

ARST S.p.A

Società con socio unico

Sede legale: via Posada 8/10, 09122 Cagliari

P.IVA / CF e iscrizione CCIAA Cagliari 00145190922

Capitale Sociale € 819.000 i.v.

t (+39)070265701 p arst@pec.arstspa.info m arst@arst.sardegna.it



*Progettazione ed Erogazione del Servizio di TPL su gomma (in regione Sardegna)
Sedi Certificate: Cagliari, Oristano, Iglesias, Carbonia, Nuoro*

ALLEGATO A

CAPITOLATO TECNICO/AMMINISTRATIVO PER IL SERVIZIO DI FORNITURA E GESTIONE A COSTO CHILOMETRICO DEGLI PNEUMATICI PER GLI AUTOBUS AZIENDALI

ALLEGATO A**SOMMARIO**

Articolo 1 - Oggetto.....	3
Articolo 2 - Quantitativo annuo chilometrico presunto e numero veicoli del parco aziendale nonché percorrenze per tipologia di immatricolazione	5
Articolo 3 - Durata del Contratto.....	6
Articolo 4 - Oneri dell'Operatore Economico aggiudicatario	6
Articolo 5 - Prescrizioni, modalità e procedure operative.....	12
Articolo 6 - Controlli e osservanza delle norme sulla sicurezza (D.Lgs. n° 81 del 9 aprile 2008 e s.m.i)	23
Articolo 7 - Quantificazione economica degli pneumatici	24
Articolo 8 - Calcolo del corrispettivo	27
Articolo 9 - Fatturazione e termini di pagamento – Rotture pneumatici per cause non dipendenti dalla normale circolazione su strada e loro fatturazione separata – Particolari soccorsi stradali e loro fatturazione separata – Danni agli autobus per scoppio pneumatico o distacco ruota – Referente Amministrativo e Referente Tecnico dell'Operatore Economico aggiudicatario	28
Articolo 10 – Penalità.....	32
Articolo 11 – Obblighi verso i Lavoratori dell'Operatore Economico aggiudicatario. Numero minimo prefissato per operatività dei Tecnici e Ispettori di zona e penali per mancato rispetto presenze a lavoro dei Tecnici e degli Ispettori di zona. Dotazioni particolari richieste all'Operatore Economico aggiudicatario e penali in caso di mancanza di quanto richiesto	39
Articolo 12 – Adeguamento ISTAT per il corrispettivo del costo chilometrico durante il periodo di validità del Contratto - clausola revisione prezzi – art. 60 del D.Lgs. 36/2023	42
Articolo 13 – Modifica del Contratto in corso di esecuzione.....	44
Articolo 14 – Ispezioni per certificazione dell'ARST al sistema della gestione qualità agli effetti della norma UNI-EN ISO 9001	44
Articolo 15 - Continuità dell'erogazione del servizio di gestione e fornitura degli pneumatici a costo chilometrico	44
Articolo 16 - Obblighi derivanti dal D.Lgs. n. 81 del 09/04/2008	45
Articolo 17 - Garanzie fideiussorie – garanzie sugli pneumatici dopo la fine del Contratto.....	46
Articolo 18 – Rischi.....	46
Articolo 19 – Danni procurati agli autobus dal momento della presa in carico fino alla riconsegna.....	46
Articolo 20 - Risoluzione del Contratto	47
Articolo 21 - Foro competente.....	47
Sub-Allegati.....	48

Articolo 1 - Oggetto

1.1 - Il presente Capitolato ha per oggetto l'affidamento del servizio di fornitura e gestione a costo chilometrico degli pneumatici "originali" e ricostruiti nonché relativi accessori (in seguito chiamato anche "servizio in full service pneumatici"), necessari per gli autobus dell'ARST in servizio di trasporto pubblico e assegnati alle 8 Sedi Territoriali Automobilistiche di tutta l'ARST S.p.A. (di seguito denominata anche come "Azienda" od anche come "Cliente") nonché gravitanti presso i Depositi di Cagliari, Guspini, Lanusei, Oristano, Nuoro, Olbia, Sassari, Iglesias, Isili, Tortolì, Macomer, Alghero e Carbonia.

Il servizio verrà effettuato dall'Operatore Economico aggiudicatario (di seguito denominato anche come "Fornitore") principalmente presso i sopraccitati Depositi ARST, presidiati (escluso Tortolì) da personale officina. Nel caso particolare del Deposito di Tortolì l'intervento sarà invece stabilito tramite accordo preventivo col Responsabile d'Officina di Lanusei e sarà effettuato alla sua presenza o di un suo Incaricato.

Presso tutti gli altri rimanenti Depositi periferici sparsi sul territorio della Sardegna potranno comunque essere effettuati i controlli di routine e gli occasionali interventi di modesta entità nonché gli interventi sugli pneumatici soggetti a foratura o a rottura ovvero a scoppio.

Con la sottoscrizione del Contratto, l'Operatore Economico aggiudicatario si assume la responsabilità di procedere, di sua iniziativa e autonomamente, alla risoluzione delle problematiche di sua competenza, anche se le stesse problematiche non fossero state già rilevate e già segnalate dall'ARST. In particolare, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà sempre procedere ad un accurato e continuo controllo della completa funzionalità degli pneumatici e loro accessori in occasione dei controlli ordinari in piazzale, in occasione di ogni intervento o qualora il veicolo sia comunque a sua disposizione per altra necessità o durante le verifiche cadenzate da programmazione, questo anche perché il servizio non si caratterizzerà come un semplice servizio "a chiamata" bensì come un processo operativo nel quale l'Operatore Economico aggiudicatario stesso prenderà parte attiva sia al preservamento delle condizioni ottimali degli pneumatici sia all'effettuazione in autonomia degli interventi/riparazioni/verifiche.

1.1.2 – organizzazione sul territorio dell'ARST

I Depositi principali in ARST sono quelli di Cagliari, Guspini, Lanusei, Oristano, Nuoro, Olbia, Sassari e Iglesias e fanno capo alle rispettive ed omonime 8 Sedi Territoriali Automobilistiche.

I Depositi secondari in ARST sono quelli di Macomer, Alghero e Carbonia.

I restanti Depositi ARST sparsi sull'intero territorio della Sardegna (compresi quelli di Carloforte, Isili e Tortolì) sono invece da considerarsi periferici.

Si precisa che le uniche zone del territorio con presenza di abitanti della Sardegna ove non viene espletato il servizio di trasporto pubblico da parte dell'ARST sono le isole di "La Maddalena" e "Caprera". Si tenga infine presente che nell'isola dell' "Asinara" non è attivo un servizio di trasporto pubblico.

Di seguito l'elenco completo dei 46 Depositi dell'ARST disposti sull'intero terreno regionale:

- Sede Territor. Cagliari: **Cagliari**, *Escalaplano, Isili, Sadali, San Vito, Senorbi, Villasalto, Villasimius*;
- Sede Territor. Guspini: **Guspini**, *Sanluri, Villacidro*;
- Sede Territor. Lanusei: **Lanusei**, *Gairo Taquisara, Jerzu, Perdasdefogu, Tortolì*;
- Sede Territor. Oristano: **Oristano**, *Abbasanta, Ales, Bosa, Laconi*;
- Sede Territor. Nuoro: **Nuoro**, *Bolotana, Dorgali, Fonni, Macomer, Siniscola, Sorgono*;
- Sede Territor. Olbia: **Olbia**, *Arzachena, Santa Teresa Gallura, Tempio*;
- Sede Territor. Sassari: **Sassari**, *Alghero, Bono, Nule, Nulvi, Ozieri, Perfugas, Pozzomaggiore*;

- Sede Territor. Iglesias: **Iglesias**, Carbonia, *Carloforte*, *Fluminimaggiore*, *Santadi*, *Sant'Anna Arresi*.

1.1.3 – profilo di missione

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

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

I servizi urbani sono effettuati soltanto in alcuni centri di piccole e medie dimensioni (Carloforte, Oristano, Macomer, Alghero, Carbonia, Iglesias).

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

Le condizioni climatiche invernali possono comportare qualche difficoltà nelle Sedi e località situate alle quote più alte, per brevi periodi durante l'anno. Viceversa, nei 3 mesi estivi il clima caldo in tutta l'Isola sollecita pesantemente gli pneumatici.

Di ciò occorre tenere conto a livello operativo, 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.

1.1.4 – avvertenze a carattere generale

In caso di eventuale contrasto tra Norme/Prescrizioni di Legge (anche emanate successivamente alla pubblicazione della Gara) e norme/prescrizioni contenute nel presente Capitolato, è sottointeso che prevalgano, con assoluta priorità, le prime sulle seconde.

1.2 - Le attività comprese nel servizio di cui al precedente punto 1.1 riguardano:

1.2.1 - la fornitura ed il montaggio (con correlati accessori*) sul cerchio e sul veicolo degli pneumatici **“originali”** (intendendosi per “originali” tutti gli pneumatici, purchè mai ricostruiti o mai riscolpiti, sia nuovi di “primo utilizzo” sia usati di “recupero”) nell'asse anteriore direzionale di tutti gli autobus aziendali;

1.2.2 - la fornitura ed il montaggio (con correlati accessori*) sul cerchio e sul veicolo degli pneumatici **ricostruiti, riscolpiti** (cioè “originali” ma soggetti a successiva operazione di riscolpitura, con limitazioni stagionali per l'utilizzo di questi pneumatici), **ricostruiti+riscolpiti** (“ricostruiti” ma soggetti a successiva operazione di riscolpitura, con limitazioni stagionali per l'utilizzo di questi pneumatici) nell'asse posteriore di trazione di tutti gli autobus aziendali (nel caso di veicoli a 3 assi, si intende come posteriore, oltre l'ultimo, anche il penultimo asse);

1.2.3 - le manutenzioni programmate degli pneumatici, le riparazioni e i controlli periodici di qualsiasi tipo sugli stessi (questi ultimi due interventi da eseguirsi, eventualmente ed alla bisogna, anche nei Depositi periferici non presidiati);

1.2.4 - lo smaltimento immediato di tutti gli pneumatici fuori uso (codice CER 160103). L'Operatore Economico aggiudicatario non potrà inoltre mai accatastare, in nessun caso, pneumatici (sia "fuori uso" sia "non fuori uso") all'interno delle proprietà dell'Azienda ma dovrà ritirarli, subito dopo averli smontati dai cerchi degli autobus, affinché siano trasferiti esternamente;

1.2.5 – l'assetto parziale o completo del veicolo (assetto di tutte le ruote: convergenza, campanatura, allineamento asse posteriore, etc.);

1.2.6 – l'inserimento e la successiva gestione degli indicatori di serraggio (controllo presenza e verifica serraggio, sostituzione di quelli fuori uso, ripristino di quelli mancanti, etc.) per i dadi delle colonnette delle ruote anteriori e posteriori. Per ogni singolo dado delle colonnette ruote anteriori e posteriori dovrà essere previsto un singolo indicatore di serraggio. La sostituzione di questi fuori uso e il ripristino degli indicatori di serraggio mancanti per qualsiasi motivo (deterioramento, smarrimento, danneggiamento, furto, etc.) verranno effettuati anch'essi in autonomia e a completo onere dell'Operatore Economico aggiudicatario;

1.2.7 – la gestione e configurazione, per quanto possibile, dei dispositivi TPMS (sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici) montati all'interno delle ruote.

(*: per 'accessori' si intendono: valvole, prolunghe valvole, cappucci valvole, rappezzi, materiali per riparazioni, lubrificanti, etc.).

1.3 In particolare, per autobus appartenenti alle Sedi Territoriali Automobilistiche di Cagliari e Guspini, il Responsabile di Officina di Cagliari potrà richiedere che alcune attività oggetto delle prestazioni (con particolare riferimento all'esecuzione dell'assetto completo veicolo) siano occasionalmente eseguite presso i locali "ex Autoservizi" della Sede Territoriale Ferroviaria ARST di **Mon serrato**. Lo spostamento del veicolo, in questo particolare caso, avverrà ad onere di ARST.

Articolo 2 - Quantitativo annuo chilometrico presunto e numero veicoli del parco aziendale nonchè percorrenze per tipologia di immatricolazione

2.1 – quantitativo annuo chilometrico presunto

Il servizio oggetto del presente Capitolato dovrà essere svolto sulla base di una percorrenza complessiva presunta di circa **45.000.000** km/anno.

La percorrenza complessiva suindicata potrà subire una variazione di circa il 20% in più o in meno, senza che l'Operatore Economico aggiudicatario abbia nulla da pretendere.

Nel caso di eventi di qualunque genere che richiedano una riduzione dei servizi automobilistici obbligatoria per Legge o per disposizioni locali Regionali, tuttavia, tale percentuale potrà anche essere non rispettata senza che l'Operatore Economico aggiudicatario abbia nulla da pretendere.

2.2 – numero veicoli del parco aziendale e percorrenze per tipologia di immatricolazione

Il parco aziendale è costituito da circa **810** autobus (si veda sub-allegato "elenco autobus del parco aziendale" per maggiori dettagli). Tale numero potrà tuttavia essere suscettibile di variazioni, in più o in meno, senza che l'Operatore Economico aggiudicatario abbia nulla da pretendere, fatto salvo quanto previsto al punto precedente al riguardo della variazione della percorrenza complessiva.

A titolo puramente orientativo, si tenga presente che, in ARST, la percorrenza media di un autobus urbano o ad utilizzo similare è di circa 45.000 km/anno, quella di un autobus suburbano è di circa 55.000/60.000 km/anno, quella di un autobus snodato è di circa 45.000 km/anno, quella di un autobus interurbano è di circa 65.000 km/anno (con punte di 120.000 km/anno e oltre per alcuni degli autobus di più recente immatricolazione).

Ai fini di una migliore formulazione dell'offerta, e fermo restando quanto riportato al successivo art. 7, come sub-allegato al presente Capitolato si unisce l'elenco dei veicoli componenti il parco rotabile aziendale che saranno oggetto di fornitura e gestione pneumatici a costo chilometrico (si veda sub-allegato "elenco autobus del parco aziendale"), dal quale si evince anche la Sede aziendale (la cosiddetta "Sede Territoriale", o, più sinteticamente, "Sede") alla quale i veicoli sono appartenenti. L'indicazione della Sede aziendale di appartenenza è puramente orientativa e non vincolante per l'ARST e, pertanto, successivi eventuali trasferimenti di veicoli da una Sede all'altra non costituiranno motivo di richiesta alcuna da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario, considerando il fatto che ARST potrà procedere allo spostamento degli stessi, a sua completa discrezionalità, per qualsiasi tipo di motivazione interna. Nello stesso elenco sono presenti anche alcuni dati di interesse come tipo e marca del veicolo, lunghezza veicolo, data immatricolazione, classe dell'autobus per utilizzo, misure pneumatici montati, presenza o non presenza del sistema di monitoraggio della pressione pneumatici (TPMS) per tipologia veicolare, etc.

Articolo 3 - Durata del Contratto

3.1 - Il Contratto avrà durata di **36 (trentasei) mesi** a decorrere dalla data indicata sul Contratto stesso, fatto salvo quanto previsto al successivo art. 20.

Il Contratto potrà essere prorogato, alle medesime condizioni e di comune accordo, per ulteriori **6 (sei) mesi**.

Detta proroga dovrà essere formalizzata, di norma, almeno **2 (due) mesi** prima della prevista regolare scadenza contrattuale.

3.2 – L'ARST si riserva la facoltà di procedere con la risoluzione anticipata del Contratto qualora l'Operatore Economico aggiudicatario non rispetti esattamente gli impegni pattuiti, salvo ogni diritto di rivalsa, anche immediata, dei danni subiti con addebito di eventuali somme e detrazione delle stesse dagli importi non ancora erogati ed escussione del deposito cauzionale definitivo.

Articolo 4 - Oneri dell'Operatore Economico aggiudicatario

4.1 - L'Operatore Economico aggiudicatario si assumerà la totale responsabilità dell'esecuzione delle prestazioni di seguito specificate le quali, durante il periodo di validità del Contratto, potranno subire variazioni in più o in meno senza che ciò possa costituire, in alcun modo, modifica del Contratto stesso.

4.2 - L'Operatore Economico aggiudicatario, con la massima cura, sollecitudine e responsabile iniziativa, costantemente richieste dall'espletamento di operazioni relative ad un pubblico servizio

di trasporto, dovrà provvedere all'esecuzione di tutti gli interventi necessari per la funzionalità degli pneumatici e dei relativi accessori. Nello specifico dovrà provvedere ad effettuare quanto incluso ai punti compresi da **4.2.1** a **4.2.9**:

4.2.1 – all'esecuzione, presso i Depositi aziendali di cui al precedente art. 1, di tutte le operazioni necessarie per la conservazione dell'ottimale stato di manutenzione della gommatura del parco autobus dell'ARST ed, in particolare, installazione/rotazione delle coperture sul cerchio, riparazioni di forature (24 ore su 24 e tutti i giorni festivi compresi, ovunque e anche se con foratura avvenuta all'interno dei Depositi aziendali oltre che esternamente in aree di proprietà non aziendale), sostituzione delle valvole, verifiche nell'arco di ogni bimestre legale (intendendosi per mese legale il periodo di tempo compreso fra il primo e l'ultimo giorno di ciascun mese) di pressione (compresa la verifica pressione di eventuali pneumatici di scorta che, qualora presenti a bordo sottocalandra, l'Operatore Economico aggiudicatario ha comunque l'obbligo di controllare e mantenere in efficienza), verifiche di altezza battistrada, sostituzione pneumatici causa rottura/scoppio (24 ore su 24 e tutti i giorni festivi compresi, ovunque e anche se con rottura/scoppio avvenuti all'interno dei Depositi aziendali oltre che esternamente in aree di proprietà non aziendale), assetto veicolo (quindi sia assetto asse anteriore che assetto asse/i posteriore/i), equilibratura ruote, riscolpitura coperture, verifiche delle condizioni colonnette/rondelle/distanziali ruota nonché degli stessi pneumatici, estrazione dei corpi estranei (ad es. chiodi, viti, schegge di vetro, etc.) dai battistrada e fianchi degli pneumatici, verifiche nell'arco di ogni bimestre legale del serraggio dei dadi delle colonnette ruota secondo i valori di momenti di serraggio dinamometrici stabilite dal Costruttore per ogni singola tipologia di autobus (con momenti di serraggio dinamometrici che l'Operatore Economico aggiudicatario sarà tenuto a conoscere e a far applicare correttamente ai suoi Tecnici).

Le operazioni elencate devono essere eseguite sempre in maniera autonoma dall'Operatore Economico aggiudicatario (richiedendo comunque sempre preventiva autorizzazione per intervenire al locale Responsabile d'Officina aziendale): il servizio normato dal presente Capitolato è infatti contrattualmente un servizio a carico dell'Operatore Economico aggiudicatario che dovrà intervenire indipendentemente e non "a chiamata". Sono pertanto a completo carico dell'Operatore Economico aggiudicatario tutte le operazioni previste nel presente Capitolato senza che ARST debba formalizzare, di volta in volta, singola richiesta di intervento allo stesso Operatore Economico aggiudicatario. In particolare, l'Operatore Economico aggiudicatario è responsabile "in toto" e "in primis" per il controllo del grado d'usura del battistrada degli pneumatici e delle condizioni delle stesse coperture, a prescindere da come il consumo di questo, più o meno marcato, possa essere raggiunto nel corso del tempo.

Per permettere l'effettuazione dell'assetto veicolo (il cui onere compete al Fornitore e il cui corrispettivo totale è da intendersi aleatoriamente comprensivo nel prezzo chilometrico offerto in sede di Gara), gli eventuali ricambi meccanici (ad esempio testine sterzo, tiranti) necessari per la corretta esecuzione della operazione (e la manodopera relativa all'intervento per il montaggio di questi) si intendono a carico dell'ARST. A puro titolo indicativo si presume che ogni 100 veicoli dell'intero parco aziendale siano annualmente e orientativamente necessari circa 25 assetti veicolo. Le cifre indicate potranno subire una variazione, in più o in meno, senza che l'Operatore Economico aggiudicatario abbia comunque nulla da pretendere o eccepire.

Anche per gli autobus in regime di manutenzione "full service" l'operazione di assetto veicolo è a carico dell'Operatore Economico aggiudicatario.

L'operazione di assetto di un veicolo in regime di manutenzione interna (cioè non "full service"), comunque, dovrà sempre preventivamente essere richiesta dall'Operatore Economico aggiudicatario al Responsabile Officina ARST, il quale provvederà a concedere, a sua

discrezione e in base alla compatibilità con le esigenze per l'espletamento del servizio di trasporto passeggeri, l'autorizzazione a procedere.

Anche l'operazione di assetto di un veicolo in regime di manutenzione "full service" dovrà sempre preventivamente essere richiesta dall'Operatore Economico aggiudicatario al Responsabile Officina ARST, il quale provvederà a concedere, a sua discrezione e in base alla compatibilità con le esigenze per l'espletamento del servizio di trasporto passeggeri, l'autorizzazione a procedere sentito prima anche il parere tecnico del Gestore esterno del servizio manutentivo in "full service".

Le giornate e l'orario in cui l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà effettuare gli assetti veicolo presso le strutture ARST sono quelle feriali dal lunedì al sabato e, salvo accorsi diversi caso per caso, dalle ore 07:30 alle ore 14:00.

Nel caso i Tecnici dell'Operatore Economico aggiudicatario ritenessero che uno o più cerchioni ("cerchi") montati su un veicolo fossero da sostituire, inoltreranno richiesta di sostituzione al Responsabile d'Officina che, se la riterrà fondata, avvierà successivamente o la procedura per l'eventuale ordinazione del pezzo tramite il Magazzino aziendale (qualora lo stesso non fosse immediatamente disponibile) o la diretta consegna all'Operatore Economico aggiudicatario di un cerchio sostitutivo.

Per la sostituzione degli pneumatici soggetti a rottura per cause dipendenti dalla normale circolazione su strada o dipendenti dalla normale circolazione all'interno dei Depositi aziendali (rotture per cause "accidentali", il cui corrispettivo totale è da intendersi aleatoriamente e forfettariamente comprensivo nel prezzo chilometrico offerto in sede di Gara), si presume, a puro titolo indicativo, che ogni 100 veicoli dell'intero parco veicolare siano annualmente e orientativamente necessarie circa 5 singole sostituzioni degli pneumatici installati sull'asse anteriore e circa 15 singole sostituzioni sull'asse posteriore. Le cifre indicate potranno comunque subire una variazione, in più o in meno, senza che l'Operatore Economico aggiudicatario abbia comunque nulla da pretendere o eccepire.

Nulla è inoltre dovuto al Fornitore, per quanto ricompreso in questa casistica o per fine vita utile, anche per le carcasse degli pneumatici soggetti a rottura (oppure anche usurati in modo normale o in modo anomalo) quando queste non siano riutilizzabili ai fini della ricostruzione pneumatici.

STRAORDINARIO ASSETTO VEICOLO

L'Operatore Economico aggiudicatario sarà anche tenuto, solo dietro richiesta del Responsabile Officina ARST, ad effettuare gli assetti veicolo (per sola convergenza – **semplice convergenza**) su autobus a sospensioni anteriori ad asse rigido (al prezzo convenzionale di **75,00** euro più IVA) o su autobus a sospensioni anteriori a ruote indipendenti (al prezzo convenzionale di **75,00** euro più IVA) necessari a susseguenti e correlate operazioni di meccanica svolte nelle officine ARST o esterne.

L'Operatore Economico aggiudicatario sarà inoltre tenuto, sempre solo dietro richiesta del Responsabile Officina ARST, ad effettuare gli assetti veicolo (**convergenza+campanatura**) su autobus a sospensioni anteriori a ruote indipendenti (al prezzo convenzionale di **150,00** euro più IVA) necessari a susseguenti e correlate operazioni di meccanica svolte nelle officine ARST o esterne.

Nel caso venga invece richiesta all'Operatore Economico aggiudicatario l'esecuzione dell'**assetto totale del veicolo** (assetto di tutti i possibili assi, quindi compreso anche il posteriore o i posteriori), invece, il prezzo è convenzionalmente fissato in **300,00** euro più IVA.

Qualora ARST richiedesse invece un **semplice controllo dell'assetto totale del veicolo** (senza procedere ad altra operazione di assetto), il prezzo per tale operazione è convenzionalmente fissato in **100,00** euro più IVA.

Tali particolari assetti veicolo, quando richiesti da ARST, saranno denominati e contemplati come “straordinario assetto veicolo” (cioè assetto eseguito per cause NON conseguenti alla normale circolazione su strada ma necessario, ad esempio, per precedenti interventi di meccanica in officina o dopo riparazioni susseguente a sinistro stradale).

I prezzi sopraindicati sono da considerarsi fissi ed invariabili per tutta la durata del Contratto.

*Si stima che annualmente, in ARST, vengano effettuate, in totale sugli autobus dell'intero parco e causa “straordinario assetto veicolo”, n° 10 operazioni di **semplice convergenza**, n° 10 operazioni di **convergenza+campanatura**, n° 10 operazioni di **assetto totale del veicolo** e n° 10 operazioni di **semplice controllo dell'assetto totale del veicolo**. Le cifre stimate ed indicate potranno subire una variazione, in più o in meno, senza che l'Operatore Economico aggiudicatario abbia comunque nulla da pretendere o eccepire.*

A dimostrazione dell'avvenuto intervento e ai fini del pagamento, sarà sempre e in ogni caso successivamente compilato, in contraddittorio fra il Tecnico dell'Operatore Economico aggiudicatario che ha eseguito l'intervento del caso e il Responsabile d'Officina ARST, un apposito modulo, predisposto da ARST, per la “effettuazione straordinaria assetto veicolo”.

Qualora, per tutta la durata del periodo di validità del Contratto, venisse ravvisata la mancata effettuazione di uno straordinario assetto veicolo susseguente a una richiesta ARST, può configurarsi l'inadempienza contrattuale da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario e l'ARST avrà la facoltà di applicare la risoluzione del Contratto. L'ARST, inoltre, in caso di rifiuto dell'Operatore Economico aggiudicatario ad effettuare il già richiesto assetto, potrà anche provvedere a far eseguire l'assetto veicolo presso terzi e recuperare dall'Operatore Economico aggiudicatario la eventuale parte eccedente di spesa (spese trasferimento veicolo comprese) rispetto al prezzo convenzionale dell'assetto veicolo stabilito di sopra. Il Fornitore, escluso il giorno della richiesta di ARST, avrà a disposizione (in tutto) **3 (tre) giorni** lavorativi di tempo per prendere in carico il mezzo, eseguire l'assetto straordinario veicolo e riconsegnarlo.

Le giornate e l'orario in cui l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà effettuare l'assetto straordinario veicolo presso le strutture dell'ARST sono quelle feriali dal lunedì al sabato e, salvo accorsi diversi caso per caso, dalle ore 07:30 alle ore 14:00.

La fatturazione di tali straordinari assetti veicolo eseguiti avverrà tramite normale documento contabile prodotto dall'Operatore Economico aggiudicatario.

4.2.2 - al montaggio e mantenimento, asse per asse degli autobus, degli pneumatici dello stesso identico tipo, con prefissati parametri dimensionali e indici di carico nonché categoria di velocità. E' ammessa l'inversione degli pneumatici ed anche lo scambio degli stessi fra autobus diversi purchè gli pneumatici, una volta invertiti o scambiati, continuino sempre ad avere i requisiti a norma di Legge nonché continuino sempre anche ad avere i requisiti espressamente richiesti da ARST nel presente Capitolato. Il serraggio dei dadi delle colonnette ruota dovrà avvenire rispettando i corretti momenti di serraggio dinamometrici. In particolare, per gli pneumatici anteriori, il disegno di battistrada dovrà essere di tipo “lineare” e su uno stesso asse anteriore dovranno essere sempre installati pneumatici identici mentre, per gli pneumatici posteriori, il disegno di battistrada dovrà essere di tipo “trattivo” e su uno stesso asse posteriore dovranno essere sempre installati pneumatici identici.

4.2.3 - alla rimozione di eventuali incrostazioni e/o della ruggine dai cerchi e dall'interfaccia tamburo/mozzo-cerchio;

4.2.4 - alla esecuzione, a perfetta regola d'arte e secondo i criteri e le modalità stabiliti da ciascuna Casa di produzione, delle eventuali riparazioni per forature sugli pneumatici ‘tubeless’. In seguito a riparazioni di forature di una certa importante entità avvenute su uno pneumatico

anteriore, lo stesso non potrà essere più installato anteriormente ma soltanto, purchè siano sempre garantite le condizioni di massima sicurezza e la tenuta di strada, posteriormente;

4.2.5 - alla verifica, entro 24 ore dalla eventuale richiesta trasmessa dall'ARST tramite fax/mail, ed a seguito di stacco e riattacco ruota per lavorazioni meccaniche effettuate dall'ARST stessa, del serraggio dei dadi colonnette ruota con chiave dinamometrica secondo i valori dei momenti di serraggio dinamometrico stabiliti dal Costruttore e che l'Operatore Economico aggiudicatario sarà tenuto a conoscere e ad applicare.

4.2.6 – all'osservanza di tutte le leggi, decreti e regolamenti, sia di carattere ordinario che eccezionale, vigenti ed emanati dalle Autorità competenti anche durante il corso del Contratto e relativi tanto a questioni tecniche che amministrative, assicurative, sociali, fiscali, etc.;

4.2.7 - a sollevare l'ARST da ogni e qualsiasi responsabilità derivante dalla mancata osservanza della normativa di cui al precedente punto **4.2.6**;

4.2.8 - a garantire gli ordinari interventi in sede in tutti i giorni dell'anno feriali (compreso il sabato) almeno dalle ore 07:30 alle ore 14:00 (l'orario è comunque suscettibile di occasionali variazioni, purchè se di preventivo comune accordo fra il locale Responsabile d'Officina e i locali Tecnici del Fornitore: potranno pertanto essere eseguite lavorazioni anche al pomeriggio, se autorizzate dallo stesso Responsabile di Officina locale);

4.2.9 - a garantire, con tempo massimo d'intervento pari a **2,5** ore, le richieste d'intervento disposte telefonicamente da ARST **24 ore su 24** di tutti i giorni (comprese le domeniche e qualsiasi altro giorno festivo dell'intero anno) per gli interventi di manutenzione straordinaria su strada pubblica o soccorsi stradali, compresi quelli all'interno delle proprietà dell'ARST, nei Depositi principali o secondari oppure periferici ovvero ovunque se ne ravvisasse impellente necessità, a insindacabile giudizio dell'ARST (ad esempio interventi per foratura/rottura/scoppio pneumatico, pneumatico con pressione insufficiente, distacco battistrada ruota ricostruita, distacco parziale o totale ruota dalla sua sede, allentamento serraggi dadi colonnette ruote, rottura cerchio, battistrada consumato in maniera anomala o usurato e comunque per tutto ciò che sia correlato a problematiche riguardanti la funzionalità degli pneumatici e loro accessori). Le **2,5** ore saranno conteggiate a partire dal momento della prima chiamata ARST (alla quale sia seguita o meno risposta telefonica). Trascorsi 15 minuti dalla prima richiesta telefonica di intervento alla quale non è seguita riscontro telefonico, verrà applicata una penale per mancato riscontro. Trascorsi ulteriori altri 15 minuti durante neanche in questi è avvenuto il riscontro telefonico, ARST potrà effettuare in maniera autonoma il soccorso stradale oppure richiedere l'intervento di terzi per il soccorso o per il recupero del veicolo (anche con eventuale utilizzo di un pianale stradale). In tale eventualità, fatte salve le penali del caso, ARST eserciterà, sul Fornitore, un'azione di recupero delle spese sostenute e si riserverà un possibile avvio di una tutela o una rivalsa in sede legale per eventuali danni.

Qualora siano trascorsi 30 minuti dalla prima richiesta telefonica di intervento senza che sia stato corrisposto alcun riscontro da parte del Fornitore, ARST è pertanto libera di organizzare il soccorso a proprio piacimento e discrezione, con successivo addebito delle spese dell'intervento a carico del Fornitore (tramite escussione parziale della cauzione o detrazione dell'importo dal compenso mensile per le competenze del servizio ovvero altro modo simile). Le aggiuntive penali sono comunque sempre fatte salve, in ogni possibile situazione.

Gli interventi e le necessità, citati nel presente punto, saranno denominati, in seguito e più genericamente, tutti come operazioni di "soccorso stradale".

4.3 - L'ARST si riserva la facoltà di non autorizzare il montaggio, ovvero di richiederne lo smontaggio, degli pneumatici che, a suo insindacabile giudizio, non dovessero essere ritenuti idonei. Per non idonei, si ritengono anche quegli pneumatici che, sempre a insindacabile giudizio di ARST, possano non essere compatibili con i percorsi degli autobus ovvero che non garantiscano il confort dei trasportati e la tenuta di strada del veicolo oppure la conduzione del veicolo da parte del Conducente nella massima sicurezza.

4.4 - Prima che abbia inizio il Contratto, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà comunicare per iscritto, alla Direzione dell'ARST, ed in riferimento a ciascun Deposito aziendale, l'elenco dei nominativi e le qualifiche professionali delle persone responsabili della prestazione del servizio, e cioè dei Referenti vari e degli Ispettori di zona nonché di tutti i Tecnici incaricati delle operazioni sui veicoli (con mansione attribuita e relativa zona geografica di competenza per operatività). Qualsiasi variazione successivamente intervenuta e relativa al citato elenco, costituente la forza lavoro messa a disposizione per l'Appalto, dovrà essere immediatamente comunicata dal Fornitore all'ARST, formalmente, durante tutta la validità del Contratto.

4.5 - L'Operatore Economico aggiudicatario è obbligato di munire di tesserino con fotografia il personale ispettivo e operativo impiegato presso l'ARST. I tesserini, realizzati a cura e spese dell'Operatore Economico aggiudicatario, dovranno riportare i dati identificativi del personale, nonché la firma del Rappresentante legale dello stesso Operatore Economico. Il personale di servizio dovrà essere sempre anche 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. L'accesso, presso tutti gli impianti delle Sedi aziendali, sarà subordinato alla firma di un registro ingresso/uscita degli operatori dell'Operatore Economico aggiudicatario per motivi di sicurezza aziendale. Tali registri saranno forniti dall'Operatore Economico aggiudicatario, contestualmente all'avvio del Contratto. Detti registri saranno custoditi presso le varie portinerie delle Sedi Territoriali/Depositi presso le quali l'Operatore Economico aggiudicatario sarà tenuto a prestare il proprio operato.

4.6 – L'Operatore Economico aggiudicatario sarà garante del comportamento dei propri addetti al fine di evitare molestia al personale dell'ARST ed eventuale intralcio ai lavori ed alle manovre che si svolgono presso i Depositi della stessa Azienda.

4.7 - L'Operatore Economico aggiudicatario sarà tenuto alla immediata sostituzione del personale messo a disposizione di cui l'ARST, insindacabilmente, richiedesse l'allontanamento dai propri locali, a titolo temporaneo o definitivo, poiché sgradito e/o non idoneo o comunque ritenuto non all'altezza del compito assegnatoli dal Fornitore oppure colpevole di negligenza.

4.8 – Il personale messo a disposizione dall'Operatore Economico aggiudicatario non potrà, per alcuna ragione, avviare o spostare, anche per breve tratto di manovra, i veicoli dell'ARST escluso il caso nel quale lo stesso sia dotato di idonea patente di guida (in questo particolare caso lo spostamento del mezzo potrà avvenire solo per minime distanze all'interno dei Depositi aziendali). La movimentazione dei veicoli necessaria per lo svolgimento delle prestazioni contrattuali, qualora il personale dell'Operatore Economico aggiudicatario sia invece sprovvisto di idonea patente di guida, avverrà pertanto esclusivamente a cura del personale ARST.

4.9 - Nei limiti e nell'osservanza delle vigenti disposizioni di Legge, l'ARST potrà richiedere che il personale dell'Operatore Economico aggiudicatario venga sottoposto ad opportuni controlli.

4.10 – Prima che abbia inizio il Contratto, l'Operatore Economico aggiudicatario è impegnato a rendere disponibile, oltre che un indirizzo mail, un numero di telefono e uno di fax per le comunicazioni a carattere tecnico e/o amministrativo, e dei numeri telefonici e indirizzi mail con cui ARST possa localmente e prontamente contattare operativamente i Tecnici e gli Ispettori di zona nonché i Referenti vari.

4.11 - Prima che abbia inizio il Contratto e per rendere operativo per tempo il servizio di soccorso stradale, l'Operatore Economico aggiudicatario si impegna a notificare e rendere disponibile, 24 ore su 24, **2** (due) invariabili numeri telefonici (fissi o mobili) sempre presidiati (con funzionalità tipo "call-center") con cui ARST possa, in qualsiasi giorno feriale o festivo dell'anno e per 24 ore ininterrotte, richiedere l'intervento di una squadra per l'immediato soccorso stradale per problematiche legate al servizio offerto dall'Operatore Economico aggiudicatario. Di questi numeri telefonici, uno potrà anche coincidere con quello del Referente Tecnico (o dell'eventuale sostituto di questo) se lo stesso assicurerà la reperibilità ogni giorno e 24 ore su 24.

4.13 - L'Operatore Economico aggiudicatario si impegna a fornire ad ARST, ad inizio Contratto, numero 30 misuratori d'altezza spessore battistrada pneumatici (spessimetri). I misuratori dovranno essere del tipo completamente metallico non ossidabile.

Articolo 5 - Prescrizioni, modalità e procedure operative

5.1 - L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà equipaggiare e mantenere su ogni autobus gli pneumatici stabiliti dalla Normativa in relazione al tipo di veicolo e/o risultanti da ciascuna carta di circolazione.

5.2 - L'esecuzione delle operazioni di manutenzione e controllo, effettuata da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario, non dovrà arrecare intralcio all'esercizio in linea ed allo svolgimento dei servizi di manutenzione in capo all'ARST.

5.3 - L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà provvedere all'equilibratura delle ruote anteriori degli autobus aziendali ogni qualvolta l'ARST ne ravvisasse la necessità e, in ogni caso, in occasione di ogni sostituzione degli pneumatici.

5.4 - Sugli assi anteriori degli autobus aziendali dovranno essere installati esclusivamente pneumatici "originali" di tipo "direzionale" (intendendosi per "originali" tutti gli pneumatici, purchè mai riscolpiti oppure mai ricostruiti, sia nuovi di "primo utilizzo" ovvero sia usati di "recupero") e con disegno del battistrada del tipo "lineare". Sugli assi anteriori non è quindi

ammessa l'installazione degli pneumatici se questi sono stati soggetti a operazione di riscolpitura ovvero sono di tipo ricostruito.

5.5 - Sulle ruote posteriori degli autobus aziendali potranno essere utilizzati:

5.5.1 - Pneumatici "originali" di tipo "trattivo". In particolare, al momento della "quantificazione economica", a tutti gli effetti, delle coperture già presenti sugli autobus o montate dall'Operatore Economico aggiudicatario (si veda art. 7), gli pneumatici di tipo "originale" eventualmente installati sugli assi posteriori saranno valutati come se fossero di tipo "ricostruito" (escluso il caso dei 100 autobus Solaris Urbino ibridi, dove pneumatici "originali" installati sugli assi posteriori di questi veicoli saranno valutati come effettivamente "originali");

5.5.2 - Pneumatici ricostruiti di tipo "trattivo" (sempre che la ricostruzione sia compatibile con le condizioni della carcassa e con settimana e anno, cioè con il DOT originario, di prima fabbricazione).

5.5.3 – Per gli assi posteriori e' ammessa la "riscolpitura" degli pneumatici ricostruiti (da installare o già installati sugli assi) se il Ricostruttore prevede tale operazione. Questa operazione dovrà essere eventualmente eseguita alla regola dell'arte, con tutti gli accorgimenti del caso e secondo le modalità previste dal Ricostruttore nonché ricalcando il disegno originale del battistrada.

Nel periodo "invernale" (dal 01 dicembre al 31 marzo) non è però consentito utilizzare sull'asse di trazione alcun tipo di pneumatico se questo risulta essere riscolpito (neanche, eventualmente, se pneumatico di tipo "originale" riscolpito).

Nel caso degli pneumatici ricostruiti, ogni singolo Ricostruttore dovrà, se richiesto da ARST, dichiarare su un documento la riscolpibilità del prodotto e, preventivamente e formalmente, autorizzare l'Operatore Economico aggiudicatario all'operazione di riscolpitura. Tale eventuale documento dovrà essere consegnato dall'Operatore Economico aggiudicatario ad ARST prima di procedere alle operazioni di riscolpitura, essendo assolutamente vietata tale operazione senza l'inoltro preventivo ad ARST di tale autorizzazione del Ricostruttore, se richiesta. Tale eventuale documento avrà un'autorizzazione alla riscolpitura con valenza generica per l'Operatore Economico aggiudicatario (non sarà quindi un'autorizzazione specifica per ogni singolo Tecnico dell'Operatore Economico aggiudicatario).

Per gli pneumatici ricostruiti già presenti sugli autobus dal precedente Contratto, tuttavia, l'Operatore Economico aggiudicatario potrà procedere, ad esaurimento di questi, alla riscolpitura degli stessi (purchè venga effettuata alla regola dell'arte e purchè sia comunque genericamente permessa dal Ricostruttore) senza necessariamente richiedere l'eventuale autorizzazione formale al Ricostruttore medesimo.

E' automaticamente consentita la riscolpitura degli pneumatici "originali" (ai fini del montaggio degli stessi sul solo asse posteriore) qualora sul loro fianco sia riportata, dal Costruttore, la scritta " regroovable" o simbolo equivalente. In mancanza di tale scritta o equivalente simbolo, è però necessario che vi sia il preventivo e formale permesso concesso dal Costruttore del pneumatico all'Operatore Economico aggiudicatario per procedere alla riscolpitura.

L'operazione di riscolpitura dovrà sempre essere effettuata alla regola dell'arte. In particolare, gli intagli che saranno creati in fase di riscolpitura dovranno perfettamente ricalcare il disegno originale del battistrada e la profondità della riscolpitura dovrà rispettare i limiti indicati dal Costruttore/Ricostruttore e dalle normative vigenti. Pneumatici non riscolpiti in tale maniera non

potranno essere considerati, già fin da principio, riscolpiti alla regola dell'arte e non potranno essere mai montati sugli assi posteriori degli autobus aziendali.

Anche lo smaltimento delle scorie prodotte nell'operazione di riscolpitura sarà a carico dell'Operatore Economico aggiudicatario.

5.5.4 – Nel caso particolare di autobus a 2 assi montanti soli 2 pneumatici in totale sull'asse posteriore, su questo asse dovranno essere sempre installati esclusivamente pneumatici “originali” con disegno del battistrada del tipo “trattivo”. Tuttavia, sia in sede iniziale che finale della “quantificazione economica” degli pneumatici, gli stessi saranno valutati come se fossero di tipo “ricostruito” mentre saranno valutati di tipo “originale” nel caso di rottura pneumatico per la quale è eventualmente dovuto un risarcimento all'Operatore Economico aggiudicatario. Sempre nel caso particolare di autobus a 2 assi montanti soltanto 2 pneumatici sul posteriore, sull'asse posteriore non si potrà mai procedere al montaggio di pneumatici “originali” se soggetti a operazione di riscolpitura oppure non si potrà mai riscolpire quelli già presenti.

5.6 - Gli pneumatici dovranno essere di produzione conforme alle disposizioni di Legge in materia e vigenti al momento della prestazione del servizio. Gli pneumatici (sia di tipo “originale” che ricostruito) dovranno essere sempre dotati di un numero di matricola seriale (“serializzazione pneumatici”), impresso sul fianco o sul laterale della fascia pre-ricostruita dello pneumatico ricoperto (eventualmente anche con matricola creata ad opera dello stesso Fornitore, con bollatura a caldo), che permetta di garantire la loro identificazione.

Gli pneumatici “originali” dovranno essere di “marca primaria” o di tipo equivalente a questi e dovranno riportare impressa l'indicazione dell'omologazione europea. Per poter essere montati, dovranno avere le caratteristiche e le misure riportate sulla carta di circolazione dei veicoli. Dovranno essere sempre rispettati, in fase di montaggio, gli indici di carico e la categoria di velocità minima riportati sulla carta di circolazione del veicolo (sempre presente, in copia autenticata, a bordo autobus).

Gli pneumatici “originali” saranno conformi all'omologazione come da Regolamento ECE 54.

In particolare, per “marca primaria”, nel presente Contratto, si intendono le marche degli pneumatici fabbricati dalle case costruttrici Michelin, Pirelli, Good Year/Dunlop, Bridgestone/Firestone, Continental, Yokohama, Hancock, Sumitomo.

Gli pneumatici ricostruiti dovranno essere conformi all'omologazione come da Regolamento ECE 109. La scritta ECE 109, a garanzia dell'omologazione, dovrà essere stampigliata e facilmente leggibile sulla parte alta del fianco o sul laterale della fascia pre-ricostruita dello pneumatico ricoperto, insieme alla sigla (obbligatoriamente di 4 cifre) caratterizzante la settimana e l'anno di ricostruzione. Inoltre, dopo la scritta ECE 109, dovrà comparire, cerchiata, anche la lettera “E” accompagnata dal numero contraddistinguente la nazione europea che ha rilasciato l'omologazione per lo Stabilimento di ricostruzione (per l'Italia, ad esempio, dovrà comparire la sigla “E3”) a sua volta seguita dal numero attribuito allo Stabilimento di ricostruzione in fase di omologazione dell'Impianto produttivo stesso ed anche il marchio/nome del Ricostruttore. Tali pneumatici dovranno essere dotati di matricola identificativa e delle marcature previste dalla Legge. Durante il processo di ricostruzione (che potrà essere “a caldo” o “a freddo”), dovrà comunque essere conservato il marchio di fabbrica del primo Costruttore (Costruttore originario) ed il suo DOT originario. Pneumatici con tali dati caratteristici di fabbrica mancanti, abrasati o comunque illeggibili saranno considerati, a prescindere, non idonei e non installabili contrattualmente nonchè (nell'estremo caso che siano erroneamente o forzatamente installati dal Fornitore) passibili di penalità per “non idoneità all'uso” secondo parere a priori di ARST. Ogni carcassa, prima di essere

ricostruita, dovrà essere sempre sottoposta a un sofisticato controllo non distruttivo (ispezione condotta con tecniche di controllo non distruttive come raggi laser, "shearografia", ultrasuoni o processi equivalenti). Sono contrattualmente ammesse, per ciascuna carcassa, **2** (due) sole ricostruzioni nella vita dello pneumatico purchè, se il Fornitore decida di ricostruire per la seconda volta lo stesso pneumatico, sia garantita, mediante l'applicazione a caldo di opportuno simbolo (sulla parte alta del fianco o sul laterale della fascia pre-ricostruita) dello pneumatico ricoperto, la distinzione fra la prima ricopertura e la seconda ricopertura (ad esempio: R1 = simbolo per prima ricostruzione – R2 = simbolo per seconda ricostruzione). Perché i pneumatici ricostruiti possano essere utilizzati nel periodo "invernale (01 dicembre-31 marzo) sull'asse di trazione degli autobus, dovranno essere (oltre che non riscolpiti) dotati di sigla "M+S" impressa dal Ricostruttore. Anche gli pneumatici "originali", se eventualmente montati sull'asse di trazione nel periodo "invernale (01 dicembre-31 marzo), dovranno essere (oltre che non riscolpiti) dotati di sigla "M+S" impressa dal Costruttore.

Sia gli pneumatici "originali" sia quelli ricostruiti dovranno sempre garantire, oltre che la perfetta tenuta di strada del veicolo, il comfort di marcia (anche in seguito ad una loro eventuale riscolpitura) per i passeggeri e per il Conducente, non dovendo, in particolare, creare vibrazioni o rumore molesto. In particolare, per garantire la tenuta di strada del veicolo e il comfort di marcia per i passeggeri, non è possibile installare pneumatici ricostruiti con OTD superiore a **19,3** mm, questo con particolare riferimento al caso degli autobus ove siano previsti cerchi ruota con misura 295/80 R22,5 e con misura 275/70 R22,5. Pneumatici di tale misura e con OTD superiore a tale limite saranno pertanto considerati, a prescindere, non idonei e non installabili contrattualmente nonchè (nell'estremo caso che siano erroneamente o forzatamente installati dal Fornitore) passibili di penalità per "non idoneità all'uso" secondo parere a priori di ARST.

Gli pneumatici, sia "originali" sia ricostruiti, quando verranno montati dal Fornitore per la prima volta negli autobus della flotta ARST, non potranno avere anzianità superiore a **5** anni (**60** mesi), calcolata in base al DOT (intendendosi per DOT di riferimento, nel caso dei ricostruiti, quello originario impresso dal Costruttore e non la settimana e l'anno impressi dal Ricostruttore dopo la ricostruzione).

Pneumatici con anzianità prossima al raggiungimento del limite dei **5** anni, una volta installati, potranno essere utilizzati (anche, causa scambio, su autobus diversi rispetto a quello sui quali sono stati originariamente installati) solo per i successivi 12 mesi (prima o in coincidenza del termine del 12° mese di utilizzo andranno però smontati poiché non più contrattualmente idonei). Il DOT da prendere in considerazione (anche per l'applicazione di eventuali penali), sia per gli pneumatici "originali" che per quelli ricostruiti, è sempre quello originario impresso la prima volta dal Costruttore (e non va confuso, nel caso degli pneumatici ricostruiti, con la settimana e l'anno impressi dal Ricostruttore dopo la ricostruzione).

Durante la validità del Contratto, qualsiasi pneumatico presente in un veicolo della flotta non potrà quindi mai avere anzianità superiore a **6** anni (**72** mesi), calcolata in base al DOT originario (fatta salva l'eccezione di seguito riportata e relativa all'inizio di un nuovo servizio assicurato da un Operatore Economico aggiudicatario differente da quello del precedente Appalto).

Qualora invece un nuovo Fornitore subentri al precedente, ad inizio servizio e per il periodo massimo dei primi **12** mesi a partire dall'inizio del servizio, sono eccezionalmente ammessi, in questo periodo, anche gli pneumatici con anzianità **superiore a 6** anni (**72** mesi) calcolati dalla data del DOT originario, purchè questi fossero già presenti sugli assi degli autobus al momento di inizio servizio perché di precedente installazione. Il Fornitore ha quindi i primi **12** mesi di tempo, calcolati da inizio servizio, per prima utilizzare (anche scambiandoli a suo piacimento sugli autobus) e definitivamente poi sostituire i residui pneumatici che dovessero aver superato in questo periodo di tempo (o dovranno superare sempre in questo periodo di tempo) il **6°** anno di anzianità calcolato da data DOT originario.

Trascorsi però i primi **12** mesi di Contratto, a partire quindi dal primo giorno del **tredicesimo** mese dopo l'inizio del servizio, nessuno pneumatico installato su un veicolo circolante del parco ARST potrà comunque avere un'anzianità **superiore** a **6** anni (**72** mesi) calcolati dalla data del DOT originario.

Il processo di ricostruzione dello pneumatico non potrà rendere illeggibile (oltre ai dati essenziali per Legge), anche se solo parzialmente, il DOT originario dello pneumatico stesso nonché la marca del Costruttore, pena la non montabilità dello pneumatico sul cerchio del veicolo e pena la non idoneità all'uso della copertura.

Anche gli pneumatici con marca Costruttore e con DOT originario (oltre che con dati essenziali per Legge) mancanti, abrasivi o comunque illeggibili non potranno essere montati o utilizzati o ricostruiti e saranno soggetti a penalità se rinvenuti come presenti sugli assi dei veicoli. Il DOT dovrà essere comprensivo (come prescritto da normativa) di 4 cifre le quali riporteranno (le prime due) il numero della settimana e (le ultime due) l'anno di fabbricazione del pneumatico.

Il DOT originario dovrà essere riportato sempre, pneumatico per pneumatico, sulla "scheda lavoro giornaliero" ed anche nel portale informatico del Fornitore che dovrà essere accessibile da internet anche per ARST.

Esclusi i casi di inversione pneumatici, gli pneumatici esterni degli assi dovranno sempre essere montati, la prima volta, con il fianco riportante la scritta del DOT settimana/anno fabbricazione verso l'esterno affinché questa sia immediatamente leggibile (esclusi i casi in cui ciò non sia tecnicamente possibile qualora fosse previsto un verso di rotolamento dello pneumatico da parte del Costruttore/Ricostruttore). Gli pneumatici interni delle ruote gemellate dovranno, invece, essere montati, la prima volta, con il fianco riportante la scritta DOT settimana/anno fabbricazione rivolta, sempre ai fini della leggibilità, verso l'asse longitudinale di mezzzeria del veicolo (esclusi i casi in cui ciò non sia tecnicamente possibile qualora fosse previsto un verso di rotolamento dello pneumatico da parte del Costruttore/Ricostruttore).

5.7 - Lo stato d'uso degli pneumatici non dovrà mai scendere al di sotto di quanto previsto da Leggi e Regolamenti vari. In ogni caso dovranno essere garantiti i seguenti residui minimi di battistrada:

- pneumatici ruote anteriori: minimo residuo battistrada **3** (tre) mm;

- pneumatici ruote posteriori: minimo residuo battistrada **3** (tre) mm;

Al di sotto di detti limiti il Fornitore dovrà provvedere immediatamente alla sostituzione degli pneumatici.

In caso di situazioni di consumo anomalo dovranno essere effettuati gli opportuni interventi, se di competenza e, comunque, dovrà essere effettuata segnalazione all'ARST.

Eventuali modifiche delle specifiche Leggi comportano l'adeguamento automatico del minimo di battistrada, se ciò è in contrasto con quanto sopra disposto.

5.8 – Gli pneumatici montati sull'asse di trazione dovranno sempre essere equipaggiati, per il completo parco autobus aziendale e nel periodo di tempo almeno compreso fra il 01 dicembre e il 31 marzo (periodo "invernale"), con coperture idonee alla stagione invernale (tipo pneumatici "M+S" mud+snow) o superiori per prestazioni invernali (tipo "M+S" marchiati "three peak mountain snow flake"). Gli pneumatici ricostruiti (o eventualmente "originali") che il Fornitore monterà sull'asse di trazione nel periodo temporale prefissato, dovranno inoltre essere non riscolpiti, oltre che essere del tipo "M+S" (o superiori per prestazioni invernali). E' pertanto sempre vietato utilizzare pneumatici riscolpiti nel periodo compreso fra il 01 dicembre e il 31 marzo o eseguire l'operazione di riscolpitura, nel periodo sempre compreso fra il 01 dicembre e il 31 marzo,

sugli pneumatici installati sull'asse posteriore di trazione. Se gli pneumatici installati sull'asse di trazione saranno, nel periodo autunnale, di tipo riscalpito, questi dovranno essere (prima del 01 dicembre) sostituiti con pneumatici ricostruiti (o eventualmente "originali") di tipo "M+S" esclusivamente non riscalpiti.

Gli pneumatici ricostruiti+riscalpiti e "originali" se soggetti a riscalpitura, se già installati sugli assi posteriori di trazione, dovranno pertanto essere, sempre prima del periodo "invernale", smontati e sostituiti con pneumatici ricostruiti non riscalpiti (o eventualmente con "originali" non soggetti a riscalpitura). Gli pneumatici ricostruiti+riscalpiti e "originali" soggetti a riscalpitura, una volta smontati dai cerchi, potranno poi essere, a periodo "invernale" terminato (cioè dopo il 31 marzo), regolarmente reinstallati sull'asse posteriore di trazione e riutilizzati per il restante tempo primaverile, estivo ed autunnale.

L'ARST potrà comunque, nel periodo invernale, montare sulle coperture anche proprie catene da neve se e per quanto necessario. E' comunque sempre concesso al Fornitore l'utilizzo degli pneumatici "M+S" (o superiori per prestazioni invernali) anche nel restante periodo primaverile ed estivo nonchè autunnale purchè gli stessi continuino a garantire, anche fuori dalla stagione invernale, ottimi livelli prestazionali di sicurezza, tenuta di strada e di comfort di marcia per i passeggeri e il Conducente.

5.9 – L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà segnalare al Responsabile di Officina eventuali anomalie meccaniche (sull'avantreno/retrotreno, ammortizzatori, scatola guida, sterzo, perni fusi, cuscinetti mozzi, pattini freno, controllo dei giochi degli snodi degli organi dello sterzo, mozzi e fuselli, integrità boccole barre, integralità ancoraggi dei componenti delle sospensioni e dello sterzo al telaio, integrità soffiotti sospensioni, etc. etc.) che, a proprio giudizio, potrebbero causare un'anormale consumo degli pneumatici, questo affinché l'ARST possa provvedere alle riparazioni ritenute necessarie.

5.10 - L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà verificare, al momento del montaggio, lo stato d'uso delle ruote e dei cerchi 'tubeless', provvedendo inoltre alla rimozione delle incrostazioni e della ruggine in qualsiasi parte del cerchio o all'interfaccia tamburo/mozzo-cerchio. Il fuori uso del cerchio per eccessive incrostazioni o danneggiamento ovvero quant'altro che possa minacciare la sicurezza durante la marcia del veicolo, dovrà essere subito segnalato al Responsabile d'Officina locale che provvederà, se ritenuto opportuno dallo stesso, a far eseguire la sua sostituzione. Per nessun motivo dovrà essere verniciata la flangia nella zona di attacco colonnette.

5.11 – L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà montare sui veicoli cerchi con le stesse caratteristiche, misure e colore della dotazione originale. Il montaggio/smontaggio di eventuali pattane dovrà essere effettuato dallo stesso secondo le norme di buona tecnica.

5.12 – Al termine delle operazioni giornaliere effettuate, i Tecnici dell'Operatore Economico aggiudicatario, consegneranno (se in formato cartaceo) ovvero invieranno (se in formato elettronico) al Responsabile d'Officina ARST una scheda dei lavori giornalieri (si veda, in sub-allegato, modulo "P03" fac-simile "scheda lavorazioni giornaliero") nella quale, principalmente, compariranno data intervento, Deposito, località, matricola e targa autobus sul quale sono stati effettuati lavori, km autobus, pneumatici interessati alle operazioni, misura pneumatici, marca, tipo (scultura), tipo lavorazione (ad esempio, sostituzione per usura, equilibratura, inversione,

convergenza, campanatura, pulizia cerchi, riscolpitura, riparazione, verifica serraggio, sostituzione pneumatico per rottura, controllo pressione o altro), DOT originario, settimana e anno ricostruzione (per gli pneumatici ricostruiti), posizione pneumatico e altezza battistrada, eventuali note o segnalazione anomalie, firma del Tecnico che ha eseguito il lavoro.

L'Operatore Economico aggiudicatario, inoltre, metterà a disposizione dell'ARST un modulo elettronico riepilogativo di tutti i dati utili (sulla falsariga di quelli riportati nel sub-allegato modulo "P01" fac-simile "prospetto lavorazioni su singolo autobus" e consultabili su un portale informatico accessibile da internet, come prescritto all'art. 11) contenente, principalmente, i dati anagrafici dell'autobus stesso e la Sede territoriale di assegnazione, le caratteristiche degli pneumatici installati sui veicoli [marca, tipo (scultura), altezza battistrada, pneumatico ricostruito o "originale", DOT originario, settimana e anno ricostruzione (per coperture ricostruite), n° matricola del pneumatico] e l'altezza del battistrada degli pneumatici sostituiti, lo stato di ogni pneumatico, il numero dei chilometri percorsi, la data di eventuali interventi, sostituzioni e ricostruzioni, le segnalazioni delle avarie tecniche e/o meccaniche, le riparazioni eseguite, l'effettuazione dell'assetto veicolo, la sostituzione degli pneumatici causa rottura, gli eventuali soccorsi stradali. Dovrà, inoltre, essere sempre specificato l'asse e l'esatta posizione dello pneumatico sul quale è stato eseguito l'intervento nonché il nome dell'operatore che ha eseguito l'intervento medesimo e la data nonché la località in cui è avvenuta l'operazione.

In qualsiasi momento l'ARST potrà richiedere all'Operatore Economico aggiudicatario chiarimenti sui dati di cui sopra. Il listato reportistico (selezionabile per veicolo e/o tipologia di intervento) sarà di tipo "storico" con tutti i dati pregressi.

Il mancato invio e/o consegna o la non corretta compilazione del modulo "P03" - "scheda lavorazioni giornaliere" o il mancato aggiornamento sul portale informatico accessibile da internet del modulo elettronico "P01" - "prospetto lavorazioni su singolo autobus", può costituire, fatte salve tutte le penali del caso, grave inadempienza contrattuale per l'Operatore Economico aggiudicatario.

In ogni caso, l'Operatore Economico aggiudicatario si impegna anche a consegnare ad ARST tutta l'ulteriore documentazione (relativa ad interventi eseguiti, documentazione tecnica, listini aggiornati prezzi pneumatici, specifiche pneumatici, schede tecniche pneumatici, etc.) che ARST stessa ritenga (a suo insindacabile giudizio) necessaria caso per caso. L'ARST, infatti, vigilerà sull'esecuzione delle prestazioni per tutta la durata del Contratto con le modalità ritenute da essa discrezionalmente ed insindacabilmente più idonee (anche, in aggiunta, con la richiesta 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 l'Operatore Economico aggiudicatario possa addurre obiezioni di sorta.

5.13 - L'Operatore Economico aggiudicatario verificherà, tramite gli indicatori di serraggio (o, eventualmente, anche tramite chiave dinamometrica) e nell'arco di ogni bimestre legale, il serraggio dei dadi colonnette ruota e verificherà anche con la stessa frequenza temporale la pressione degli pneumatici (compresi gli eventuali pneumatici di scorta) di tutti gli autobus, trasmettendo ad ARST apposito modulo (modulo "P02" - "prospetto controllo nell'arco di ogni bimestre legale del serraggio dadi colonnette ruota e pressioni pneumatici"). Il modulo andrà inviato in formato elettronico e testimonierà l'avvenuta effettuazione di dette operazioni. Un modulo cartaceo della verifica serraggi e verifica pressioni andrà consegnato localmente, alla puntuale scadenza di ogni bimestre, anche ai locali Responsabili d'Officina.

La verifica e l'eventuale ripristino della corretta pressione di gonfiaggio e del momento di serraggio dinamometrico dei dadi colonnette ruota se allentati, nonché la riparazione/sostituzione degli

pneumatici forati/usurati/fuori uso dovranno essere immediatamente effettuati all'interno dei Depositi principali, secondari e periferici dell'ARST. Infatti, durante tali verifiche, dovrà anche essere effettuato un controllo visivo sulle condizioni dello pneumatico (ricerca di fessurazioni, screpolature, deformazioni, stato battistrada, etc.).

Pneumatici presentanti imperfezioni dovranno essere sostituiti immediatamente e posti fuori uso in quanto da non ritenersi più idonei alla funzione preposta.

Il mancato invio, entro i primi 7 giorni di calendario del mese successivo, o la non corretta o incompleta compilazione di tale modulo (redatto sulla falsariga del fac-simile del modulo "P02" di cui al sub-allegato) può costituire (fatte salve tutte le penali del caso) grave inadempienza contrattuale per l'Operatore Economico aggiudicatario.

5.14 - In caso di acquisto o acquisizione di nuovi o usati autobus (tutti definibili come "autobus di nuovo ingresso") da parte dell'ARST, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà immediatamente provvedere alla gestione e manutenzione degli relativi pneumatici.

In particolare, tutti gli pneumatici, in dotazione agli autobus acquistati o acquisiti (comprese le coperture di scorta), verranno (al momento dell'entrata in servizio degli stessi veicoli) fatturati da ARST all'Operatore Economico aggiudicatario una volta valutati con analoghe modalità (con esclusione degli pneumatici montati sugli assi posteriori che, in questa particolare occasione, saranno considerati e valutati come effettivamente "originali") a quanto esposto, anche per quanto riguarda l'entità della scontistica, nella 'quantificazione economica' (si veda art. 7). L'Operatore Economico aggiudicatario non potrà sollevare alcuna obiezione sul tipo e marca degli pneumatici, già presenti e installati sugli autobus di nuovo ingresso, che gli saranno poi fatturati da ARST. Tuttavia, per la successiva correlata fattura, non verrà richiesto da ARST un immediato pagamento. Sia gli pneumatici montati sugli assi anteriori sia quelli di scorta sia quelli installati sugli assi posteriori degli autobus di nuovo ingresso saranno pertanto quantificati economicamente con il loro prezzo corrente (al netto dello sconto e dell'iva e secondo il listino ufficiale del Costruttore vigente al momento dell'ingresso in ARST degli autobus). Al momento dell'ingresso in ARST, una volta che gli autobus saranno a disposizione nei piazzali aziendali, sarà facoltà dell'Operatore Economico aggiudicatario sostituire tali pneumatici "originali" montati sugli assi anteriori con altri "originali" (compatibili con le prescrizioni di ARST) di sua fornitura e di sostituire gli pneumatici "originali" posteriori con ricostruiti (o, eventualmente, con pneumatici "originali" di altro tipo e marca) sempre di sua fornitura. Sono sempre a carico dell'Operatore Economico aggiudicatario la manodopera impiegata e tutte le possibili attività complementari connesse a questa sostituzione pneumatici (equilibratura ruote, verifica pressioni, smontaggio e rimontaggio indicatori serraggio, configurazione per quanto possibile dei TPMS, etc.)

A titolo puramente orientativo e non esaustivo (essendo potenzialmente il numero indicativo degli autobus di nuovo ingresso in ARST suscettibile di imprevedibili variazioni), si presume che, nell'arco della durata del Contratto, entreranno progressivamente a far parte del parco aziendale, in sostituzione totale o parziale di vecchi autobus, almeno i seguenti nuovi autobus previsti in varie distinte Gare acquisto veicoli:

- n° 20 (eventualmente fino a n° 40) autobus urbani "corti" elettrici (lunghezza circa 8 m);
- n° 12 (eventualmente fino a n° 24) autobus urbani "medi" elettrici (lunghezza circa 9,5 m);
- n° 6 (eventualmente fino a n° 12) autobus urbani "normali" elettrici (lunghezza circa 10,5 m);
- n° 32 (eventualmente fino a n° 64) autobus interurbani "lunghi" elettrici (lunghezza circa 12 m);
- n° 68 (eventualmente fino a n° 136) autobus interurbani "lunghi" elettrici (lunghezza circa 12 m);
- n° 5 autobus urbani "corti" elettrici (lunghezza circa 8 m);
- n° 2 autobus urbani "normali" elettrici (lunghezza circa 10,5 m);
- n° 34 (eventualmente fino a n° 68) autobus interurbani "lunghi" ibridi (lunghezza circa 12 m);

5.15 - L'Operatore Economico aggiudicatario utilizzerà lo spazio di lavoro concordato con i Responsabili delle diverse Sedi aziendali. Le attrezzature impiegate in loco saranno, invece, di proprietà dell'Operatore Economico aggiudicatario e proverranno da autoveicolo appositamente equipaggiato. In particolare, l'Operatore Economico aggiudicatario, per poter espletare il lavoro, dovrà possedere un numero sufficiente di autoveicoli speciali attrezzati per lo smontaggio e montaggio pneumatici all'interno dei Depositi aziendali, autonomamente funzionanti in tutto e per tutto e con macchinari a bordo a norma di legislazione vigente. Tali autoveicoli o parte di tali autoveicoli, se da utilizzare anche per i soccorsi stradali, dovranno essere omologati in maniera tale che possano liberamente circolare su strada in qualsiasi ora e giorno dell'anno, senza alcuna limitazione di sorta.

5.16 - L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà essere dotato, per tutta la durata del Contratto, di idonea attrezzatura, efficiente ed a norma antinfortunistica al fine di garantire la migliore esecuzione degli interventi manutentivi. L'Operatore Economico aggiudicatario non potrà usufruire, salvo eccezionali casi preventivamente autorizzati, degli impianti aziendali per la distribuzione della corrente elettrica e dell'aria compressa e degli altri impianti tecnici ARST in genere.

5.17 - L'Operatore Economico aggiudicatario, allo scopo di poter tempestivamente far fronte ad improvvisi ed indifferibili interventi che consentano il normale utilizzo degli autobus, già a partire da qualche giorno prima dell'inizio servizio, dovrà garantire "in primis" - presso tutte le 8 Officine principali dell'ARST - la presenza di una funzionale scorta tecnica minima di n. 6 proprie coperture idonee montate su cerchi anche questi di proprietà del medesimo Operatore (per un totale di n. 2 unità "originali" di tipo direzionale e di n. 4 unità ricostruite di trazione) per ciascuna singola tipologia di autobus (con relativa misura pneumatico) presente nella Sede a cui appartiene l'officina principale.

Anche per le 4 officine minori di Isili, Macomer, Carbonia e Alghero sarà sufficiente che il Fornitore metta sempre anticipatamente a disposizione, per ciascuna singola tipologia di autobus localmente presente, almeno 2 unità "originali" direzionali e 4 unità "ricostruite" di trazione complete di cerchi. Tale accorgimento di approntamento sarà successivamente, durante tutta la durata del Contratto, rimesso in atto dall'Operatore Economico aggiudicatario, a proprio onere, ogniquale volta entrino in servizio autobus di nuovo acquisto o di nuova acquisizione e per i quali le scorte tecniche localmente già presenti nei vari Depositi risultino essere per questi eventualmente inutilizzabili (ad esempio per differente misura del cerchio o degli attacchi al mozzo). A Contratto terminato, l'Operatore Economico aggiudicatario è infine tenuto a ritirare celermente, a proprio completo onere, tutti i treni di scorta tecnica dai locali ARST.

5.18 - L'eventuale indisponibilità di un veicolo fermo in un Deposito di una Sede Territoriale, causa l'inadempienza accertata dell'Operatore Economico aggiudicatario, sarà soggetta a penalità (si veda art. 10, dedicato alle penalità, per dettagli e termini del fermo-macchina). Tale indisponibilità risulterà da precisa annotazione effettuata, giornalmente, dal Responsabile d'Officina locale in contraddittorio con i Tecnici dell'Operatore Economico aggiudicatario (o almeno comunicata in tempo reale, se questi ultimi non sono presenti nella circostanza).

Non sono considerati indisponibili i veicoli fermi per:

- segnalazione di guasti, anomalie, inidoneità o malfunzionamenti che non trovano riscontro nei controlli successivi;
- riparazioni conseguenti a sinistri stradali o atti vandalici, negligenze del personale ARST o similari.

Il fermo-macchina con la conseguente indisponibilità del veicolo/i comporterà, per l'Operatore Economico aggiudicatario, l'applicazione delle disposizioni di cui al successivo art. **10** (dedicato alle penalità).

Il veicolo si intende disponibile all'esercizio quando soddisfa, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, le seguenti principali condizioni di idoneità per la sicurezza dei trasportati e degli altri utenti della strada:

- risultano montati tutti gli pneumatici sul veicolo, nel rispetto dei corretti valori dei momenti di serraggio dinamometrici;
- gli pneumatici montati sono di modello e marca primaria o equivalenti a questi, regolarmente omologati a norma di Legge con Regolamento ECE 54 ("originali") e con Regolamento ECE 109 (ricostruiti) e rispettano il requisito del non superamento dei termini temporali previsti da ARST a partire dalle date di fabbricazione originarie (DOT, si legga DOT originario);
- gli pneumatici montati sull'asse anteriore non sono ricostruiti o riscolpiti;
- gli pneumatici montati sull'asse di trazione, nel periodo invernale (01 dicembre - 31 marzo), non sono riscolpiti;
- gli pneumatici montati sull'asse di trazione, nel periodo invernale (01 dicembre - 31 marzo), sono di tipo "M+S" ovvero superiori per caratteristiche;
- gli pneumatici montati su qualsiasi asse del veicolo presentano una altezza del battistrada misurata nel punto di maggiore usura non inferiore a **3 mm** e un corretto valore di pressione di gonfiaggio ($\pm 10\%$ della pressione misurata "a freddo" e indicata dal Costruttore del veicolo);
- su ogni asse del veicolo risultano montati gli pneumatici dello stesso tipo (marca/modello), disegno di battistrada, parametri dimensionali, indici di carico e categoria di velocità, nonché vengono rispettate, durante la circolazione su strada, le stesse condizioni di usura limite battistrada.
- su qualsiasi asse del veicolo risultano montati pneumatici idonei a norma di Legge e idonei per quanto espressamente richiesto da ARST.

5.19 - L'Operatore Economico aggiudicatario sarà responsabile di anomalie e malfunzionamenti degli pneumatici e dei danni agli stessi derivanti da cause tecniche quali, a titolo non esaustivo e meramente esemplificativo, scollaggi battistrada, deformazione e ovalizzazione della carcassa e, in generale, imputabili a tutte le attività previste dal presente Capitolato.

Ogni pneumatico dovrà essere garantito per il periodo di **12 mesi** dalla data di montaggio (questo è valido anche per gli pneumatici installati sugli assi degli autobus negli ultimi mesi di Contratto).

5.20 - L'Operatore Economico aggiudicatario provvederà, a sua cura e spese (comprehensive degli oneri per il contributo "PFU") e secondo la normativa in vigore, allo immediato smaltimento delle carcasse degli pneumatici prodotte durante il corso del Contratto. Sono compresi nell'offerta prodotta, relativa al costo chilometrico, anche gli smaltimenti delle carcasse degli pneumatici fuori uso causa qualsiasi tipo di "rottura", scoppio o usura anomala.

5.21 - I Tecnici dell'Operatore Economico aggiudicatario sono tenuti al controllo, oltre che a quello degli pneumatici, anche delle condizioni delle intere ruote e di tutti i vari componenti meccanici o accessori correlati (in particolare dei cerchi, dei fuselli, della misurazione dell'usura e della deformazione delle colonnette di serraggio, dadi, rondelle coniche e piane). Qualora dovessero essere ravvisati gli estremi per una sostituzione di cerchi danneggiati e di minuti accessori (colonnette di serraggio, dadi, rondelle coniche e piane, etc.), i medesimi Tecnici dovranno avvisare i Responsabili di Officina affinché ARST provveda alla consegna dei ricambi (essendo a carico di ARST l'approvvigionamento dei materiali di ricambio e a carico dell'Operatore Economico

aggiudicatario il montaggio). Nel caso particolare che le colonnette e i dadi di fissaggio siano stati resi inservibili per errato operato o negligenza da parte di personale dell'Operatore Economico aggiudicatario, però, le spese per l'acquisto e per il rimpiazzo degli stessi componenti saranno interamente a carico dello stesso Operatore. Anche eventuali anomalie meccaniche o correlate ad avarie meccaniche (con conseguente usura anomala delle coperture o danneggiamento sistematico delle stesse) dovranno essere sempre segnalate ad ARST.

5.22 – Durante le fasi di montaggio degli pneumatici, non è consentito l'utilizzo della pistola pneumatica per il serraggio dei dadi colonnette ruota ma solamente per l'avvicinamento dei dadi. La obbligatoria stretta ("chiusura") finale di tutti i dadi di serraggio, comunque, andrà sempre effettuata manualmente, dado per dado, con chiave dinamometrica adeguatamente regolata per il corretto momento di serraggio dinamometrico. L'Operatore Economico aggiudicatario è comunque sempre tenuto a conoscere e osservare, per ogni modello di autobus, il corretto momento di serraggio dinamometrico da applicare in "chiusura" finale.

Sempre durante le fasi di montaggio, lo stacco e riattacco dei coprizzozi dovrà avvenire con gli appositi strumenti e questi non potranno essere estratti imprimendo deformazioni agli stessi. Dovranno, inoltre, essere verificati tutti gli ancoraggi e fissaggi dei coprizzozi al cerchio o al mozzo.

5.23 - In occasione dell'alienazione (causa accantonamento, vendita, radiazione, permuta, etc.) di autobus dell'ARST durante il periodo di validità del Contratto, una volta ricevuta notifica della imminente alienazione di questi veicoli da parte dell'ARST stessa, è onere dell'Operatore Economico aggiudicatario il sostituire i vecchi pneumatici già montati sugli autobus da alienare con altri pneumatici sostitutivi e destinati allo smaltimento poiché fuori uso. La manodopera dei Tecnici dell'Operatore Economico aggiudicatario per l'attività di sostituzione/rimontaggio degli pneumatici è prestata a titolo gratuito. Tali pneumatici fuori uso installati dovranno comunque essere in condizioni tali da garantire la sosta prolungata del veicolo in tutta sicurezza all'interno dei Depositi e di permettere, in occasione del carico del veicolo su pianale per il trasferimento finale alla rottamazione dell'autobus, il limitato spostamento del mezzo tramite verricello.

In alternativa, qualora ARST invece notificasse all'Operatore Economico aggiudicatario la imminente alienazione di autobus ma fosse sua volontà non far smontare dagli autobus i vecchi pneumatici (ad. es. per cessione del veicolo da alienare ad Enti di beneficenza operanti per il terzo mondo), è facoltà dell'Operatore Economico aggiudicatario richiedere di effettuare sui veicoli, in contraddittorio, una misurazione delle altezze del battistrada degli pneumatici per la valutazione degli stessi, da richiamare come elementi di calcolo, in seguito, per la successiva globale quantificazione economica finale degli pneumatici (che verrà eseguita, a livello generale, solo a fine del Contratto – si veda art. 7). Le altezze del battistrada di tali pneumatici e il valore economico di questi (con le loro relative altezze iniziali OTD) come da listino produttore aggiornato (da fornire ad ARST da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario) e al netto degli sconti contrattuali, saranno elencate autobus per autobus alienato, con anche la descrizione e misura degli pneumatici nonché indice di carico e categoria velocità, su apposito modulo cartaceo o su supporto informatico che sarà da redigere a cura dell'Operatore Economico aggiudicatario e che, una volta trasmesso ad ARST, sarà oggetto di approvazione da parte di ARST stessa. Qualora alcune delle misurazioni del battistrada non fossero disponibili, allora si prenderanno in considerazione le ultime altezze battistrada presenti sul portale informatico accessibile da internet.

In mancanza della richiesta dell'Operatore Economico aggiudicatario di tale misurazione in contraddittorio o del mancato invio del modulo cartaceo o del supporto informatico, verrà preso in considerazione, per tutti gli pneumatici installati sugli autobus in corso di alienazione, un valore

economico nullo. Anche per gli pneumatici eventualmente rilevati come “fuori uso” e già da prima installati sugli autobus in corso di alienazione verrà preso in considerazione un valore economico nullo.

5.24 – Gli pneumatici degli autobus accantonati definitivamente (e che quindi non saranno neanche inizialmente inseriti nel Contratto), già presenti nei Depositi ARST al momento della quantificazione economica di inizio Contratto (“quantificazione economica iniziale”), non verranno presi in considerazione, ai fini della misurazione del battistrada, né in fase iniziale e né, eventualmente in fase finale (questo qualora gli stessi autobus accantonati siano ancora presenti a fine Contratto nei piazzali aziendali, come nel caso dei veicoli presenti e classificati come “storici”).

5.25 – Tutti gli strumenti di misura che l’Operatore Economico aggiudicatario utilizzerà normalmente (ad esempio manometri per il controllo delle pressioni pneumatici e chiavi dinamometriche per i serraggi dadi colonnette ruote) saranno verificati (ad onere dello stesso Operatore Economico) periodicamente e per ognuno di questi dovrà essere emessa regolare certificazione metrologica di taratura da parte dell’Ente Certificatore che ha eseguito la verifica con calibrazione (sia per i manometri che per le chiavi dinamometriche il controllo di calibratura dovrà essere effettuato almeno ogni 12 mesi). L’Operatore Economico, nel caso di una eventuale richiesta, dovrà prontamente trasmettere ad ARST copia della certificazione della obbligatoria verifica periodica alla quale è soggetta particolare attrezzatura utilizzata. Copia della certificazione relativa al singolo attrezzo dovrà sempre seguire lo stesso attrezzo localmente nelle Sedi ARST dove il medesimo viene utilizzato ed essere immediatamente esibita (o eventualmente anche consegnata in ulteriore copia) al Responsabile d’Officina ARST che ne dovesse fare richiesta.

5.26 - Ciascuna operazione di montaggio coperture deve sempre e comunque prevedere, a carico dell’Operatore Economico aggiudicatario, il montaggio di una nuova valvolina interna di gonfiaggio.

Articolo 6 - Controlli e osservanza delle norme sulla sicurezza (D.Lgs. n° 81 del 9 aprile 2008 e s.m.i)

6.1 – L’ARST si riserva ogni più ampia facoltà di controllo, nelle forme ritenute opportune ed idonee, della esatta esecuzione e del rispetto delle clausole comprese nel presente Capitolato.

6.2 - L’ARST potrà effettuare controlli sul contenuto all’interno dei veicoli dell’Operatore Economico aggiudicatario, in entrata ed in uscita dai locali aziendali.

6.3 - L’Operatore Economico aggiudicatario dovrà ottemperare a tutti gli obblighi e adottare tutte le misure previste dalle vigenti norme sulla sicurezza sui luoghi di lavoro comprese quelle relative alle attrezzature per la protezione individuale dei lavoratori, compatibili con le attività ed i piani di sicurezza aziendale.

Gli abiti da lavoro, i D.P.I., gli utensili e le apparecchiature utilizzate dal personale dell’Operatore Economico aggiudicatario dovranno rispondere alle vigenti normative in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

Articolo 7 - Quantificazione economica degli pneumatici

Premessa: sia in fase iniziale di quantificazione economica sia in fase finale di quantificazione economica, in merito a particolari condizioni degli pneumatici montati sugli autobus (eccessivo stato d'uso, grave irregolarità nel consumo della copertura tale da compromettere l'utilizzo, gravi deformazioni, danneggiamento, segnali di inizio rottura, inidoneità, etc.), qualora dovessero sorgere eventuali contestazioni, da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto, queste dovranno essere rivolte, annotandole, all'Operatore Economico aggiudicatario uscente dal precedente Contratto immediatamente e nel momento del rilievo sul campo. Tali contestazioni dovranno essere immediatamente notificate anche ad ARST. In caso contrario gli pneumatici, per i quali il rilievo sul campo è stato già eseguito e sui quali non sono state effettuate contestazioni durante il contraddittorio, saranno in seguito da considerarsi come già riconosciuti idonei all'uso dall'Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto.

7.1 ("VEI" – "valore economico iniziale" di inizio Contratto) – Nel mese prima dell'inizio del servizio, l'ARST e l'Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto procederanno, congiuntamente, a stabilire (tramite rilievo sul campo) la consistenza degli pneumatici montati sugli autobus dell'ARST. Successivamente l'Operatore Economico aggiudicatario entrante provvederà a computare il valore economico degli stessi. A tali rilievi parteciperà anche l'Operatore uscente dal precedente Contratto. Per effettuare i rilievi, da farsi nei vari Depositi (principali, secondari e periferici) e officine/carrozzerie esterne sul territorio sardo ove vi sono autobus aziendali affidati in lavorazione, i due Operatori Economici dovranno mettere giornalmente a disposizione 4 (quattro) tecnici. A tal fine le 3 parti redigeranno e sottoscriveranno in contraddittorio apposito Verbale. Nel caso di mancanza di una delle 3 parti ad un rilievo, le altre 2 parti procederanno ugualmente con il rilievo. I rilievi avranno luogo nelle giornate feriali dal lunedì al sabato e con orario compreso fra le ore 07:30 e le 14:00. Anche occasionali pneumatici di proprietà ARST giacenti nei magazzini Aziendali saranno quantificati economicamente e saranno poi posti a disposizione dell'Operatore Economico aggiudicatario entrante che ne potrà poi disporre come meglio ritiene. Il relativo totale monetario di tutta questa consistenza sarà definito come VEI (valore economico iniziale): gli pneumatici relativi a tale VEI saranno acquisiti dall'Operatore Economico aggiudicatario entrante con regolare emissione di fattura da parte dell'ARST. Tuttavia, per tale fattura, non verrà richiesto da ARST un immediato pagamento. Il listino ufficiale del Costruttore pneumatici (con prezzi al netto dello sconto e dell'iva) prestabilito, e da prendere in considerazione per la valorizzazione economica VEI, è quello vigente nel mese in cui si effettua la rilevazione. Qualora l'Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto coincida con l'Operatore Economico aggiudicatario uscente del precedente Contratto, la valorizzazione economica VEI degli pneumatici dovrà essere ugualmente svolta e i dati rilevati sul campo varranno anche come base di calcolo per il VEF per il precedente Contratto.

7.2 ("VEF" – "valore economico finale" di fine Contratto) – Nell'ultimo mese prima della fine del servizio, l'ARST e l'Operatore Economico aggiudicatario uscente dal precedente Contratto procederanno, congiuntamente, a stabilire (tramite rilievo sul campo) la consistenza degli pneumatici montati sugli autobus dell'ARST. Successivamente l'Operatore Economico aggiudicatario uscente provvederà a computare il valore economico degli stessi. A tali rilievi parteciperà anche l'Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto. Per i rilievi, da farsi nei vari Depositi (principali, secondari e periferici) e officine/carrozzerie esterne sul

territorio sardo ove vi sono autobus aziendali affidati in lavorazione, i due Operatori Economici dovranno mettere giornalmente a disposizione **4** (quattro) tecnici. A tal fine le 3 parti redigeranno e sottoscriveranno in contraddittorio apposito Verbale. Nel caso di mancanza di una delle 3 parti ad un rilievo, le altre 2 parti procederanno ugualmente con il rilievo. I rilievi avranno luogo nelle giornate feriali dal lunedì al sabato e con orario compreso fra le ore 07:30 e le 14:00. Il relativo totale monetario di tutta questa consistenza sarà definito come VEF (valore economico finale): gli pneumatici relativi a tale VEF saranno acquisiti dall'ARST con regolare emissione di fattura da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario uscente. Il listino ufficiale del Costruttore pneumatici (con prezzi al netto dello sconto e dell'iva) prestabilito, e da prendere in considerazione per la valorizzazione economica VEF, è quello vigente nel mese in cui si effettua la rilevazione. Qualora l'Operatore Economico aggiudicatario uscente dal precedente Contratto coincida con l'Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto, la valorizzazione economica degli pneumatici VEF dovrà essere ugualmente svolta e i dati rilevati sul campo varranno anche come base di calcolo per il VEI per il nuovo Contratto.

7.3 - Tenuto conto della misura minima del battistrada stabilita al precedente punto **5.7**, la determinazione del valore monetario di uno pneumatico (valore economico di uno pneumatico) sarà computata, previa misurazione in mm del battistrada (altezza battistrada) residuo nel punto di maggior consumo applicando la seguente formula:

$$VP = (CP - VC) \times \frac{(BR-3)}{(BN-3)} + VC$$

nella quale:

- 'VP' corrisponde al valore economico (in euro) dello pneumatico (con 'VP' da determinare);
- 'CP' corrisponde al prezzo (in euro) dello pneumatico "originale" con battistrada integro (al netto dello sconto di cui al punto **7.4** e dell'iva e secondo il listino ufficiale del Costruttore vigente al momento della quantificazione economica o al momento prestabilito) o ricostruito con battistrada integro (in quest'ultimo caso **200,00** euro convenzionali e 0,00% di sconto, comprensivi del valore economico della carcassa);
- 'BR' corrisponde ai mm di battistrada residuo;
- '3' corrisponde ai mm di battistrada al di sotto dei quali scatta obbligo di sostituzione pneumatico;
- 'BN' corrisponde ai mm iniziali di battistrada dello pneumatico ancora mai utilizzato ("OTD reale", nel caso degli pneumatici "originali", o "OTD convenzionale", nel caso dei ricostruiti, con 'BN' che comunque non può mai generare un 'VP' con valore economico superiore ai **200,00** euro convenzionali di uno pneumatico rigenerato mai adoperato: in tale caso limite, pertanto, il valore economico di 'VP' sarà contenuto ai **200,00** euro convenzionali);
- 'VC' corrisponde al valore economico (in euro) della carcassa di uno pneumatico "originale" o della carcassa di uno pneumatico ricostruito (valore carcassa posto, convenzionalmente e in entrambi i casi, pari a **50,00** euro) e che risulta essere anche il valore economico minimo che può assumere uno pneumatico "originale" o ricostruito purchè, in ambedue i casi, con carcassa recuperabile;

Gli pneumatici installati sugli autobus che, al momento della quantificazione economica, dovessero essere rinvenuti:

- eventualmente "originali" ma montati sull'asse/i posteriore/i saranno valutati, ai fini della valorizzazione economica, come se fossero di tipo ricostruiti (*eccezione fatta per gli pneumatici "originali" effettivamente installati sull'asse posteriore dei 100 autobus ibridi Urbino Solaris serie*

anno 2024 che, per il solo Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto, saranno conteggiati nella VEI come “originali” anziché di tipo ricostruito);

- con battistrada inferiore ai 3 mm ma superiore o uguale ad 1,6 (fatte salve le penali del caso previste al successivo art. 10) saranno forfettariamente conteggiati per il solo valore economico della carcassa ‘VC’;
- con battistrada inferiore ad 1,6 mm (fatte salve le penali del caso previste al successivo art. 10) saranno conteggiati con valore economico **nullo**;
- danneggiati o con la carcassa irrecuperabile (cioè “fuori uso”) ovvero comunque non idonei all’uso per le regole stabilite nel presente Capitolato saranno conteggiati con valore economico **nullo**;
- con DOT originario oltre termine temporale concesso (fatte salve le penali del caso previste al successivo art. 10) saranno conteggiati con valore economico **nullo**;
- di tipo riscolpito o ricostruito sull’asse anteriore (fatte salve le penali del caso previste al successivo art. 10) saranno conteggiati con valore economico **nullo**;
- di tipo riscolpito sull’asse posteriore di trazione (nel solo caso di quantificazione economica eseguita nel periodo 01 dicembre-31 marzo e fatte salve le penali del caso previste al successivo art. 10) saranno conteggiati con valore economico **nullo**;
- di tipo non “M+S” (o non superiore per prestazioni invernali) sull’asse posteriore di trazione (nel solo caso di quantificazione economica eseguita nel periodo 01 dicembre-31 marzo e fatte salve le penali del caso previste al successivo art. 10) saranno conteggiati con valore economico **nullo**.

Le altezze del battistrada degli pneumatici e il loro valore (con le relative altezze iniziali “OTD” di fabbrica) come da listino corrente e al netto degli sconti contrattuali e al netto dell’iva, saranno riportate autobus per autobus, con anche la descrizione e misura degli pneumatici nonché degli indici di carico e categoria velocità, su un supporto informatico che sarà da compilare a cura sia dell’Operatore Economico aggiudicatario entrante nel nuovo Contratto sia dell’Operatore Economico aggiudicatario uscente dal precedente Contratto e che, una volta condiviso ed approvato in privato fra le due tali parti, sarà poi trasmesso ad ARST da entrambi gli Operatori Economici e sarà successivo oggetto di approvazione da parte di ARST stessa.

7.4 - La valutazione economica degli pneumatici “originali”, anche nel caso di autobus di “nuovo ingresso”, sarà effettuata tenendo conto dei valori commerciali (al netto dell’iva) estratti dal listino ufficiale “veicoli pesanti” delle case produttrici al momento del censimento o al momento prestabilito e della relativa stima, scontati del:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - 60% per coperture di primaria marca e costruzione MICHELIN, CONTINENTAL, PIRELLI, GOOD YEAR/DUNLOP, BRIDGESTONE/FIRESTONE, YOKOHAMA, HANCOOK, SUMITOMO - 70% per coperture di tutte le altre marche di pneumatici equivalenti alle suddette marche primarie |
|--|

La valutazione economica degli pneumatici “originali” per i quali l’Operatore Economico aggiudicatario non è in grado di fornire il listino del Costruttore contenente tali voci sarà effettuata convenzionalmente sulla base di uno sconto pari allo 0,00% e un prezzo forfettario ‘CP’ (prefissato convenzionalmente) pari a 250,00 euro per pneumatici di marca primaria (e ‘CP’ invece di 220,00 euro per pneumatici equivalenti a quelli di marca primaria) e un OTD forfettario (prefissato convenzionalmente, in entrambi i casi) di 16 mm. Il valore economico di tali pneumatici “originali” di marca primaria non potrà mai comunque superare i 250,00 euro (non potrà mai invece superare i 220,00 euro per pneumatici equivalenti a quelli di marca primaria), anche nel caso di altezza di battistrada residuo superiore a 16 mm.

Per gli pneumatici ricostruiti, ai fini della valutazione economica, si farà sempre riferimento convenzionalmente ad un prezzo ‘CP’ pari a **200,00** euro.

Sarà onere dell'Operatore Economico aggiudicatario fornire ad ARST i listini prezzi ufficiali degli pneumatici "veicoli pesanti" (che dovranno anche essere timbrati, datati e firmati per presa visione dal proprio Responsabile Legale e contenere l'evidenziazione di tutti i possibili pneumatici oggetto di valutazione) ed anche notificare i "BN" (i cosiddetti "OTD", cioè i mm di altezza iniziale dei battistrada come da dati di Casa Costruttrice) di tutte le possibili tipologie degli pneumatici "originali" interessati alla valutazione. Per i "BN" relativi agli pneumatici ricostruiti, si farà invece riferimento a degli "OTD" convenzionali e prefissati in base alla seguente tabella:

tabella "OTD" convenzionali per pneumatici ricostruiti

Misura pneumatico ricostruito	OTD convenzionali per uno pneumatico ricostruito (altezza in mm)
8,5 R17,5	13,5
9,5 R17,5	14,3
195/75 R16	11,5
205/75 R16C	10,0
225/75 R16C	12,2
225/75 R17,5	14,5
235/75 R17,5	15,0
245/70 R17,5	13,2
255/70 R22,5	17,0
275/70 R22,5	18,0
295/80 R22,5	19,0
305/70 R22,5	15,0
315/60 R22,5	17,7
385/55/R22.5	15,5

Eventuali OTD non presenti nella sopra riportata tabella, nel caso di misure pneumatici ricostruiti non contemplate, saranno stabiliti, di comune accordo, fra l'ARST e l'Operatore Economico aggiudicatario.

7.5 – Qualora, alla scadenza del Contratto, la valutazione economica finale VEF degli pneumatici montati sui veicoli aziendali e di cui al precedente punto **7.2**, fosse inferiore (o superiore) alla valutazione economica iniziale VEI di cui al precedente punto **7.1**, verrà riconosciuto all'ARST (ovvero all'Operatore Economico aggiudicatario) un rimborso pari al valore economico assoluto della differenza rilevata.

7.6 – Il rimborso di cui al precedente punto **7.5** verrà remunerato a favore dell'ARST (o a favore dell'Operatore Economico aggiudicatario), a fine Contratto, come compensazione fra le sopraccitate due fatture relative al VEI e al VEF e quelle relative all'acquisto degli pneumatici montati su autobus di nuovo ingresso durante il periodo del Contratto ed anche eventualmente quelle relative all'acquisto degli pneumatici giacenti ad inizio Contratto nei magazzini Aziendali.

Articolo 8 - Calcolo del corrispettivo

8.1 - Il corrispettivo per le prestazioni fornite è definito come prodotto tra il totale delle percorrenze chilometriche degli autobus dislocati nelle varie Sedi ed oggetti dei servizi ed il corrispettivo chilometrico contrattuale.

8.2 – Il corrispettivo di cui al precedente punto **8.1**, fatto salvo quanto previsto all’art. **12**, si intende fisso e non suscettibile di alcuna variazione, anche in relazione ad eventuali modifiche intervenute nelle caratteristiche del parco autobus aziendale e relative misure degli pneumatici.

8.3 – Ai fini del conguaglio annuale, la notifica da parte dell’Operatore Economico aggiudicatario delle percorrenze effettive ancora mancanti per il calcolo del corrispettivo di integrazione, ottenuto secondo le modalità di cui al precedente punto **8.1**, sarà desunta dalla tabella elaborata dall’ARST e consegnata all’Operatore Economico aggiudicatario con modalità come previsto al punto **9.5**.

Articolo 9 - Fatturazione e termini di pagamento – Rotture pneumatici per cause non dipendenti dalla normale circolazione su strada e loro fatturazione separata – Particolari soccorsi stradali e loro fatturazione separata – Danni agli autobus per scoppio pneumatico o distacco ruota – Referente Amministrativo e Referente Tecnico dell’Operatore Economico aggiudicatario

9.1 - A fronte dei servizi effettuati, la fattura del corrispettivo mensile potrà essere emessa dall’Operatore Economico aggiudicatario 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, l’Operatore Economico aggiudicatario dovrà emettere un’unica fattura: è sottinteso che in tale fattura dovranno comparire un numero globale di km forfettari mensili pari a quelli della percorrenza **forfettaria** specificata nell’ordinativo ricevuto e un corrispettivo pari a quello specificato nello stesso ordinativo ricevuto.

9.2 - Il pagamento di ogni fattura sarà effettuato dall’ARST, a mezzo bonifico bancario, a 30 (trenta) giorni fine mese data fattura.

9.3 - Il corrispettivo relativo alla esecuzione di interventi di manutenzione conseguenti a sinistri stradali, sabotaggi ed atti vandalici o comunque per motivazioni non previste dal Contratto ed effettuati dall’Operatore Economico aggiudicatario su specifico incarico dell’ARST – si veda punto **9.6.1** - verrà fatturato, a parte, dall’Operatore Economico aggiudicatario e corrisposto da ARST con le tempistiche di cui ai precedenti punti **9.1** e **9.2**.

9.4 - La fattura mensile relativa alla percorrenza chilometrica stabilita preventivamente da ARST sarà formulata convenzionalmente per una percorrenza prefissata **forfettaria** pari a **3.500.000** km/mese. Tali km forfettari (“km teorici”), comunque, saranno eventualmente suscettibili mensilmente di variazione (“aggiornamento”), dietro preavviso da parte di ARST. Tale variazione dei “km teorici” non dovrà necessariamente comportare una modifica contrattuale. E’ pertanto facoltà insindacabile dell’ARST modificare rimodulandola in più o in meno (secondo buon senso e

comunque dopo preventiva comunicazione al Fornitore) la percorrenza teorica mensile da considerare per la creazione dell'ordinativo allo scopo di renderla il più possibile rapportabile a quella effettiva.

9.5 – Le modalità e i termini di esecuzione dei conteggi relativi al conguaglio annuale (periodo 01 gennaio - 31 dicembre) del trascorso Anno Legale per la percorrenza in eccesso (o in difetto) rispetto a quella prefissata forfettariamente all'anno, saranno i seguenti:

- 1) entro la fine del mese di gennaio di ciascun anno, dopo precedente richiesta formale dell'Operatore Economico aggiudicatario, l'ARST renderà note al Fornitore le percorrenze reali (percorrenze 'effettive') raggiunte da ciascun veicolo nell'anno appena trascorso o nella frazione dell'anno appena trascorso [quindi dal 01 gennaio (o data di inizio del servizio) al 31 dicembre (o data di fine servizio) del trascorso anno];
- 2) l'Operatore Economico aggiudicatario, in base alle percorrenze trasmesse dall'ARST, provvederà ad eseguire i suoi conteggi di quantificazione economica delle percorrenze effettive per il conguaglio annuale e li comunicherà (entro 14 giorni di calendario dalla ricezione delle percorrenze reali) all'ARST;
- 3) entro 14 giorni di calendario dalla ricezione dei conteggi dell'Operatore Economico aggiudicatario, l'ARST, dopo aver verificato i conteggi dell'Operatore Economico aggiudicatario, notificherà allo stesso Operatore il "nulla osta" con eventuali osservazioni oppure eventuali correzioni da apportare, perché poi questo 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) solamente 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 dall'Operatore Economico aggiudicatario solo a partire dal 15 febbraio e comunque dovrà essere trasmessa all'Azienda, come termine ultimo, entro la fine di febbraio.

Nel caso particolare dell'ultimo conguaglio a fine prestazioni del Fornitore, nel caso il periodo di tempo correlato alla prestazione del servizio stesso sia una frazione dell'anno, questo verrà effettuato terminato il Contratto.

Il Fornitore avrà la facoltà di verificare fisicamente, tramite un proprio Incaricato, i chilometri effettivamente percorsi da ogni veicolo qualora, per casi particolari, vi fosse, per lo stesso, la necessità di venire a conoscenza delle percorrenze dei veicoli in fasi diverse dal conguaglio annuale. In caso di rifiuto di ARST di permettere tale verifica, il Fornitore ha facoltà di valutare il chilometraggio effettivo con suo equo apprezzamento.

9.6 – Rotture pneumatici per le quali è dovuto un risarcimento all'Operatore Economico aggiudicatario

9.6.1 - Nel caso di rotture pneumatici su qualsiasi tipo di autobus e conseguenti a comprovate cause non correlate alla normale circolazione su strada o non correlate alla normale movimentazione nei Depositi aziendali (cause "non accidentali", in ambedue i casi), e cioè causa sinistri stradali ed atti vandalici, eventi naturali, negligenze – incurie - inadempienze o mancanze del personale ARST, dolo, manomissioni e sabotaggio, eventi socio-politici (atti di vandalismo, tumulti popolari, etc.), ARST corrisponderà (a parte rispetto alla fatturazione chilometrica) all'Operatore Economico aggiudicatario il valore economico residuo dello pneumatico oggetto di rottura. La sostituzione dello pneumatico rotto dovrà sempre preventivamente essere autorizzata dal Responsabile d'Officina ARST. Anche lo smaltimento dello stesso pneumatico inservibile

potrà avvenire, ad onere dell'Operatore Economico aggiudicatario, solo dietro permesso del Responsabile d'Officina ARST (pena il non risarcimento del danno), questo per poter eventualmente anche permettere le dovute perizie del caso. Per formalizzare la sostituzione dello pneumatico laceratosi esclusivamente nelle circostanze sopracitate, il Responsabile d'Officina ARST e il Tecnico dell'Operatore Economico aggiudicatario compileranno, in contraddittorio, un apposito modulo, predisposto per tale eventualità da ARST, per la “sostituzione pneumatico causa rottura”. La mancata compilazione, in contraddittorio, di tale modulo sarà causa di non riconoscimento della rottura dello pneumatico e il correlato risarcimento non potrà avvenire così come le sopracitate cause di rottura (per le quali potrebbero sussistere gli estremi per un risarcimento) non comprovate dal Fornitore comporteranno che il ripristino degli pneumatici sostitutivi rimanga a completo carico del medesimo.

In particolare, la prosecuzione della marcia con pneumatico forato e conseguente lacerazione dello stesso oppure la prosecuzione della marcia con pinze freni bloccate e conseguente eventuale esplosione dello pneumatico (causa l'eccessivo calore ricevuto per irradiazione dal surriscaldamento da attrito) sono da considerarsi come dovute a cause “non accidentali” e pertanto sono indennizzabili al Fornitore in quanto a rotture.

In particolare, lo spiattellamento di uno pneumatico causa brusca frenata oppure la sua lacerazione per urto su marciapiede o su oggetto tagliente presente sulla carreggiata/pavimentazione ovvero per lacerazione a causa di protuberanza/infossamento del manto stradale sono da considerarsi come dovute a cause “accidentali” e pertanto non sono indennizzabili al Fornitore in quanto a rotture (la sostituzione, pertanto, rimarrà a completo onere dell'Operatore Economico aggiudicatario) e i costi di tali rotture sono da considerarsi aleatoriamente e forfettariamente compresi nel costo chilometrico offerto.

9.6.2 - Tenuto conto della misura minima del battistrada stabilita al precedente punto **5.7**, la determinazione del valore economico residuo di uno pneumatico soggetto a rottura e per il quale spetta un risarcimento al Fornitore sarà computata utilizzando la formula di cui al precedente punto **7.3** e in conformità alle notazioni di cui al precedente punto **7.4**.

Tutti i rimanenti oneri per la sostituzione dello pneumatico rotto, come il costo della manodopera per lo smontaggio e il montaggio, per lo smaltimento dello stesso nonché per l'eventuale equilibratura di quello sostitutivo, rimangono comunque sempre a carico dell'Operatore Economico aggiudicatario.

Come regola generale (quindi valida non solo nel caso di rotture pneumatici) non saranno inoltre riconosciuti all'Operatore Economico aggiudicatario risarcimenti per pneumatici da sostituire poiché giunti allo stato di usura anomala causa ‘fuori assetto’ del veicolo: nel caso di un ‘fuori assetto’ del veicolo, i Tecnici dell'Operatore Economico aggiudicatario dovranno pertanto prontamente e preventivamente avvisare il Responsabile d'Officina per ottenere da questo l'autorizzazione a procedere con l'operazione necessaria di assetto veicolo, questo affinché non sopraggiungano mai le condizioni che portino ad uno stato di usura anomala uno pneumatico.

9.6.3 - La fatturazione delle rotture pneumatici per le quali spetta un risarcimento all'Operatore Economico aggiudicatario, avverrà tramite preventivo invio ad ARST di normale documento a consuntivo (corredato di listino prezzi corrente con riportato anche l'OTD dello pneumatico) prodotto dall'Operatore Economico aggiudicatario che permetterà così regolare emissione dell'ordinativo ARST.

9.7 - Nel caso di particolari soccorsi stradali, avvenuti cioè per cause riportate nella speciale casistica (sinistri stradali ed atti vandalici, eventi naturali, negligenze – incurie - inadempienze o mancanze del personale ARST, dolo, manomissioni e sabotaggio, eventi socio-politici come atti di

vandalismo o tumulti popolari, etc.) e non correlate alla normale circolazione su strada o alla normale movimentazione nei Depositi aziendali e comunque ugualmente richiesti da ARST - si veda punto **9.6.1** - l'Operatore Economico aggiudicatario è comunque sempre tenuto ad attivarsi operativamente dopo richiesta dell'ARST: in tale caso ARST corrisponderà all'Operatore Economico aggiudicatario, a parte rispetto alla ordinaria fatturazione chilometrica contrattuale, gli ulteriori costi da questo sostenuti per eseguire i particolari soccorsi stradali secondo le seguenti condizioni:

- 1,00 euro per ogni km percorso in andata e in rientro dal veicolo di soccorso, calcolando il tragitto chilometrico a partire dalla località dalla quale è partito il veicolo dell'Operatore Economico aggiudicatario utilizzato per il soccorso;
- un minuto di impegno lavorativo per ogni km percorso dal veicolo operativo (in andata e in rientro) per raggiungere il luogo del soccorso;
- 2,0 ore di manodopera forfettaria (ad uomo) per l'intervento sul luogo del soccorso;
- i costi per gli eventuali materiali utilizzati per l'intervento;

Non sarà previsto un diritto fisso di chiamata.

I tempi suindicati si intendono quelli relativi all'impegno e alla manodopera e sono da estendere fino ad un massimo di **due** uomini.

Il costo di un'ora di lavoro (impegno o manodopera) di un operatore è stabilito convenzionalmente in **36,00** euro durante l'arco di tempo intercorrente fra le ore 06:00 e le ore 22:00 dei giorni feriali e di **42,00** euro durante l'arco di tempo intercorrente fra le ore 22:00 e le ore 06:00 dei giorni feriali. Il costo di un'ora di lavoro (impegno o manodopera) di un operatore è invece stabilito convenzionalmente in **48,00** euro durante l'arco di tempo intercorrente fra le ore 00:00 e le ore 24:00 dei giorni festivi (domeniche e altre festività).

I costi sopraccitati si intendono invariabili per tutta la durata del Contratto.

L'Operatore Economico aggiudicatario sarà tenuto a redigere un resoconto (da inviare prontamente ad ARST via mail o via fax) del particolare soccorso stradale eseguito, specificando le cause che hanno richiesto l'intervento e indicando la matricola aziendale e la targa dell'autobus per il quale è stata prestata assistenza, il tipo di intervento effettuato (con descrizione riassuntiva) e la motivazione, i dipendenti ARST che hanno richiesto l'intervento, i km percorsi dal veicolo di soccorso, il numero e il nominativo/i del Tecnico/i del Fornitore intervenuto/i, la data e la località in cui è avvenuto il soccorso stradale nonché le eventuali notazioni del caso.

La fatturazione di tali particolari soccorsi stradali avverrà, solo dopo emissione dell'ordinativo ARST, tramite normale documento contabile prodotto dall'Operatore Economico aggiudicatario.

9.8 – Nel caso di danni subiti da un veicolo causa scoppio spontaneo di uno pneumatico o del distacco parziale o totale di una ruota durante il moto del veicolo, l'Operatore Economico aggiudicatario ne sarà ritenuto responsabile, a meno che non produca documentazione o valide prove con le quali dimostri la propria estraneità ai fatti o la non imputabilità al verificarsi dell'evento. In caso di responsabilità dell'Operatore Economico aggiudicatario, oltre ad essere questo potenzialmente soggetto ad una azione legale di ARST ed alla risoluzione del Contratto, l'Operatore stesso sarà tenuto a rimborsare le complete spese sostenute da ARST per poter riparare l'autobus e per l'effettuazione di un eventuale soccorso stradale se effettuato dall'Azienda con mezzi/persone propri (o rivolgendosi ad esterni) nonché sarà tenuto a sostenere l'esborso per le penalità relative agli eventuali giorni di fermo-macchina e per le eventuali penalità derivanti da altre motivazioni.

9.9 – Prima che abbia inizio il Contratto, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà nominare un Referente Tecnico (nonché un altro suo lavoratore in qualità di Supporto del Referente Tecnico) al quale ARST possa rivolgersi per chiarimenti e per tutte le eventualità di carattere tecnico (solleciti, contestazioni, informazioni su lavorazioni, informazioni su soccorsi stradali, etc.). Tale Referente Tecnico (o il sostituto di questo) dovrà essere reperibile telefonicamente, in qualsiasi giorno dell'anno, nella fascia oraria compresa fra le ore 06:00 e le ore 22:00 dal lunedì alla domenica. L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà infine notificare ad ARST un indirizzo mail e il numero telefonico con il quale poter rintracciare tale figura professionale e il Supporto di questa.

9.10 – Prima che abbia inizio il Contratto, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà nominare un Referente Amministrativo al quale ARST possa rivolgersi, in normali orari di ufficio, per chiarimenti e per tutte le eventualità di carattere amministrativo-contabile (fatturazione, invio documenti, invio schede lavorazioni, etc.).

L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà infine notificare ad ARST un indirizzo mail e il numero telefonico con il quale poter rintracciare tale figura professionale e un numero di fax per ogni evenienza.

Articolo 10 – Penalità

Premessa generale: tutte le diverse penali, eventualmente, sono fra loro cumulabili. Gli addebiti delle penali e gli altri addebiti in generale saranno formalizzati, a discrezione di ARST, tramite escussione parziale della cauzione contrattuale o detrazione dell'importo dal compenso mensile per le competenze del servizio di gestione e fornitura pneumatici ovvero altro modo simile. L'applicazione degli addebiti delle penali saranno notificati, dal Servizio MRL dell'ARST al Referente tecnico indicato dal Fornitore, con comunicazione a mezzo posta elettronica. Le penali sono riapplicabili anche più volte per la medesima motivazione qualora il Fornitore persista nella non ottemperanza degli obblighi contrattuali.

Il totale monetario dell'importo delle penali applicate nel corso dell'anno Legale, intendendosi per anno Legale il periodo di tempo di 365 giorni (366 giorni nel caso di anno bisestile) compreso fra il 01 gennaio e il 31 dicembre, non potrà cumulativamente superare il 10% del corrispettivo globale nello stesso anno Legale fatturato dall'Operatore Economico aggiudicatario relativamente alle prestazioni offerte e come previste nello stesso Contratto.

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

Per “periodo invernale” si intende il periodo di tempo intercorrente fra il 01 dicembre e il 31 marzo.

10.1 – non conformità di carattere tecnico

10.1.0 - Premessa: tutte le penali sono fra loro cumulabili. Eventuali osservazioni su rilevazioni o contestazioni che potrebbero portare all'applicazione di penali (ad esempio, residui battistrada pneumatici con altezza sotto i mm di soglia, cerchi non spazzolati dalla ruggine, illeggibilità DOT, etc.) dovranno essere effettuate dall'Operatore Economico aggiudicatario rivolgendosi immediatamente ai Responsabili d'Officina e, in ogni caso, prima che gli oggetti di contenzioso abbandonino le Sedi ARST. Le eventuali successive osservazioni dell'Operatore Economico aggiudicatario, sull'applicazione delle penalità (comprese le osservazioni relative a penalità per indisponibilità autobus e per irregolarità di carattere formale, amministrativo ed organizzativo), dovranno pervenire o dovranno risultare trasmesse in ARST, a pena di decadenza delle osservazioni stesse, entro 7 (sette) giorni solari dalla ricezione della comunicazione di applicazione della penale da parte dell'Azienda. In caso contrario la penale si intenderà accettata dall'Operatore Economico aggiudicatario senza riserve.

Lo stabilire se la non conformità tecnica accertata è di tipo “non grave” o grave”, con la conseguente applicazione in quest’ultimo caso di altri provvedimenti (compresa la risoluzione del Contratto) oltre alla penalità prevista, è una insindacabile prerogativa dell’Azienda.

10.1.1 - verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro), per copertura, per il montaggio, sullo stesso asse, degli pneumatici di marca o tipo diverso o comunque con fra loro differente disegno del battistrada;

10.1.2 - per un non corretto montaggio/smontaggio di una pattana secondo le regole di buona tecnica o per la mancata spazzolatura del cerchio o dell’interfaccia tamburo/mozzo scaturisce (per ciascuna singola pattana o superficie non spazzolata) una penale di 500,00 € (cinquecento/00 euro);

10.1.3 - dalla mancata sostituzione di uno pneumatico il cui battistrada (misurato nel punto di maggior consumo) sia inferiore a 3 mm ma superiore o uguale a 1,6 mm scaturisce una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.4 - dalla mancata sostituzione di uno pneumatico il cui battistrada (misurato nel punto di maggior consumo) sia inferiore a 1,6 mm scaturisce una penale di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.5 per il montaggio di uno pneumatico riscolpito e/o ricostruito sull’asse anteriore verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.6 - per il montaggio di uno pneumatico con indice di carico oppure categoria velocità non compatibile con quanto ammesso per il veicolo, verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.7 - per il montaggio di uno pneumatico “originale” non conforme al Regolamento ECE 54 ovvero per il montaggio sull’asse posteriore di uno pneumatico ricostruito non conforme al Regolamento ECE 109 ovvero per il montaggio sull’asse posteriore di uno pneumatico ricostruito più delle volte ammesse da ARST, verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.8 - per il montaggio di uno pneumatico non conforme a quanto stabilito dalla Legge e/o di caratteristiche tecniche non compatibili a quanto previsto nella Carta di Circolazione per quel tipo di autobus o per il montaggio di un qualsiasi pneumatico ritenuto non idoneo da ARST (“non idoneità all’uso”) ovvero per il mancato smontaggio dal cerchio di un qualsiasi pneumatico ritenuto non idoneo poichè contestato da ARST all’Operatore Economico aggiudicatario, verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.9 - per il montaggio sull’asse posteriore di uno pneumatico riscolpito senza che tale operazione fosse fattibile per il Costruttore (nel caso dell’ ”originale”) ovvero senza eventuale preventiva autorizzazione del Ricostruttore (nel caso del ricostruito) ovvero riscolpito senza perfettamente ricalcare il disegno originale, o, comunque e in ogni caso, riscolpito non alla regola dell’arte, verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.10 - per il montaggio sull’asse anteriore o posteriore di uno pneumatico le cui condizioni iniziali non erano adatte (ad es. per deterioramento o per deformazione della copertura) a procedere allo stesso montaggio ovvero alla sua riscolpitura o ricostruzione senza la garanzia che il seguente uso del medesimo su strada avvenga nelle massime condizioni di sicurezza, verrà applicata una penale dell’importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.11 - 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 successivo 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) e l’Azienda sarà inoltre libera di organizzare il soccorso

stradale a proprio piacimento e discrezione. Se dal mancato riscontro telefonico ne deriva anche un mancato soccorso stradale del veicolo da parte del Fornitore, a questa penale si aggiungerà pure la penale prevista per il mancato soccorso stradale;

10.1.12 - qualora entro 2,5 ore conteggiate a partire dal momento della prima chiamata telefonica ARST (alla quale sia seguita o meno risposta telefonica) almeno un Incaricato dell'Operatore Economico aggiudicatario non si presentasse sul luogo per procedere all'immediato soccorso stradale di un autobus, l'Operatore Economico aggiudicatario è tenuto al pagamento di una penale di 100,00 € (cento/00 euro) per ogni ora o frazione di ora di ritardo nell'intervento (con riserva da parte di ARST di avvio di una tutela o una rivalsa in sede legale per danni) 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);

10.1.13 - qualora venisse ravvisato il mancato controllo nell'arco di ogni bimestre legale della pressione pneumatico e/o del serraggio dei dadi colonnetta ruota di un autobus (anche se per una sola ruota del veicolo), verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per autobus;

10.1.14 - qualora venisse ravvisata la mancata richiesta ad ARST di sostituzione colonnette ruota logore, cerchi fuori uso o omissione controllo condizioni intere ruote e componentistica meccanica o accessori correlati, verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per mozzo della ruota di autobus;

10.1.15 - qualora venisse ravvisata la mancata effettuazione della equilibratura di una ruota anteriore (a prescindere che l'equilibratura sia stata o no richiesta da ARST) oppure la mancata effettuazione di un assetto veicolo (per cause dipendenti dalla normale circolazione su strada) dopo richiesta di intervento effettuata da ARST, verrà applicata una penale di 50,00 € (cinquanta/00 euro) per mancata equilibratura di una ruota e 200,00 € (duecento/00 euro) per mancato assetto di un veicolo;

10.1.16 - qualora venisse ravvisato, durante un'operazione di serraggio o verifica serraggio dadi colonnette ruota, l'utilizzo esclusivo di una pistola pneumatica o la scorretta applicazione di un momento di serraggio dinamometrico o la violazione delle norme di buona tecnica nello effettuare il serraggio, verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per ruota di autobus;

10.1.17 - qualora venisse ravvisato, durante un'operazione di controllo pressione o montaggio di uno pneumatico, l'utilizzo di uno strumento di misura o chiave dinamometrica con periodica certificazione di verifica metrologica scaduta, verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.18 – qualora venisse ravvisata la mancanza totale o parziale o l'inefficienza totale o parziale all'uso del treno di ruote di scorta tecnica complete che l'Operatore Economico aggiudicatario è

tenuto a conservare funzionali e a disposizione di ARST in ogni Officina delle Sedi Territoriali per ogni singola tipologia di autobus presente nella stessa Sede a cui appartiene l'Officina aziendale, verrà applicata, per ogni singola ruota mancante o non funzionale per completare l'intero treno di scorta tecnica, una penale di 200,00 € (duecento/00 euro);

10.1.19 - qualora venisse ravvisato, in un autobus, la pressione di uno pneumatico insufficiente per incuria dell'Operatore Economico aggiudicatario e non per fortuite cause tecniche (ad es. foratura, perdita aria dal cerchio) o una pressione di uno pneumatico maggiore di quella consentita, verrà applicata una penale di 100,00 € (cento/00 euro) per ruota;

10.1.20 - per il montaggio (purchè solo di prima installazione) sull'asse anteriore o posteriore di uno pneumatico per il quale si riscontri il superamento del limite di anzianità di **5** anni calcolato dalla data del DOT originario, verrà applicata una penale dell'importo di 500,00 € (cinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.21 - qualora venisse ravvisata, in un autobus sia sull'asse anteriore che su quello posteriore, la presenza di uno pneumatico con DOT originario superiore ai **6** anni (esclusa la iniziale deroga di 12 mesi aggiuntivi ad inizio servizio qualora un Fornitore subentri al precedente e per la quale tale precedente limite viene elevato a massimo **7** anni), verrà applicata una penale di 1.000 € (mille/00 euro) per autobus;

10.1.22 - qualora venisse ravvisata, in un autobus sia sull'asse anteriore che su quello posteriore, la presenza di uno pneumatico con DOT originario superiore ai **7** anni (questo solo nel caso di iniziale deroga di 12 mesi aggiuntivi ad inizio servizio qualora un Fornitore subentri al precedente e per la quale il limite viene elevato da **6** anni a **7** anni per il solo primo anno di servizio), verrà applicata una penale di 1.000 € (mille/00 euro) per autobus;

10.1.23 - qualora venisse ravvisata, in un autobus sia sull'asse anteriore che su quello posteriore, la presenza di uno pneumatico con dati essenziali per Legge o marca Costruttore oppure DOT originario (ovvero anche con settimana e anno di ricostruzione nel caso di uno pneumatico ricostruito) mancanti, abrasioni o comunque illeggibili, verrà applicata una penale di 1.500 € (millecinquecento/00 euro) per autobus;

10.1.24 - per il montaggio sull'asse posteriore di uno pneumatico ricostruito senza la completa e regolare sigla dell'omologazione dello Stabilimento di ricostruzione, verrà applicata una penale dell'importo di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.25 - qualora venisse ravvisata, in un autobus, la parziale/totale assenza degli pneumatici di tipo "M+S" (o superiori per prestazioni invernali) sull'asse di trazione nel periodo invernale (01 dicembre-31 marzo) o la parziale/totale presenza di pneumatici riscolpiti (possano essere questi "originali"+riscolpiti ovvero ricostruiti+riscolpiti) sull'asse di trazione nel periodo invernale, verrà applicata una penale di 1.000,00 € (mille/00 euro) per autobus. Se nel periodo invernale, a causa di tale non conformità degli pneumatici, scaturisce anche l'impossibilità per un veicolo di essere immesso in servizio, a questa penale va a sommarsi anche la penale per indisponibilità autobus;

10.1.26 - qualora venisse ravvisata la mancanza totale o parziale degli indicatori di serraggio sui dadi delle colonnette, verrà applicata una penale di 25,00 € (venticinque/00 euro) per ruota;

10.1.27 - qualora venisse ravvisata una irregolarità nel mancato rispetto delle procedure standard di smaltimento degli pneumatici "fuori uso", sarà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per ogni pneumatico non correttamente gestito nello smaltimento;

10.1.28 - qualora venisse ravvisata una irregolarità nel mancato rispetto delle procedure standard di ritiro degli pneumatici dalle proprietà aziendali (caso degli pneumatici accatastati e giacenti nelle proprietà aziendali causa mancato ritiro, possano questi essere "fuori uso" o "non fuori uso"), sarà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per ogni pneumatico accatastato nelle proprietà aziendali e non correttamente gestito nel ritiro;

10.1.29 - qualora venisse ravvisato, nel caso di ricostruzione di uno pneumatico, l'omessa applicazione a caldo della prescritta simbologia (per distinguere la seconda ricostruzione dalla

prima) sulla parte alta del fianco o sul laterale della fascia pre-ricostruita, verrà applicata una penale di 1.500,00 € (millecinquecento/00 euro) per pneumatico;

10.1.30 – qualora venisse ravvisato un ritardo della effettuazione dell’assetto straordinario veicolo, una volta che questo è stato richiesto da ARST al Fornitore, verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per ogni giorno lavorativo di ritardo oltre il termine prefissato;

10.1.31 - qualora venisse ravvisata, nel caso particolare di autobus a 2 assi montanti soli 2 pneumatici in totale sul posteriore, il montaggio di uno pneumatico ricostruito o ricostruito+riscopito oppure anche “originale” soggetto a riscopitura sull’asse posteriore, verrà applicata una penale di 1.000,00 € (mille/00 euro) per pneumatico;

10.1.32 – qualora venisse ravvisato il montaggio sull’asse anteriore di uno pneumatico “originale” sul quale è in precedenza avvenuta una riparazione o foratura di una certa importante entità con lo stesso potenzialmente in grado di non assicurare la sicurezza del veicolo durante la circolazione su strada, verrà applicata una penale di 1.000,00 € (mille/00 euro) per pneumatico;

10.1.33 – qualora venisse ravvisato il montaggio sull’asse anteriore o posteriore di uno pneumatico (sia di tipo “originale” che ricostruito) non dotato del numero di matricola seriale impressa a caldo dal Fornitore, verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per pneumatico.

10.2 – indisponibilità autobus (fermo-macchina)

10.2.0 - Premessa: tutte le penali sono fra loro cumulabili. Le operazioni dei Tecnici dell’Operatore Economico aggiudicatario sugli autobus devono, sempre e comunque, conciliarsi con l’esigenze di ARST e con la sua pianificazione dell’utilizzo dei veicoli per le attività inerenti ai servizi TPL ai quali gli stessi sono dedicati.

10.2.1 - Per la prolungata indisponibilità (tale da non permettere la regolare assegnazione del veicolo al normale servizio di linea) di un autobus, per un primo giorno solare in una Sede Territoriale, si applicherà una penale giornaliera di 200,00 € (duecento/00 euro);

10.2.2 - Per la prolungata indisponibilità (tale da non permettere la regolare assegnazione del veicolo al normale servizio di linea) di un autobus oltre un giorno solare in una Sede Territoriale, si applicherà, a partire da 2° giorno solare compreso, una penale giornaliera di 200,00 € (duecento/00 euro) e potrà anche configurarsi l’inadempienza contrattuale da parte dell’Operatore Economico aggiudicatario nei confronti di ARST che avrà la facoltà di applicare la risoluzione del Contratto;

10.3 - irregolarità di carattere formale, amministrativo ed organizzativo

ARST, al verificarsi della prima delle non conformità di seguito elencate, provvederà alla contestazione formale (con relativa diffida) via mail o via fax al Referente dell’Operatore Economico aggiudicatario. A propria discrezionalità, ARST potrà altresì applicare una penale pari a 500,00 € (cinquecento/00) per ogni sottocitata non conformità.

Alla seconda medesima non conformità contestata, ARST si riserva di applicare una penale pari a 1.000,00 € (mille/00 euro).

Lo stabilire se la non conformità tecnica accertata è di tipo “non grave” o grave”, con la conseguente applicazione in quest’ultimo caso di altri provvedimenti (compresa la risoluzione del Contratto) oltre alla penalità prevista, è una insindacabile prerogativa di ARST.

Tutte le penali sono fra loro cumulabili.

Per irregolarità di carattere formale, amministrativo ed organizzativo si intendono:

- Ritardi e/o omissioni e/o imprecisioni nella tenuta e consegna al Cliente del modulo “P3”- “scheda lavorazioni giornaliera” e/o ritardi e/o omissioni e/o imprecisioni nella tenuta e consegna al Cliente del modulo “P2” - “prospetto controllo nell’arco di ogni bimestre legale del serraggio dadi colonnette ruota pressioni pneumatici” e/o nella non corretta gestione del

modulo “P1”- “prospetto lavorazioni su singolo autobus” (da visualizzare su portale informatico accessibile da internet);

- Mancata esibizione ad ARST, se richiesta, delle attestazioni di smaltimento delle carcasse degli pneumatici fuori uso;
- Mancata esibizione ad ARST, se richiesta, delle certificazioni valide ad attestare la riscolpibilità degli pneumatici da impiegare o la ricostruibilità delle carcasse da impiegare;
- Mancata esibizione ad ARST, se richiesta, della documentazione del caso sollecitata;
- Mancato impegno o mancata collaborazione fattiva con ARST per la risoluzione di problematiche relative alla certificazione sistema qualità ISO 9001 dell’Azienda;
- Il mancato rispetto di ogni altra prescrizione a carattere formale, amministrativa ed organizzativa prevista a carico dell’Operatore Economico aggiudicatario e non contemplata nell’annooveramento delle altre specifiche penali.

10.4 - L’applicazione delle penalità, come definite nel presente articolo, verrà notificata dall’ARST all’Operatore Economico aggiudicatario. Le stesse penalità verranno immediatamente portate in detrazione dei pagamenti ancora da eseguirsi.

L’ARST si riserva, in ogni caso, sulla base dell’ammontare delle penalità applicate e qualora le somme a credito dell’Operatore Economico aggiudicatario non fossero sufficienti a coprire detto ammontare, di escutere il deposito cauzionale definitivo che dovrà poi essere subito ricostituito.

10.5 – Il mancato invio o consegna ad ARST o la non corretta o incompleta compilazione del modulo “P02” o del modulo “P03” o la non corretta gestione del modulo elettronico “P1”- “prospetto lavorazioni su singolo autobus” (da visualizzare su portale informatico accessibile da internet) di cui ai punti **5.12** e **5.13** può anche direttamente configurare l’inadempienza contrattuale da parte dell’Operatore Economico aggiudicatario e l’ARST avrà la facoltà di applicare, oltre le penali di sopra previste, la risoluzione del Contratto.

10.6 - La mancata trasmissione di tutta la ulteriore documentazione (relativa ad interventi eseguiti, documentazione tecnica, listini prezzi pneumatici, specifiche pneumatici, schede lavorazioni, reportistiche, elaborati elettronici, etc.) che ARST stessa ritenga (a suo insindacabile giudizio) necessaria caso per caso (si veda la parte finale del punto **5.12**) ovvero la mancata immediata esibizione o trasmissione della copia della certificazione metrologica della avvenuta verifica periodica dell’attrezzatura e strumentazione soggetta a questo obbligo (si veda punto **5.25**) può configurare l’inadempienza contrattuale da parte dell’Operatore Economico aggiudicatario e l’ARST avrà la facoltà di applicare, oltre le penali di sotto previste, la risoluzione del Contratto.

10.7 – La mancata nomina del Referente Tecnico nonché del Supporto del Referente Tecnico o del Referente Amministrativo (si veda, rispettivamente, punto **9.9** o punto **9.10**) o la scarsa efficienza/collaborazione di questo o la loro non rintracciabilità telefonica negli orari e giorni richiesti da ARST può configurare l’inadempienza contrattuale da parte dell’Operatore Economico aggiudicatario e l’ARST avrà la facoltà di applicare, oltre le penali di sotto previste, la risoluzione del Contratto.

10.8 - Per quanto riportato ai punti **10.5** e **10.6** (con riferimento, in ambedue i casi, alla documentazione che il Fornitore deve inviare ovvero consegnare o comunque deve compilare ovvero gestire) e **10.7** (con riferimento alla nomina del Referente Tecnico o del Supporto del

Referente ovvero del Referente Amministrativo), si applica un penalità di 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno solare di ritardo, a partire da quando la consegna della documentazione doveva essere effettuata o la comunicazione della nomina doveva essere effettuata.

10.9 – Penalità per totale/parziale assenza giornaliera Tecnici o Ispettori di zona dell'Operatore Economico aggiudicatario rispetto al numero minimo prefissato: si veda art. 11

10.10 - Qualora il Referente Tecnico (o l'eventuale sostituto di questo), contattato telefonicamente nell'arco temporale della sua reperibilità, non fornisca alcun riscontro telefonico entro 30 minuti dalla prima chiamata dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di 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.

10.11 - Qualora il Referente Tecnico (o l'eventuale sostituto di questo), contattato via mail, non fornisca alcun riscontro scritto entro i successivi 2 giorni lavorativi dall'invio della mail dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di 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 Tecnico 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.

10.12 - Qualora il Referente Amministrativo, contattato via mail, non fornisca alcun riscontro scritto entro i successivi 2 giorni lavorativi dall'invio della mail dell'Azienda, il Fornitore è tenuto al pagamento di una penale di 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.

10.13 – Qualora il Fornitore omettesse di comunicare formalmente all'ARST, durante tutta la validità del Contratto, qualsiasi modifica intervenuta all'interno della sua forza lavoro messa a disposizione per l'Appalto (compreso il Referente Tecnico e il Supporto di questo nonché il Referente Amministrativo), si applicherà un penalità di 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno solare di ritardo a partire da quando la comunicazione doveva essere effettuata.

10.14 – Qualora il Fornitore ometta di impegnarsi o di collaborare fattivamente con ARST per la risoluzione di problematiche relative alla certificazione sistema qualità ISO 9001 dell'Azienda, si applicherà una penale pari a 500,00 € (cinquecento/00 euro) per ogni giorno solare di ritardo o per ogni ricorrenza.

10.15 - Penalità per altre irregolarità non comprese nel novero contemplato in Capitolato in quanto a penale: per il mancato rispetto di altre prescrizioni a carico del Fornitore e non espressamente

contemplate nel presente Capitolato in quanto a penalità, si applicherà una penale pari a 100,00 € (cento/00 euro) per ogni giorno solare di ritardo o per ogni ricorrenza.

Articolo 11 – Obblighi verso i Lavoratori dell'Operatore Economico aggiudicatario. Numero minimo prefissato per operatività dei Tecnici e Ispettori di zona e penali per mancato rispetto presenze a lavoro dei Tecnici e degli Ispettori di zona. Dotazioni particolari richieste all'Operatore Economico aggiudicatario e penali in caso di mancanza di quanto richiesto

11.1 - L'Operatore Economico aggiudicatario si impegna ad ottemperare a tutti gli obblighi verso i Tecnici e gli Ispettori di zona, dallo stesso messi a disposizione, derivanti da disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di lavoro, ivi compresi quelli in tema di igiene e sicurezza, nonché previdenza e disciplina infortunistica, assumendo a proprio carico tutti i relativi oneri. In caso di parziale o totale non adempimento degli obblighi di cui sopra, si configura l'inadempienza contrattuale da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario, in quanto direttamente responsabile degli oneri previsti, e l'ARST avrà la immediata facoltà di applicare la risoluzione del Contratto.

Gli abiti da lavoro, i D.P.I., gli utensili e le apparecchiature utilizzate dal personale, messo a disposizione dall'Operatore Economico aggiudicatario, dovranno rispondere alle vigenti normative in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

Durante il periodo contrattuale, è facoltà dell'ARST di rifiutare l'accesso nelle proprie Sedi dei Tecnici e degli Ispettori di zona, che, alla prova dei fatti, si fossero dimostrati non all'altezza della situazione o di dubbia affidabilità. In tale caso è onere del Fornitore provvedere subito alla nuova nomina di figure professionali sostitutive di queste affinché siano immediatamente inserite nell'organico messo a disposizione per l'Appalto.

Quanto appena sopra è da ritenersi valido anche per il caso del Referente Tecnico (nonché del Supporto del Referente Tecnico) e del Referente Amministrativo.

Il minimo numero di Tecnici che l'Operatore Economico aggiudicatario deve assicurare sia lavorativamente operativo è prefissato in 8 (otto) unità. Oltre a questi Tecnici, lo stesso Operatore deve anche avvalersi delle prestazioni lavorative di n° 2 (due) Ispettori di zona (uno per il nord Sardegna e uno per il sud Sardegna) che vigileranno sulla qualità dell'operato dei Tecnici (anche tramite l'effettuazione di ispezioni nei depositi periferici, oltre a quelle nei depositi principali e secondari) e che giornalmente effettueranno gli scarichi delle lavorazioni sul "Portale Informatico" messo a disposizione di ARST SpA. Tutti questi (Tecnici ed Ispettori di zona) dovranno assicurare ciascuno un impegno settimanale minimo come di seguito riportato. Infine dovrà essere presente anche n° 1 (uno) aggiuntivo Tecnico specializzato in effettuazione assetti veicoli.

Per quanto riguarda l'operato dei Tecnici, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà assicurare i seguenti minimi impegni temporali lavorativi da parte di ciascuna di queste figure professionali:

- 1) Sede Territoriale di Cagliari: impegno di un Tecnico per n° 6 giorni alla settimana (in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 5 giorni alla settimana nel Deposito di Cagliari e per n° 1 giorno alla settimana nel deposito di Isili);
- 2) Sede Territoriale di Guspini: impegno di un Tecnico per n° 3 giorni alla settimana (in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 3 giorni alla settimana nel Deposito di Guspini);
- 3) Sede Territoriale di Lanusei: impegno di un Tecnico per n° 3 giorni alla settimana

(in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 1 giorno alla settimana nel Deposito di Lanusei e per n° 2 giorni alla settimana nel deposito di Tortolì ovvero, in alternativa, per n° 2 giorni alla settimana nel Deposito di Lanusei e per n° 1 giorno alla settimana nel deposito di Tortolì);

4) Sede Territoriale di Oristano: impegno di un Tecnico per n° 5 giorni alla settimana

(in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 5 giorni alla settimana nel Deposito di Oristano);

5) Sede Territoriale di Nuoro: impegno di un Tecnico per n° 6 giorni la settimana

(in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 5 giorni alla settimana nel Deposito di Nuoro e per n° 1 giorno alla settimana nel Deposito di Macomer);

6) Sede Territoriale di Olbia: impegno di un Tecnico per n° 3 giorni alla settimana

(in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 3 giorni alla settimana nel Deposito di Olbia);

7) Sede Territoriale di Sassari: impegno di un Tecnico per n° 6 giorni alla settimana

(in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 5 giorni alla settimana nel Deposito di Sassari e per n° 1 giorno alla settimana nel Deposito di Alghero);

8) Sede Territoriale di Iglesias: impegno di un Tecnico per n° 6 giorni la settimana

(in particolare, dovrà essere assicurata la presenza in loco del Tecnico per n° 3 giorni alla settimana nel Deposito di Iglesias e per n° 3 giorni alla settimana nel Deposito di Carbonia).

L'impegno giornaliero è relativo alla gestione degli pneumatici degli autobus della Sede Territoriale specificata e di tutti gli pneumatici degli autobus gravitanti su tale struttura aziendale.

Tuttavia, su richiesta o solo su autorizzazione dei locali Responsabili di officina ARST, il numero dei giorni per i quali si richiede la presenza in loco dei Tecnici nei Depositi potrà temporaneamente essere, caso per caso, suscettibile di variazioni in base alle necessità contingenti del momento.

A questi Tecnici si aggiungerà la già citata figura professionale del Tecnico specializzato nella effettuazione di assetti veicoli, che dovrà assicurare un minimo impegno per 6 giorni la settimana, con possibilità di intervenire in tutte le 8 sedi Territoriali.

Per quanto invece riguarda l'operato degli Ispettori di zona, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà assicurare i seguenti minimi impegni temporali lavorativi da parte di ciascuna di queste figure professionali:

1) zona nord Sardegna: impegno per almeno 5 giorni la settimana;

(zona di competenza per il nord Sardegna: tutti i Depositi delle Sedi Territoriale di Lanusei, Nuoro, Olbia e Sassari);

2) zona sud Sardegna: impegno per almeno 5 giorni la settimana;

(zona di competenza per il sud Sardegna: tutti i Depositi delle Sedi Territoriale di Cagliari, Guspini Oristano e Iglesias).

L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà pertanto garantire, per tutta la durata del Contratto, una forza lavoro di almeno n° 11 (undici) unità lavorative stabilmente operative in Sardegna.

11.2 - PENALITA' PER MANCATO RISPETTO PRESENZE A LAVORO DEI TECNICI E ISPETTORI DI ZONA

- all'interno della forza lavoro sono ammesse assenze da lavoro per normali motivazioni (ferie, malattia, infortuni, permessi, legge 104, congedi, etc.). Queste non potranno tuttavia superare 14 (continuativi) giorni di calendario (fermo restando che la regolare prosecuzione della gestione degli pneumatici in ogni Sede Territoriale deve essere sempre garantita dal Fornitore in ogni periodo del Contratto mediante la riorganizzazione del personale normalmente disponibile o eventualmente con quello di ausilio per le situazioni straordinarie). Qualora tali assenze dovessero protrarsi oltre tale

limite temporale, l'Operatore Economico aggiudicatario dovrà provvedere in proprio conto, per supplire a tali assenze, con altre figure professionali facenti parte della sua organizzazione, questo fino alla rinormalizzazione della situazione.

Perdurando invece tali assenze oltre il limite temporale tollerato, qualora il Fornitore non provveda a supplire a tali assenze con altre figure professionali, verrà applicata una penale giornaliera di 300,00 € (trecento/00 euro) per ogni lavoratore mancante da lavoro;

- qualora venisse accertata una mancata/parziale presenza giornaliera in loco di un Tecnico rispetto ai sopracitati minimi impegni temporali lavorativi per la Sede Territoriale del caso, l'Azienda, sentito anche il parere del Responsabile di Officina locale, si riserva di applicare una penale giornaliera di 300,00 € (trecento/00 euro) per l'assenza da lavoro. Quanto prima riportato si applica anche, pari pari, per la mancata/parziale operatività giornaliera degli Ispettori di zona;
- per altre motivazioni al riguardo di possibili assenze da lavoro (ad es. sospensione a titolo temporaneo dal lavoro richiesta da ARST causa negligenza del lavoratore), la sostituzione del lavoratore, con altra figura professionale facente parte dell'organizzazione del Fornitore, dovrà essere invece immediata: in caso contrario verrà applicata una penale giornaliera di 300,00 € (trecento/00 euro);
- l'assenza da lavoro protratta nel tempo di uno o più lavoratori oltre il limite temporale tollerato ovvero il mancato rispetto dei minimi impegni temporali lavorativi può comunque configurare anche l'inadempienza contrattuale da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario e l'ARST avrà la facoltà di applicare, oltre le penali di sopra previste, la risoluzione del Contratto.

11.3 - L'Operatore Economico aggiudicatario è tenuto altresì ad applicare, nei confronti dei lavoratori messi a disposizione e occupati nelle attività contrattuali, le condizioni normative e retributive non inferiori a quelle risultanti dai contratti collettivi nazionali e territoriali di settore. L'inosservanza degli obblighi previsti nel presente articolo è causa di risoluzione del Contratto ad insindacabile giudizio dell'ARST e fa sorgere il diritto per l'ARST al risarcimento di ogni conseguente maggiore danno. L'Operatore Economico aggiudicatario esonera pertanto, fin da ora, l'ARST nella maniera più ampia da qualsiasi responsabilità che dovesse derivare dalle omesse assicurazioni obbligatorie del personale addetto alle prestazioni di cui sopra e, comunque, da qualsiasi violazione o errata applicazione della normativa in materia.

11.4 - Si richiedono, relativamente alle dotazioni particolari dell'Operatore Economico aggiudicatario:

1. la messa a disposizione (fin da inizio servizio) di almeno n° **2 (due) veicoli speciali attrezzati per soccorso su strada**. Ogni veicolo dovrà essere omologato in maniera tale che possa liberamente circolare su strada in qualsiasi ora e giorno dell'anno, senza alcuna limitazione di sorta. Il mezzo dovrà essere dotato almeno di: smontagomme, pistola pneumatica, sollevatore oleopneumatico, chiave dinamometrica, strumento misurazione pressione aria, compressore aria, gruppo elettrogeno. Almeno un veicolo speciale attrezzato dovrà essere permanentemente dislocato nel **nord** Sardegna nel **sassarese** e almeno un veicolo speciale attrezzato dovrà essere permanentemente dislocato nel **sud** Sardegna nel **cagliaritano**;
2. la messa a disposizione (fin da inizio servizio) di almeno n° **8 (otto) veicoli speciali attrezzati per lo smontaggio e montaggio pneumatici** all'interno dei Deposti aziendali e per l'esecuzione di tutte le altre normali attività di gestione tecnica degli pneumatici. Tali mezzi dovranno essere autonomamente funzionanti in tutto e per tutto e dovranno avere a bordo macchinari a norma di legislazione vigente. Fra questi veicoli speciali possono essere ricompresi anche quelli dedicati al soccorso stradale;
3. la messa a disposizione (fin da inizio servizio) di almeno n° **1 (una) apparecchiatura elettronica portatile per l'esecuzione, in loco, dell'assetto parziale e totale** di qualsiasi autobus in uso in ARST. Tale apparecchiatura dovrà essere in grado di verificare ed essere

d'ausilio al personale dell'Operatore Economico aggiudicatario per effettuare il giusto assetto veicolo, oltre che sull'asse anteriore, anche sull'asse posteriore (o sugli assi posteriori, nel caso autobus snodati);

4. la messa a disposizione (fin da inizio servizio) di un portale informatico accessibile da internet (**"Portale Informatico"**) su piattaforma telematica, strutturato ispirandosi ai contenuti minimi previsti nel modulo "P1" fac-simile "prospetto lavorazioni su singolo autobus" di cui al sub-allegato), accessibile anche per ARST da internet in modalità "visualizzazione", dove vengano registrate dal Fornitore tutte le operazioni eseguite sui veicoli e correlati dettagli. Tramite l'accesso a tale **"Portale Informatico"**, i Responsabili d'Officina ARST potranno verificare, in un report "on-line" e tramite funzionali filtri (per date o intervalli temporali, Sedi, tipo lavorazione, numero matricola pneumatico, numero matricola autobus, targa autobus, etc.), le descrizioni delle lavorazioni effettuate e i dati caratteristici relativi alle stesse [dovranno essere almeno visualizzati: data intervento, Deposito intervento, matricola autobus, numero matricola pneumatico, lettura contakm, mm attuali altezza battistrada, descrizione lavorazione eseguita, marca/tipo/misura/DOT originario pneumatico, settimana e anno ricostruzione (solo per pneumatici ricostruiti), asse dove è stato eseguito intervento/posizione dello pneumatico sul quale è stato eseguito intervento, nome operatore che ha eseguito intervento e altre eventuali informazioni del caso]. Quanto visualizzato a video, inoltre, dovrà essere stampabile e dovrà essere scaricabile in formato "xls" o "csv". Dovranno essere garantiti almeno 10 accessi contemporanei a tale portale per i dipendenti ARST.

Per ogni giorno di calendario di ritardo nella messa a disposizione per quanto richiesto nei sopraccitati punti 3 e 4, sono previsti 200,00 € (duecento/00 euro) di penale per ciascuna voce mancante a partire dalla data di accertamento della mancanza. Nel caso invece dei sopraccitati punti 1 e 2, oltre alle eventuali aggiuntive penali che possono scaturire da riscontrate mancanze relative alle attività lavorative del caso, sono previsti 500,00 € (cinquecento/00 euro) di penale per ogni giorno di calendario di ritardo nella messa a disposizione per ciascun previsto veicolo (adeguatamente attrezzato) a partire dalla data di accertamento della sua mancanza.

La mancata messa a disposizione nel tempo di quanto sopra previsto, fatte salve le penali del caso, potrà inoltre comportare l'immediata risoluzione del Contratto.

L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà infine svolgere, a suo completo onere, dei singoli mini-corsi formativi per l'utilizzo del sopraccitato "Portale Informatico" accessibile da internet (durata almeno n° 2 ore) per ciascun Responsabile di Officina dell'ARST. I mini-corsi dovranno essere tenuti all'inizio del servizio e a domicilio presso ciascuna Sede aziendale.

Articolo 12 – Adeguamento ISTAT per il corrispettivo del costo chilometrico durante il periodo di validità del Contratto - clausola revisione prezzi – art. 60 del D.Lgs. 36/2023

Durante la durata del Contratto è possibile, solo su formale richiesta del Fornitore e solo se si sono verificate determinate condizioni nel corso del Contratto stesso, che sia applicato un adeguamento annuale, per il costo chilometrico offerto per il servizio di fornitura e gestione degli pneumatici, in base all'indice ISTAT – FOI di rivalutazione. Tale adeguamento, se spettante, sarà applicato a partire dal mese di gennaio del nuovo anno legale successivo al precedente mese di dicembre in cui, eventualmente, il Fornitore deve presentare formalmente la richiesta.

1. Sono stabilite le seguenti clausole di revisione dei prezzi ai sensi dell'articolo 60 del D.Lgs. 36/2023. Per quanto non espressamente disciplinato dal presente articolo si fa riferimento al predetto articolo 60 del D.Lgs. 36/2023.
2. Prima dell'affidamento del servizio in regime di "full service" pneumatici, il Responsabile del Progetto e l'Operatore Economico aggiudicatario daranno concordemente atto, con verbale da entrambi sottoscritto, del permanere delle condizioni che consentono l'immediata esecuzione del servizio, anche con riferimento al corrispettivo offerto in sede di gara.
3. Qualora l'Operatore Economico aggiudicatario ritenga che il corrispettivo offerto debba essere aggiornato, per effetto di variazioni di singoli prezzi del servizio che determinano variazioni in aumento o in diminuzione superiori al **5%** rispetto all'importo complessivo dell'affidamento e operano nella misura dell'80% della variazione stessa in relazione alle prestazioni da eseguire, esso iscrive riserva sul verbale di cui al comma 2, esplicitandola in quella sede oppure nei successivi quindici giorni. La riserva di cui al presente comma non costituisce comunque giustificazione adeguata per il mancato affidamento del servizio nel termine previsto dalla Stazione Appaltante né, tantomeno, giustificazione per la mancata esecuzione delle prestazioni previste nel presente Capitolato. Resta inteso che l'Operatore Economico aggiudicatario è obbligato a presentare tutta la documentazione comprovante l'aumento dei prezzi richiesto.
4. Il Responsabile del Progetto conduce apposita istruttoria al fine di individuare le variazioni percentuali dei singoli prezzi dei servizi che incidono sull'affidamento. L'istruttoria può tener conto di Indici Istat (ad esempio FOI, IPCA), Prezzari con carattere di ufficialità, di specifiche rilevazioni Istat, nonché delle risultanze eventualmente effettuate direttamente dal Responsabile del Progetto presso produttori, fornitori, distributori e rivenditori. Sulle richieste avanzate dall'Operatore Economico aggiudicatario, la Stazione Appaltante si pronuncia entro 60 (sessanta) giorni con provvedimento motivato. In caso di accoglimento delle richieste dell'Operatore Economico aggiudicatario, il provvedimento determina l'importo della compensazione al medesimo riconosciuta. In particolare, nel caso specifico della eventuale revisione del corrispettivo chilometrico del "full service", si prenderà in considerazione l'indice ISTAT di rivalutazione (riferimento "indice nazionale ISTAT dei prezzi al consumo per famiglie di operai e impiegati") stabilito dalle ISTAT-FOI "tavole per la rivalutazione monetarie" – "variazioni percentuali (medie annue) dell'anno indicato rispetto all'anno precedente". Tale indice ISTAT di rivalutazione sarà quello riferito all'anno precedente. La tabella dove sono riportate le "variazioni percentuali (medie annue) dell'anno indicato rispetto all'anno precedente" è disponibile, in versione aggiornata, sul sito dell'ISTAT nel mese di gennaio di ogni nuovo anno. La successiva annuale revisione del corrispettivo chilometrico del "full service", se dovuta, verrà applicata a partire dal mese di gennaio del nuovo anno legale successivo all'anno nel quale è stata inoltrata la richiesta dell'Operatore Economico aggiudicatario. Sempre nel caso di successiva annuale revisione del prezzo, la richiesta dell'Operatore Economico aggiudicatario per la revisione del corrispettivo chilometrico del "full service", da applicare nel nuovo anno legale, dovrà essere formalmente notificata alla Stazione Appaltante nel periodo compreso fra il 01 e il 31 dicembre dell'anno precedente all'anno legale per il quale viene richiesto l'aumento del corrispettivo chilometrico del "full service". Il prezzo aggiornato del corrispettivo chilometrico del "full service", sempre da applicare nel nuovo anno legale, sarà approssimato alla quinta cifra decimale.
5. È comunque stabilito che, per servizi in regime di "full service" la cui durata è superiore a 12 mesi, qualora in corso di esecuzione si sia verificata una variazione nel valore dei servizi, che abbia determinato un aumento o una diminuzione del prezzo complessivo in misura non inferiore al **5%** e tale da alterare significativamente l'originario equilibrio contrattuale, l'Operatore Economico aggiudicatario ha sempre la facoltà di richiedere una riconduzione ad equità o una revisione del prezzo medesimo, anche iscrivendo riserve negli atti dell'affidamento. In tal caso il Responsabile del Progetto procede secondo quanto previsto al precedente comma 4.

6. Sono escluse dalla compensazione di cui al presente articolo servizi in regime di “full service” contabilizzati fino ad un periodo di tempo pari ai 12 mesi successivi alla data di presentazione dell’offerta. Le variazioni di prezzo in aumento sono comunque valutate per l’eccedenza rispetto al **5%** rispetto al prezzo complessivo del contratto originario. Le compensazioni di cui al presente articolo non sono soggette al ribasso d’asta e sono al netto delle eventuali compensazioni precedentemente accordate.
7. Avendo l’Operatore Economico iscritto riserve sugli atti dell’affidamento, sulla base dell’istruttoria condotta dal Responsabile del Progetto ai sensi del precedente comma 4 è altresì possibile addivenire ad accordo bonario ai sensi dell’articolo 211 del D. Lgs. 36/2023.
8. È altresì ammessa transazione ai sensi dell’articolo 212 del D. Lgs. 36/2023.
9. Al di fuori delle fattispecie disciplinate dal presente articolo è esclusa qualsiasi revisione dei prezzi e non trova applicazione l’articolo 1664, primo comma, del Codice Civile.

Articolo 13 – Modifica del Contratto in corso di esecuzione

L’Azienda, qualora in corso di esecuzione del servizio di fornitura e gestione degli pneumatici si renda necessario un aumento o una diminuzione delle prestazioni fino a concorrenza del **quinto dell’importo del Contratto**, si riserva di imporre al Fornitore l’esecuzione delle stesse alle identiche condizioni previste nel Contratto originario. In tale caso il Fornitore non può far valere il diritto alla risoluzione del contratto.

Articolo 14 – Ispezioni per certificazione dell’ARST al sistema della gestione qualità agli effetti della norma UNI-EN ISO 9001

Qualora, durante una verifica ispettiva condotta agli effetti della certificazione sistema qualità ISO 9001 dall’Ente Certificatore di ARST, vengano notificate ad ARST stessa delle non conformità riguardanti le attività o le metodologie operative in qualche modo legate al rapporto con il Fornitore ovvero sussistano i presupposti perché queste conformità possano essere ravvisate durante una verifica ispettiva, quest’ultimo si impegna, ed è tenuto a collaborare fattivamente con ARST, attivando le azioni correttive di miglioramento che si rendessero necessarie al fine di giungere ad una soluzione delle non conformità entro i termini concordati. In caso di mancata e fattiva collaborazione, fatte salve le eventuali penali del caso, l’ARST avrà la facoltà di applicare la risoluzione del Contratto.

Articolo 15 - Continuità dell’erogazione del servizio di gestione e fornitura degli pneumatici a costo chilometrico

15.1 - Per nessun motivo il Fornitore potrà sospendere o limitare oppure minimamente variare in negativo la qualità della prestazione del servizio di gestione e fornitura degli pneumatici a costo chilometrico, visto che lo scopo ai quali sono destinati i veicoli, oggetto del servizio medesimo, è relativo all’erogazione dell’attività di trasporto pubblico locale con autobus.

15.2 - Per quanto concerne i periodi di ferie che vengono generalmente usufruiti, durante l'anno, dai lavoratori del Fornitore, questi dovranno essere distribuiti mediante idonee turnazioni e in maniera tale da consentire comunque la normale esecuzione delle lavorazioni secondo gli standard abituali.

15.3 - Per mancati interventi contrattuali a causa di negligenza, rifiuto, incapacità, diniego, mancanza o reale impossibilità a procedere nelle attività contrattuali da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario, ARST procederà ad approvvigionarsi dei materiali necessari in conto proprio e ad eseguire le lavorazioni necessarie sempre in conto proprio (anche avvalendosi di altri Fornitori esterni terzi al Contratto), questo nell'ottica di salvaguardare la continuità dell'attività del servizio di trasporto pubblico. Fatte salve tutte le possibili penali del caso e fatta salva la possibilità di risoluzione del Contratto, l'addebito all'Operatore Economico aggiudicatario per i costi in "surplus" sostenuti per gli approvvigionamenti dei materiali e per le lavorazioni eseguite in conto proprio sarà formalizzato, a discrezione di ARST, tramite escussione parziale della cauzione o detrazione dell'importo dal compenso mensile per le competenze del servizio di fornitura e gestione degli pneumatici in full service ovvero altro modo simile.

Articolo 16 - Obblighi derivanti dal D.Lgs. n. 81 del 09/04/2008

L'organizzazione dei lavori e gli interventi manutentivi sui pneumatici 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" ed in particolare dell'articolo 26 "Obblighi connessi ai contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione". Pertanto sia ARST che il Fornitore dovranno essere conseguentemente a conoscenza degli obblighi rispettivamente a loro carico, impegnandosi sia ad un integrale adempimento di detti obblighi che a reciprocamente manlevarsi per ogni rispettiva responsabilità.

In particolare, ARST 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, occuparsi delle formalità accessorie connesse. Infine il Datore di Lavoro (ai sensi del DLgs 81/2008) dell'Operatore Economico aggiudicatario (ovvero il suo/suoi formalmente delegato/i), dovrà presiedere (prima dell'inizio delle attività operative) ad una richiesta "Riunione di Coordinamento sulla Sicurezza" (ex articolo 26 D.Lgs 81/2008 e s.m.i.) da svolgersi presso la sede di ARST o via web tramite 'videoconferenza', nel caso di permanenza delle restrizioni dovute all'infezione COVID-19.

La documentazione inviata dall'ARST all'Operatore Economico aggiudicatario per l'espletamento delle formalità inerenti la "dichiarazione di presa visione DUVRI" da parte dell'Operatore Economico aggiudicatario stesso dovrà essere ritrasmessa dal Fornitore all'ARST, in soluzione unica, entro 14 giorni di calendario a partire dalla data della richiesta. Oltre tale termine verrà applicata una penale di 200,00 € (duecento/00 euro) per ogni giorno di calendario di ritardo.

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 messo a disposizione presso l'ARST e di imporre allo stesso personale l'assoluto rispetto delle norme comportamentali previste dall'ARST 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 messo a disposizione 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 17 - Garanzie fideiussorie – garanzie sugli pneumatici dopo la fine del Contratto

17.1 - L'Operatore Economico offerente, per poter partecipare alla Gara, deve costituire una cauzione provvisoria secondo le modalità e condizioni espressamente previste dal Disciplinare di Gara. L'Operatore Economico aggiudicatario deve successivamente costituire (ed eventualmente ricostituire in modo obbligatorio, nel caso di possibili escussioni effettuate dall'ARST durante il corso del Contratto) la cauzione definitiva secondo le modalità e condizioni espressamente previste dal Disciplinare di gara. La cauzione definitiva è prestata a garanzia di tutti gli impegni contrattuali. L'Operatore Economico aggiudicatario potrà svincolare tale cauzione definitiva soltanto **12** mesi dopo che è terminato il Contratto, essendo prevista una "garanzia prolungata" (si veda sottostante punto **17.3**) per gli pneumatici. Per lo svincolo della cauzione definitiva è comunque necessario un preventivo nullaosta dell'Azienda.

17.2 - L'Operatore Economico aggiudicatario dovrà inoltre trasmettere all'ARST una polizza di assicurazione dell'importo di **10.000.000,00 €** (diecimilioni/00 euro) che tenga indenne l'ARST da eventuali rischi connessi con l'attività oggetto del Contratto.

L'Operatore Economico aggiudicatario, una volta aggiudicata la Gara, dovrà costituire una polizza assicurativa secondo le modalità e condizioni espressamente previste dal Disciplinare di Gara all'art. **23**.

17.3 – Al termine del Contratto tutti gli pneumatici "originali", ricostruiti, "originali" soggetti ad operazione di riscolpitura e ricostruiti+riscolpiti dovranno essere garantiti, per vizi/difetti ed esclusa la normale usura, per un periodo di **12 mesi** che decorrono dalla data del montaggio degli stessi. Tali pneumatici saranno pertanto coperti da una "garanzia prolungata".

Articolo 18 – Rischi

Saranno a carico dell'Operatore Economico aggiudicatario i rischi di perdite e danni a beni di sua proprietà durante lo stazionamento presso i locali dell'ARST.

Articolo 19 – Danni procurati agli autobus dal momento della presa in carico fino alla riconsegna

L'Operatore Economico aggiudicatario si assume in toto la responsabilità, dal momento della presa in carico e fino alla riconsegna dell'autobus, di ogni eventuale danno che lo stesso può accidentalmente cagionare al veicolo.

Articolo 20 - Risoluzione del Contratto

Fermo restando l'effetto delle garanzie di cui al precedente art. 17 e l'applicazione delle penali di cui al precedente art. 10, l'ARST potrà risolvere "ipso iure" il Contratto:

- in caso di frode, di grave negligenza, di contravvenzione continuata nell'esecuzione degli obblighi e condizioni contrattuali, tutti tassativi ed inderogabili ed in caso di mancata reintegrazione del deposito cauzionale, così come espressamente previsto al precedente art. 17;
- in caso non venga mantenuta in essere la polizza RC di cui al precedente art. 17;
- in caso di cessione dell'Operatore Economico, di cessazione dell'attività, oppure nel caso di concordato preventivo, di fallimento, di stato di moratoria e di conseguenti atti di sequestro o di pignoramento a carico dell'Operatore Economico;
- in caso di sub-Appalto non autorizzato espressamente dall'ARST;
- in caso si verificassero i presupposti di cui ai precedenti punti 3.2, 4.2.1, 9.8, 10.1, 10.2, 10.3, 10.5, 10.6, 10.7, 11, 14, 15;
- in tutti i casi di risoluzione del Contratto per colpa e/o inadempienza dell'Operatore Economico aggiudicatario, l'ARST potrà escutere il deposito cauzionale definitivo, salvo il risarcimento di tutti gli altri eventuali maggiori danni;
- in caso di gravi violazioni degli obblighi contrattuali oppure reiterate violazioni nel tempo degli obblighi contrattuali.

Articolo 21 - Foro competente

Per ogni controversia legale sarà esclusivamente competente il Foro di Cagliari.

ELENCO SUB-ALLEGATI

Sub-Allegati.....

- **MOD. “P01”** – fac-simile “prospetto lavorazioni su singolo autobus” (da visualizzare su “Portale Informatico” accessibile da internet)
- **MOD. “P02”** – fac-simile “prospetto controllo nell’arco di ogni bimestre legale serraggio dadi col. ruote e pressioni pneumatici”
- **MOD. “P03”** – fac-simile “scheda lavorazioni giornaliere”
- **ELENCO AUTOBUS DEL PARCO AZIENDALE**
- **COSTI SPECIALI PER LA SICUREZZA (NON SOGGETTI A RIBASSO D’ASTA)**

ARST S.P.A. –TRASPORTI REGIONALI DELLA SARDEGNA

MOD. “P01” – fac-simile “prospetto lavorazioni su singolo autobus” (da visualizzare su portale informatico accessibile da internet)

matr. autobus	targa autobus	tipo autobus	sede assegnazione

Sostituzione pneumatici

data interv	Tecnico	km su contakm	località dell' intervento	posizione pneumatici	misura pneumatici	altezza battistrada pneumatici da sostituire	marca pneumatici sostitutivi	tipo (scultura) pneumatici sostitutivi	altezza battistrada pneumatici sostitutivi	n° matr. pneumatico sostituito	DOT originario (sia per pneum. originali che ricostruiti)	settimana +anno ricostruz. (solo per pneum. ricostruiti)	pneumatico originale/ ricostruito	note
				ant. dx									<input type="checkbox"/> O	
				ant. sx									<input type="checkbox"/> O	
				post. dx est.									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. dx int									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. sx est.									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. sx int.									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. dx est. 3° asse									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. dx int 3° asse									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. sx est. 3° asse									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	
				post. sx int. 3° asse									<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> R	

Altre operazioni o segnalazioni anomalie

data interv	Tecnico	km su contakm	località dell' intervento	tipo operazione/anomalia	descrizione dettagliata operazione/anomalia

(n.b. : per “tipo operazione”, specificare se **sostituzione pneumatici**, riscolpitura, inversione, scambio, convergenza, campanatura, pulizia cerchi interfaccia tamburo/mozzo-cerchio, serraggio, controllo pressione, riparazioni di forature, sostituzione della valvole, verifiche nell’arco di ogni bimestre legale di pressione e serraggio dei dadi colonnette ruota, verifiche di altezza battistrada, equilibratura ruote, verifiche delle condizioni colonnette ruota, estrazione dei corpi estranei dai battistrada e fianchi degli pneumatici o altro)

ARST S.P.A. –TRASPORTI REGIONALI DELLA SARDEGNA
MOD. “P02” – fac-simile “prospetto controllo nell’arco di ogni bimestre legale serraggio dadi colonnette ruote e pressioni pneumatici”

ARST S.P.A. –TRASPORTI REGIONALI DELLA SARDEGNA
MOD. “P03” – fac-simile “scheda lavorazioni giornaliere”

fac-simile scheda lavorazioni giornaliere

località intervento	data intervento	Tecnico	numero progress. scheda

matr. bus	km	targa	misura pneum.	marca e tipo (scultura) pneum.	mm pneu sost. ant dx	mm pneu sost. ant sx	mm pneu sost. post dx est	mm pneu sost. post dx int	mm pneu sost. post sx est	mm pneu sost. post sx int	mm pneu sost. post dx est 3° asse	mm pneu sost. post dx int 3° asse	mm pneu sost. post sx est 3° asse	mm pneu sost. post sx int 3° asse	n° matr pneum	DOT origi nario (sia per pneum origina li che ricostr uiti)	sett+ anno ricostr uzione (solo pneum ricostr uiti)	equi libra tura	inver sione ant.	inver sione post.	conver genza	puli zia cerchi e inter faccia tambur/ mozzo	riscal pitura	riparaz. foratura	verifica serragg dadi colon. ruota	sost. valv ole	sost. pneum. per rottura	verif. condiz. colon nette	contr ollo pressi on	note altre operaz anon alie	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si		
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	
																		<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	

firma Tecnico dell’Operatore Economico aggiudicatario_____

firma Responsabile Officina ARST_____