché troppo chilometricamente o temporalmente distanti l'uno dall'altro, lo stesso dovrà comunque essere egualmente effettuato in forma distinta ogni bimestre (forma semplice) e ogni semestre (forma approfondita).
- l'assetto ruote del veicolo, su tutti gli assi e anche se necessario per semplice anomalo consumo pneumatici, è sempre a carico del Fornitore come pure le sostituzioni sullo stesso asse di tutte le colonnette e dadi serraggio ruota in caso di non idoneità all'uso anche di una sola di queste (anche se ciò fosse a causa di "strizionamento"). A prescindere dalle loro condizioni, le colonnette ruota e correlati accessori (rondelle, anelli etc) dovranno comunque essere sostituite *raggiunti i 360.000/400.000 km di percorrenza*. Escluso il giorno in cui viene inviata via mail/fax al Fornitore la richiesta di intervento per effettuare l'assetto veicolo, il Fornitore stesso ha tre giorni lavorativi per prendere in carico il veicolo, eseguire la lavorazione e riconsegnarlo. Trascorso tale periodo di tempo, l'intervento potrà ugualmente essere eseguito per conto proprio dall'Azienda stessa con l'utilizzo di risorse interne o mediante parti terze, e con successivo addebito al Fornitore e fatte salve le penali del caso;
- in caso di interventi come sostituzione tiranti e testine sterzo e similari, inoltre, il Fornitore dovrà provvedere a riconsegnare il veicolo con l'assetto ruote già da esso eseguito in completa autonomia. Anche la sostituzione dei cerchioni ruota, se eventualmente non più funzionali a seguito di usura o di prolungato corretto utilizzo, rimane a carico del Fornitore;
- **"verifica manutentiva finale di termine periodo full service"**: in occasione dell'ultima manutenzione programmata prevista oppure fra i 5.000 e i 30.000 km prima dello scadere del periodo di garanzia di base o comunque prima dello scadere del primo periodo manutentivo di "FU.SE." (*qualora attivato*), il Fornitore dovrà autonomamente prendere in carico il veicolo (dopo comunque aver informato preventivamente l'Azienda), verificarlo accuratamente (anche in contraddittorio con un Incaricato dell'Azienda, qualora l'Azienda stessa lo ritenga necessario) nella sua interezza ed eseguire tutti gli interventi di competenza eventualmente ancora non effettuati in precedenza e comunque tutte le lavorazioni che garantiscano la normale efficienza del veicolo nonché garantiscano la circolazione su strada del mezzo in condizioni di assoluta sicurezza;
- prima della revisione periodica annuale del veicolo, la cui esecuzione è prevista presso gli Uffici Periferici del Dipartimento dei Trasporti Terrestri (ex M.C.T.C.), il Fornitore sarà tenuto a prendere in carico (e poi a riconsegnare), a suo completo onere, il veicolo ed eseguire tutti i possibili preliminari controlli e gli eventuali interventi manutentivi del caso, purché entrambi ricadenti nel novero dei suoi oneri. I controlli e gli interventi saranno mirati, in particolare modo, a garantire la funzionalità e l'idoneità per l'espletamento dell'esercizio da parte del rotabile. In particolare, fra i vari preliminari controlli deve essere previsto che sia anche effettuata, sempre ad onere del Fornitore, una prova freni su banco a rulli e che successivamente a tale prova debba

essere consegnato, all'Azienda, report cartaceo di avvenuto test frenatura. Il Titolare/Legale Rappresentante del Punto di Assistenza che ha effettuato i vari controlli/interventi dovrà inoltre formalmente certificare l'avvenuta esecuzione degli stessi.

I "range" chilometrici riportati nel presente articolo sono così stabiliti affinché gli interventi, le sostituzioni dei pezzi e le verifiche richieste debbano essere effettuati dal Fornitore in coincidenza dell'effettuazione di una manutenzione programmata a cadenza chilometrica. Gli interventi con cadenza temporale (6 mesi, 12 mesi etc) dovranno invece essere effettuati, per quanto possibile, in concomitanza delle manutenzioni clima pre-estive e pre-invernali. Tutti i precedenti interventi aggiuntivi dovranno essere infine riportati, insieme alle varie normali operazioni di manutenzione programmata, nel "prospetto riassuntivo delle manutenzioni cicliche" che dovrà essere elaborato dal Fornitore e consegnato all'Azienda in fase di pre-fornitura dei mezzi.

Il Fornitore è sempre tenuto a fornire, come regola a livello generale, tutta la necessaria manodopera e la fornitura dei pezzi di ricambio, dei lubrificanti (oli e grasso), dei fluidi (liquidi e gas) tecnici, degli altri materiali nonché ad eseguire lo smaltimento dei residui delle lavorazioni (in quanto produttore di rifiuti).

Tutti i sopraccitati interventi dovranno essere eseguiti dal Fornitore, in completa autonomia e di propria iniziativa, in occasione delle manutenzioni programmate\straordinarie\la caduta o, in alternativa, anche tramite specifico e dedicato intervento.

7.2 – Validità della garanzia in caso di sostituzione o revisione o riparazione del motore di trazione o del cambio velocità

Le operazioni, di sostituzione o revisione totale o riparazione del motore di trazione o del cambio velocità, dovranno essere effettuate a qualsiasi chilometraggio contrattuale ed eventualmente ripetute, qualora ciò sia necessario a causa di ulteriore guasto o malfunzionamento.

Nel caso in cui il motore o il cambio vengano direttamente sostituiti, questi dovranno essere o nuovi di fabbrica o di tipo rigenerato pari al nuovo e saranno garantiti per i successivi 12 mesi dal momento del montaggio (quindi eventualmente anche oltre il periodo di "FU.SE.", o di garanzia di base nel caso di "FU.SE" non attivato, qualora questo venga a cessare prima di 1 anno dalla data dell'intervento).

Anche nel caso i due componenti vengano invece revisionati totalmente, saranno garantiti per i successivi 12 mesi dal momento del montaggio (quindi eventualmente anche oltre il periodo di "FU.SE.", o di garanzia di base nel caso di "FU.SE" non attivato, qualora questo periodo venga a cessare prima di 1 anno dalla data dell'intervento).

Qualora i due componenti vengano invece revisionati parzialmente o semplicemente riparati (interventi per la sostituzione di sole particolari parti od anche per la sostituzione di un sola parte fra quelle costituenti il componente), gli stessi saranno ugualmente garantiti, nella loro integrale completezza, per i successivi 12 mesi dal momento del montaggio della parte/i (quindi, eventualmente, anche oltre il periodo di "FU.SE.", o di garanzia di base nel caso di "FU.SE" non attivato, qualora questo periodo venga a cessare prima di 1 anno dalla data dell'intervento).

7.3 – Validità della garanzia in caso di ordinari interventi

Il Fornitore resta garante degli interventi eseguiti (compresi i ricambi e materiali vari utilizzati) per

un periodo di 365 giorni consecutivi dalla data di riconsegna di ogni autobus, senza alcun limite di percorrenza. Gli interventi già eseguiti saranno garantiti anche per i successivi 365 giorni dal momento della riconsegna oltre il periodo di "FU.SE.", o di garanzia di base nel caso di "FU.SE" non attivato, qualora questo venga a cessare prima di 1 anno dalla data dell'intervento ("garanzia prolungata" per il servizio manutentivo in full service o per il servizio manutentivo in garanzia di base).

Qualora in tale periodo dovessero verificarsi guasti, difetti o anomalie, la constatazione degli stessi sarà eseguita, presso il deposito aziendale che ha gestito la commessa, in contraddittorio fra gli incaricati della Ditta e quelli dell'Azienda, al fine di determinare cause e responsabilità.

I guasti e i difetti imputabili alla cattiva lavorazione eseguita dal Fornitore contraente dovranno essere eliminati, a cura e spese dello stesso.

ARTICOLO 8 – OPERAZIONI MANUTENTIVE ESCLUSE DAL PROGRAMMA “FULL SERVICE” (A CARICO DELL’AZIENDA) ED ALTRE NORME A CARATTERE GENERALE

8.1 – Esclusioni da programma “full service”

Dal servizio di manutenzione e riparazione in "FU.SE" a carico del Fornitore restano esclusi, se non strettamente connessi con casistiche riferibili alle attività di competenza del medesimo:

- i rabbocchi dei liquidi tecnici da effettuarsi nel tempo intercorrente fra gli interventi di qualsiasi manutenzione o non derivanti da operazioni di riparazione guasti o non derivanti da situazioni nelle quali il veicolo è comunque a disposizione del Fornitore (salvo differente accordo fra le parti);
- il rifornimento di carburante, la pulizia dei mezzi, la movimentazione da piazzale, la disinfestazione, la derattizzazione ed il lavaggio;
- la manutenzione degli pneumatici e la fornitura degli stessi;
- interventi sulla tappezzeria, allestimenti di rifinitura e arredi interni, ad eccezione di quelli dovuti per difetti di fabbricazione o errato/non funzionale assemblaggio/montaggio dei materiali;
- manutenzione della vernice (ad esempio graffiature), ad eccezione di quella derivante da normale degrado nel tempo;
- riparazioni di carrozzeria ed estetiche, ad eccezione di quella/e derivante/i da normale degrado nel tempo e necessarie per garantire la funzionalità del veicolo o del componente;
- le riparazioni varie dovute ai danneggiamenti derivanti da *accidentalità*, calamitosi eventi atmosferici e naturali (grandine, tempeste, uragani, alluvioni, inondazioni, trombe d'aria, frane, smottamenti terreno, slavine etc.), casualità, danneggiamenti dovuti ai passeggeri, dolo, eventi socio-politici (atti di vandalismo, tumulti popolari etc.), fatalità, furto, manomissioni, negligenza o inadempienze o mancanze del personale dell'Azienda, sabotaggio, sinistri, incidenti stradali e danni causati accidentalmente nonché urti, comprovato uso improprio/scorretto dell'autobus o del singolo particolare e similari;
- il ripristino delle dotazioni di bordo.

Quanto tutto sopra si riferisce a danni comunque comprovati dal Fornitore in contraddittorio con l'Azienda: per i danni in generale non comprovati dal Fornitore, il ripristino di questi rimane a carico del medesimo.

Nel caso specifico nel quale per i componenti oggetto di sostituzione per danneggiamento causato dall'Azienda sia anche prevista la sostituzione ad una prefissata scadenza chilometrica/temporale (possa essere questa riportata nel piano manutentivo programmato o nel piano straordinario per la schedulazione di preventiva sostituzione o revisione delle parti principali elaborati dal Costruttore/Fornitore ovvero stabilita dall'Azienda in quanto "specifica operazione espressamente

richiesta, in aggiunta, dall'Azienda" come da eseguirsi a determinata scadenza temporale o chilometrica), l'Azienda sarà tenuta a partecipare alle spese per la riparazione del danno in ragione proporzionale (causa deprezzamento pezzi) ai residui km (mesi) che ancora, ai medesimi componenti, resterebbero da percorrere (trascorrere) rispetto alla prefissata scadenza. L'Azienda, pertanto, parteciperà alle spese per il ripristino in ragione proporzionale al valore ricalcolato in base al rapporto fra vita residua e vita complessiva degli stessi componenti;

- l'onere per la revisione periodica annuale del veicolo presso gli Uffici Periferici del Dipartimento dei Trasporti Terrestri (ex M.C.T.C.);
- l'onere per la certificazione periodica annuale dei cronotachigrafi digitali;
- l'onere per il controllo e revisione periodica degli estintori portatili di bordo (la manutenzione e la verifica dell'intero impianto estinzione incendi rimane invece a carico del Fornitore);
- l'onere per l'assicurazione R.C.A. e la tassa di proprietà.

Resta invece a carico del Fornitore, in modalità manutentiva "FU.SE", tutto quanto non è sopra menzionato.

8.2 - Modalità in caso di dubbio per il servizio manutentivo "in full service" e in garanzia di base

Nel caso di una richiesta dell'officina aziendale di intervento per riparazione o guasto relativo ad operazione classificabile come caso di dubbia competenza da parte del Fornitore (cioè per intervento che potrebbe rientrare o NON rientrare nella casistica per cui il Fornitore è tenuto ad intervenire) o comunque nel caso sorgano contestazioni da parte del Fornitore al riguardo dell'effettuazione dell'intervento, lo stesso Fornitore dovrà comunicare (appena avrà gli elementi necessari per farlo e comunque entro 7 giorni di calendario calcolati a partire dalla data con la quale l'Azienda ha effettuato via fax o mail la richiesta intervento), formalmente e preventivamente (per lettera o per mail/fax), alla Direzione dell'Azienda e singolo caso per singolo caso, le dettagliate motivazioni/giustificazioni (corredate da eventuale documentazione fotografica) per le quali non intende accollarsi gli oneri per l'esecuzione dell'intervento.

Tali giustificazioni devono dimostrare, dopo una perizia in contraddittorio da eseguirsi immediatamente dopo la comunicazione, che il danno/intervento non rientri fra le tipologie previste a carico del Fornitore ovvero che sia derivato da grave colpa, dolo, o negligenza grave dell'Azienda (intendendosi ricompresi i dipendenti e le attività aziendali, e le eventuali attività affidate dall'Azienda a terzi) o anche di parti terze (vandalismo, sabotaggio, attentato e similari).

Non può intendersi per colpa "grave" o negligenza "grave" un comportamento dei dipendenti dell'Azienda che, pur colposo, sia legato comunque a guasti accidentali per i quali non sia stato possibile intervenire con la massima immediatezza, causando in tale maniera un aggravamento del danno.

A titolo esemplificativo, si chiarisce, per quanto riguarda la colpa grave o negligenza grave a carico dei dipendenti aziendali, che proseguire il servizio con un veicolo inefficiente producendo danni maggiori è effettivamente una colpa grave se vi è un'alternativa possibile, cioè esistono le condizioni locali per arrestare lo stesso veicolo in sicurezza negli attimi immediatamente successivi all'evento di avaria. Se ciò non è possibile, ovvero se l'evento non è oggettivamente segnalato da nessuno strumento a bordo o percepibile in tutta la sua gravità, non si ritiene possa esservi colpa grave a carico dell'Azienda.

Nel caso di mancata ricezione nei termini di tali motivazioni/justificazioni, qualora il Fornitore non provveda ad intervenire, l'intervento potrà ugualmente essere eseguito per conto proprio dall'Azienda stessa con l'utilizzo di risorse interne o mediante parti terze, e con successivo addebito al Fornitore. L'onere derivante dall'impiego della manodopera aziendale, in questo caso e

per circostanze similari in generale, sarà computato in base alle tariffe orarie al momento vigente in Azienda per i rimborsi delle Compagnie assicurative per le riparazioni dovute a sinistri stradali di tipo "attivo".

L'addebito (sempre nel caso di interventi non effettuati ma di competenza del Fornitore ed anche sempre nel caso di mancata ricezione nei termini della dovuta comunicazione in cui sono riportate le motivazioni/giustificazioni del Fornitore per non accollarsi l'intervento), comprensivo di eventuali penalità per fermo-macchina e/o ritardato ritiro o presa in carico del veicolo nonché delle spese per gli eventuali trasferimenti/spostamenti di veicoli/ricambi/altri materiali/uomini, sarà formalizzato, a discrezione dell'Azienda ed alla pari dei doveri per altre situazioni (penalità in generale, lavorazioni eseguite dall'Azienda in conto proprio quando ammesso, soccorsi stradali eseguiti dall'Azienda in conto proprio, mancata esecuzione riparazioni o previste manutenzioni, ammanchi carburante dai veicoli dopo trasferimenti degli stessi presso i Punti di Assistenza etc), tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo simile. A tale addebito sarà aggiunta anche una somma forfettaria ed integrativa pari a euro 50,00 (cinquanta/00) per spese amministrative aziendali.

8.3 - Parte attiva del Fornitore nel preservamento in autonomia delle condizioni ottimali del veicolo nel programma manutentivo "full service"

Nel programma manutentivo "FU.SE.", è preciso dovere del Fornitore procedere, anche di sua iniziativa e autonomamente, alla risoluzione delle problematiche di sua competenza e volte alla immediata eliminazione di difetti e guasti, pure se gli stessi non fossero stati già rilevati e già segnalati dall'Azienda. Successivamente, l'esecuzione delle correlate lavorazioni (mancanti di richiesta intervento da parte dell'Azienda) dovrà comunque essere sempre formalizzata con l'Azienda. In particolare, il Fornitore dovrà sempre procedere ad un accurato controllo della completa funzionalità del veicolo in occasione di ogni manutenzione programmata o qualora lo stesso sia comunque a sua disposizione per altra necessità, questo perché la manutenzione in regime di "FU.SE." non si caratterizza solo come un semplice servizio "a chiamata" bensì anche come un processo manutentivo nel quale il Fornitore stesso prende parte attiva sia nel preservamento delle condizioni ottimali del veicolo al fine dell'espletamento delle sue funzioni e sia nell'effettuazione in autonomia delle manutenzioni/riparazioni/verifiche.

Nel caso di interventi che il Fornitore segnalerà come non rientranti nella casistica per cui il medesimo è tenuto ad intervenire, i Punti di Assistenza dello stesso Fornitore non potranno mai iniziare i lavori di propria iniziativa su autobus eventualmente ricoverati presso le loro strutture ma solo ed esclusivamente dopo aver ricevuto preventiva autorizzazione dalla Direzione dell'Azienda.

8.4 – Danni coperti da polizze assicurative

Nel caso particolare di danno subito dal veicolo a causa di presumibile avaria e per il quale è previsto che la Compagnia Assicuratrice intervenga per il risarcimento dello stesso (ad esempio diffuso o parziale incendio con coinvolgimento di una parte del mezzo), il Fornitore non è tenuto a riparare il danno a suo onere escluso il caso di principio d'incendio (emissione di fumo senza innesco di fiamma – innesco di fiamma e danni limitati al solo componente/i o alcune parti veicolo) per il quale la riparazione è invece completamente a suo carico.

Il Fornitore è tuttavia sempre tenuto a suo carico, dopo l'evento dannoso a causa di presumibile avaria, al recupero dello stesso veicolo su strada, alla pulizia/messa in sicurezza del manto stradale e delle adiacenze alla carreggiata nonché alla successiva immediata elaborazione del preventivo di spesa per la riparazione (completa lista dei ricambi, comprensiva di codici e prezzi

nonché costo manodopera e spese integrative) perché poi l'Azienda possa procedere successivamente a formalizzare la pratica di recupero spese da trasmettere alla propria Compagnia Assicuratrice.

ARTICOLO 9 – MODALITA' DI ESECUZIONE DELLE ATTIVITA' MANUTENTIVE IN “FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE

9.1 – Accordi iniziali prima dell'inizio del servizio manutentivo

Prima dell'inizio del servizio manutentivo, il Fornitore e l'Azienda dovranno stabilire, di comune accordo e fatti rigorosamente salvi gli utilizzi dei ricambi e altri materiali previsti dal Costruttore/i nelle schede tecniche dedicate, le tipologie di fluidi tecnici (con particolare riguardo per il tipo di olio motore e per il liquido refrigerante motore) che dovranno essere utilizzati durante l'esecuzione delle manutenzioni programmate e durante le operazioni di rabbocco, questo per evitare che possano essere usati fluidi tecnici non adatti durante tali interventi.

Potranno inoltre stabilirsi procedure specifiche prioritarie (ad esempio il ricorso preferenziale ad interventi presso le officine o residenze dell'Azienda anziché presso i Punti di Assistenza, per particolari tipologie manutentive e per particolari Depositi).

L'art. 12 definisce e riepiloga tutte le tempistiche previste e le relative penali in caso di inosservanza, sia per i singoli interventi che per l'indisponibilità annuale del veicolo.

9.2 – Luoghi e modalità di richiesta ed esecuzione degli interventi

Gli interventi del Fornitore sugli autobus potranno avvenire:

- presso i Punti di Assistenza;
- presso le officine o residenze dell'Azienda;
- su strada o aree di sosta (“soccorso stradale”);
- presso altre officine esterne (eccezionalmente, e previa specifica autorizzazione dell'Azienda).

La richiesta di intervento da parte dell'Azienda avverrà tramite invio mail o fax di un apposito modello e in caso di urgenza tale richiesta potrà essere anticipata telefonicamente. Nel modello saranno indicati i seguenti dati:

- il motivo della richiesta (specificando, in particolare, se si tratta di manutenzione programmata, guasto, ricerca guasto/diagnosi o altro);
- identificazione del veicolo da sottoporre a manutenzione e/o riparazione;
- luogo dove l'autobus è disponibile per il ritiro;
- lettura contachilometri al momento della richiesta;
- lo stato dell'indicatore livello del carburante;
- descrizione degli interventi programmati o delle anomalie riscontrate per le quali si richiede l'assistenza;
- l'indicazione di “intervento urgente” (per l'effettuazione del ritiro del mezzo, da effettuarsi entro le 24 ore conteggiate a partire dall'invio della mail/fax per la richiesta dell'intervento);
- l'indicazione di “intervento non urgente” (in base ad una dichiarata data e ora di disponibilità del veicolo ricadente oltre le 24 ore dall'invio della mail/fax per la richiesta dell'intervento. L'effettuazione del ritiro del mezzo è da effettuarsi entro 4 ore conteggiate a partire dall'orario della data di disponibilità come dichiarato nella richiesta di intervento);

La richiesta di singoli interventi e le modalità di esecuzione sono, di norma, di competenza del Responsabile di officina aziendale locale, salvo casi particolari o interventi straordinari ricorrenti per i quali ci si riferirà alla Direzione dell'Azienda.

Il ritiro o presa in carico del veicolo nonché l'intervento sullo stesso (con conseguente riconsegna), una volta richiesto dall'Azienda, vanno sempre garantiti o effettuati nei termini stabiliti, a prescindere che il mezzo sia circolante o non circolante.

La riconsegna del veicolo, di norma, dovrà essere effettuata, da parte di un Incaricato del Fornitore, presso la Sede di appartenenza dell'autobus ovvero anche presso altro Deposito purchè concordato di comune accordo.

9.2.1 – Intervento presso un Punto di Assistenza (intervento ordinario)

L'intervento del Fornitore presso un suo fiduciario Punto di Assistenza è la procedura ordinaria da adottarsi in generale, salvo i casi di veicolo fermo su strada o in aree di sosta risolvibili con operazioni sul posto.

Il ritiro, con correlato trasferimento del mezzo, e la riconsegna del veicolo presso i Depositi locali dell'Azienda, è un onere a completo carico del Fornitore.

Anche il gasolio necessario per il ritiro e la riconsegna del veicolo è a carico del Fornitore: l'autobus verrà consegnato dall'Azienda al Fornitore con il pieno di carburante (salvo casi particolari, ad esempio soccorso su strada con conseguente ricovero del veicolo presso Punto di Assistenza o prevista pulizia serbatoio ovvero ritiro veicolo da deposito periferico) e dovrà essere riconsegnato dal Fornitore all'Azienda con il pieno di carburante. Eventuali ammanchi di carburante, con ammanco litri carburante rilevato dopo i trasferimenti del veicolo, verranno immediatamente addebitati al Fornitore, tenendo conto di una quota fissa forfettaria di euro 50,00 (cinquanta/00) e al prezzo pieno del gasolio vigente alla pompa, maggiorato del 10%, al momento della riconsegna. L'addebito sarà formalizzato, a discrezione dell'Azienda, tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo simile. L'azienda non procederà all'addebito soltanto nel caso di ammanchi minimi, con una tolleranza di 10 litri di differenza fra il carburante in serbatoio al momento della consegna ed il carburante in serbatoio al momento della riconsegna.

Nel caso di veicolo non marciante in provvisoria sosta presso un Deposito, il ritiro potrà avvenire utilizzando un pianale o, se possibile, a traino con trattore, o mediante veicolo operativo "a forche". Nel caso di veicolo marciante, il ritiro avverrà normalmente mediante trasferimento con marcia su strada.

In ogni caso il Fornitore fornirà l'eventuale veicolo di soccorso, il necessario personale, munito delle necessarie patenti ed abilitazioni, e la targa prova per la circolazione su strada (regolarmente coperta da polizza assicurativa di responsabilità civile, con massimali non inferiori a quelli minimi di Legge), nel caso in cui ciò si rendesse indispensabile o opportuno.

Il Responsabile d'Officina locale aziendale e/o l'Incaricato aziendale del caso dovranno avere libertà d'accesso alle strutture indicate dal Fornitore per poter controllare, ogniqualvolta fosse necessario, lo stato dell'andamento dei lavori in corso. Il Responsabile dell'officina fiduciaria dovrà inoltre fornire a tali dipendenti dell'Azienda, qualora richieste, tutte le possibili informazioni relative ai lavori già effettuati o in corso di svolgimento.

In caso di richiesta di “intervento urgente”, l’atto finalizzato al ritiro del mezzo, per la successiva manutenzione/riparazione presso il Punto di Assistenza del Fornitore, dovrà avvenire (esclusi i giorni festivi ma compresi i sabati e i giorni pre-festivi e comunque compatibilmente con gli orari di apertura delle officine aziendali) entro **24** ore a partire dal momento dell’invio della mail/fax per richiesta di intervento.

In caso di richiesta di “intervento non urgente”, qualora cioè la disponibilità dichiarata dello stesso veicolo sia successiva alle 24 ore trascorse a partire dall’invio della mail/fax di richiesta intervento, l’atto finalizzato al ritiro del mezzo, per la successiva manutenzione/riparazione presso il Punto di Assistenza del Fornitore, dovrà avvenire (esclusi i giorni festivi ma compresi i sabati e i giorni pre-festivi e comunque compatibilmente con gli orari di apertura delle officine aziendali) entro **4** ore a partire dal prefissato orario di disponibilità come dichiarato nella richiesta di intervento.

Si chiarisce che un “intervento non urgente” potrà essere richiesto solo nel caso in cui il ritiro dovrà essere effettuato almeno 24 ore dopo (e non prima) il momento in cui sia stata inviata la richiesta di intervento.

A partire dallo scadere della **24^a** ora successiva alla data e ora dell’invio della mail/fax per richiesta di intervento (caso degli “interventi urgenti”), ovvero a partire dallo scadere della **4^a** ora successiva all’orario della data in cui viene dichiarata nella richiesta di intervento la disponibilità dell’autobus (caso degli “interventi non urgenti”), si inizieranno a conteggiare sia i giorni di fermo-macchina contrattuali sia il ritardo nella tempistica ammessa per il ritiro del veicolo.

L’esecuzione di qualsivoglia intervento può essere richiesta per qualsiasi giorno non festivo dell’anno (sabato compreso). Non è pertanto ammessa la chiusura nei giorni feriali (ad esempio per ferie natalizie od estive) dei Punti di Assistenza indicati dal Fornitore.

La penale per il mancato/tardivo ritiro del veicolo o mancato/tardivo intervento sarà applicata anche nei casi di richieste di lavorazioni non necessariamente urgenti o non correlate ad avarie del veicolo (ad es. penale per tardiva lavorazione o ritardato ritiro del veicolo effettuato dietro richiesta intervento per manutenzione programmata in “full service”).

Si chiarisce che la richiesta di “intervento urgente” non è correlata alla gravità dell’eventuale guasto, ma solo alle necessità ed opportunità di gestione veicoli da parte dell’Azienda, pertanto richieste “urgenti” (ma anche di tipo “non urgente”) possono essere riferite a qualsiasi tipo di intervento (quindi anche a manutenzioni programmate in “full service”).

9.2.2 - Esecuzione degli interventi presso i Depositi dell’Azienda con personale ed attrezzature di proprietà del Fornitore

Tale modalità potrà essere proposta da una delle due parti, qualora ritenuta opportuna, e potrà essere accettata dall’altra. E’ possibile anche accordarsi preventivamente affinché tipologie specifiche di interventi vengano di norma effettuati presso l’Azienda.

Tale soluzione operativa sarà dettagliata mediante uno specifico accordo che definisca e delimiti le condizioni di intervento, gli orari di lavoro, il coordinamento delle misure di sicurezza ed igiene del lavoro come richiesto dal D.Lgs. 81 del 9 aprile 2008 e s.m.i. (“Testo Unico sulla Sicurezza”), la regolazione degli accessi. L’accordo, inoltre, prevederà automaticamente (quindi anche se non esplicitamente riportato su di esso) la possibilità che l’Azienda rifiuti, in qualsiasi momento, l’accesso nelle proprie Sedi di personale che si dimostrasse non all’altezza della situazione, o di dubbia affidabilità ovvero di non gradimento per l’Azienda.

I Depositi aziendali dove possono essere eseguiti gli interventi sono quelli indicati al punto 4.3.1.

L’Azienda ha la piena facoltà e libertà di non concedere più l’utilizzo delle proprie Sedi, anche in

presenza di un accordo per interventi sistematici, e ne comunicherà l'indisponibilità possibilmente con un anticipo di una settimana.

Il Fornitore ha l'obbligo di curare la pulizia dei locali nell'area operativa ad esso assegnata e di smaltire a proprio onere i rifiuti e gli scarti delle lavorazioni.

Le tempistiche da rispettare (in particolare, alla stessa stregua del ritiro di cui al punto precedente, sono ammesse **24** ore di tolleranza per la presa in carico del veicolo a partire dal momento dell'invio della mail/fax per richiesta di "intervento urgente" o **4** ore di tolleranza a partire dall'orario della data in cui viene dichiarata nel modulo inviato la disponibilità del veicolo in caso di richiesta di "intervento non urgente") e le penalità previste sono le medesime dell'intervento effettuato presso un Punto di Assistenza, caso per caso.

9.2.3 – Intervento su strada o in area di sosta ("soccorso stradale")

L'intervento di soccorso stradale, su strada o in area di sosta, si effettuerà nel caso di veicolo impossibilitato a circolare perché in panne ("guasto bloccante", richiedente una presa in carico immediata) o per mancata rispondenza ai requisiti di sicurezza per la circolazione su strada o comunque non idoneo all'erogazione del Servizio di trasporto; l'intervento di soccorso ha quindi sempre carattere di "estrema urgenza".

La richiesta sarà telefonica (intendendosi con questo termine anche l'invio di un messaggio SMS o analogo, qualora il contatto verbale risulti difficoltoso).

Dal momento della richiesta telefonica di intervento dell'Azienda, il Fornitore ha un tempo di **2,5** ore per giungere, con uomini e mezzi propri, sul luogo indicato dall'Azienda ed iniziare, strettamente in completa autonomia, le operazioni di soccorso stradale e eventuale recupero con marcia autonoma del veicolo o eventuale recupero con trasporto/traino del veicolo.

Il soccorso stradale va prontamente garantito:

- tutti i giorni, festivi compresi, 24 ore su 24;
- ovunque, in tutto il territorio della Sardegna (strade urbane ed extraurbane, aree di sosta pubbliche e private, piazzali autostazioni e fermate lungo linea etc.) e a prescindere dal Deposito di assegnazione del veicolo. Si precisa che il soccorso stradale può anche essere richiesto per veicoli in avaria all'interno di qualsivoglia Deposito aziendale (compresi quelli periferici o adibiti a semplici stalli di stazionamento notturno sulla pubblica strada) qualora la posizione dell'autobus in avaria sia tale da creare situazioni di pericolo in senso generale ovvero intralcio alla movimentazione degli altri mezzi. Qualora non si configurasse la predetta situazione di pericolo o intralcio, il ritiro (o la presa in carico) del veicolo dovrà essere effettuato dal Fornitore (entro 24 ore dalla richiesta telefonica di soccorso stradale) presso il Deposito ove il veicolo è fermo.
- per qualsivoglia tipo di avaria (anche, ad esempio, per mancato avviamento del veicolo, batterie ad accumulatori esauste, rottura cinghie comando, guasto o mancata apertura/chiusura porte, sostituzione fusibili o lampadine oppure riarmo magnetotermici, guasto impianto estinzione incendi, avaria clacson o tergicristalli, avaria blocchi movimentazione veicolo o sensori elettrici, guasto impianto climatizzazione/riscaldamento, guasto pedana elevatrice carrozzella disabile etc.) che non permetta più all'autoveicolo di muoversi autonomamente e in normali condizioni di funzionamento ovvero per cause che non permettano allo stesso di circolare per mancata rispondenza ai requisiti di sicurezza o normati per la circolazione su strada o comunque per non idoneità alla erogazione del Servizio di trasporto.

Il termine di **2,5** ore per iniziare l'intervento sul luogo scatta dalla prima richiesta di soccorso effettuata dall'Azienda ad un numero telefonico reso noto dal Fornitore (a prescindere che la chiamata aziendale sia seguita o meno da riscontro telefonico). Il soccorso stradale è dovuto

anche in caso di incendio parziale/totale o sinistro entrambi conseguenti ad avaria ed interessanti il veicolo.

Oltre tale termine temporale è stabilita, per il Fornitore, una penale, fatte salve eventuali rivalse dell'Azienda per danni subiti (ad esempio per atti vandalici) dal veicolo durante la sosta forzata o per prolungata interruzione del Servizio o per oneri derivanti dal soccorso in conto proprio mediante squadra e autoveicolo/i (ad uso speciale), possano essere essi aziendali o di terzi. Qualora per il soccorso stradale dell'autobus venissero straordinariamente impiegati personale e veicoli aziendali, il costo di tale intervento verrà addebitato al Fornitore (secondo le tariffe di seguito tabellate in Appendice 1; nel caso, invece, venissero straordinariamente impiegati personale e veicoli di terzi, l'addebito per tale intervento sarà sempre pari a quanto riportato nelle tariffe di seguito tabellate in Appendice 1). L'addebito sarà formalizzato, a discrezione dell'Azienda, tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo similare.

Per rendere operativo tale servizio, il Fornitore si impegna a rendere disponibili due unici numeri telefonici (fissi o mobili, con numerazione invariabile) sempre presidiati (con funzionalità tipo "call-center") con cui l'Azienda possa, in qualsiasi giorno feriale o festivo dell'anno e 24 ore su 24, richiedere l'intervento di una squadra per l'immediato e effettivo soccorso stradale e per il recupero del veicolo in panne in qualsiasi località della Sardegna. Di questi due numeri, uno potrà anche coincidere con quello del Referente Unico per l'Assistenza se lo stesso assicurerà la reperibilità 24 ore su 24. Trascorsi 15 minuti dalla prima richiesta telefonica di soccorso stradale senza che sia stato corrisposto alcun riscontro da parte del Fornitore, l'Azienda è libera di organizzare il soccorso tramite terzi o in conto proprio a suo piacimento e discrezione, con successivo addebito delle spese dell'intervento a completo carico del Fornitore (tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo similare). Le aggiuntive penali del caso sono comunque fatte salve.

Nel caso particolare di un soccorso stradale dovuto ad una avaria per la quale la sede stradale risulti esser stata lordata dal veicolo dell'Azienda in panne (ad esempio causa fuoriuscita di olio, perdita pezzi meccanici etc.) o per incendio parziale/totale veicolo, sarà onere del Fornitore contattare la Proprietà della strada per informarla dell'accaduto e sarà onere a completo carico del Fornitore ripulire e/o sgomberare immediatamente la carreggiata ed effettuare una eventuale bonifica ambientale della carreggiata e delle adiacenze alla stessa, ripristinandone così le normali condizioni di utilizzo in assoluta sicurezza per gli altri utenti della strada (tramite uso sepiolite, pulizia, sabbiatura della stessa etc). Lo successivo smaltimento dei rifiuti sarà un onere del Fornitore. Sarà inoltre onere del Fornitore informare subito l'Azienda delle azioni intraprese per scongiurare gli eventuali pericoli.

Per l'eventuale traino o trasporto su pianale o "carrello a forche" del veicolo in avaria il Fornitore potrà ricorrere (sempre a suo completo onere) anche a ditte terze del settore operanti in Sardegna, ovvero (per il solo traino in alcune zone ove sono presenti autobus in dotazione alla sola ARST) ad ARST medesima (che, soltanto se disponibile, effettuerà l'intervento e addebiterà i costi sostenuti). Su richiesta, qualora l'Azienda non avesse la momentanea disponibilità di operare con propri mezzi e personale, il soccorso stradale da parte del Fornitore è comunque dovuto anche in caso di sinistri e similari (incidenti stradali, atti vandalismo, calamità, sabotaggio, danni causati accidentalmente etc.): in tale eventualità le spese per il soccorso saranno successivamente addebitate dal Fornitore all'Azienda secondo le tariffe riportate in Appendice 1.

In caso di operazioni di soccorso stradale, la successiva riconsegna del veicolo (da effettuarsi in orari lavorativi per l'officina aziendale), presso la Sede di appartenenza del mezzo (ovvero anche presso altro Deposito purchè concordato di comune accordo), è a carico del Fornitore.

9.2.4 – Intervento presso ditte esterne

Tale intervento, a carattere eccezionale, e motivato da lavorazioni specialistiche o da temporanee ed oggettive difficoltà dei Punti di Assistenza, potrà essere richiesto dal Fornitore e concordato con l'Azienda di volta in volta. Per l'eventuale intervento presso un Punto di Assistenza diverso da quello che è già intervenuto o al quale è stato richiesto l'intervento ovvero presso una terza officina specializzata scelta dal Fornitore, è necessaria una preventiva comunicazione all'Azienda. Qualsiasi onere relativo a tale attività, compresa la movimentazione dell'autobus ed il carburante necessario, è sempre a carico del Fornitore.

9.3 - Tempi di indisponibilità e di riconsegna

Tutti gli interventi, di qualsiasi natura, dovranno essere ultimati entro 7 (sette) giorni di calendario calcolati a partire dal giorno successivo alla data in cui è stata inviata la mail/fax di richiesta intervento ("interventi urgenti") o a partire dalla data in cui è stata dichiarata, sempre nella richiesta di intervento, la disponibilità del veicolo ("interventi non urgenti") ovvero a partire dal giorno in cui è stato telefonicamente richiesto il soccorso stradale, con la sola eccezione di alcuni lavori straordinari, così come meglio indicato al punto 12.5 ove è eventualmente consentito un termine temporale più esteso purchè preventivamente e formalmente richiesto dal Fornitore e purchè poi accettato dall'Azienda. Deve inoltre essere rispettato un indice generale (indice di indisponibilità annuale del singolo veicolo), così come meglio indicato al punto 12.6.

9.4 – Modalità alternative per la gestione delle manutenzioni programmate in “full service”

Per quanto riguarda gli interventi, in “FU.SE”, manutentivi programmati a scadenze prefissate (temporali o chilometriche) l'Azienda potrà richiedere, a propria discrezione, in alternativa a quanto finora esposto, differenti modalità operative, quali, ad esempio, la gestione diretta del piano di manutenzione programmata da parte del Fornitore, il quale dovrà quindi richiedere all'Azienda, con opportuno anticipo, la disponibilità dei veicoli. In tale ipotesi, l'Azienda renderà disponibili al Fornitore le ubicazioni degli autobus e tutto quanto necessario, compresi eventuali accessi a procedure informatiche aziendali.

In questo caso, che potrà anche essere limitato ad alcuni Depositi o ad alcune tipologie o gruppi di autobus, sarà stilato un apposito protocollo operativo.

9.5 – Documentazione e report – Interventi non eseguiti regolarmente oppure non terminati completamente

9.5.1 – Documentazione e report

Data e ora dell'invio della mail/fax di richiesta intervento o della data e ora di disponibilità del veicolo per la presa in carico/ritiro (ovvero della data e ora della richiesta di soccorso stradale avvenuta, in precedenza, telefonicamente) e della seguente riconsegna del veicolo saranno registrate su apposito documento ai fini del riscontro dei tempi di manutenzione. Nello stesso documento di richiesta intervento dovranno successivamente apparire una esauriente descrizione dell'intervento eseguito e la tempistica di fermo-macchina, accertata in contraddittorio fra le parti, oltre che svariate altre informazioni al riguardo della lavorazione effettuata.

Tale documento, al momento della riconsegna del veicolo, dovrà essere firmato contestualmente da un Incaricato dell'Azienda e da un Incaricato del Fornitore. L'originale di tale documento controfirmato rimarrà agli atti dell'Azienda e copia sarà rilasciata all'Incaricato del Fornitore.

L'Incaricato dell'Azienda, al momento della riconsegna del veicolo, potrà richiedere all'Incaricato del Fornitore ulteriore documentazione per appurare la regolarità, l'entità e le modalità dell'intervento effettuato.

In particolare, ad ultimazione dei lavori, l'officina fiduciaria del Fornitore dovrà sempre regolarmente e immediatamente rilasciare all'Incaricato dell'Azienda anche un documento di "chiusura di commessa" rilasciato dalla stessa officina fiduciaria del Fornitore (possa essere questo un "D.D.T. fine lavori" o "bolla fine lavori" o similari). In tale nota descrittiva delle lavorazioni eseguite dovranno comparire anche i ricambi sostituiti (con loro quantità, descrizione e codice categorico) e altri materiali vari utilizzati. Nel caso di effettuazione di manutenzioni programmate (possano essere di natura chilometrica o temporale) dovrà anche essere sempre consegnata dall'Incaricato del Fornitore una integrativa check-list (firmata, datata e timbrata) ove siano riportate e descritte tutte le operazioni elementari, costituente la stessa manutenzione programmata, eseguite.

9.5.2 – Interventi non eseguiti regolarmente oppure non terminati completamente

Nel caso in cui, dopo la riconsegna conseguente ad una richiesta di intervento, la riparazione o la manutenzione effettuata non fosse ritenuta sufficiente/soddisfacente (oppure fosse ritenuta solo parzialmente eseguita) dai tecnici dell'Azienda ovvero la necessaria documentazione di fine lavori fosse mancante od incompleta o non contenesse, per negligenza del Fornitore, la completa descrizione dei lavori eseguiti e dei ricambi nonché altri materiali utilizzati (con la specifica delle quantità e dei codici categorici), si considera il veicolo come non riconsegnato (anche agli effetti del calcolo dei giorni di fermo-macchina ed eventuali penali) e il Fornitore dovrà riprendere in carico o ritirare, a suo completo onere, il veicolo per il perfezionamento dell'intervento o per la chiusura amministrativa dei lavori. Qualora il Fornitore non riprendesse in carico o ritirasse il veicolo, o non eseguisse i lavori mancanti oppure non eseguisse a regola d'arte quelli a lui contestati, l'Azienda procederà in conto proprio o tramite terzi all'intervento, fatte salve le penali ed addebitando gli oneri sostenuti ai quali sarà aggiunta anche una somma forfettaria ed integrativa pari a euro 50,00 (cinquanta/00) per spese amministrative aziendali. Nel caso, una volta accertato dall'Azienda che i lavori siano stati effettivamente eseguiti fin da principio e poi regolarmente terminati, l'inadempienza si limitasse ad una sola mancata consegna della documentazione di "chiusura commessa" ("D.D.T. fine lavori" o "bolla fine lavori" o similari), è tuttavia facoltà dell'Azienda applicare, in alternativa a quanto sopra, una penale giornaliera per ogni giorno di calendario di ritardo nella consegna di tale documentazione fine lavori.

9.6 – Gestione delle manutenzioni e della documentazione da parte del Fornitore con software aziendale messo a sua disposizione

In alternativa o in aggiunta a quanto finora esposto l'Azienda potrà richiedere al Fornitore una gestione informatica "on-line" del processo dell'intero corpo manutentivo e della correlata documentazione di fine intervento, richiedendo al Fornitore l'inserimento dei dati relativi alle lavorazioni manutentive (mediante procedura informatica fornita dall'Azienda o concordata con il Fornitore). I dati dovranno essere inseriti in tempo reale dal Fornitore, e quindi, al momento della riconsegna del veicolo, questi saranno già consultabili nel software dell'Azienda.

9.7 – Sospensione polizze assicurative del veicolo

Nel caso in cui particolari lavorazioni dovessero comportare un prolungato fermo-macchina di un veicolo (fatte salve le penali del caso), è insindacabile facoltà dell'Azienda sospendere temporaneamente, durante il fermo anche presso i Punti di Assistenza del Fornitore, le polizze assicurative RCA/ARD (assicurazioni per responsabilità civile e rischi diversi) del veicolo fino a termine lavori.

ARTICOLO 10 - VIGILANZA DELL'AZIENDA

L'Azienda vigilerà sull'esecuzione delle prestazioni con le modalità ritenute discrezionalmente ed insindacabilmente più idonee (anche con la richiesta al Fornitore di dati, report, elaborati elettronici, statistiche, schede lavorazione e qualsiasi tipo di documento comprovante l'avvenuta prestazione e le modalità dell'intervento da parte del Fornitore), senza che il Fornitore possa addurre obiezioni di sorta.

L'Azienda potrà, in contraddittorio, verificare l'esecuzione dei lavori e l'utilizzo di ricambi o altri materiali. Dovrà essere preventivamente informata su qualsiasi modifica, aggiornamento o risanamento da eseguire sugli autobus ed esprimerà il proprio parere, vincolante, in merito.

Qualora venissero richiesti dagli Incaricati aziendali interventi ritenuti dal Fornitore non giustificati o non contrattualmente previsti, quest'ultimo ne darà immediata comunicazione formale alla Direzione dell'Azienda.

Inoltre, in qualsiasi momento e dietro richiesta dell'Azienda, il Fornitore dovrà essere in grado di produrre (in formato digitale stampabile) la scheda lavorazioni aggiornata ("scheda storico lavorazioni") sul singolo veicolo con lo storico e con il correlato chilometraggio, ordinato cronologicamente, di tutti i possibili interventi manutentivi (comprensivi di movimentazione ricambi e materiali vari) eseguiti dall'inizio del servizio.

Resta comunque stabilito che il controllo effettuato dal personale dell'Azienda incaricato della sorveglianza delle lavorazioni non esime in alcun modo il Fornitore dalle responsabilità e dagli impegni che possano derivare da difetti ed inconvenienti riscontrati successivamente.

L'Azienda si riserva la facoltà di sottoporre gli autobus, al termine delle lavorazioni, alle seguenti prove ed esami da parte di tecnici interni od esterni alla stessa:

- esame tendente ad accertare l'accuratezza delle lavorazioni;
- smontaggio di alcuni complessivi presi a campione degli autobus sottoposti a lavorazione, allo scopo di accertare l'accuratezza delle lavorazioni e la qualità dei materiali impiegati;
- prova su strada dei veicoli, allo scopo di accertare la perfetta efficienza e funzionalità degli stessi.

Per l'esecuzione dei predetti accertamenti, da eseguire presso i Punti di Assistenza del Fornitore contraente, l'Azienda non corrisponderà alcun compenso.

Qualora durante le prove siano state riscontrate deficienze, il Fornitore dovrà provvedere alla loro eliminazione a sua cura e spese e la data di riconsegna sarà rinviata.

ARTICOLO 11 – CONTINUITA' DELL'EROGAZIONE DEI SERVIZI MANUTENTIVI

Per nessun motivo il Fornitore potrà sospendere, limitare o variare le prestazioni dei servizi manutentivi, visto che lo scopo ai quali sono destinati i veicoli è relativo all'erogazione dell'attività

di trasporto pubblico locale.

I periodi di ferie che vengono usufruiti durante l'anno da parte del personale del Fornitore e del personale dei suoi prescelti Punti di Assistenza dovranno essere gestiti in maniera tale da consentire comunque la normale esecuzione continuativa dei lavori in ogni giorno lavorativo (sabato compreso).

ARTICOLO 12 – TEMPISTICA E PENALI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO “IN FULL SERVICE” E IN GARANZIA DI BASE

12.1 – Premesse

Convenzionalmente, nel presente Capitolato, per Anno Legale (Civile) si intende il periodo di 365 giorni compreso tra il 01 gennaio e il 31 dicembre.

Tutte le diverse penali sono fra loro cumulabili.

Gli addebiti delle penali e gli altri addebiti in generale saranno eseguiti tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo similare (ad esempio, pagamento immediato o detrazione dell'importo dal compenso mensile per le competenze del servizio manutentivo in “FU.SE.”, *qualora questo sia stato attivato*). L'applicazione degli addebiti delle penali e l'applicazione degli altri addebiti in generale (penalità in generale, lavorazioni eseguite dall'Azienda in conto proprio quando ammesso, soccorsi stradali eseguiti dall'Azienda in conto proprio, mancata esecuzione riparazioni o previste manutenzioni, ammanchi carburante dai veicoli dopo trasferimenti degli stessi presso i Punti di Assistenza etc.) saranno preventivamente notificati, dalla Direzione dell'Azienda al Referente Unico per l'Assistenza e al Referente Unico Amministrativo, con semplice comunicazione a mezzo posta elettronica (mail). Eventuali osservazioni in merito dovranno pervenire formalmente all'Azienda entro i successivi 7 giorni di calendario a partire dalla data di notifica: in caso contrario la penale si intenderà accettata senza riserve.

Le penalità o regole previste ai punti 12.2 - 12.3 – 12.4 – 12.5 – 12.6 – 12.7 – 12.8 – 12.9 - 12.10 si applicano per il servizio manutentivo in “FU.SE” (qualora questo sia stato attivato).

Le penalità o regole previste ai punti 12.2 – 12.3 – 12.5 – 12.6 – 12.7 - 12.8 – 12.9 - 12.10 si applicano anche per il servizio manutentivo in garanzia di base (qualora non sia stato attivato il servizio manutentivo in “FU.SE”). Le penali del punto 12.4 non sono pertanto applicabili, in periodo di garanzia di base senza l'attivazione del “full service”, con l'eccezione delle penalità previste per mancati interventi, conseguenti ad avaria, finalizzati al ripristino dell'impianto estinzione incendi e al ripristino dell'impianto sollevamento carrozzella disabili e al ripristino degli apparati e sistemi della telematica di bordo nonché dell'impianto aria climatizzata.

12.2 – Penalità per superamento del tempo massimo ammesso per il ritiro o presa in carico del veicolo oppure per il riscontro alla richiesta di soccorso stradale e per l'effettuazione del soccorso stradale

- In caso del superamento del tempo delle iniziali **24** ore per gli “interventi urgenti” (escluse le giornate festive) o delle iniziali **4** ore per gli “interventi non urgenti” a disposizione per il ritiro o presa in carico del veicolo (si veda art. 9) si applicherà una penale di euro 5,00 (cinque/00) per ogni ora o frazione di ora di ritardo [fino ad un massimo di euro 1.000,00 (mille/00)]. La penale è applicabile anche con veicolo circolante.

- In caso di mancato riscontro telefonico entro 15 minuti dalla prima richiesta di soccorso stradale da parte dell'Azienda, si applicherà una penale pari ad euro 500,00 (cinquecento/00) qualora il riscontro avvenga nel successivo quarto d'ora. Trascorso tale lasso di tempo, se non viene fornito riscontro telefonico neanche entro 30 minuti dalla prima richiesta di soccorso stradale da parte dell'Azienda, la penale verrà direttamente raddoppiata e applicata nella misura unica di euro 1.000,00 (mille/00);
- In caso del superamento delle 2,5 ore di tempo disponibile per giungere sul luogo del soccorso stradale (si veda art. 9), il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di euro 100,00 (cento/00) per ogni ora o frazione di ora di ritardo nell'intervento fino ad un massimo di euro 1.000,00 (mille/00). Nel caso di soccorso organizzato in conto proprio dall'Azienda, anche tramite ausilio di terzi, causa mancato riscontro del Fornitore entro 30 minuti dalla prima richiesta telefonica di soccorso o causa inadempienza/negligenza del Fornitore, si considera il soccorso direttamente non effettuato dal medesimo e si applicherà una penale di euro 1.000,00 (mille/00). Anche il parziale o incompleto soccorso sono da considerare come mancato soccorso e si applicherà, anche in questo caso, una penale di euro 1.000,00 (mille/00) (in particolare, una volta giunto sul luogo del soccorso, il Fornitore non può successivamente abbandonare il veicolo a se stesso altrimenti si configurerà l'incompleto soccorso). Se dal mancato soccorso scaturisce pure, causa mancata custodia in loco, l'abbandono notturno (nella fascia oraria 22:00-06:00) del veicolo su strada, la penale viene triplicata [fino ad un massimo di euro 3.000,00 (tremila/00)] per tutte le ore o frazione di ora di ritardo o per il soccorso direttamente non effettuato, fatti salvi gli eventuali addebiti per danni subiti (ad esempio per atti vandalici) dal veicolo durante la sosta forzata e gli eventuali addebiti per il recupero del veicolo organizzato in conto proprio dall'Azienda anche tramite ausilio di terzi.
- Nel caso, invece, che il Fornitore si presentasse, senza poi abbandonarlo, sul luogo del soccorso in modo inadatto per effettuare il soccorso in completa autonomia (ad es. per insufficienza di propri operatori e/o inadeguatezza attrezzature), è prevista una penale di euro 500,00 (cinquecento/00).

12.3 – Penalità per mancato riscontro del Referente Unico per l'Assistenza e penalità per mancato riscontro del Referente Unico Amministrativo.

- Qualora il Referente Unico per l'Assistenza, contattato telefonicamente nell'arco temporale della sua reperibilità, non fornisca alcun riscontro telefonico entro 30 minuti dalla prima chiamata dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di euro 50,00 (cinquanta/00) per ogni mezz'ora o frazione di mezz'ora di ritardo nel fornire il riscontro. La penale, tuttavia, non potrà eccedere gli euro 300,00 (trecento/00) nell'arco delle 24 ore.
- Qualora il Referente Unico per l'Assistenza, contattato via mail, non fornisca alcun riscontro scritto entro i successivi 2 giorni lavorativi dall'invio della mail dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di euro 100,00 (cento/00) per ogni giorno lavorativo di ritardo nel fornire riscontro scritto. La penale, tuttavia, non potrà eccedere gli euro 300,00 (trecento/00) nell'arco di 7 giorni di calendario.
- Qualora il Referente Unico Amministrativo, contattato via mail, non fornisca alcun riscontro scritto entro i successivi 2 giorni lavorativi dall'invio della mail dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di euro 100,00 (cento/00) per ogni giorno lavorativo di ritardo nel fornire riscontro scritto. La penale, tuttavia, non potrà eccedere gli euro 300,00 (trecento/00) nell'arco di 7 giorni di calendario.

12.4 – Penalità per mancato intervento su impianto estinzione incendi - Penalità per mancato intervento su impianto sollevamento carrozzella disabili - Penalità per mancato intervento su apparati e sistemi della telematica di bordo - Penalità per mancato intervento su impianto clima/riscaldamento - Penalità per mancato intervento su assetto ruote - Penalità per mancati interventi di specifiche operazioni espressamente richieste in aggiunta dall’Azienda - Penalità per mancata verifica manutentiva finale di termine periodo full service

- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica certificata, revisione, collaudo, ripristino etc), da parte del Fornitore, sull'impianto di estinzione incendi si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a euro 100,00 (cento/00). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.
- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica certificata, ripristino etc), da parte del Fornitore, sull'impianto di sollevamento (pedana elevatrice) carrozzella disabili si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a euro 100,00 (cento/00). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.
- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica, ripristino etc), da parte del Fornitore, sugli apparati e sistemi della telematica di bordo si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a euro 100,00 (cento/00). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.
- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica, ripristino etc), da parte del Fornitore, sull'impianto clima/riscaldamento si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a euro 100,00 (cento/00). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.
- Per ogni mancato intervento, da parte del Fornitore, sull'assetto ruote si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a euro 100,00 (cento/00). Escluso il giorno in cui viene inviata via mail/fax al Fornitore la richiesta di intervento per effettuare l'assetto veicolo, il Fornitore stesso ha tre giorni lavorativi di tempo per prendere in carico il veicolo, eseguire la lavorazione e riconsegnarlo. La penale è applicabile anche con veicolo circolante.
- Per ogni mancato intervento al riguardo di operazioni di manutenzione preventiva richieste espressamente in aggiunta dall’Azienda (vedasi art. 7 – “specifiche manutenzioni espressamente richieste in aggiunta dall’Azienda”) con determinate cadenze chilometriche o temporali si applicherà, per ogni singola voce (fatte salve altre penali del caso), una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario di ritardo) pari a euro 100,00 (cento/00). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.
- In particolare, in caso di mancata “**verifica manutentiva finale di termine periodo full service**” dell’intero veicolo (da eseguirsi, autonomamente da parte del Fornitore, in occasione dell’ultima manutenzione programmata prevista oppure fra i 5.000 e i 30.000 km prima del termine del primo periodo manutentivo in “FU.SE.”), verrà invece applicata una penale di euro 3.000,00 (tremila/00). Rimarrà comunque fatto salvo il diritto dell’Azienda ad eseguire le correlate eventuali necessarie lavorazioni di fine periodo, se effettivamente dovute, in conto proprio o anche tramite terzi e di recuperare le spese interventi tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità (ovvero altro modo simile).

12.5 – Penalità per mancato rispetto limite dei “7 giorni di calendario” per interventistica

Superato il termine di “7 giorni di calendario” di cui all’art. 9.3, è stabilita, per il Fornitore, una penale pari a euro 100,00 (cento/00) per ogni giorno di calendario di ritardo.

Per le sole lavorazioni riguardanti la sostituzione ex novo o revisione totale o parziale del motore di trazione o cambio velocità, ovvero per altri eccezionali casi di lavorazioni particolarmente complesse (purché riconosciute come “lavorazioni eccezionali” dall’Azienda, e comunque soltanto dietro formale e preventiva richiesta del Fornitore alla quale dovrà poi seguire parere positivo dell’Azienda, caso per caso) è ammesso che, fatte salve le iniziali 24 o 4 ore di tolleranza per il ritiro del veicolo, il termine di ultimazione sia contenuto entro 21 (ventuno) giorni di calendario a partire dal giorno successivo alla data di invio della mail/fax di richiesta intervento (“intervento urgente”) o entro 21 (ventuno) giorni di calendario a partire dalla data di dichiarata disponibilità del veicolo (“intervento non urgente”) oppure entro 21 (ventuno) giorni di calendario a partire dalla data di fermo correlata a precedente/successiva proposta del Fornitore stesso ad eseguire l’intervento. Oltre il termine dei 21 giorni di calendario, è stabilita, per il Fornitore, una penale per ogni giorno di calendario di ritardo che si applicherà in entità perfettamente analoga a quanto previsto per il superamento del termine dei 7 giorni di calendario.

Al termine di tali “lavorazioni eccezionali” è preciso onere del Fornitore comunicare formalmente all’Azienda l’avvenuto intervento, indicando anche la data di riconsegna del veicolo.

Tutti i possibili giorni di fermo-macchina effettivi (compresi quelli per l’esecuzione di “lavorazioni eccezionali” e quello iniziale nel quale viene effettuata la richiesta di “intervento urgente” o viene dichiarato disponibile il veicolo per l’intervento o viene effettuata la richiesta di soccorso su strada), anche se non soggetti a penale per superamento dei “7 giorni di calendario”, vanno comunque anch’essi a confluire nel calcolo dell’ “indice di indisponibilità annuale del veicolo” del successivo punto.

Tutte le diverse penali sono fra loro cumulabili e applicabili, tenuto conto anche delle penali per il superamento del tempo massimo ammesso per il ritiro o presa in carico del veicolo.

12.6 - Penalità per mancato rispetto “indice di indisponibilità annuale del veicolo”

Il Fornitore deve garantire che l’ “indice di indisponibilità annuale del veicolo (n° totale giorni di calendario di indisponibilità effettivo del singolo veicolo in un anno), calcolato - per ciascun veicolo - in un distinto periodo di osservazione di un Anno Legale e dovuto ai fermi-macchina causa interventi di qualsiasi natura, non superi i 36 giorni di fermo-macchina effettivi. Oltre il termine dei 36 giorni ammessi nell’Anno Legale di osservazione è stabilita, per il Fornitore, una penale pari a euro 25,00 (venticinque/00) per ogni giorno di calendario di fermo-macchina in eccesso. La penale sarà applicata alla fine del singolo periodo di osservazione ovvero anche al momento del suo superamento. L’applicazione della penale, singolo caso per singolo caso, è comunque su base discrezionale dell’Azienda.

Nell’eventualità di frazione di Anno Legale, nel caso particolare di fase iniziale e fase finale del servizio manutentivo “FU.SE.” (o della garanzia di base), la penale giornaliera permane invariata e i giorni di calendario di indisponibilità tollerati e relativi a queste fasi sono da calcolarsi sulla base di 3 giorni al mese o frazione di mese.

12.7 – Regole per il conteggio dei giorni fermo-macchina contrattuali

Per il calcolo dei giorni fermo-macchina contrattuali si adottano le seguenti regole:

- i tempi di manutenzione (e quindi di fermo-macchina contrattuale) decorrono dalle 24 ore successive alla data e ora in cui viene inviato la mail o il fax per la richiesta di intervento (“interventi urgenti”) o dalle 4 ore successive all’ora della data in cui il veicolo viene ufficialmente reso

dall'Azienda disponibile per l'intervento ("interventi non urgenti") e scadono alla data della riconsegna;

- si considera per intero, come giorno di fermo, il giorno di consegna del veicolo;
- si considera per intero, come giorno di fermo, il giorno di riconsegna del veicolo;
- nel caso particolare in cui un "intervento urgente" venga completamente eseguito entro la stessa giornata in cui è avvenuto il puntuale ritiro/presa in carico e il veicolo sia anche regolarmente riconsegnato nella stessa giornata (ovvero in cui un "intervento non urgente" venga completamente eseguito entro la stessa giornata in cui è avvenuto il ritiro/presa in carico e il veicolo sia anche regolarmente riconsegnato nella stessa giornata) non viene conteggiato nessun giorno di fermo (*premialità per intervento, "urgente" o "non urgente", eseguito rapidamente nello stesso giorno in cui è avvenuto il ritiro o presa in carico del veicolo*).

In base ai criteri precedenti, la richiesta di un intervento da parte del Fornitore comporterà sempre, automaticamente, la registrazione di almeno un giorno fermo-macchina (a meno che l'intervento non venga completamente eseguito, e il veicolo dopo celermente riconsegnato, almeno entro lo stesso giorno in cui avviene il ritiro o presa in carico e fermo restando che il ritiro o presa in carico avvenga nella tempistica prefissata).

Per il soccorso su strada o in aree di sosta ("soccorso stradale") si considera come giorno di fermo-macchina anche il giorno in cui l'intervento viene telefonicamente richiesto. Se tuttavia la riconsegna del veicolo riparato avviene *lo stesso giorno in cui è avvenuta la richiesta telefonica del soccorso stradale*, tale giorno non viene considerato come giorno di fermo (*premialità per intervento urgente eseguito entro lo stesso giorno in cui è avvenuta la richiesta telefonica di soccorso stradale*).

12.8 – Penalità per mancata o ritardata individuazione di elementi della "Struttura Tecnica" e del "Referente Unico per l'Assistenza" nonché del "Referente Unico Amministrativo"

Per ogni mancata o ritardata individuazione/sostituzione, da parte del Fornitore, di un Punto di Assistenza o del Referente Unico per l'Assistenza oppure del Referente Unico Amministrativo (nel caso queste eventualità ricorrano all'inizio fornitura dei veicoli), sarà applicata una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario di ritardo) pari a euro 500,00 (cinquecento/00). Identica penale si applicherà per omessa notifica, da effettuarsi tramite formale comunicazione, nel caso il Fornitore proceda, di sua iniziativa, a sostituire un già nominato Punto di Assistenza con uno nuovo o il Referente Unico per l'Assistenza oppure il Referente Unico Amministrativo con un altro.

12.9 – Penalità per ritardata consegna di dati e documentazione post-lavorazione e della "scheda storico lavorazioni"

Per ogni ritardata consegna, da parte del Fornitore, di dati, report, elaborati elettronici, statistiche, schede lavorazione e qualsiasi tipo di documento comprovante l'avvenuta prestazione e le modalità di esecuzione degli interventi (come, ad esempio, il documento di "chiusura commessa" del tipo "D.D.T. fine lavori" o "bolla fine lavori" o similari, da consegnare al termine delle lavorazioni) nonché per la ritardata consegna della "scheda storico lavorazioni" qualora ad esso richiesta, sarà applicata una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario di ritardo) pari a euro 50,00 (cinquanta/00). La penale, tuttavia, non potrà eccedere gli euro 500,00 (cinquecento/00) nell'arco di 14 giorni di calendario.

12.10 - Penalità per ritardo nell'invio dei conteggi relativi al conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Legale

Per il mancato rispetto dei termini consentiti per l'invio dei conteggi relativi al conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno, si applicherà una penale pari a euro 100,00 (cento/00) per ogni giorno di calendario di ritardo.

12.11 - Penalità per ritardo nell'invio delle "dichiarazioni di presa visione DUVRI"

Per il mancato rispetto dei termini consentiti per l'invio delle "dichiarazioni di presa visione DUVRI", si applicherà una penale pari a euro 100,00 (cento/00) per ogni giorno di calendario di ritardo rispetto al termine prefissato con comunicazione dall'Azienda.

12.12 - Penalità per altre irregolarità non comprese nel novero contemplato in Capitolato in quanto a penale

Per il mancato rispetto di ogni altra prescrizione prevista a carico del Fornitore e non espressamente contemplata nel presente Capitolato in quanto a penalità, si applicherà una penale pari a euro 50,00 (cinquanta/00) per ogni giorno di calendario di ritardo o per ogni ricorrenza.

ARTICOLO 13 – OBBLIGHI DERIVANTI DAL D.LGS. n. 81 DEL 09/04/2008

L'organizzazione dei lavori e gli interventi manutentivi da effettuarsi in loco, da parte del Fornitore, presso i Depositi aziendali dovranno essere effettuati in perfetta ottemperanza del Decreto legislativo n. 81 del 9.4.2008 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007 n. 123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro" e s.m.i ed in particolare dell'art. 26 "Obblighi connessi ai contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione". Pertanto sia l'Azienda sia il Fornitore dovranno essere a conoscenza degli obblighi rispettivamente a proprio carico, impegnandosi sia ad un integrale adempimento di detti obblighi sia a reciprocamente manlevarsi per ogni rispettiva responsabilità. In particolare, l'Azienda redigerà il Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti (DUVRI), in cui saranno indicate le misure adottate per eliminare o ridurre i rischi da interferenze. Sarà onere del Fornitore, una volta in possesso di tale documento, trasmettere alle proprie officine fiduciarie incaricate in Sardegna ("Punti di Assistenza" in Sardegna) copia del DUVRI redatto (comprensiva della "dichiarazione di presa visione DUVRI", da compilarsi) nonché occuparsi delle formalità accessorie connesse. Infine il Datore di Lavoro (ai sensi del DLgs 81/2008 e s.m.i.) del Fornitore e quelli di ciascuna officina fiduciaria (ovvero i loro formalmente delegati), dovranno presiedere ad una richiesta "Riunione di Coordinamento sulla Sicurezza" (ex art. 26 D.Lgs 81/2008 e s.m.i.) da svolgersi presso la Sede dell'Azienda, preliminarmente all'inizio delle attività operative.

La documentazione inviata dall'Azienda al Fornitore per l'espletamento delle formalità inerenti la "dichiarazione di presa visione DUVRI" da parte del Fornitore stesso e dei Punti di Assistenza dovrà essere ritrasmessa all'Azienda, in soluzione unica, entro 14 giorni di calendario.

Il Fornitore dovrà rendere noto, agli effetti della normativa sulla sicurezza sui luoghi di lavori, il personale, i mezzi e le attrezzature che vorrà usare.

Il Fornitore si obbliga di munire di tesserino con fotografia il personale impiegato presso l'Azienda e di imporre allo stesso personale l'assoluto rispetto delle norme comportamentali previste dall'Azienda all'interno delle sue proprietà. I tesserini, realizzati a cura e spese del Fornitore, dovranno riportare i dati identificativi del personale (nominativo, numero matricola etc), nonché la firma del Rappresentante Legale del Fornitore. Il personale di servizio dovrà anche essere sempre munito di documento di riconoscimento previsto dalla Legge. Il personale dovrà indossare, oltre ai dispositivi di protezione individuale prescritti dalla vigente normativa, abiti da lavoro di foggia e colore unificati, su cui sia sempre esibito il tesserino sopraccitato.

ARTICOLO 14 – ISPEZIONI PER CERTIFICAZIONI DELL'AZIENDA RELATIVE AL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITA' UNI-EN ISO 9001

Qualora, durante una eventuale verifica dell'Ente certificatore del sistema qualità dell'Azienda, si evidenziassero non conformità riguardanti le attività oggetto del presente Capitolato, il Fornitore è tenuto a collaborare fattivamente, attivando le necessarie azioni correttive e di miglioramento che si rendessero necessarie per giungere alla risoluzione del problema.

ARTICOLO 15 – DANNI AGLI AUTOBUS DAL MOMENTO DEL RITIRO FINO ALLA RICONSEGNA

Il Fornitore si assume la responsabilità, dal momento del ritiro e fino alla riconsegna dell'autobus, di ogni danno allo stesso veicolo, a terzi ed a cose che potessero verificarsi sia nei Punti di Assistenza del Fornitore sia durante le prove di collaudo su strada sia durante i trasferimenti dell'autobus dal deposito dell'ARST ai Punti di Assistenza e viceversa.

ARTICOLO 16 – CORRISPETTIVI E PAGAMENTI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO "FULL SERVICE"

16.1 – Corrispettivo ordinario chilometrico

Il corrispettivo previsto per il servizio "FU.SE.", da erogare solo qualora la ditta proprietaria del veicolo/i comunicati di volerne usufruire, così come definito dall'art.1, è di tipo chilometrico (basato sulle percorrenze dei veicoli ed indipendente dalle tipologie e quantità di interventi effettuati).

L'Azienda provvederà a trasmettere puntualmente al Fornitore l'ordinativo per il correlato servizio "FU.SE" per ogni singolo mese solare.

Il pagamento degli ordinari corrispettivi verrà effettuato mensilmente (e per singoli mesi solari), a **30** giorni fine mese dalla data della fattura, che sarà emessa dal Fornitore per l'insieme delle percorrenze mensili stimate dagli autobus, pari ad 1/12 delle percorrenze annuali stimate ("km forfettari mensili" ovvero "km teorici"). In alternativa, ed in funzione delle reali percorrenze una volta che queste sono state accertate con i veicoli in esercizio, l'Azienda si riserva comunque di rimodulare, variandoli, i "km forfettari mensili" che il Fornitore dovrà fatturare mensilmente senza che ciò comporti necessariamente una modifica contrattuale. Tale variazione del forfettario chilometrico mensile sarà formalmente comunicata con ragionevole anticipo al Fornitore.

La fattura del corrispettivo mensile potrà essere emessa dal Fornitore trascorsi 14 giorni dal termine del mese solare per il quale si deve fatturare il corrispettivo.

All'inizio del servizio manutentivo in full service per un autobus di nuova immatricolazione, i chilometri che verranno inseriti nell'ordinativo dell'Azienda per il primo mese solare di "FU.SE" saranno i precisi km forfettari mensili prefissati (non è infatti previsto un inserimento negli ordinativi mensili di una frazione di questi). Una volta formalizzato il Contratto di full service, il primo ordinativo per il "FU.SE" verrà redatto e trasmesso al Fornitore, di comune accordo fra le due parti, o per il mese nel quale l'autobus ha iniziato ad effettuare il servizio di linea o per il mese successivo a quello nel quale l'autobus ha iniziato ad effettuare il servizio di linea.

16.2 – Modalità e termini per procedere ai conteggi del conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Legale (01 gennaio)

Le modalità e i termini di esecuzione dei conteggi (quantificazione) relativi al conguaglio annuale (periodo 01 gennaio - 31 dicembre) del trascorso Anno Legale per le percorrenze "FU.SE." in eccesso (o in difetto) rispetto a quelle prefissate contrattualmente all'anno per il singolo veicolo, saranno i seguenti:

- 1) entro la fine del mese di gennaio di ciascun anno, dopo richiesta formale del Fornitore, l'Azienda renderà note al Fornitore le letture dei contachilometri dei veicoli, lotto per lotto, al 01 gennaio (o data di inizio del "FU.SE.") e al 31 dicembre (o data di fine del "FU.SE.") del trascorso anno;
- 2) il Fornitore, in base alle letture dei contachilometri trasmesse dall'Azienda, provvederà ad eseguire i suoi conteggi di quantificazione economica per il conguaglio nei 12 mesi, lotto per lotto, e li comunicherà (entro 14 giorni di calendario dalla ricezione delle letture dei contachilometri) all'Azienda;
- 3) entro 14 giorni di calendario dalla ricezione dei conteggi del Fornitore, l'Azienda, dopo aver verificato i conteggi del Fornitore, notificherà al Fornitore il "nulla osta" con eventuali osservazioni o correzioni, perché poi questi possa procedere alla fatturazione dei km in eccedenza accumulati nei 12 mesi passati (sempre con riferimento al periodo 01 gennaio-31 dicembre) ovvero alla creazione della "nota di accredito" in caso di percorrenze inferiori al previsto.
- 4) la fattura del corrispettivo per conguaglio annuale (o della eventuale "nota di accredito") potrà essere emessa dal Fornitore a partire dalla fine di febbraio.

Nel caso particolare dell'ultimo conguaglio a fine servizio manutentivo "FU.SE", questo verrà effettuato terminato il Contratto.

Il Fornitore avrà comunque la facoltà di verificare fisicamente, tramite un proprio Incaricato, i chilometri effettivamente percorsi da ogni veicolo qualora, per casi particolari, vi fosse, per lo stesso, la necessità di venire a conoscenza delle percorrenze dei veicoli in fasi diverse dal conguaglio annuale.

16.3 – Revisione annuale costo chilometrico all'inizio di ogni nuovo Anno Legale (01 gennaio)

Non è previsto alcun adeguamento annuale, per il costo chilometrico offerto per il servizio manutentivo "FU.SE.", in base all'indice ISTAT di rivalutazione.

16.4 – Variazioni di costo chilometrico per superamento percorrenze

Nessuna variazione di costo chilometrico previsto per il servizio manutentivo "FU.SE." è dovuto al Fornitore qualora la percorrenza effettiva nell'anno di un autobus sia differente da quella annuale stimata, ovvero sia anche annualmente nulla.

Nel primo periodo manutentivo di "FU.SE.", qualora, per un singolo autobus, la percorrenza totale prefissata prevista in 5 anni dovesse essere superata, il servizio manutentivo in regime di "FU.SE." potrà tuttavia proseguire (alle stesse precedenti condizioni operative e con identici oneri per il Fornitore rispetto al pregresso) se la singola Azienda e il Fornitore sono d'accordo. Il servizio manutentivo proseguirà con un unico costo chilometrico maggiorato rispetto al precedente di una entità pari al **30%** dell'ordinario corrispettivo chilometrico. In caso di nessuna formale comunicazione, proveniente da una delle due parti e avversa alla prosecuzione del "FU.SE.", il regime manutentivo in regime di "FU.SE." potrà continuare per tacito accordo e con una maggiorazione predefinita come riportato sopra. La maggiorazione del corrispettivo chilometrico sarà liquidata al Fornitore, autobus per autobus, in fase di conguaglio annuale all'inizio del nuovo Anno Legale.

Il servizio manutentivo a costo chilometrico maggiorato potrà così proseguire, per gli autobus che venissero a trovarsi nella condizione sopraccitata, fino al raggiungimento dei 5 anni a partire dalla data (traslata a fine mese) di immatricolazione dell'ultimo veicolo consegnato (anche se acquisito, eventualmente, in estensione di gara) alla singola Azienda alla quale sono stati forniti uno o più autobus del lotto.

Nel caso invece in cui vi fosse la manifesta volontà di una delle 2 parti di non voler continuare il servizio manutentivo in regime di "FU.SE.", causa superamento della percorrenza totale prefissata prevista in 5 anni, allora i "km forfettari mensili" per i veicoli interessati dal superamento di tale soglia verranno inseriti negli ordinativi mensili redatti dall'Azienda solo fino a quando la percorrenza totale prefissata prevista in 5 anni **non sarà superata** e di conseguenza neanche il Fornitore procederà ad inserirli nella correlata fatturazione a partire dal mese solare (compreso) nel quale è avvenuto tale superamento della percorrenza.

In ogni caso, la residua differenza dei km effettivi percorsi e ancora non remunerati al Fornitore nell'ultimo mese solare di "FU.SE." sarà poi conteggiata in sede del conguaglio economico annuale all'inizio del nuovo anno legale.

Eventuali estensioni di garanzia di base, soggette a premialità, in fase di offerta comporteranno, anche l'automatica estensione proporzionale dei limiti (termini chilometrici e temporali), oltre che della stessa garanzia, anche del full service.

Anche lo stesso costo chilometrico offerto dal Fornitore dal 1° al 5° anno di vita del veicolo per la manutenzione full service verrà applicato agli eventuali anni in estensione garanzia di base in caso di attivazione di tale servizio manutentivo.

APPENDICE 1 ALL'ALLEGATO C

Tariffe per soccorsi stradali richiesti dall'Azienda in caso di sinistri e similari ovvero eseguiti straordinariamente dall'Azienda in conto proprio	costo [euro] o [euro/km]
Tariffa chilometrica per la percorrenza dell'autoveicolo "service" di soccorso. I km sono calcolati, solo per una percorrenza in andata più ritorno e per un solo veicolo, a partire dalla sede locale dell'Officina fiduciaria del Fornitore (o dell'Officina dell'Azienda). A tale tariffa si aggiunge il compenso per l'impegno (con tempi calcolati per 2 uomini) a partire dal momento dell'uscita e fino al rientro del autoveicolo "service" nella sede locale dell'Officina fiduciaria del Fornitore (o dell' Officina dell'Azienda).	0,60 €/km
Tariffa oraria ordinaria per la manodopera per effettuare l'intervento e per l'impegno per raggiungere il luogo del soccorso (euro/uomo) (orario ordinario dalle ore 06:00 alle ore 22:00 nei giorni feriali) con l'autoveicolo "service". I tempi sono calcolati, per 2 uomini, a partire dall'uscita e del rientro del veicolo "service" nella sede locale dell'Officina fiduciaria del Fornitore (o dell'Officina dell'Azienda).	35,00 €/h
Tariffa oraria straordinaria (notturna o festiva) per la manodopera per effettuare l'intervento e per l'impegno per raggiungere il luogo del soccorso (euro/uomo) (orario notturno dalle ore 22:00 alle ore 06:00 nei giorni feriali oppure qualsiasi orario nei giorni festivi) con l'autoveicolo "service". I tempi sono calcolati, per 2 uomini, a partire dal momento dell'uscita e fino al rientro del veicolo "service" nella sede locale dell'Officina fiduciaria del Fornitore (o dell'Officina dell'Azienda).	40,00 €/h
Diritto di chiamata e tariffa chilometrica percorrenza autoveicolo speciale "con forche" o "con "pianale" o per trattore stradale per recupero con trasporto o traino dell'autobus. I km sono calcolati, in andata più ritorno, a partire dalla sede locale dell'Officina fiduciaria del Fornitore o dalla Sede della Ditta terza o dell'Officina dell'Azienda). Tale tariffa è valida tutti i giorni 24 ore su 24 ed è comprensiva del compenso per l'impegno (per 2 uomini) a partire dal momento dell'uscita e fino al rientro dell'autoveicolo speciale nella sede locale dell'Officina fiduciaria del Fornitore o nella Sede della Ditta terza (o dell'Officina dell'Azienda). Il tutto è comprensivo di eventuale stacco dell'albero trasmissione e/o sblocco rotocamere freni. Nel caso di soccorso per autobus lunghi oltre 14 metri, si applica un sovrapprezzo del 25% sul solo costo chilometrico.	dir. chiam. 300,00 € + 2,50 €/km