

## **ALLEGATO C**

### **SERVIZIO MANUTENZIONE “FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE” PER 5 ANNI**

#### **FORNITURA SISTEMI AUTOBUS DEI LOTTI 1 - 2 - 3 - 4**

**FORNITURA DI N° 46 SISTEMI AUTOBUS CLASSE II (INTERURBANI) A TRAZIONE  
CON ALIMENTAZIONE ELETTRICA, NUOVI DI FABBRICA E CON PIANALE  
INTEGRALMENTE RIBASSATO O PARZIALMENTE RIBASSATO**

**LOTTO 1: N° 6 AUTOBUS INTERURBANI “CORTI” A TRAZIONE ELETTRICA**

**LOTTO 2: N° 1 AUTOBUS INTERURBANO “NORMALE” A TRAZIONE ELETTRICA**

**LOTTO 3: N° 38 AUTOBUS INTERURBANI “LUNGI” A TRAZIONE ELETTRICA**

**LOTTO 4: N° 1 AUTOBUS INTERURBANO “SNODATO” A TRAZIONE ELETTRICA**

## SOMMARIO

ARTICOLO 1 - OGGETTO DEL CAPITOLATO .....	4
ARTICOLO 2 – UTILIZZO DEGLI AUTOBUS .....	5
ARTICOLO 3 – DURATA CHILOMETRICA E TEMPORALE DEL “FULL SERVICE” E DELLA “GARANZIA DI BASE” PER I SINGOLI VEICOLI .....	5
ARTICOLO 4 – STRUTTURA TECNICA E RETE DI ASSISTENZA DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO IN “FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE” .....	7
4.1 - “Struttura Tecnica”: .....	7
4.2 - Referente Unico per l'Assistenza .....	7
4.3 - Punti di Assistenza del Fornitore .....	7
4.3.1 - Numero ed ubicazione .....	8
4.3.2 - Caratteristiche ed operatività .....	8
4.3.3 - Trasferimento dei veicoli da un Deposito ad un altro dopo la fase iniziale .....	10
4.3.4 – Referente Unico Amministrativo per il “full service” .....	10
ARTICOLO 5 – OBBLIGHI ED ONERI A CARICO DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO IN “FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE” .....	10
5.1 – Interventi da eseguire in “full service” .....	10
5.2 – Piani di manutenzione .....	13
5.2.1 – Manutenzione programmata (derivante dalla pianificazione degli interventi previsti e dei “tagliandi periodici”) in “full service” .....	13
5.2.2 – Manutenzione straordinaria (derivante da piano schedulato di preventiva sostituzione o revisione delle parti principali) in “full service” .....	14
5.2.3 – Manutenzione “a caduta” in “full service” (o in “garanzia di base”) .....	14
5.3 – Materiali .....	15
5.4 – Casi particolari .....	15
5.5 - Condizioni di idoneità o non idoneità per l'espletamento dell'esercizio da parte del rotabile - fermi bonificati .....	16
ARTICOLO 6 – NORME TECNICHE PARTICOLARI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO “IN FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE” .....	17
6.1 – Manutenzione della “Telematica di Bordo” aggiunta come da specifiche richieste .....	17
6.2 – Guasto del contachilometri o cronotachigrafo del veicolo e certificazione straordinaria del cronotachigrafo .....	18
ARTICOLO 7 – OPERAZIONI SPECIFICHE ESPRESSAMENTE RICHIESTE PER IL “FULL SERVICE” DALL'AZIENDA IN AGGIUNTA A QUANTO PREVISTO DALLE CASE COSTRUTTRICI - VALIDITA' DELLA GARANZIA NEL CASO DI SOSTITUZIONE O REVISIONE O RIPARAZIONE DEL MOTORE DI TRAZIONE E DEL DIFFERENZIALE .....	18
7.1 - Manutenzione programmata aggiuntiva per il “full service” .....	18
7.2 – Validità della garanzia in caso di sostituzione o revisione o riparazione del motore di trazione e del differenziale .....	21
7.3 – Validità della garanzia in caso di ordinari interventi .....	22
ARTICOLO 8 – OPERAZIONI MANUTENTIVE ESCLUSE DAL PROGRAMMA “FULL SERVICE” ED ALTRE NORME A CARATTERE GENERALE .....	22
8.1 – Esclusioni da programma “full service” .....	22
8.2 - Modalità in caso di dubbio per il servizio manutentivo in “full service” e in “garanzia di base” .....	24
8.3 - Parte attiva del Fornitore nel preservamento in autonomia delle condizioni ottimali del veicolo nel programma manutentivo “full service” .....	25
8.4 – Danni coperti da polizze assicurative .....	25
ARTICOLO 9 – MODALITA' DI ESECUZIONE DELLE ATTIVITA' MANUTENTIVE IN “FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE” .....	25
9.1 – Accordi iniziali prima dell'inizio del servizio manutentivo .....	25
9.2 – Luoghi e modalità di richiesta ed esecuzione degli interventi .....	26
9.2.1 – Intervento presso un Punto di Assistenza (intervento ordinario) .....	27
9.2.2 - Esecuzione degli interventi presso i Depositi dell'Azienda con personale ed attrezzature di	

proprietà del Fornitore .....	28
9.2.4 – Intervento presso Ditte esterne .....	30
9.3 - Tempi di indisponibilità e di riconsegna.....	31
9.4 – Modalità alternative per la gestione delle manutenzioni programmate in "full service".....	31
9.5 – Documentazione e report – Interventi non eseguiti regolarmente oppure non terminati completamente .....	31
9.5.1 – Documentazione e report .....	31
9.5.2 – Interventi non eseguiti regolarmente oppure non terminati completamente .....	32
9.6 – Gestione delle manutenzioni e della documentazione da parte del Fornitore con software aziendale messo a sua disposizione .....	33
9.7 – Sospensione polizze assicurative del veicolo .....	33
ARTICOLO 10 - VIGILANZA DELL'AZIENDA .....	33
ARTICOLO 11 – CONTINUITA' DELL'EROGAZIONE DEI SERVIZI MANUTENTIVI.....	34
ARTICOLO 12 – TEMPISTICA E PENALI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO "IN FULL SERVICE" E IN "GARANZIA DI BASE".....	34
12.1 – Premessa.....	34
12.2 – Penalità per superamento del tempo massimo ammesso per il ritiro o presa in carico del veicolo per l'interventistica oppure per il riscontro alla richiesta di soccorso stradale e per l'effettuazione del soccorso stradale .....	35
12.3 – Penalità per mancato riscontro del Referente Unico per l'Assistenza e penalità per mancato riscontro del Referente Unico Amministrativo .....	36
12.4 – Penalità per mancato intervento su impianto estinzione incendi - Penalità per mancato intervento su rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili - Penalità per mancato intervento su apparati e sistemi della telematica di bordo - Penalità per mancato intervento su impianto climatizzazione/riscaldamento - Penalità per mancato intervento in "full service" su assetto ruote - Penalità per mancati interventi in "full service" di specifiche operazioni espressamente richieste in aggiunta dall'Azienda - Penalità per mancata verifica manutentiva finale di termine periodo "full service" .....	36
12.5 – Penalità per mancato rispetto limite dei "7 giorni di calendario" per interventistica .....	37
12.6 - Penalità per mancato rispetto "indice di indisponibilità annuale del veicolo" .....	38
12.7 – Regole per il conteggio dei giorni fermo-macchina effettivi.....	38
12.8 – Penalità per mancata, irregolare o ritardata individuazione di un Punto di Assistenza, del "Referente Unico per l'Assistenza" e del "Referente Unico Amministrativo" .....	39
12.9 – Penalità per ritardata consegna di dati e documentazione post-lavorazione nonché della "scheda storico lavorazioni" .....	39
12.10 - Penalità per ritardo nell'invio dei conteggi relativi al conguaglio economico annuale "full service" all'inizio di ogni nuovo Anno Civile .....	39
12.11 - Penalità per ritardo nell'invio delle "dichiarazioni di presa visione DUVRI" .....	39
12.12 - Penalità per arbitraria chiusura di un Punto Assistenza - penalità per altre irregolarità non comprese nel novero contemplato in Capitolato in quanto a penale.....	40
ARTICOLO 13 – OBBLIGHI DERIVANTI DAL D.LGS. n. 81 DEL 09/04/2008 .....	40
ARTICOLO 14 – ISPEZIONI PER CERTIFICAZIONI DELL'AZIENDA RELATIVE AL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITA' UNI-EN ISO 9001 .....	41
ARTICOLO 15 – DANNI AGLI AUTOBUS DAL MOMENTO DEL RITIRO FINO ALLA RICONSEGNA .....	41
ARTICOLO 16 – CORRISPETTIVI E PAGAMENTI PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO "FULL SERVICE" .....	41
16.1 – Corrispettivo ordinario chilometrico .....	41
16.2 – Modalità e termini per procedere ai conteggi del conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Civile (con inizio fissato al 01 gennaio) .....	42
16.3 – Revisione costo chilometrico .....	43
16.4 – Variazioni di costo chilometrico per superamento percorrenze.....	43
APPENDICE 1 ALL'ALLEGATO C .....	45

## ARTICOLO 1 - OGGETTO DEL CAPITOLATO

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

Detti sistemi 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, se richiesto dall’Azienda, oltre la vendita dei sistemi autobus, anche l’espletamento, da parte del Fornitore, di un eventuale servizio manutentivo in regime di “FU.SE.” **alle condizioni previste in offerta (corrispettivo chilometrico).**

**Si precisa che ogni singola Azienda sui veicoli ad essa destinati si riserva l’opzione di sottoscrivere l’eventuale Contratto per l’esercizio manutentivo in regime di “full service”, per uno o più lotti, contestualmente alla fornitura degli autobus.**

**In questo caso, la comunicazione per l’attivazione del servizio manutentivo in regime di “FU.SE.” dovrà 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.**

**Nell’eventuale servizio manutentivo in “full service” sono ricompresi anche gli oneri per la manutenzione programmata/straordinaria dei sistemi di ricarica a terra e per la riparazione causa guasto degli stessi. Sono comprese nel servizio “full-service” anche tutte le possibili manutenzioni/riparazioni dei sistemi di ricarica a terra opzionali aggiuntivi che l’ARST si riserva eventualmente di acquistare.**

La percorrenza totale prefissata è il limite **chilometrico** al superamento del quale, di norma, termina il servizio manutentivo in regime di “full service” ovvero termina la “garanzia di base”. Per il lotto in questione vale quanto di seguito riportato.

- **Lotto 1: n° 6 autobus interurbani “corti” di circa 8,5 metri con trazione elettrica con percorrenza totale prefissata in 300.000 km in 5 anni.**

Nel caso di questi autobus, la percorrenza media annuale stimata per ARST è pari a **50.000 km/anno** (tale stima è effettuata sulla ipotizzata percorrenza dell’intero parco dei **5** autobus del lotto in questione nei primi **5** anni).

- **Lotto 2: n° 1 autobus interurbano “normale” di circa 10,5 metri con trazione elettrica con percorrenza totale prefissata in 400.000 km in 5 anni.**

- **Lotto 3: n° 38 autobus interurbani “lungi” di circa 12,0 metri con trazione elettrica con percorrenza totale prefissata in 400.000 km in 5 anni.**

Nel caso di questi autobus, la percorrenza media annuale stimata per ARST è pari a **60.000 km/anno** (tale stima è effettuata sulla ipotizzata percorrenza dell’intero parco dei **32** autobus del lotto in questione nei primi **5** anni).

- Lotto 4: n° 1 autobus **interurbano** “**snodato**” di circa **18,0** metri con trazione **elettrica** con percorrenza totale prefissata in **300.000** km in **5** anni.

Nel caso di questo autobus, la percorrenza media annuale stimata per ARST è pari a **50.000** km/anno (tale stima è effettuata sulla ipotizzata percorrenza dell'autobus nei primi **5** anni).

Per il lotto in questione, la percorrenza annuale effettiva di ciascun singolo autobus sottoposto a “FU.SE.” potrà variare, in più o in meno (e al limite anche essere nulla) rispetto alla percorrenza media 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. La percorrenza media annuale stimata del singolo autobus viene pertanto dichiarata al Fornitore a puro titolo informativo e per la fatturazione iniziale dei “km forfettari mensili” di un eventuale “FU.SE”.

## ARTICOLO 2 – UTILIZZO DEGLI AUTOBUS

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

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

Le condizioni climatiche invernali possono comportare qualche difficoltà nelle Sedi aziendali e nelle località situate alle quote più alte, per brevi periodi durante l'anno. Viceversa, nei 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).

L'utilizzo nell'arco dell'anno dell'impianto di climatizzazione è superiore al 70% delle percorrenze e il profilo climatico classifica la zona climatica sarda (classificazione “koppen”) come ricadente nella classe “Csa” (“clima temperato umido con estate molto calda”).

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 CHILOMETRICA E TEMPORALE DEL “FULL SERVICE” E DELLA “GARANZIA DI BASE” PER I SINGOLI VEICOLI

*Nell'eventualità in cui il medesimo servizio sia stato attivato, per ciascun autobus fornito il “FU.SE.” inizierà al momento della sua immatricolazione e proseguirà, erogato a titolo **oneroso**, fino al **raggiungimento** del primo dei seguenti due limiti:*

1) effettuazione della percorrenza chilometrica totale prefissata nell'arco dei **5** (cinque) anni di cui all'art. 1. Se entro i **5** (cinque) anni non sarà superata la percorrenza totale prefissata, il servizio manutentivo in “FU.SE” proseguirà ugualmente alle precedenti stesse condizioni e, in particolare, il costo chilometrico da applicare sarà identico a quello dichiarato in sede di offerta fatto salvo quanto previsto nell'art. 15 dell'Allegato A;

2) compimento del **5°** (quinto) anno di vita, calcolato a partire dalla data di immatricolazione traslata a fine mese, da parte dell'ultimo autobus fornito del lotto, anche se in eventuale estensione di gara. Tale seconda condizione è valida solo per gli autobus che, al compimento del **5°** anno di vita calcolato a partire dalla data di immatricolazione, non abbiano ancora superato nell'arco di

5 (cinque) anni la percorrenza totale prefissata di cui all'art. 1. Il costo chilometrico da applicare per l'erogazione del servizio manutentivo in “FU.SE.” in tale seconda condizione è identico a quello dichiarato in sede di offerta (prezzo chilometrico della manutenzione in regime di “full service” dal 1° al 5° anno compreso di vita del veicolo) fatto salvo quanto previsto nell'art. 15 dell'Allegato A.

*Per quanto sopra detto, per autobus con basse percorrenze giornaliere o che comunque non raggiungano la percorrenza totale prefissata alla fine del 5° anno di vita calcolato a partire dalla data di immatricolazione, il servizio manutentivo in regime di “full service” non si interromperà al compimento del loro 5° anno di vita ma proseguirà oltre tale termine temporale fino al raggiungimento della percorrenza totale prefissata. La prosecuzione del servizio manutentivo in “FU.SE.” non continuerà comunque a tempo indefinito ma si interromperà, in simultanea per tutti gli autobus che si trovino in tale situazione nel parco aziendale, in corrispondenza del compimento del 5° (quinto) anno di vita, calcolato a partire dalla data di immatricolazione traslata a fine mese, da parte dell'ultimo autobus fornito del lotto all'Azienda anche se in eventuale estensione di gara.*

Il periodo temporale di durata, che scaturisce dal raggiungimento del sopracitato limite 1) oppure dal raggiungimento del sopracitato limite 2), variabile per ciascun singolo veicolo, è denominato “primo periodo manutentivo” di “FU.SE.”.

Qualora la “garanzia di base” termini temporalmente prima del “FU.SE”, nel periodo di durata della “garanzia di base” stessa, il “FU.SE.” è pienamente integrato, dal punto di vista operativo e fino alla scadenza della “garanzia di base”, con la stessa minima “garanzia di base” **quinquennale** prevista.

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

- 1) effettuazione percorrenza chilometrica totale prefissata nell'arco dei 5 (cinque) anni di cui all'art. 1.
- 2) compimento del 5° (quinto) anno di vita, conteggiato 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 proprio primo 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” in fase di offerta, soggette a premialità, comporteranno anche l'automatica estensione proporzionale dei limiti (termini chilometrici e termini temporali), oltre che della stessa garanzia, anche del “full service” (*purché il medesimo servizio venga attivato*) e tutti i precedenti valori numerici dei predetti correlati limiti e termini riportati nel presente Allegato andranno rimodulati, sempre in modo proporzionale, di conseguenza. Nell'eventualità in cui l'Azienda decida di attivare il servizio manutentivo in “full service”, il costo chilometrico per la manutenzione in tale regime, offerto dal Fornitore dal 1° al 5° anno (compreso) di vita del veicolo, fatto salvo quanto previsto nell'art. 15 dell'Allegato A, sarà automaticamente applicato in maniera identica anche agli eventuali anni aggiuntivi di “full service” coincidenti con gli eventuali anni di estensione della “garanzia di base”.**

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 o escussione del deposito cauzionale definitivo. E' comunque sottointeso che, nella ipotesi di risoluzione del Contratto di “full service” con conseguente anticipata interruzione del servizio manutentivo a corrispettivo chilometrico, gli obblighi per il Fornitore derivanti dalle varie garanzie continuino regolarmente a sussistere fino al loro previsto termine chilometrico o temporale.

## **ARTICOLO 4 – STRUTTURA TECNICA E RETE DI ASSISTENZA DEL FORNITORE PER IL SERVIZIO MANUTENTIVO IN “FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE”**

**(quanto previsto in questo articolo dovrà essere definito e rispettato entro la data della consegna del primo veicolo o del primo gruppo di 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 e alla gestione degli stessi.

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.

**La “Struttura Tecnica” (compresa la Rete di Assistenza) del Fornitore per il servizio manutentivo in “full service” e in “garanzia di base” dovrà essere interamente definita e operativa entro la data della consegna del primo veicolo o del primo gruppo di veicoli.**

### **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, sia verbali che per iscritto, fra l'Azienda e il Referente Unico per l'Assistenza dovranno avvenire in lingua italiana.

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 del Fornitore**

#### 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 (**specializzati in lavorazioni di meccatronica**) ciascuno dei quali dovrà essere ubicato ad una distanza dalla località dove è situata la sede del Deposito Aziendale cui fa capo l'autobus (o gli autobus), calcolata in base alla percorrenza stradale minima effettiva, **inferiore o uguale**, per le varie località, ai valori di seguito riportati.

- **40 km** per i Depositi ARST e i Depositi delle altre Aziende private localizzati a:
  - Cagliari;
  - Guspini;
  - Lanusei;
  - Oristano;
  - Nuoro;
  - Macomer;
  - Olbia;
  - Sassari;
  - Alghero;
  - Iglesias;
  - Carbonia.
- **60 km** per tutti gli altri possibili Depositi ARST e Depositi delle Aziende private situati in altre località.

#### 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 in autonomia tutte le operazioni di manutenzione programmata/straordinaria/a caduta e di diagnosi “off board”/ricerca guasti 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 al punto **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.

Si chiarisce che uno stesso Punto di Assistenza potrà assolvere contemporaneamente le esigenze manutentive anche di più Depositi purché 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 e caratteristiche (dipendenti, attrezzature, spazi coperti lavorativi, etc.) per garantire l'operatività multipla su più veicoli, dislocati in diversi Depositi, in tutta efficienza.

I Punti di Assistenza del Fornitore saranno nel seguito richiamati anche con la dicitura “officine prescelte”.

I Punti di Assistenza dovranno disporre di sufficienti risorse come Personale, competenze tecniche, spazi aperti e coperti, attrezzature adeguate per gli interventi e per la diagnostica/ricerca guasti, etc. Ogni Punto di Assistenza dovrà quindi essere anche dotato di attrezzatura per la diagnostica “off-board” approfondita e per la riprogrammazione delle centraline (compresi aggiornamenti software delle centraline) con utilizzo di software del Costruttore del veicolo (e, eventualmente, di software dell'Allestitore della carrozzeria) e di software dei Produttori degli impianti tecnologici aggiuntivi nonché dei componenti/allestimenti vari.

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) entro la data della consegna del primo veicolo o del primo gruppo di veicoli.** Insieme ai vari Punti di Assistenza e ai loro riferimenti, dovranno essere notificati **2 unici numeri telefonici (fissi o mobili, con numerazione invariabile) sempre presidiati (con funzionalità tipo “call-center”) a cui fare riferimento, 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno, nel caso di richiesta soccorso stradale e dovrà essere notificato anche il nominativo e i riferimenti del Referente Unico dell'Assistenza ed, eventualmente, il nominativo e i riferimenti del Referente Unico Amministrativo.**

I Punti di Assistenza rimarranno sempre parti terze nel rapporto contrattuale fra l'Azienda e il Fornitore, essendo solo quest'ultimo colui 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 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, dotato di insufficienti risorse 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 potrà 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, purché di ciò avvisi formalmente e preventivamente l'Azienda.

Il Fornitore, dopo aver predisposto le proprie necessarie e assortite nonché complete scorte di ricambi e altri materiali per l'inizio e la prosecuzione dell'attività, dovrà anche garantire l'immediato e programmato approvvigionamento di questi (specialmente se di frequente impiego) ai Punti di Assistenza affinché sia garantito, alla bisogna, il celere montaggio o utilizzo, sempre degli stessi ricambi e materiali, sui veicoli ovvero sui sistemi di ricarica a terra.

Il Fornitore non potrà inserire nella propria Rete di Assistenza, 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 sue officine prescelte siano, localmente, informate delle regole, modalità e dei termini che devono essere rispettate durante le fasi operative vere e proprie.

Con riferimento ai Punti di Assistenza, l'Azienda si riserva di verificare, anche tramite preventiva ispezione in loco, il possesso da parte degli stessi dei requisiti (ai fini amministrativi, operativi, tecnici e della sicurezza) necessari per espletare regolarmente l'attività di autoriparazione. In particolare, il Fornitore dovrà mettere a disposizione dell'Azienda tutta la documentazione del caso eventualmente richiesta da questa (agibilità e destinazione d'uso dei locali, visura e planimetria catastale dei locali, iscrizione Camera di Commercio, regolarità DURC; sicurezza antincendio, sicurezza dei dipendenti sui luoghi di lavoro, conformità impianto elettrico e quadri di distribuzione, omologazione e successive verifiche impianto di terra, piano di emergenza ed evacuazione, etc.). La

documentazione dovrà, se richiesta, essere messa a disposizione con congruo anticipo prima della data della consegna del primo veicolo o del primo gruppo di veicoli o in qualsiasi altro momento.

E' onere del Fornitore provvedere affinché ogni singolo Punto di Assistenza da esso prescelto sia dotato di un caricabatterie (carrellato o fisso oppure portatile) idoneo a ricaricare nella propria officina, per ogni possibile eventualità, le batterie ad alta tensione installate sugli autobus oggetto di fornitura.

#### **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, inizialmente, 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 dello stabilito criterio della distanza chilometrica.

#### **4.3.4 – Referente Unico Amministrativo per il “full service”**

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 economici annuali per extra-percorrenze, 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, sia verbali sia per iscritto, 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.

Il Referente Unico Amministrativo deve essere una figura professionale appartenente, con rapporto di dipendenza diretta, al servizio amministrativo del Fornitore.

### **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 della carrozzeria sia i singoli costruttori di specifici impianti di bordo, quali impianto aria climatizzata, impianto estinzione incendi, rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili, 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 intendono sia il piano di manutenzione programmata (cioè la pianificazione degli interventi previsti e dei “tagliandi” periodici) sia quello di manutenzione straordinaria (cioè il piano schedulato di preventiva sostituzione o revisione delle parti principali) sia quello (se 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 in aggiunta dall'Azienda, ed indicate all'art. 7;
- interventi dovuti a usura o normale utilizzo come, ad esempio, sostituzione di: pastiglie freni, dischi freno, filtri vario tipo, spazzole tergicristallo, batterie di servizio, cinghie comando, serrature e cerniere, molle a gas sportelli laterali, silent-block, soffietti sospensioni, ammortizzatori, volante usurato Conducente, consumo del rivestimento 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 della bagagliaia e botole tetto 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 normale/anomala usura e a normale/anomalo 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 persone. 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-esemplificativa, ma non esaustiva):

- interventi derivanti da guasti o anomalie, di qualsiasi entità, imprevisti ed eccezionali (ad esempio rottura dei principali componenti meccanici o strutturali);
- interventi conseguenti ad un normale utilizzo del veicolo o normale/anomalo degrado/deterioramento nel tempo dei materiali ovvero imperfezioni e difetti intrinseci dei materiali (compresi rivestimenti, cristalli, vernici, fondo protettivo anti-corrosione e anti-pietrisco del sottoscocca, guarnizioni e componenti vari carrozzeria e anche per fenomeni di corrosione o ammaloramento di tali materiali e similari);
- 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, cinghie comando, etc.);

- per gli autobus con postazione carrozzella disabili, tutti i possibili interventi manutentivi per la rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili;
- fra le riparazioni di carrozzeria vengono annoverate anche tutte le possibili operazioni il cui intervento è necessario per normale/anomala usura o normale/anomalo degrado/deterioramento nel tempo ovvero difetti intrinseci dei materiali, come 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 o dalle botole tetto, pavimento bagagliaia e botole ispezione nonché 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 persone, sono sempre a carico del Fornitore. Per componenti, nella accezione lata del termine, si intendono essere compresi anche gli apparati, elementi, equipaggiamenti e parti aggiunte;
- interventi correlati a registrazioni e serraggi;
- particolare pulizia programmata di alcune parti del veicolo (ad es. pulizia del sottoscocca e ripristino del suo fondo protettivo anti-corrosione e anti-pietrisco) prevista in modo specifico dal Costruttore;
- manutenzione, verifica periodica funzionalità ed eventuale sostituzione delle batterie di trazione (batterie ad alta tensione) se non più idonee all'uso (anche lo smaltimento delle batterie di trazione da sostituire è onere del fornitore);
- interventi e aggiornamenti su tutti i possibili software di gestione del veicolo e sull'unità elettronica di comando e controllo (UECC) nonché interventi e aggiornamenti sul software del BMS veicolare e interventi e aggiornamenti sul/i software di diagnostica, controllo e gestione dei sistemi di ricarica a terra;
- integrale manutenzione programmata e straordinaria dei sistemi di ricarica a terra dell'energia elettrica con eventuale sostituzione dei cavi plug-in di alimentazione e degli attacchi plug-in (sia se posti all'estremità del cavo di alimentazione sia se posti sugli autobus). Salvo le previste eccezioni del caso, le penalità per la manutenzione dei sistemi di ricarica a terra sono le medesime previste per la manutenzione degli autobus. Le penalità possono essere anche applicate, a discrezione dell'Azienda, in funzione del numero totale dei fermi-macchina relativi ai veicoli per i quali eventualmente non è possibile procedere, nei casi di indisponibilità del sistema di ricarica a terra, con la ricarica delle batterie ad alta tensione dislocate a bordo veicolo/i;
- riparazione dei guasti occorsi ai sistemi di ricarica a terra dell'energia elettrica, anche a causa di infiltrazioni di acqua, umidità, condensa e simili. Sono escluse le riparazioni dei guasti occorsi a parti o derivanti da parti di fornitura con successiva installazione da parte di terzi (ad es. guasto causato da infiltrazione di acqua piovana nei cavidotti sottotraccia). Anche in questo caso e salvo le previste eccezioni del caso, le penalità per le riparazioni dei guasti occorsi ai sistemi di ricarica a terra sono le medesime previste per la riparazione degli autobus. Le penalità possono essere anche applicate, a discrezione dell'Azienda, in funzione del numero totale dei fermi-macchina

relativi ai veicoli per i quali eventualmente non è possibile procedere, nei casi di indisponibilità del sistema di ricarica a terra, con la ricarica delle batterie ad alta tensione dislocate a bordo veicolo/i.

Qualora il Fornitore lo ritenesse opportuno potrà anche inserire, nei piani manutentivi originari, manutenzioni programmate integrative o straordinarie supplementari ovvero 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 o temporali 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 anche 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 prestabilite competenze manutentive.

## **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 sistema autobus durante la sua vita utile.

Le scadenze saranno 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 **±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 **±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 specifico 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 sistema autobus 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.

In particolare le singole manutenzioni straordinarie in “FU.SE.” potranno essere ulteriormente anticipate a discrezione del Fornitore; potranno essere ulteriormente ritardate o anche sospese del tutto, previo consenso dell’Azienda, qualora il Fornitore esegua opportuni controlli (anche periodici e comparativi) che dimostrino una buona funzionalità residua del componente per il quale sarebbe prevista la sostituzione o la revisione. Resta comunque a carico del Fornitore qualsiasi intervento in caso di accertato 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 azzerare il conteggio per una eventuale 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” (vedere classificazione manutenzione) 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 tabella in specifico allegato di sua personale redazione.

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

Tale tabella è richiesta dall’Azienda a puro titolo informativo. E’ inteso che il Fornitore, a prescindere dal chilometraggio o dal tempo o dalla condizione, non è obbligato a sostituire componenti compresi in tale tabella che si presentino ancora in buono stato così come è inteso che l’Azienda non pretenderà che vengano sostituiti componenti compresi sempre nella sopraccitata tabella (escluso il particolare caso di eventuali componenti contrattualmente coperti da “garanzie di lungo periodo”) una volta che è terminato il primo periodo di “full service” (o il periodo in “garanzia di base”, qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” non sia stato attivato).

### 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, del tutto imprevedibile o casuale oppure prevista nell’eventuale relativo piano redatto dal Costruttore/Fornitore. 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” sul sistema autobus 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 nell'eventuale 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 su componenti/ materiali/ allestimenti/ arredi dovuti a **precoce/anomala** usura e **precoce/anomalo** degrado/deterioramento nel tempo (**non** sono invece dovuti gli interventi su componenti/ materiali/ allestimenti/ arredi a causa di **normale** usura e **normale** degrado/deterioramento nel tempo, dovuti invece con l'attivazione del “full service”).  
Sempre nel caso di **non** attivazione del servizio manutentivo in “full service”, in periodo di “garanzia di base” deve comunque anche essere assicurata l'esecuzione dei soccorsi stradali (24 ore su 24 e 365 giorni all'anno) con o senza recupero del veicolo e tutto quant'altro comunque espressamente richiesto a base di Capitolato o comunque previsto dal Costruttore/Fornitore.  
 (n.b: in caso di non attivazione del servizio “full service”, la garanzia delle batterie di servizio a 12 V è di n° **12** mesi dall'immatricolazione veicolo)

### 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 adatti e del caso (ricambi, lubrificanti, ossia oli di diverso tipo e grasso, fluidi refrigeranti e fluidi frigorigeni, materiali di consumo, etc.) nonché 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 (questo 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, salvo diversi accordi fra le due parti, 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 fra le due parti. L'addebito sarà formalizzato, a discrezione dell'Azienda, tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo simile.

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, senza che il Fornitore abbia niente da eccepire. All'addebito sarà aggiunta una somma forfettaria ed integrativa pari a 50,00 € (cinquanta/00 euro) 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, equipaggiamenti, apparecchiature, ed arredi conformi e normalmente utilizzabili;
- consumi di energia elettrica per trazione nonché consumi dei liquidi tecnici di rifornimento 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 della determinazione della **non idoneità** all'erogazione dell'esercizio), si considerano in avaria o comunque fermi per cause imputabili al Fornitore i veicoli che (la seguente casistica è riportata a puro titolo esemplificativo ma comunque non esaustivo):

- necessitano di riparazioni per guasto o manutenzione o difetti di funzionamento, anche per equipaggiamenti, apparati e componenti nonché per difetti di carrozzeria e simili;
- rientrano dalla linea o vengono soccorsi in linea per avaria o principi di avaria 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, manutenzione, anomala e normale usura (per normale usura solo qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” sia stato attivato), difetti di funzionamento (anche per equipaggiamenti, componenti e apparati) nonché per difetti di carrozzeria e simili o comunque per quanto contrattualmente previsto;
- sono soggetti a interventi di manutenzione programmata o, nei casi previsti, straordinaria (in ambedue i casi solo qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” sia stato attivato);
- sono soggetti ad azioni di risanamento per “campagne di richiamo”, aggiornamenti e similari.

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

Sono esclusi dal novero delle indisponibilità gli autobus non efficienti per (tutte le altre situazioni che non sono riportate nella seguente casistica rientrano invece nei casi per i quali il veicolo è da considerarsi non idoneo all'erogazione del servizio):

- sinistri e danni, purché l'attesa di lavorazione non sia motivata da eventuale ritardata consegna dei ricambi qualora ordinati, anche tramite terzi per conto dell'Azienda, al Fornitore;
- insufficienti rifornimenti dei liquidi tecnici (oli, liquidi refrigeranti, etc.);
- guasto o manutenzione preventiva sugli pneumatici, non motivati da errori di geometria degli assetti;
- atti vandalici e calamità oppure mancanza delle dotazioni di bordo accessorie;
- interventi di lavaggio da piazzale e ordinaria pulizia da piazzale;
- guasti alle apparecchiature installate dall'Azienda o fornite direttamente dall'Azienda;
- insufficiente ricarica in Deposito delle batterie ad alta tensione (purché non dipendente da anomalie/avarie dei sistemi di ricarica a terra oggetto della fornitura o del circuito di alimentazione).

Sono altresì esclusi dal conteggio dei giorni di fermo-macchina:

- 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 aggiuntiva 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 causa interruzione dell'alimentazione elettrica dell'apparato o causa 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 e spese 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 veicolo con conseguente danneggiamento dispositivi o terminali).

Nel caso di mancati interventi sulla telematica di bordo si applicano le penalità ordinarie previste per la manutenzione in generale. La penale del caso 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 particolari 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 componente (a sua cura e spese) e sempre reimpostare il chilometraggio già presente sul totalizzatore e sul crono al momento della sostituzione.

Affinchè tale operazione venga svolta nel minor tempo possibile, al fine di garantire l'immediato ripristino della funzionalità, il Fornitore dovrà sempre avere, ad immediata disposizione, uno o più contachilometri e uno o più cronotachigrafi di scorta nonchè componenti correlati come, ad esempio, trasmettitore/sensore d'impulsi. La sostituzione di tutti i componenti necessari per il ripristino funzionalità dell'impianto è in carico al Fornitore.

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, etc.).

Eventuali penalità per mancato/non adeguato intervento sono applicabili anche con veicolo circolante.

## **ARTICOLO 7 – OPERAZIONI SPECIFICHE ESPRESSAMENTE RICHIESTE PER IL “FULL SERVICE” DALL’AZIENDA IN AGGIUNTA A QUANTO PREVISTO DALLE CASE COSTRUTTRICI - VALIDITA’ DELLA GARANZIA NEL CASO DI SOSTITUZIONE O REVISIONE O RIPARAZIONE DEL MOTORE DI TRAZIONE E DEL DIFFERENZIALE**

### **7.1 - Manutenzione programmata aggiuntiva per il “full service”**

Da parte del Fornitore, dovranno essere anche effettuati i seguenti interventi in “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 aria nonché il controllo semestrale visivo delle condizioni dell'intero impianto e verifica pressione del fluido frigorigeno, 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 dovervi 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 a gasolio (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 frigorigeno 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 a gasolio) mentre nella manutenzione pre-invernale si richiede sempre l'esecuzione dell'operazione riguardante la sostituzione del filtro carburante del preriscaldatore a gasolio nonché la pulizia dei polverizzatori e sensori caldaia (oltre l'intervento su tutto ciò che comunque dovesse risultare essere nel caso necessario per il regolare funzionamento dell'impianto riscaldamento e impianto A.C.);

- gli interventi periodici, relativamente all'impianto estinzione incendi, sono i seguenti:
  - semplice controllo visivo per le condizioni dell'impianto e pressione contenitori estinguente (con cadenza ogni 6 mesi);
  - verifica ed accurato controllo (con cadenza ogni 12 mesi) dell'impianto (“ispezione annuale”): la stessa verifica sarà doppiamente certificata tramite “cartellino”/“targhetta adesiva” da apporre sui contenitori estinguente 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) dei contenitori estinguente come da prescrizioni e cadenza prevista dal loro Costruttore. Anche queste operazioni andranno doppiamente certificate come sopra specificato.

Sono inoltre previsti tutti gli interventi che si rendessero necessari, quali l'eventuale ricarica contenitori estinguente mediante ripristino 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 preventivamente dotarsi di un adeguato numero di contenitori estinguente di rotazione.

- semplice controllo visivo (compresa semplice prova funzionalità) per le condizioni della rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili e suo impianto (con cadenza ogni 6 mesi);
- verifica ed accurato controllo (con cadenza ogni 12 mesi) della rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili e suo impianto: la stessa verifica sarà doppiamente certificata tramite "cartellino"/"targhetta adesiva" da apporre sulla rampa ad azionamento manuale e tramite scheda cartacea di certificazione da consegnare al Responsabile di officina locale. All'occorrenza sarà necessario procedere alla riparazione/manutenzione del completo impianto (ripristino impianto rampa ad azionamento manuale: sostituzione sensori segnali rampa aperta/chiusa, riparazione cablaggi, etc.).
- fatti salvi tutti gli altri eventuali normali controlli e accertamenti periodici previsti a norma di Legge anch'essi da eseguirsi a completo onere del Fornitore nonché i normali interventi manutentivi previsti dal Costruttore (sempre con esecuzione ad onere del Fornitore), **si richiede la verifica e l'accurato controllo (con cadenza ogni 6 mesi: tale controllo semestrale dovrà essere tassativamente effettuato dal Fornitore durante i mesi di giugno e dicembre) dei sistemi di ricarica a terra:** la stessa verifica sarà certificata tramite "cartellino"/"targhetta adesiva" da apporre sul sistema di ricarica e tramite scheda cartacea di certificazione (dove dovrà anche apparire il numero di matricola del sistema di ricarica a terra) da consegnare al Responsabile di officina locale dopo la verifica;
- pulizia interna e dell'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 esterna, con idropulitrice e adeguati prodotti detergenti, del vano motore (compreso il sottoscocca nello sbalzo del retrotreno), dei radiatori (delle "masse radianti" in generale), il tutto da effettuarsi almeno ogni 6 mesi;
- 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 distanti l'uno dall'altro in termini di percorrenza o di tempo, 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 (sempre che tale percorrenza venga raggiunta negli anni contrattuali del F.U.S.E.)*. 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 **3** giorni lavorativi per ritirare/prendere in carico il veicolo, eseguire la lavorazione e riconsegnarlo. Trascorso tale periodo di tempo, l'intervento di assetto veicolo 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 delle spese sostenute e fatte salve le penali del caso, questo senza che il Fornitore abbia niente da eccepire;
- 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 eseguito, da parte dello stesso Fornitore, 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 primo periodo manutentivo di “FU.SE.”, il Fornitore dovrà autonomamente prendere in carico il veicolo (dopo comunque aver informato preventivamente l’Azienda e concordato con questa il giorno della presa in carico del mezzo), 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 di ogni revisione periodica annuale del veicolo, la cui esecuzione è prevista presso gli Uffici del Dipartimento dei Trasporti Terrestri (U.M.C., 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 controlli preliminari 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 controlli preliminari 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 un 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 componenti 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 garantire a suo completo onere, come regola a livello generale, tutta la necessaria manodopera e i pezzi di ricambio, i lubrificanti (oli e grasso), i fluidi (liquidi e gas) tecnici, gli altri materiali nonché ad effettuare, sempre a suo onere, lo smaltimento dei residui delle lavorazioni, in quanto produttore di rifiuti.

Tutti i sopracitati 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 e del differenziale**

Le operazioni, di sostituzione o revisione totale o riparazione del motore di trazione e del differenziale (quest’ultimo se presente), 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 di trazione o il differenziale 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 dalla data della riconsegna del veicolo senza alcun limite di percorrenza [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 (un anno) dalla data della riconsegna del veicolo].

Anche nel caso in cui i componenti di cui sopra vengano revisionati totalmente, saranno garantiti per i successivi **12** mesi dalla data della riconsegna del veicolo senza alcun limite di percorrenza [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 (un anno) dalla data della riconsegna del veicolo].

Qualora i componenti di cui sopra 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 dalla data della riconsegna del veicolo senza alcun limite di percorrenza [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 (un anno) dalla data della riconsegna del veicolo].

### 7.3 – Validità della garanzia in caso di ordinari interventi

Il Fornitore resta garante degli interventi eseguiti (compresi eventuali ricambi e materiali vari utilizzati durante l'effettuazione dei lavori) per un periodo di **12** mesi dalla data della riconsegna di ogni autobus, senza alcun limite di percorrenza, o dalla data di fine intervento sul sistema di ricarica a terra.

Gli interventi già eseguiti saranno garantiti anche per i successivi **12** mesi dalla data della riconsegna del veicolo (o dalla data di fine intervento sul sistema di ricarica a terra) 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 (un anno) dalla data della riconsegna del veicolo (o dalla data di fine intervento sul sistema di ricarica a terra). In tali eventualità, pertanto si applicherà quanto previsto nei casi di “*garanzia prolungata*” per il servizio manutentivo in “full service” o per il servizio manutentivo in “*garanzia di base*”. Se in tale successivo frangente di tempo in regime di “*garanzia prolungata*” 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 del Fornitore 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” 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/avarie o non derivanti da situazioni nelle quali il veicolo è comunque a disposizione del Fornitore (salvo differente accordo fra le parti);
- la ricarica di energia elettrica delle batterie ad alta tensione, il rifornimento di carburante per il preriscaldatore a gasolio, la ordinaria pulizia da piazzale dei mezzi, la movimentazione da piazzale, la disinfestazione, la derattizzazione ed il lavaggio da piazzale;
- la manutenzione degli pneumatici e la fornitura degli stessi;
- gli 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/anomalo degrado/deterioramento nel tempo;
- le riparazioni della carrozzeria (ad esempio a causa di sinistri o danni) ed estetiche, ad eccezione di quelle derivanti da normale/anomalo degrado/deterioramento nel tempo e di quelle comunque necessarie per garantire la normale funzionalità del veicolo o del singolo 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 accessorie mancanti o danneggiate.

Con le dovute eccezioni del caso, quanto 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 componenti per degrado – “degrado componenti”) 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 del Dipartimento dei Trasporti Terrestri (U.M.C., ex M.C.T.C.);
- l'onere per la certificazione periodica biennale dei cronotachigrafi digitali (anche la sostituzione della batteria tampone del cronotachigrafo è un onere che ricade a carico dell'Azienda);
- l'onere per il controllo e revisione periodica degli estintori portatili di bordo (la manutenzione e la verifica/revisione/collaudo dell'impianto estinzione incendi rimane invece a carico del Fornitore);
- l'onere per l'assicurazione R.C.A. e la tassa di proprietà (“bollo”);

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 di intervento da parte dell'officina aziendale 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 della competenza per l'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 mail o via fax la richiesta intervento), formalmente e preventivamente (via PEC o via 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, a seguito di 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 simili). 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/giustificazioni, 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, senza che questo abbia niente da eccepire. L'onere derivante dall'impiego della manodopera aziendale, in questo caso e per circostanze simili in generale, sarà computato, salvo diversi accordi fra le due parti, 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” o dalla fattura trasmessa all'Azienda dalla parte terza che ha effettuato l'intervento.

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 dovuti 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, etc.), tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo simile, senza che il Fornitore abbia niente da eccepire. A tale addebito sarà aggiunta anche una somma forfettaria ed integrativa pari a 50,00 € (cinquanta/00 euro) 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 (e del sistema di ricarica a terra) in occasione di ogni manutenzione programmata/straordinaria o qualora lo stesso sia comunque a sua disposizione per altra necessità o evenienza, 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 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, se necessario 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 liquido refrigerante del motore trazione) che dovranno essere utilizzati durante l'esecuzione delle manutenzioni programmate e durante le operazioni di rabbocco nei piazzali dei

Depositi, 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 Depositi 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 Depositi dell'Azienda;
- su strada o aree di sosta (nei casi di “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 modulo e in caso di urgenza tale richiesta potrà essere anticipata telefonicamente. Nel modulo saranno indicati i seguenti dati:

- il motivo della richiesta (specificando, in particolare, se si tratta di manutenzione programmata, straordinaria, 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/presa in carico;
- lettura contachilometri al momento della richiesta;
- lo stato dell'indicatore livello di carica delle batterie ad alta tensione;
- 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/presa in carico, 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/presa in carico, in questo ultimo caso, è da effettuarsi entro **4** ore conteggiate a partire dall'orario della data di disponibilità come dichiarato nella richiesta di intervento).

Le richieste dei singoli interventi sono, di norma, di competenza del Responsabile di officina aziendale locale, salvo casi particolari o interventi straordinari per i quali interverrà la 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 purché concordato di comune accordo.

Quanto riportato sopra è identicamente valido, per quanto applicabile, anche per le richieste di interventi relativi ai sistemi di ricarica a terra.

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

L'intervento del Fornitore presso i locali di un suo 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 sul posto con operazioni di soccorso stradale e similari.

Per l'effettuazione degli interventi previsti nel primo periodo di servizio manutentivo in regime di “full service” (o in “garanzia di base”, qualora il servizio manutentivo in “FU.SE” non sia stato attivato), il ritiro del veicolo presso i Depositi aziendali e la successiva riconsegna del veicolo presso i Depositi locali dell'Azienda, con correlati trasferimenti del mezzo, è un intero onere a carico del Fornitore.

Nel caso di veicolo non marciante in sosta forzata 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 propria su strada.

In qualunque caso si rendesse indispensabile o opportuno, 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).

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 prescelta dal Fornitore 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) nel giorno stabilito ed 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<sup>a</sup>** ora successiva all'orario dell'invio della mail/fax per richiesta di intervento (caso degli “interventi urgenti”), ovvero a partire dallo scadere della **4<sup>a</sup>** 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 effettivi 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, in particolare, ammessa la chiusura nei giorni feriali dei mesi di agosto e dicembre (ad esempio per ferie estive o per ferie natalizie) 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 richieste per effettuazione 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") e 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 da parte di personale che si dimostrasse non all'altezza della situazione, o di dubbia affidabilità ovvero di non gradimento per l'Azienda stessa.

I Depositi aziendali dove, di norma, possono essere eseguiti gli interventi sono quelli indicati al sottopunto **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 ripetitivi, e ne comunicherà l'indisponibilità possibilmente con un anticipo di una settimana.

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

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

### **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 ed 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/piazzali Depositi nonchè 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 di servizio esauste, rottura cinghie comando, guasto o mancata apertura/chiusura porte, sostituzione fusibili o lampadine oppure riarmo magnetotermici, guasto impianto estinzione incendi, avaria clacson/trombe o tergicristalli, avaria blocchi movimentazione veicolo o sensori elettrici, guasto impianto climatizzazione/riscaldamento, guasto rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili, avaria allarmi luminosi e acustici, 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 trasporto persone.

Il termine di **2,5** ore per giungere sul luogo dell'avaria scatta dalla prima richiesta di soccorso effettuata dall'Azienda ad uno dei numeri telefonici, resi noti per tale eventualità, 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 sarà addebitato al Fornitore (secondo le tariffe di seguito tabellate in “Appendice 1”; nel caso, invece, venissero straordinariamente impiegati personale e mezzi di terzi dietro richiesta dell'Azienda, l'addebito per tale intervento sarà desunto dalla fattura pervenuta in Azienda e relativa al soccorso stradale). L'addebito sarà formalizzato, a discrezione dell'Azienda, tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo simile, senza che il Fornitore abbia niente da eccepire.

Per rendere operativo tale servizio, il Fornitore si impegna a rendere disponibili **2** unici numeri telefonici (fissi o mobili, con numerazione invariabile) sempre presidiati (con funzionalità tipo “call-center”) con cui l'Azienda possa, in qualsiasi giorno ferialo 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 2 numeri, uno potrà anche coincidere con quello del Referente Unico per l'Assistenza se lo stesso assicurerà la reperibilità ogni giorno dell'anno e 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 simile), senza che il Fornitore abbia niente da eccepire. 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, grasso, liquido refrigerante, 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.). Il successivo smaltimento dei rifiuti sarà un onere del Fornitore. Sarà inoltre onere del Fornitore informare immediatamente l'Azienda delle azioni intraprese per scongiurare gli eventuali pericoli del caso.

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 a intervenire, effettuerà l'intervento straordinario e addebiterà al Fornitore i costi sostenuti secondo le tariffe riportate in “Appendice 1”). 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” se il soccorso è stato eseguito con personale e autoveicolo ad uso speciale proprio (se invece il soccorso stradale è stato eseguito, su chiamata del Fornitore, con personale e autoveicolo ad uso speciale di proprietà di Ditta terza, il Fornitore dovrà presentare all'Azienda la fattura ad esso pervenuta e relativa al medesimo soccorso).

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 purché 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 complesse 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 da quello al quale è stato richiesto l'intervento ovvero presso una terza officina specializzata scelta dal Fornitore ma esterna alla Rete di Assistenza ufficialmente resa nota sempre dal Fornitore, è necessaria una preventiva comunicazione all'Azienda al fine di ottenere l'autorizzazione a procedere.

Qualsiasi onere relativo a tale attività, compresa la movimentazione dell'autobus per i necessari trasferimenti, è sempre a carico del Fornitore.

### 9.3 - Tempi di indisponibilità e di riconsegna

Tutti gli interventi, di qualsiasi natura, dovranno essere ultimati (salvo le previste eccezioni del caso) 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 l'eccezione di alcuni lavori straordinari, così come meglio indicato al punto **12.5** ove è eventualmente consentito un termine temporale più esteso purché preventivamente e formalmente richiesto dal Fornitore e purché 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**.

Invece, per quanto riguarda le lavorazioni sui sistemi di ricarica a terra, l'intervento dovrà essere ultimato entro **1** (uno) giorno di calendario calcolato a partire dal giorno successivo alla data in cui è stata inviata la mail/fax di richiesta intervento (“intervento urgente”) o calcolato a partire dalla data in cui è stata dichiarata, sempre nella richiesta di intervento, la disponibilità del sistema di ricarica a terra (“intervento non urgente”) per l'operazione da effettuare. Oltre tale termine, la penalità del caso può anche essere applicata, a discrezione dell'Azienda, in funzione del numero totali dei fermi-macchina conseguenti al problema che ha coinvolto il sistema di ricarica a terra.

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

Per quanto riguarda gli interventi manutentivi programmati in “FU.SE” 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 note al Fornitore le ubicazioni degli autobus e garantirà quanto possibile per agevolare il Fornitore, compresi eventuali accessi a procedure informatiche aziendali.

In questo eventuale caso, che potrà anche essere limitato ad alcuni Depositi o ad alcune tipologie o gruppi di autobus, sarà stilato, qualora sia necessario, 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 prescelta dal Fornitore dovrà sempre regolarmente e immediatamente rilasciare all'Incaricato dell'Azienda anche un documento cartaceo di “chiusura di commessa” rilasciato dalla stessa officina (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 cartacea (come il D.D.T., anche questa dovrà essere firmata, datata e timbrata dal Responsabile dell'officina prescelta del Fornitore) ove siano riportate e descritte tutte le operazioni elementari, costituente la stessa manutenzione programmata, eseguite.

Quanto sopra si applica anche nel caso di interventi sui sistemi di ricarica a terra.

In caso di particolari lavorazioni o avarie, sarà facoltà dell'Azienda richiedere al Fornitore (a titolo gratuito) il report eventi decriptato (estratto dalla memoria centrale del veicolo e comprendente tutti i dati di funzionamento nell'arco di tempo da stabilire, con riferimento al funzionamento dei principali componenti del veicolo o parametri di misurazione e funzionamento come motore trazione, aria climatizzata, freni, velocità, accelerazione, segnalazione guasti, etc.) e comunque leggibile in ogni sua parte con stampati o file digitali da utilizzare su normali programmi di lettura o software specifici messi a disposizione gratuitamente dal Fornitore.

#### **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 dai tecnici dell'Azienda sufficiente/soddisfacente (oppure fosse ritenuta solo parzialmente eseguita) 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), il veicolo sarà considerato come non riconsegnato (anche agli effetti del calcolo dei giorni di fermo-macchina ed eventuali penali, indifferentemente dal fatto che il veicolo sia circolante o non sia circolante) e il Fornitore dovrà riprendere in carico o ritirare, a suo completo onere, il veicolo per il perfezionamento dell'intervento e 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 50,00 € (cinquanta/00 euro) per spese amministrative aziendali, senza che il Fornitore abbia niente da eccepire. 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 solo, in alternativa a quanto sopra, una penale giornaliera per ogni giorno di calendario di ritardo nella consegna di tale documentazione fine lavori.

Quanto sopra si applica anche nel caso di interventi sui sistemi di ricarica a terra.

## 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 una gestione informatica “on-line” del processo dell'intero corpo manutentivo (ed eventualmente anche 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 dovranno essere già consultabili nel software messo a disposizione dall'Azienda. L'omesso inserimento di tali dati entro tale termine temporale comporterà l'applicazione di una penale giornaliera della stessa entità prevista per la mancata consegna della documentazione fine lavori (“documentazione post-lavorazione”).

## 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**”) del singolo veicolo (o del singolo impianto di ricarica a terra) con lo storico e con il correlato chilometraggio, ordinato cronologicamente, di tutti i possibili interventi manutentivi (comprensivi di movimentazione ricambi e materiali vari con relativa quantità, descrizione, codice categorico) eseguiti dall'inizio del servizio manutentivo.

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 dagli 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 in contraddittorio 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 della 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 al quale 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) dell'anno.

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

### **12.1 – Premessa**

Convenzionalmente, nel presente Capitolato, per Anno Civile (Legale) si intende il periodo di tempo di 365 giorni (366 giorni nel caso di anno bisestile) compreso tra il 01 gennaio e il 31 dicembre.

Convenzionalmente, nel presente Capitolato, per mese solare (civile) si intende il singolo periodo di tempo, con relativo numero di giorni variabili caso per caso, compreso in ciascuno dei mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile, maggio, giugno, luglio, agosto, settembre, ottobre, novembre, dicembre.

Convenzionalmente, nel presente Capitolato, per “giorni di calendario” si intendono giorni naturali (solari) e consecutivi.

Tutte le diverse penali previste sono fra loro cumulabili. Le penali si applicano sia nel caso di veicolo non circolante sia nel caso di veicolo circolante.

Il termine temporale per la notifica al Fornitore dell'applicazione della penale da parte dell'Azienda è fissato in **12** mesi calcolati a partire dal giorno di fine fermo-macchina.

Gli addebiti delle penali e gli altri addebiti in generale saranno eseguiti tramite escussione parziale della cauzione in corso di validità ovvero altro modo simile (ad esempio, pagamento immediato con bonifico bancario del Fornitore dopo emissione di fattura da parte dell'Azienda 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, etc.) saranno preventivamente notificati, dalla Direzione dell'Azienda al Referente Unico per l'Assistenza ed eventualmente al Referente Unico Amministrativo, con semplice comunicazione a mezzo posta elettronica. 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 funzionalità dell'impianto estinzione incendi e al ripristino funzionalità della rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili e al ripristino funzionalità degli apparati e sistemi della telematica di bordo nonché ripristino funzionalità dell'impianto aria climatizzata/riscaldamento.

## **12.2 – Penalità per superamento del tempo massimo ammesso per il ritiro o presa in carico del veicolo per l'interventistica 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 o presa in carico del sistema di ricarica a terra (si veda art. **9**) si applicherà una penale di 5,00 € (cinque/00 euro) per ogni ora o frazione di ora di ritardo [fino ad un massimo di 1.000,00 € (mille/00 euro)]. 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 a 500,00 € (cinquecento/00 euro) 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 sarà direttamente raddoppiata e applicata nella misura di 1.000,00 € (mille/00 euro). Se dal mancato riscontro telefonico ne deriva anche un mancato soccorso stradale del veicolo, a questa penale si aggiungerà pure la penale prevista per il mancato soccorso stradale;

- 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 100,00 € (cento/00 euro) per ogni ora o frazione di ora di ritardo nell'intervento fino ad un massimo di 1.000,00 € (mille/00 euro). 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 1.000,00 € (mille/00 euro). Anche il parziale o incompleto soccorso sono da considerare come mancato soccorso e si applicherà, anche in questo caso, una penale di 1.000,00 € (mille/00 euro) (in particolare, una volta giunto sul luogo del soccorso, il Fornitore non può successivamente abbandonare il veicolo a sé 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 3.000,00 € (tremila/00 euro)] 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 sul luogo del soccorso, senza tuttavia poi abbandonarlo, organizzato 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 500,00 € (cinquecento/00 euro).

### **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 fornisse alcun riscontro telefonico entro 30 minuti dalla prima chiamata dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di 50,00 € (cinquanta/00 euro) per ogni mezz'ora o frazione di mezz'ora di ritardo nel fornire il riscontro. La penale, tuttavia, non potrà eccedere i 500,00 € (cinquecento/00 euro) nell'arco delle **24** ore.

- Qualora il Referente Unico per l'Assistenza, contattato via mail, non fornisse 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 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno lavorativo di ritardo nel fornire riscontro scritto. La penale, tuttavia, non potrà eccedere i 500,00 € (cinquecento/00 euro) nell'arco di **7** giorni di calendario. In caso di momentanea indisponibilità causa assenza lavorativa, il Referente Unico per l'Assistenza dovrà, in anticipo, obbligatoriamente comunicare via mail a tutti i Responsabili delle officine aziendali il nominativo del suo temporaneo sostituto (con relativi riferimenti) e il lasso di tempo per il quale sarà assente da lavoro: in caso di tale mancata comunicazione, sarà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per ogni giorno di calendario di omessa notifica.

- Qualora il Referente Unico Amministrativo, contattato via mail, non fornisse 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 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno lavorativo di ritardo nel fornire riscontro scritto. La penale, tuttavia, non potrà eccedere i 500,00 € (cinquecento/00 euro) nell'arco di **7** giorni di calendario.

### **12.4 – Penalità per mancato intervento su impianto estinzione incendi - Penalità per mancato intervento su rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili - Penalità per mancato intervento su apparati e sistemi della telematica di bordo - Penalità per mancato intervento su impianto climatizzazione/riscaldamento - Penalità per mancato intervento in "full service" su assetto ruote - Penalità per mancati interventi in "full service" 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 funzionalità, 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 100,00 € (cento/00 euro). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.

- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica certificata, ripristino funzionalità, etc.), da parte del Fornitore, sulla rampa ad azionamento manuale per la carrozzella disabili si applicherà (fatte

salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a 100,00 € (cento/00 euro). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.

- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica, ripristino funzionalità, etc.), da parte del Fornitore, sugli apparati e sistemi della telematica di bordo (compresa l'impiantistica di questa) si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a 100,00 € (cento/00 euro). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.

- Per ogni mancato intervento (controllo, verifica, ripristino funzionalità, etc.), da parte del Fornitore, sull'impianto di climatizzazione/riscaldamento si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a 100,00 € (cento/00 euro). La penale è applicabile anche con veicolo circolante.

- Per ogni mancato intervento, da parte del Fornitore, sull'assetto ruote in “full service” si applicherà (fatte salve altre penali del caso) una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario) pari a 100,00 € (cento/00 euro). 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 **3** giorni lavorativi di tempo per ritirare/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 (si veda art. **7** ove vengono citate le specifiche manutenzioni in “full service” 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 100,00 € (cento/00 euro). 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 “full service”), sarà invece applicata una penale di 3.000,00 € (tremila/00 euro). 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 tutte le possibili spese sostenute, correlate agli 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” (o, per i sistemi di ricarica a terra, di “1 giorno di calendario”) di cui al punto **9.3**, è stabilita, per il Fornitore, una penale pari a 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno di calendario di ritardo nella riconsegna del mezzo o di ritardo nella conclusione risolutiva dell'intervento. La penale, in questo ultimo caso, è applicabile anche con veicolo circolante.

Per le sole lavorazioni riguardanti la sostituzione ex novo o revisione totale o revisione parziale del motore di trazione, 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. Per lavorazioni molto complesse di **carrozzeria** (ad esempio interventi sulla struttura portante), sempre dietro parere positivo dell'Azienda, potranno essere concessi anche fino a **28** (ventotto) giorni di calendario (anziché **21**) per terminare gli interventi.

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

Tutti i possibili giorni di fermo-macchina effettivi, anche se non soggetti a penale per superamento dei “7 giorni di calendario” o di “21 giorni di calendario” oppure di “28 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 la 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 effettiva del singolo veicolo in un anno), calcolato per ciascun veicolo in un distinto periodo di osservazione di un Anno Civile e dovuto ai fermi-macchina effettivi causa interventi di qualsiasi natura, **non superi i 36 giorni di fermo-macchina effettivi**. Anche i giorni di fermo del veicolo necessari per effettuare la manutenzione programmata e straordinaria nonché le azioni di aggiornamento/risanamento confluiscono nel conteggio dell'indice di indisponibilità annuale del veicolo. Oltre il termine dei 36 giorni ammessi nell'Anno Civile di osservazione è stabilita, per il Fornitore, una penale pari a 25,00 € (venticinque/00 euro) per ogni giorno di calendario di fermo-macchina effettivo in eccesso a quelli tollerati. La penale sarà applicata alla fine del singolo periodo di osservazione ovvero anche in seguito 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 Civile, 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 effettiva tollerati e relativi a queste fasi sono da calcolarsi sulla base di **3** giorni al mese solare o frazione di mese solare.

## 12.7 – Regole per il conteggio dei giorni fermo-macchina effettivi

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

- i tempi di manutenzione (e quindi di fermo-macchina effettivo) decorrono dalle **24** ore successive all'ora in cui viene inviato la mail o il fax per la richiesta di intervento (“interventi urgenti”) o dalle **4** ore successive all'orario 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-macchina effettivo, il giorno di consegna del veicolo;
- si considera per intero, come giorno di fermo-macchina effettivo, il giorno di riconsegna del veicolo.

In base ai criteri precedenti, la richiesta di un intervento da eseguirsi da parte del Fornitore comporterà sempre, automaticamente, la registrazione di almeno un giorno fermo-macchina

effettivo.

Quanto sopra, con le dovute differenziazioni del caso, è valido anche per il calcolo della tempistica della lavorazione in occasione della presa in carico e il fine intervento per i sistemi di ricarica a terra.

Per il soccorso su strada o in aree di sosta (“soccorso stradale”) si considera come giorno di fermo-macchina effettivo anche il giorno in cui l'intervento viene telefonicamente richiesto.

### **12.8 – Penalità per mancata, irregolare o ritardata individuazione di un Punto di Assistenza, del “Referente Unico per l'Assistenza” e del “Referente Unico Amministrativo”**

Per ogni mancata, irregolare o ritardata individuazione/sostituzione, da parte del Fornitore, di un Punto di Assistenza o del Referente Unico per l'Assistenza oppure, se previsto, del Referente Unico Amministrativo (nel caso queste eventualità ricorrano sia al momento della consegna iniziale del primo veicolo o del primo gruppo di veicoli sia, nel caso, successivamente), sarà applicata una penale giornaliera (per ogni giorno di calendario di ritardo) pari a 500,00 € (cinquecento/00 euro). Identica penale si applicherà per omessa notifica, da effettuarsi tramite formale comunicazione all'Azienda, nel caso in cui 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.

Identica penale giornaliera si applicherà per ritardata formale notifica del Fornitore nel caso, a insindacabile giudizio dell'Azienda, il già nominato Punto di Assistenza o il Referente Unico per l'Assistenza oppure il Referente Unico Amministrativo si dimostrasse non all'altezza della situazione, di dubbia affidabilità o comunque sgradito e dovesse essere sostituito per decisione unilaterale dell'Azienda e comunque con decisione già formalmente comunicata al Fornitore.

### **12.9 – Penalità per ritardata consegna di dati e documentazione post-lavorazione nonché 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 50,00 € (cinquanta/00 euro). La penale, tuttavia, non potrà eccedere i 500,00 € (cinquecento/00 euro) nell'arco di **14** giorni di calendario.

### **12.10 - Penalità per ritardo nell'invio dei conteggi relativi al conguaglio economico annuale “full service” all'inizio di ogni nuovo Anno Civile**

Per il mancato rispetto dei termini consentiti al Fornitore per l'invio all'Azienda dei conteggi relativi al conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Civile, si applicherà una penale pari a 100,00 € (cento/00 euro) 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 al Fornitore per l'invio all'Azienda delle "dichiarazioni di presa visione DUVRI", si applicherà una penale pari a 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno di calendario di ritardo rispetto al termine prefissato e reso noto con comunicazione precedentemente effettuata dall'Azienda. Nel caso questo termine temporale non fosse reso noto in tale comunicazione, lo stesso è fissato in n° **14** giorni di calendario dalla data di invio della stessa comunicazione aziendale.

#### **12.12 - Penalità per arbitraria chiusura di un Punto Assistenza - penalità per altre irregolarità non comprese nel novero contemplato in Capitolato in quanto a penale**

- Nel caso di arbitraria chiusura di un Punto Assistenza (ad esempio per ferie estive), oltre al verificarsi di una grave violazione contrattuale e fatte comunque salve le penali correlate alla non attività della struttura nel periodo, sarà applicata una penale di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per ogni giorno (festivi esclusi) di chiusura del Punto di Assistenza.
- 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 50,00 € (cinquanta/00 euro) per ogni giorno di calendario di ritardo rispetto ai termini 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'articolo 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 prescelte in Sardegna ("Punti di Assistenza" in Sardegna) copia del DUVRI redatto (comprensiva della "dichiarazione di presa visione DUVRI", da compilarsi e poi da ritrasmettere all'Azienda) 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 sua officina prescelta (ovvero i loro formalmente delegati), dovranno presiedere ad una prevista "Riunione di Coordinamento sulla Sicurezza" (ex articolo 26 D.Lgs 81/2008 e s.m.i.) da svolgersi presso la Sede dell'Azienda o via web tramite 'videoconferenza', nel caso di permanenza delle restrizioni dovute all'infezione **COVID-19**, 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 completata dal Fornitore e ritrasmessa all'Azienda, in soluzione unica, entro **14** giorni di calendario a partire dalla data di invio da parte dell'Azienda stessa.

Il Fornitore dovrà rendere noto, agli effetti della normativa sulla sicurezza sui luoghi di lavoro, 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 Indipendente 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 i vari tipi di movimentazione su strada sia durante i trasferimenti dell’autobus dal Deposito dell’ARST ai Punti di Assistenza e viceversa. Quanto sopra è identicamente valido anche nel caso di danni cagionati dal Fornitore in seguito alla presa in carico del veicolo (o dei sistemi di ricarica a terra) per via di eventuali lavorazioni eseguite, qualora previste, presso la sede dell’Azienda.

## **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 nel caso l’Azienda proprietaria del veicolo/i ne usufruisca, 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 ed entro la fine del mese in cui è avvenuto il servizio.

Il pagamento degli ordinari corrispettivi sarà 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 degli autobus (“km forfettari mensili” ovvero “km teorici”), pari ad 1/12 delle percorrenze medie annuali stimate.

Nel caso in cui la percorrenza media annuale stimata per un autobus appartenente ad un determinato lotto non sia stata indicata, ai fini della fatturazione i “km forfettari mensili” del mezzo saranno stabiliti da iniziale comune accordo fra Fornitore e Azienda o (in mancanza di accordo) saranno ricavati dalla percorrenza totale prefissata diviso i mesi di validità della “garanzia di base”.

In tutti i casi sopra descritti, in funzione delle effettive percorrenze una volta che queste sono state accertate con i veicoli regolarmente in esercizio, l’Azienda si riserva comunque di rimodulare al termine di ogni trimestre dell’Anno Civile, variandoli negli ordinativi successivi secondo buon senso, i “km forfettari mensili” che il Fornitore dovrà in seguito fatturare mensilmente senza che ciò

comporti necessariamente una modifica contrattuale. Tale variazione del nuovo forfettario chilometrico mensile da fatturare dovrà comunque essere formalmente comunicata al Fornitore, nei mesi precedenti il nuovo trimestre oppure ad inizio del nuovo trimestre.

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 ed una volta comunque ricevuto il correlato ordinativo, del quale dovrà essere obbligatoriamente riportato sulla fattura il relativo numero identificativo. Per ogni singolo ordinativo mensile trasmesso dall'Azienda il Fornitore dovrà emettere un'unica fattura: è sottinteso che in tale fattura dovranno comparire un numero globale di "km forfettari mensili" pari a quelli specificati nell'ordinativo ricevuto e un corrispettivo pari a quello specificato nello stesso ordinativo ricevuto.


E' sottinteso che nel corrispettivo ordinario chilometrico per tutti i veicoli sono compresi anche gli oneri per l'espletamento del servizio manutentivo in "FU.SE." di tutti i sistemi di ricarica a terra (compresi, fra questi, gli eventuali opzionali aggiuntivi sistemi di ricarica a terra che l'Azienda si riserva di acquistare usufruendo della quotazione economica a parte notificata, in sede di offerta, dal Fornitore).

All'inizio del servizio manutentivo in "full service" per un autobus di nuova immatricolazione, i chilometri che saranno inseriti nell'ordinativo dell'Azienda per il primo mese solare di "FU.SE" saranno i precisi "km forfettari mensili" stabiliti (non è infatti previsto un inserimento, negli ordinativi mensili, di una frazione di questi). Il primo ordinativo mensile per l'espletamento del servizio in "FU.SE" sarà redatto dall'Azienda e trasmesso al Fornitore con riferimento al mese solare nel quale l'autobus ha iniziato ad effettuare il servizio di linea oppure, fatto ovviamente salvo il recupero in sede di conguaglio annuale di residui km effettivamente percorsi in precedenza, con riferimento al mese solare successivo a quello nel quale l'autobus ha iniziato ad effettuare il servizio di linea ovvero ancora a partire da un mese solare di comune accordo.

## **16.2 – Modalità e termini per procedere ai conteggi del conguaglio economico annuale all'inizio di ogni nuovo Anno Civile (con inizio fissato al 01 gennaio)**

Le modalità e i termini di esecuzione dei conteggi (quantificazione) relativi al conguaglio annuale (periodo 01 gennaio÷31 dicembre) del trascorso Anno Civile 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 precedente 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 Civile;
- 2) il Fornitore, in base alle letture dei contachilometri trasmesse dall'Azienda, provvederà ad eseguire i suoi conteggi di quantificazione economica delle percorrenze effettive per il conguaglio nei 12 mesi, lotto per lotto, e li comunicherà (entro **7** 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 oppure eventuali correzioni da apportare, 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) solo una volta che sarà pervenuto al Fornitore l'ordinativo dall'Azienda, la fattura del corrispettivo per il conguaglio annuale (o della eventuale "nota di accredito") potrà essere emessa

	<b>SERVIZIO MANUTENZIONE “FULL SERVICE” E IN “GARANZIA DI BASE” PER 5 ANNI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4</b> (autobus di classe II – a pianale integralmente o parzialmente ribassato) <b>ALLEGATO C - fornitura di n° 46 sistemi autobus elettrici nuovi di fabbrica</b>
---	--

dal Fornitore stesso ed inviata all'Azienda successivamente al 15 febbraio e comunque dovrà essere trasmessa, come termine ultimo, entro la fine di febbraio.

Nel caso particolare dell'ultimo conguaglio a fine servizio manutentivo “FU.SE”, questo sarà effettuato terminato il Contratto della prestazione, senza necessariamente attendere la fine dell'Anno Civile.

Il Fornitore ha comunque l'obbligo di essere costantemente a conoscenza, tramite i propri Punti di Assistenza, delle percorrenze progressive effettuate dai veicoli al trascorrere del tempo.

### 16.3 – Revisione costo chilometrico

Per la revisione (adeguamento) del costo chilometrico vale quanto previsto nell'art. **15** dell'Allegato **A**.

### 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 media annuale stimata, ovvero sia anche annualmente nulla.

Nel primo periodo manutentivo di “FU.SE.”, qualora, per un primo singolo autobus, la percorrenza totale prefissata dovesse essere superata, il servizio manutentivo in regime di “FU.SE.” potrà tuttavia eventualmente proseguire (alle stesse precedenti condizioni operative e con identici oneri per il Fornitore rispetto al pregresso) se l'Azienda proprietaria del veicolo 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. Automaticamente ciò sarà esteso anche agli altri autobus del lotto acquisiti dall'Azienda, man mano che la percorrenza totale prefissata sarà in seguito superata autobus per autobus. La maggiorazione del corrispettivo chilometrico sarà liquidata al Fornitore, autobus per autobus, in fase di conguaglio annuale all'inizio del nuovo Anno Civile. Tale eventuale e particolare ulteriore periodo manutentivo con un costo chilometrico maggiorato, che si estenderà oltre il primo periodo manutentivo di “FU.SE.”, sarà definito come **“secondo periodo manutentivo di ‘FU.SE’ ”**.

Il servizio manutentivo a costo chilometrico maggiorato potrà così eventualmente 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 fornito del lotto (anche se acquisito, eventualmente, in estensione di gara) all'Azienda.

Si intende, per ultimo veicolo del lotto ovvero per ultimo veicolo fornito del lotto all'Azienda, l'ultimo veicolo immatricolato in ordine di tempo presso la U.M.C per la stessa Azienda.

Nel caso invece in cui vi fosse la volontà di una delle due parti di non voler continuare il servizio manutentivo in regime di “FU.SE.”, causa superamento della percorrenza totale prefissata degli autobus, allora i “km forfettari mensili” per i veicoli interessati dal superamento di tale soglia saranno normalmente inseriti negli ordinativi mensili redatti dall'Azienda solo fino a quando la percorrenza totale prefissata non sarà superata (con conseguente decremento per rimodulazione, da parte dell'Azienda, a fine mese od anche a fine trimestre dei “km forfettari mensili”) e di conseguenza neanche il Fornitore procederà, in sincronia con i successivi ordinativi mensili ricevuti, ad inserirli nella correlata sua fatturazione a partire dal mese solare (compreso) nel quale

è avvenuto tale superamento della percorrenza o a partire dal successivo trimestre.

Il Fornitore, dopo richiesta dell’Azienda, non procederà ad inserire più i “km forfettari mensili” di un veicolo nella correlata sua fatturazione anche nel caso di prematura e definitiva cessata circolazione su strada dello stesso mezzo (ad es. causa distruzione del veicolo per grave sinistro o per incendio totale).

Per tutti questi particolari casi, la residua differenza dei km effettivi percorsi e ancora non remunerati al Fornitore nell’ultimo mese solare di “FU.SE” sarà poi conteggiata, autobus per autobus, in sede del congruaggio economico annuale all’inizio del nuovo Anno Civile.

Per quanto sopra, sempre nella ipotesi della cessazione del servizio manutentivo in “FU.SE.” nel momento in cui gli autobus superino la percorrenza totale prefissata o nel caso in cui si verifichi una definitiva cessata circolazione su strada di un veicolo, l’Azienda stessa rimodulerà, a sua discrezione al termine di ogni mese o al termine di ogni trimestre dell’Anno Civile, i “km forfettari mensili” da inserire nei successivi ordinativi mensili da inviare al Fornitore (per la rimodulazione dei “km forfettari mensili” e per la fatturazione vale anche quanto previsto al punto **16.1**).

Eventuali estensioni di “garanzia di base” in fase di offerta, soggette a premialità, comporteranno anche l’automatica estensione proporzionale dei limiti (termini chilometrici e termini temporali), oltre che della stessa garanzia, anche del “full service” (*purché il medesimo servizio venga attivato*) e tutti i precedenti valori numerici dei predetti correlati limiti riportati nel presente Allegato andranno rimodulati, sempre in modo proporzionale, di conseguenza. Nell’eventualità in cui l’Azienda decida di attivare, ad inizio fornitura, il servizio manutentivo in “full service”, il costo chilometrico per la manutenzione in tale regime, offerto dal Fornitore dal **1°** al **5°** anno compreso di vita del veicolo e fatto salvo quanto previsto nell’art. **15** dell’Allegato **A**, sarà automaticamente applicato in maniera identica anche agli eventuali anni aggiuntivi di “full service” coincidenti con gli eventuali anni di estensione della “garanzia di base” offerti dal Fornitore.

## APPENDICE 1 ALL'ALLEGATO C

<b>Tariffe per soccorsi stradali richiesti dall'Azienda in caso di sinistri e similari ovvero eseguiti straordinariamente dall'Azienda con mezzi/personale propri</b>	<b>costo (*)</b> [euro/ora] 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 prescelta dal 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 prescelta dal Fornitore (o dell'officina dell'Azienda).	<b>0,70 €/km</b>
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, sabato compreso) 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 prescelta dal Fornitore (o dell'officina dell'Azienda).	<b>36,00 €/h</b>
Tariffa oraria straordinaria (notturna) 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, sabato compreso) 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 prescelta dal Fornitore (o dell'officina dell'Azienda).	<b>42,00 €/h</b>
Tariffa oraria straordinaria (festiva) per la manodopera per effettuare l'intervento e per l'impegno per raggiungere il luogo del soccorso (euro/uomo) (orario dalle ore 00:00 alle ore 24:00 nelle giornate di domenica e altri 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 prescelta dal Fornitore (o dell'officina dell'Azienda).	<b>48,00 €/h</b>
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 prescelta dal Fornitore o dell'officina dell'Azienda. Tale tariffa è valida tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24 <u>ed è comprensiva del compenso per l'impegno (per 2 uomini)</u> a partire dal momento dell'uscita e fino al rientro dell'autoveicolo speciale nella sede locale dell'officina prescelta dal Fornitore o dell'officina dell'Azienda. Il tutto è comprensivo di eventuale stacco dell'albero trasmissione e/o sblocco rotocamere freni. Nel caso di soccorso stradale per autobus lunghi oltre 14 metri, si applica un sovrapprezzo del 25% sul solo costo chilometrico.	<b>diritto chiamata 400,00 € + 2,50 €/km</b>

(\*) I costi si intendono non soggetti ad aggiornamento al trascorrere del tempo