

ALLEGATO B

CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI

FORNITURA AUTOBUS DEI LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5

**FORNITURA DI N° 18 AUTOBUS CLASSE A O CLASSE I (URBANI) CON
ALIMENTAZIONE DIESEL, NUOVI DI FABBRICA**

**FORNITURA DI N° 9 AUTOBUS CLASSE B O CLASSE II (INTERURBANI) CON
ALIMENTAZIONE DIESEL, NUOVI DI FABBRICA**

LOTTO 1: N° 13 AUTOBUS URBANI “CORTI” AD ALIMENTAZIONE DIESEL

LOTTO 2: N° 5 AUTOBUS URBANI “NORMALI” AD ALIMENTAZIONE DIESEL

LOTTO 3: N° 3 AUTOBUS INTERURBANI “CORTI” AD ALIMENTAZIONE DIESEL

LOTTO 4: N° 3 AUTOBUS INTERURBANI “NORMALI” AD ALIMENTAZIONE DIESEL

LOTTO 5: N° 3 AUTOBUS INTERURBANI “LUNGHİ” AD ALIMENTAZIONE DIESEL

SOMMARIO

PREMESSA.....	5
1 – CONFIGURAZIONI.....	6
1.1 - Dimensioni del veicolo	6
1.2 - Architettura del veicolo.....	7
1.3 - Dispositivo di abbassamento e inclinazione laterale ("kneeling")	7
1.4 - Altezza dei gradini	8
1.5 - Pendenza del pavimento	8
1.6 - Corridoio.....	8
1.7.a - Porte passeggeri (autobus urbani dei lotti 1 e 2).....	8
1.7.b - Porte passeggeri (autobus interurbani dei lotti 3 – 4 - 5)	10
1.8 - Dispositivi di segnalazione "fermata prenotata"	12
2 - COMPARTO PASSEGGERI	13
2.1 - Numero dei posti.....	13
2.2 - Posti passeggeri e sedili passeggeri	13
2.2.a - sedili passeggeri (autobus urbani dei lotti 1 e 2)	14
2.2.b - sedili passeggeri (autobus interurbani dei lotti 3 – 4 - 5).....	14
2.3 - Posti passeggeri e superficie disponibile	17
2.4 - Passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti e ipovedenti.....	18
2.5 - Passeggeri a ridotta capacità motoria non deambulanti.....	18
2.6 – Dispositivi di salita e discesa per passeggeri su sedia a rotelle.....	19
2.6.a - Dispositivi di salita e discesa per passeggeri su sedia a rotelle per autobus urbani dei lotti 1 e 2.....	19
2.6.b - Dispositivi di salita e discesa per passeggeri su sedia a rotelle per autobus interurbani dei lotti 3 – 4 - 5.....	20
2.7 – (riservato)	21
2.8 – (riservato)	21
2.9 - Impianto di climatizzazione aria e riscaldamento del veicolo	21
2.10 – (riservato).....	23
2.11 - Pulibilità.....	24
3 - POSTO GUIDA.....	25
3.1 - Struttura di separazione.....	25
3.2 - Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e dei cristalli – finestrino Conducente.....	26
3.3 - Sedile Conducente	26
3.4 – Cruscotto, strumentazione e posto guida	27
3.5 - Per memoria	28
4 – PRESTAZIONI.....	29
4.1 - Limitatore di velocità, velocità massima, accelerazione e spunto in salita	29
4.2 - Velocità commerciale	29
4.3 - Consumo convenzionale di combustibile	29
4.3.1 - Consumo di additivi.....	30
4.4 - Manovrabilità	30
5 - PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E ALL'IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO.....	31
5.1 - Materiali.....	31
5.2 - Emissioni allo scarico.....	31
5.2.1 - Limiti di emissione	31
5.2.2 - Costi di esercizio energetici ed ambientali	31
5.3 - Rumorosità interna	35
5.4 - Rumorosità esterna	35
5.5 - Vibrazioni	35
5.6 - Protezioni contro gli incendi	35
5.6.1 - Protezione attiva contro gli incendi - impianto di estinzione incendi vano motore e preriscaldatore	36
5.6.2 - Protezione passiva contro gli incendi.....	38

5.7 - Compatibilità elettromagnetica (EMC).....	40
5.8 - Perdite di liquido	40
6. - AUTOTELAIO	41
6.1 - Definizioni.....	41
6.2 - Struttura portante	41
6.3 - Sospensioni	41
6.4 - Sterzo	42
6.5 – Ponte, differenziale e trasmissione	42
6.6 - Dispositivi di frenatura.....	42
6.7 - Motore termico di trazione	44
6.7.1 - Caratteristiche	44
6.7.2 - Raffreddamento.....	44
6.7.3 – Scarico	45
6.7.4 - Comparto motore.....	45
6.7.5 – Preriscaldatore alimentato a gasolio	46
6.8 - Cambio di velocità e rallentatore	46
6.9 - Lubrificazione	47
6.9.1 - Controlli e rabbocchi	47
6.9.2 - Lubrificanti	47
6.9.3 - Ingrassaggio	48
6.11 Dispositivi di sicurezza ADAS	48
7 - IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA	49
7.1 - Caratteristiche generali	49
7.2 - Identificazione tubazioni flessibili	50
7.3 - Caricamento dall'esterno	50
7.4 - Compressore dell'aria	50
7.5 - Separatore di condensa ed essiccatore.....	50
7.6 - Valvole di spurgo condensa dei serbatoi aria e loro identificazione	50
8 - PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO - TABELLA "SICUREZZE E FUNZIONALITÀ"	52
8.1 - Tensione di alimentazione.....	52
8.2 - Realizzazione dei circuiti elettrici.....	52
8.2.1 - Impianto elettrico Can-Bus - diagnostica	52
8.2.2 - Ulteriori precisazioni per il sistema diagnostico "on board"	54
8.3 - Pannello centralizzato componenti elettrici	55
8.4 - Batterie di accumulatori	55
8.5 - Gruppo generazione di corrente (alternatore).....	56
8.6 - Bilancio energetico elettrico	56
8.7 - Deviatore – sezionatore (interruttore generale di corrente con funzione di "staccabatterie")	56
8.8 - Comando centrale di emergenza (CCE)	56
8.9 - Logica funzionale dell'impianto elettrico e teleruttore generale di corrente (TGC)	57
8.10 – Illuminazione.....	59
8.10.1 – Illuminazione interna	59
8.10.2 - Illuminazione esterna	60
8.11- Installazione di dispositivi di terze parti	60
8.12 – Tabella "Sicurezze e Funzionalità"	62
8.13 - Riepilogo di alcuni dei principali dispositivi richiesti per esclusione/sblocchi di sicurezze (elenco non esaustivo)	76
9 - IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE ED ADDITIVI	77
9.1 - Prescrizioni generali	77
9.2 – Serbatoio carburante.....	77
9.3 - Bocchettone.....	77
9.4 - Pescante	78
9.5 - Tubazioni.....	78
9.6 - Alimentazione additivi	78

9.7 - Gestione delle perdite	79
9.8 - Dispositivo separatore acqua-gasolio (pre-filtro)	79
10 - CARROZZERIA	80
10.1 - Materiali	80
10.2 – Fissaggio di rivestimenti	80
10.3 - Verniciatura	80
10.4 - Padiglione	81
10.5 - Botole sul tetto di sicurezza e aerazione	82
10.6 - Sportelli laterali dei vani tecnici esterni sulle fiancate.....	83
10.6.1 - Cinematismo di apertura	83
10.6.2 - Dispositivi di chiusura/apertura	83
10.7 - Paraurti.....	84
10.8 - Pavimento.....	84
10.9 - Botole di ispezione sul pavimento.....	84
10.10 – Passaruota, gradini e struttura vano scala nonché separazioni verticali.....	85
10.11 - Superfici vetrate.....	85
10.12 - Ralla (non applicabile)	86
10.13 – Cappelliere (solo lotti 3 – 4 – 5 degli autobus interurbani).....	86
10.14 – Bagagliaia (solo lotti 3 – 4 – 5 autobus interurbani)	87
10.15 – sistemi di ritenuta per i passeggeri in piedi - spigoli.....	89
10.16 - sistema di chiusura dei pannelli interni di servizio	89
11 - IMPIANTI DI ALLESTIMENTO	90
11.1 - Mozzi, cerchi ruota e pneumatici.....	90
11.2 - Dispositivi atti al traino	90
11.3 - Accessori	91
12 - ALTRE DOTAZIONI/FORNITURE MINORI ACCESSORIE DEL VEICOLO.....	94
13 - APPARATI AGGIUNTIVI E SISTEMI AUSILIARI PER L'ESERCIZIO (telematica di bordo)	96

PREMESSA

Gli autobus dovranno essere costruiti/allestiti secondo le specifiche riportate nel presente Capitolato.

In caso di discordanza fra quanto previsto nella documentazione a base di Gara e quanto proposto dal Fornitore in fase di offerta, è unicamente valido (fatte salve le eventuali deroghe del caso purché concesse formalmente dall'Azienda), con assoluta priorità e insindacabile prevalenza, quanto richiesto secondo i documenti a base di Gara formulati dall'Azienda.

Eventuali variazioni potranno essere preventivamente autorizzate dalla Stazione Appaltante, dietro specifica richiesta del Fornitore, caso per caso e anche dopo l'assegnazione post-gara della commessa, solo se di piccola entità.

Eventuali variazioni, rispetto a quanto riportato nel presente Allegato, potranno, in ogni caso, essere autorizzate dalla Stazione Appaltante a patto che le stesse riguardino difformità non sostanziali al riguardo di caratteristiche, dimensioni, componenti, elementi, apparati, parti aggiunte o equipaggiamenti dei/delle quali è comunque dimostrata la perfetta equivalenza a quelli/e richiesti/e.

Qualora tali variazioni (comprese eventuali migliorie in termini di funzionalità o equivalenti alternative) non siano approvate dalla Stazione Appaltante, il Fornitore resta obbligato alle prescrizioni del Capitolato.

La Stazione Appaltante potrà richiedere, a titolo gratuito e formalizzandole con il Fornitore, modifiche non sostanziali del progetto presentato, motivate da esigenze di servizio, sicurezza, normativa o tecniche.

Tutti gli autobus dello stesso lotto dovranno essere allestiti con componenti, elementi, apparati, equipaggiamenti e parti aggiunte assolutamente identici, caso per caso (in particolar modo per quanto riguarda gli allestimenti di carrozzeria), in quanto a tipo e marca, caratteristiche tecnico-meccaniche, forma e misure/dimensioni geometriche, questo anche al fine di garantire la loro perfetta intercambiabilità e la gestione della ricambistica.

Se le prescrizioni del presente Allegato dovessero non essere coerenti con qualsiasi normativa vigente al momento della fornitura, quest'ultima dovrà prevalere, in modo tale che i veicoli forniti siano comunque perfettamente a norma.

Tutta la documentazione che sarà richiesta o prodotta, in sede di offerta o a corredo della fornitura, sia che sia prodotta in forma cartacea sia che sia prodotta su supporto elettronico, dovrà essere sempre rigorosamente redatta in lingua italiana.

Il presente documento, la parte riservata alle specifiche tecniche relative alla telematica di bordo e l'altra documentazione ufficiale a base di Gara, oltre le prioritarie norme di Legge, sono gli unici documenti che il Fornitore deve tenere in considerazione agli effetti della impostazione tecnica della produzione e dell'allestimento del veicolo.

Ogni singola Azienda, una volta definito l'autobus oggetto di aggiudicazione, in conto proprio potrà richiedere al Fornitore, tenuto conto delle caratteristiche tecniche di base offerte per il veicolo in ottemperanza alle prescrizioni da Capitolato, particolari modifiche opzionali di suo gradimento [ad esempio motore **diesel** potenziato, antifurto elettronico veicolo, macchina caffè, aspirapolvere, navigatore satellitare, seconda validatrice, rivestimenti sedili passeggeri di tipologia e colorazione diverse da quella prevista, tendine laterali parasole in tessuto e a scorrimento, etc.] con quotazione economica separata del singolo optional ed in aggiunta al corrispettivo di aggiudicazione.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

1 – CONFIGURAZIONI

Gli autobus oggetto del seguente capitolato hanno la seguente configurazione:

- LOTTO 1: n° 13 autobus **urbani “corti”**, classe **A** o classe **I**, a un piano con pianale **parzialmente ribassato**, 2 assi, trazione motore **diesel**;
- LOTTO 2: n° 5 autobus **urbani “normali”**, classe **I**, a un piano con pianale **integralmente ribassato**, 2 assi, trazione motore **diesel**;
- LOTTO 3: n° 3 autobus **interurbani “corti”**, classe **B** o classe **II**, a un piano con pianale **rialzato** e **con bagagliaia** nonché **con pedana elevatrice carrozzella disabili**, 2 assi, trazione motore **diesel**;
- LOTTO 4: n° 3 autobus **interurbani “normali”**, classe **II**, a un piano con pianale **rialzato** e **con bagagliaia** nonché **con pedana elevatrice carrozzella disabili**, 2 assi, trazione motore **diesel**;
- LOTTO 5: n° 3 autobus **interurbani “lunghi”**, classe **II**, a un piano con pianale **rialzato** e **con bagagliaia** nonché **con pedana elevatrice carrozzella disabili**, 2 assi, trazione motore **diesel**;

1.1 - Dimensioni del veicolo

Le dimensioni del veicolo richieste sono (anche con riferimento alla Direttiva 2002/7/CE):

\$

lotto 1 (autobus urbani corti – con pianale parzialmente ribassato: nella parte anteriore/centrale (con eventuale esclusione della zona posto guida) il pianale dovrà essere ribassato mentre nella parte posteriore il pianale dovrà essere rialzato)

(gli autobus del lotto 1 saranno di derivazione da telaio di veicoli commerciali)

assi veicolo n° 2;

lunghezza: superiore (o uguale) a **7,00** metri e inferiore (o uguale) a **8,50**;

larghezza ≤ **2,15** m (esclusi retrovisori);

lotto 2 (autobus urbani normali – con pianale integralmente ribassato)

assi veicolo n° 2;

lunghezza: superiore (o uguale) a **10,30** metri e inferiore (o uguale) a **11,00** metri;

larghezza ≤ **2,55** m (esclusi retrovisori);

lotto 3 (autobus interurbani corti - con pianale rialzato e con bagagliaia: l'ingresso della carrozzella disabili avverrà tramite elevatore meccanico)

(gli autobus del lotto 3 potranno essere anche di derivazione da telaio di veicoli commerciali)

assi veicolo n° 2;

lunghezza: superiore (o uguale) a **7,20** metri e inferiore (o uguale) a **8,50** metri;

larghezza ≤ **2.45** m (esclusi retrovisori);

altezza del pianale rialzato (da terra e in o.d.m.): compresa fra **650** e **1.450** millimetri.

lotto 4 (autobus interurbani normali – con pianale rialzato e con bagagliaia)

assi veicolo n° 2;

lunghezza: superiore (o uguale) a **10,30** metri e inferiore (o uguale) a **11,00** metri;
larghezza \leq 2,55 m (esclusi retrovisori);
altezza del pianale rialzato (da terra e in o.d.m.): compresa fra **800** e **1.450** millimetri.

lotto 5 (autobus interurbani lunghi – con pianale rialzato e con bagagliera)

assi veicolo n° 2;

lunghezza: superiore (o uguale) a **11,70** metri e inferiore (o uguale) a **12,40** metri;

larghezza \leq 2,55 m (esclusi retrovisori);

altezza del pianale rialzato (da terra e in o.d.m.): compresa fra **800** e **1.450** millimetri.

1.2 - Architettura del veicolo

I veicoli del lotto **1** oggetto della presente fornitura dovranno avere almeno **una** porta per i passeggeri, posizionata nella zona antero-centrale del pianale ribassato.

I veicoli del lotto **2** oggetto della presente fornitura dovranno avere **due** porte per i passeggeri, una in posizione anteriore e una in posizione centrale.

I veicoli del lotto **3** oggetto della presente fornitura dovranno avere almeno **una** porta per i passeggeri posizionata in zona anteriore. Dovrà essere presente, nel caso di una sola porta passeggeri, anche una porta a battente in posizione centrale o posteriore per l'ingresso della carrozzella posteriore (con ingresso tramite elevatore meccanico).

I veicoli dei lotti **4 – 5** oggetto della presente fornitura dovranno avere **due** porte per i passeggeri, una in posizione anteriore e una in posizione centrale o posteriore.

Per i lotti **4 e 5** è eventualmente ammessa anche la presenza di una terza porta a battente ad apertura manuale dedicata all'ingresso della carrozzella disabili (con ingresso tramite elevatore meccanico).

La postazione di guida, per tutti i **lotti**, dovrà essere localizzata a **sinistra**.

Il motore di trazione sarà posizionato:

- nel caso del lotto **1 (urbani corti)** **anteriamente**;
- nel caso del lotto **2 (urbani normali)** **posteriormente**;
- nel caso del lotto **3 (interurbani corti)** **anteriamente o antero-centralmente o anche posteriormente**;
- nel caso del lotto **4 (interurbani normali)** **posteriormente**;
- nel caso del lotto **5 (interurbani lunghi)** **posteriormente**.

L'architettura sarà conforme a quanto previsto dal Reg.UN-ECE n. 107.

1.3 - Dispositivo di abbassamento e inclinazione laterale (“kneeling”)

Tutti gli autobus dei lotti **2 – 4 - 5** dovranno essere dotati di un **dispositivo pneumatico “alza/abbassa”** per sollevamento/abbassamento parallelo sulla verticale del veicolo (funzione azionabile da quadro strumenti) con innalzamento del veicolo minimo **+60 mm** e abbassamento minimo **–40 mm**.

Dovrà esservi un successivo ritorno automatico delle sospensioni al livello normale al raggiungimento di una determinata velocità compresa nel campo 10÷15 km/h.

I veicoli dei lotti **2 – 4 - 5** dovranno anche essere dotati di dispositivo elettropneumatico di inginocchiamento laterale (o integrale) ad azionamento manuale (**“kneeling”**). L'inginocchiamento

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

dovrà riguardare almeno tutto il lato destro del veicolo e dovrà anche essere uniforme, per abbassamento in mm, lungo tutto tale lato.

La logica di azionamento del dispositivo è illustrata nella tabella “Sicurezze e Funzionalità” (punto **8.12**).

1.4 - Altezza dei gradini

Per l'altezza dei gradini si rimanda a quanto disposto dal Reg.UN/ECE n. 107.

L'altezza massima ammissibile misurata da terra del primo gradino (soglia) delle porte passeggeri nel caso degli **urbani** e nel caso degli **interurbani** (in ordine di marcia con veicolo fermo e scarico, posto su superficie piana e orizzontale nonché con dispositivo di abbassamento disinserito) non potrà essere rispettivamente maggiore di **340 mm** per gli autobus **urbani** dei lotti **1** e **2** e di **380 mm** per gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 - 5**.

1.5 - Pendenza del pavimento

Per la pendenza del pavimento si rimanda a quanto disposto dal Reg.UN/ECE n. 107.

Ai fini della presente Specifica la pendenza del pavimento è verificata con il dispositivo di “inginocchiamento” laterale, ove presente, disinserito.

1.6 - Corridoio

Nel caso degli autobus **urbani** del lotto **2**, il corridoio passeggeri non dovrà presentare ulteriori gradini una volta superata la soglia dell'ingresso in prossimità della prima porta passeggeri.

Nel caso degli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 – 5**, il corridoio passeggeri non dovrà presentare ulteriori gradini una volta scavalcata/superata la piattaforma d'ingresso in prossimità della prima porta passeggeri.

1.7.a - Porte passeggeri (autobus urbani dei lotti 1 e 2)

Le porte passeggeri dovranno essere almeno **una** nel caso del **lotto 1** degli **urbani corti** e **due** nel caso del **lotto 2** degli **urbani normali**.

Le porte passeggeri saranno con movimento rototraslante del tipo “**interno**” oppure con movimento rototraslante del tipo “**ad espulsione**” oppure anche del tipo “**sliding**” e saranno sistemate sulla fiancata destra del veicolo.

Le porte passeggeri dovranno essere corredate di adeguati maniglioni di appiglio (barre antisfondamento, nel caso di porte “sliding”) e mancorrenti di protezione, al fine di evitare ogni interferenza (schiacciamento, afferramento, etc.) con l'utenza in attesa all'interno dell'autobus, in salita o in discesa.

Tutti i leverismi suscettibili di interferenza con i passeggeri dovranno pertanto essere adeguatamente protetti.

Il vano di passaggio delle porte sarà, nelle parti laterali, adeguatamente delimitato con idonei divisori trasparenti a protezione dei passeggeri.

Relativamente alla logica di comando porte, ai meccanismi di sicurezza ed all'eventuale azionamento da parte dei passeggeri, si rimanda al Reg.UN/ECE n.107.

Qualora l'autobus dovesse essere dotato di porte di servizio rototraslanti del tipo "ad espulsione" o del tipo "sliding", queste dovranno essere dotate, sul bordo inferiore, di idonee guarnizioni con spazzole singole per ogni anta.

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, dovrà essere anche descritta la tipologia di porta installata (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

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

L'area sul pavimento interessata dal movimento rototraslante del tipo "interno" delle ante dovrà essere colorata in "rosso" o in "giallo".

Le porte passeggeri saranno per il lotto 1:

- la prima porta (in zona antero-centrale) **a doppia anta;**
- la seconda porta (se presente sul posteriore) **a semplice anta;**

Le porte passeggeri saranno per il lotto 2:

- la prima porta (in zona anteriore) **a semplice anta o a doppia anta;**
- la seconda porta (in zona centrale) **a doppia anta;**

Le ante saranno completamente vetrate, con apertura della porta ad azionamento **elettrico o elettropneumatico**, e conformi alle norme vigenti.

Su tutte le porte passeggeri devono esservi **dispositivi antischiacciamento in chiusura** (e anche **in apertura**, nel caso delle porte con movimento rototraslante di tipo "interno") al fine di garantire l'immediata inversione della corsa. Per la manovra di chiusura tali dispositivi saranno, preferibilmente, integrati anche con bordi paradita sensibili ("**bordi sensibili verticali**"). Sia il dispositivo/i antischiacciamento (ad es. potenziometro) che l'eventuale dispositivo "bordo sensibile" dovranno rimanere attivi in tutto il periodo di "power save" e l'apertura/chiusura da quadro strumenti di qualsiasi porta passeggeri dovrà essere sempre garantita in tale periodo temporale.

Al fine di impedire l'accesso ad estranei, durante il parcheggio del veicolo deve essere presente una **chiusura delle ante a chiave quadrata**, manovrabile dall'esterno, che blocchi o sblocchi con catenaccio, singolarmente, le ante delle porte di accesso.

L'apertura della porta anteriore sarà possibile, dall'esterno, tramite **pulsante esterno situato sulla testata o sulla fiancata destra**, opportunamente situato in posizione nascosta o poco visibile.

Sulla parte interna di ogni anta, inoltre, deve essere presente una **manopola di sicurezza "a ruotare"** che permetta dall'interno dell'abitacolo lo sgancio del catenaccio, se azionato dall'esterno.

La logica di apertura e chiusura delle porte, dei relativi comandi ed indicatori, è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

Lo stacco ("apertura") del TGC dovrà sempre permettere l'ordinaria apertura/chiusura dall'**esterno**, tramite il pulsante esterno principale, della prima porta (e, nel caso, pure la contemporanea chiusura della seconda porta se aperta anche questa).

In caso di motore acceso a veicolo fermo oppure in caso di freno di stazionamento non inserito a veicolo fermo, la chiusura tramite pulsante dall'esterno della porta anteriore (ed eventualmente anche la contemporanea chiusura di quella posteriore, se aperta) non potrà avvenire.

E' richiesto che il sistema diagnostico delle porte passeggeri sia preferibilmente integrato/interfacciato con il sistema CAN-BUS.

Per sistema diagnostico si intende la capacità dell'insieme dei dispositivi elettronici di controllo e gestione delle porte passeggeri, di rilevare autonomamente le avarie al sistema stesso o dei singoli componenti periferici, gestendo in modo automatico la memorizzazione dei guasti e consentendo la lettura diretta delle avarie, la lettura dei valori, l'esportazione dei valori e degli errori rilevati, la cancellazione degli errori a seguito di riparazione, il test attivo sui componenti e la parametrizzazione del sistema. L'indicazione dello stato della porta passeggeri è, ovviamente, indispensabile per altre funzioni generali del veicolo e quindi potrebbe anche non essere compreso nel sistema diagnostico. L'integrazione con il CAN-BUS deve invece consentire l'interfacciamento con i sistemi OBD, il dialogo e l'interazione con altri sistemi del veicolo su linea CAN-BUS, la programmazione e la diagnosi del sistema attraverso OBD senza accedere direttamente alle centraline con interfacce e/o connettori dedicati.

1.7.b - Porte passeggeri (autobus interurbani dei lotti 3 – 4 - 5)

Le porte passeggeri dovranno essere almeno **una** nel caso del **lotto 3** degli **interurbani corti** e **due** nel caso dei **lotti 4 e 5** degli **interurbani normali e lunghi**. Nel caso di una sola porta passeggeri per il **lotto 3** dovrà esservi una seconda porta a battente (laterale o sul posteriore) dedicata all'ingresso della carrozzella disabili (tramite elevatore meccanico).

Le porte passeggeri saranno con movimento rototraslante del tipo **“ad espulsione”** e saranno sistemate sulla fiancata destra del veicolo.

Le porte passeggeri dovranno essere corredate di adeguati maniglioni di appiglio e mancorrenti di protezione, al fine di evitare ogni interferenza (schiacciamento, afferramento, etc.) con l'utenza in attesa all'interno dell'autobus, in salita o in discesa.

Tutti i leverismi suscettibili di interferenza con i passeggeri dovranno pertanto essere adeguatamente protetti.

Relativamente alla logica di comando porte, ai meccanismi di sicurezza ed all'eventuale azionamento da parte dei passeggeri, si rimanda al Reg.UN/ECE n.107.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovrà essere anche descritta la tipologia di porte passeggeri installate (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

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

Le porte passeggeri saranno:

- per il **lotto 3** la porta (in zona anteriore) sarà **a semplice anta**;
- per i **lotti 4 e 5** la prima porta (in zona anteriore) sarà **a semplice anta** e la seconda porta (in zona centrale o posteriore) sarà **a semplice anta** (questa, se non è presente una terza porta a battente ad apertura manuale dedicata all'ingresso della carrozzella disabili, sarà con larghezza maggiorata, circa 1.100 mm, tale da garantire l'accesso della carrozzella disabili), o **a doppia anta**. Le ante saranno parzialmente vetrate, con apertura della porta ad azionamento **elettrico o elettropneumatico**, e conformi alle norme vigenti.

Su tutte le porte passeggeri devono esservi **dispositivi antischiacciamento in chiusura** al fine di garantire l'immediata inversione della corsa. Per la manovra di chiusura tali dispositivi saranno, preferibilmente, integrati anche con bordi paradita sensibili (**“bordi sensibili verticali”**). Sia il dispositivo/i antischiacciamento (ad es. potenziometro) che l'eventuale dispositivo “bordo sensibile” dovranno rimanere attivi in tutto il periodo di “power save” e l'apertura/chiusura da quadro strumenti di qualsiasi porta passeggeri dovrà essere sempre garantita in tale periodo temporale.

I vani dedicati alla salita-discesa passeggeri dovranno essere opportunamente illuminati, dall'alto, su ambedue i lati dotati di mancorrenti.

E' prevista l'illuminazione, dal basso, dei singoli gradini scale.

Al fine di impedire l'accesso ad estranei durante il parcheggio deve essere presente una **chiusura centralizzata a chiave cifrata**, manovrabile dall'esterno tramite apposita manopola, che blocchi o sblocchi con catenaccio, simultaneamente, tutte le porte di accesso.

L'apertura della porta anteriore sarà possibile, dall'esterno e con chiusura centralizzata sbloccata, tramite **pulsante esterno principale situato sulla testata o sulla fiancata destra**, opportunamente situato in posizione nascosta o poco visibile. Deve essere presente anche un **pulsante esterno ausiliario supplementare di apertura della medesima porta** ("pulsante ripetitore") da installare nella parte alta della nicchia destinata al bocchettone rifornimento e da utilizzare nel caso in cui il comando principale di apertura non funzioni. Sulla parte interna di ogni anta, inoltre, deve essere presente una **manopola di sicurezza "a ruotare"** che permetta dall'interno dell'abitacolo lo sgancio del catenaccio, se azionato dall'esterno.

Si richiede, per ogni singola anta di tutte le porte con movimento rototraslante del tipo "ad espulsione", un **dispositivo di ritenuta anticaduta dell'anta** (ad esempio una staffa cerchiata di contenimento in corrispondenza della mezzeria del piantone, fissata saldamente alla struttura vano porta ovvero staffa articolata posizionata in corrispondenza della parte alta della porta) che, in caso di accidentale rottura del piantone movimento porta, possa mantenere in posizione, cerchiandolo o per ritenuta, il medesimo piantone ovvero mantenere in posizione verticale la porta ed evitare così il ribaltamento e la conseguente caduta in strada dell'anta.

La logica di apertura e chiusura delle porte, dei relativi comandi ed indicatori, è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

Lo stacco ("apertura") del TGC dovrà sempre permettere l'ordinaria 'apertura/chiusura dall'esterno, tramite il pulsante esterno principale e il pulsante esterno ausiliario supplementare, della porta anteriore (e, nel caso, anche la contemporanea chiusura della seconda porta se aperta).

In caso di motore acceso a veicolo fermo oppure in caso di freno di stazionamento non inserito a veicolo fermo, la chiusura tramite pulsante dall'esterno della porta anteriore (ed eventualmente anche la contemporanea chiusura di quella posteriore, se aperta) non potrà avvenire.

E' richiesto che il sistema diagnostico delle porte passeggeri sia preferibilmente integrato/interfacciato con il sistema CAN-BUS.

Per sistema diagnostico si intende la capacità dell'insieme dei dispositivi elettronici di controllo e gestione delle porte passeggeri, di rilevare autonomamente le avarie al sistema stesso o dei singoli componenti periferici, gestendo in modo automatico la memorizzazione dei guasti e consentendo la lettura diretta delle avarie, la lettura dei valori, l'esportazione dei valori e degli errori rilevati, la cancellazione degli errori a seguito di riparazione, il test attivo sui componenti e la parametrizzazione del sistema. L'indicazione dello stato della porta passeggeri è, ovviamente, indispensabile per altre funzioni generali del veicolo e quindi potrebbe anche non essere compreso nel sistema diagnostico. L'integrazione con il CAN-BUS deve invece consentire l'interfacciamento con i sistemi OBD, il dialogo e l'interazione con altri sistemi del veicolo su linea CAN-BUS, la programmazione e la diagnosi del sistema attraverso OBD senza accedere direttamente alle centraline con interfacce e/o connettori dedicati.

1.8 - Dispositivi di segnalazione "fermata prenotata"

I **dispositivi di prenotazione (richiesta) di fermata**, con segnale acustico (**suoneria a timpano monocolpo**, ubicata in prossimità del posto di guida) saranno integrati con **n° 1 dispositivo di segnalazione "fermata prenotata"** costituito da un **cartello luminoso trasversale a incasso o a parete** per i **lotti 1 – 2 - 3 – 4 - 5** (ad alta visibilità e installato nella parte alta frontale del veicolo nel padiglione) e con **n° 1 dispositivo di segnalazione "fermata prenotata"** costituito da un **cartello luminoso trasversale a bandiera bifacciale** (presso la prima porta nel caso degli autobus del **lotto 1**, presso la seconda porta nel caso degli autobus dei **lotti 2 – 4 – 5** e presso la seconda porta, se questa presente, nel caso degli autobus del **lotto 3**) nonché con una spia sul cruscotto che avverta il Conducente della richiesta.

I **dispositivi di prenotazione della fermata**, in colore "rosso" o "giallo" oppure "arancione", devono essere previsti nelle seguenti quantità (escludendo dal conteggio i dispositivi posti in prossimità dei posti a sedere per i passeggeri a ridotta mobilità motoria deambulanti e della postazione carrozzella disabili):

- lotto 1 (autobus "urbani corti"): minimo **8** dispositivi;
- lotto 2 (autobus "urbani normali"): minimo **10** dispositivi;
- lotto 3 (autobus "interurbani corti"): minimo **8** dispositivi;
- lotto 4 (autobus "interurbani normali"): minimo **10** dispositivi;
- lotto 5 (autobus "interurbani lunghi"): minimo **12** dispositivi;

Tali dispositivi saranno posizionati in luoghi facilmente accessibili (a circa $\frac{3}{4}$ di altezza dell'abitacolo e in corrispondenza dei montanti delle finestrature laterali oppure anche sui mancorrenti/sostegni ovvero sulla faccia inferiore della cappelliera) e dovranno funzionare solo con le porte chiuse.

Dei sopraccitati dispositivi di prenotazione di fermata, almeno **uno** dovrà essere localizzato in corrispondenza o in prossimità della porta adibita ad uscita.

I dispositivi di "prenotazione fermata" devono essere alimentati dall'impianto elettrico del veicolo (non è ammesso che l'input per la prenotazione di fermata si trasmetta tramite un sistema "wireless" e simili).

Sul quadro strumenti non dovrà essere presente un interruttore o pulsante tramite il quale il Conducente sia in grado di disattivare il sistema di "prenotazione fermata".

La logica di funzionamento dei dispositivi, dei relativi comandi ed indicatori è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

Sono ammissibili soluzioni differenti purché rispondenti alla normativa ed opportunamente documentate ed accettate.

2 - COMPARTO PASSEGGERI

2.1 - Numero dei posti

Il numero dei posti, per il lotto in questione, è indicato di seguito come:

- numero minimo posti a sedere (con esclusione postazione Conducente, senza conteggio postazione disabili su carrozzella e senza conteggio “strapuntini”);
- numero minimo di strapuntini (utilizzabili solo in assenza di disabili);
- numero minimo posti in piedi (nella condizione omologativa più favorevole in tale senso);
- numero stabilito postazioni carrozzella;
- numero posti servizio (postazione Conducente).
- numero minimo posti totali (nella condizione omologativa più favorevole in tale senso, escluso Conducente);

Tutti i posti dovranno essere omologati, compresi quelli in piedi.

2.2 - Posti passeggeri e sedili passeggeri

Per le varie tipologie di autobus sono richiesti i seguenti numeri dei posti, conteggiati nelle condizioni di cui sopra:

\$

Lotto 1 (autobus **urbani corti**)

numero minimo posti a sedere:	10
numero postazioni carrozzella:	1
numero minimo strapuntini:	2
numero minimo posti totali (escluso Conducente):	22
numero posti servizio (Conducente):	1

Lotto 2 (autobus **urbani normali**)

numero minimo posti a sedere:	16
numero postazioni carrozzella:	1
numero minimo strapuntini:	2
numero posti servizio (Conducente):	1

Lotto 3 (autobus **interurbani “corti”**)

numero minimo posti a sedere:	16
numero postazioni carrozzella:	1
numero minimo strapuntini:	0
numero minimo posti totali (escluso Conducente):	22
numero posti servizio (Conducente):	1

Lotto 4 (autobus **interurbani “normali”**)

numero minimo posti a sedere:	39
numero postazioni carrozzella:	1

numero minimo strapuntini:	2
numero minimo posti in piedi:	12
numero posti servizio (Conducente):	1

Lotto 5 (autobus interurbani “lunghi”)

numero minimo posti a sedere:	47
numero postazioni carrozzella:	1
numero minimo strapuntini:	2
numero minimo posti in piedi:	10
numero posti servizio (Conducente):	1

2.2.a - sedili passeggeri (autobus urbani dei lotti 1 e 2)

I sedili passeggeri, regolarmente omologati e del tipo “monoscocca” termoformati in plastica con sagomatura ergonomica ad elevato confort e privi di rivestimento in tessuto/velluto, dovranno essere progettati per percorrenze **brevi** e saranno di tipo “**urbano**”, con elevate caratteristiche di robustezza contro i vandalismi e tali da garantire la agevole e completa eliminazione di scritte e graffiti. Il bi-colore della plastica dei sedili sarà “grigio scuro” sul retro e “sky blu” sull’anteriore (colorazione di base).

I sedili dovranno essere quanto più possibili comodi, confortevoli e di facile accesso.

I sedili avranno caratteristiche adeguate di resistenza al fuoco e agli atti vandalici.

I sedili dovranno essere dotati, nella parte superiore, di **maniglioni di appiglio** per i passeggeri.

Nella “descrizione tecnica estesa dell’intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovrà essere anche descritta la tipologia dei sedili passeggeri e del sedile Conducente (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

In specifico allegato, che il Fornitore dovrà presentare in caso di aggiudicazione, dovranno essere forniti la descrizione tecnica dettagliata dei sedili passeggeri e del Conducente (compresi i disegni costruttivi, comprensivi di quote), i certificati di omologazione dei sedili e della cintura di sicurezza Conducente, la scheda tecnica del rivestimento del sedile Conducente e le correlate certificazioni degli schiumati e dei rivestimenti (materiali e prove varie, quali prova di reazione al fuoco). Dovranno anche essere fornite informazioni al riguardo del ciclo di pulizia dei sedili.

Ogni singola Azienda privata che propendesse per una colorazione della plastica dei sedili diversa da quella sopra riportata, dovrà effettuare, per conto proprio, specifica richiesta al Fornitore. La colorazione, in tale caso, sarà comunicata subito dopo la sottoscrizione del Contratto di fornitura. In caso di mancata effettuazione della comunicazione entro **due mesi** dalla stipula del Contratto, è inteso che l’autobus sarà allestito con lo stesso tipo di colorazione di base prevista per i sedili. Eventuali oneri aggiuntivi relativi a tale specifica richiesta sono a completo carico della Ditta privata richiedente.

2.2.b - sedili passeggeri (autobus interurbani dei lotti 3 – 4 – 5)

I sedili passeggeri, regolarmente omologati, dovranno essere progettati per percorrenze **medio/lunghe** e saranno di tipo “**interurbano**”, con imbottiture in schiumato di polimeri

termoindurenti nonché con forme ergonomiche tali da garantire il confort dei passeggeri durante il viaggio, e saranno allestiti con rivestimento in **velluto antivandalo**. Avranno caratteristiche adeguate di resistenza al fuoco e agli atti vandalici.

Dovrà essere garantita e omologata, dovendo comparire sulla carta di circolazione del veicolo, la **variabilità del numero dei posti a sedere** verso un numero ancora minore rispetto a quello minimo richiesto e prefissato dall'Azienda. Per ottenere un maggior distanziamento fra un sedile e quello successivo, pertanto, le coppie di sedili, una volta smontate quelle ritenute in eccesso a giudizio dell'Azienda, dovranno poter scorrere lungo delle guide metalliche alle quali saranno poi regolarmente fissate dagli operatori della manutenzione, tramite l'uso di normale attrezzatura.

La parte posteriore del sedile dovrà essere completamente coperta con scocche realizzate in materiale plastico o di altro tipo antivandalico.

La colorazione delle suddette scocche dovrà essere ottenuta in massa in modo che mantenga il colore medesimo per tutto il suo spessore, al fine di rendere meno evidenti eventuali incisioni o aggressioni vandaliche.

Le scocche (ovvero la scocca) antivandalo dovranno essere realizzati in ABS lucido, antigraffio e antigraffito in modo da non presentare rugosità alcuna al fine di facilitare le operazioni di pulizia e per agevolare l'eliminazione di eventuali graffi.

Il materiale impiegato dovrà garantire alta resistenza all'usura.

Nel caso in cui siano previste più scocche, le stesse dovranno essere indipendenti e smontabili separatamente.

E' però ammessa, in alternativa alla copertura con scocche, l'applicazione, sulla parte posteriore dello schienale, di una stoffa in feltro purchè avente caratteristiche marcatamente antivandalo.

Per le imbottiture, la schiuma dei polimeri termoindurenti dovrà avere una densità > 70 gr/litro.

La struttura interna del sedile dovrà invece essere realizzata in metallo zincato e/o verniciato con polvere epossidica spessore 50 µm, previo trattamento protettivo nanotecnologico del tipo "soft rain".

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, dovrà essere descritta la tipologia dei sedili passeggeri e Conducente (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

Lo schienale sarà "reclinabile" con possibilità per gli operatori della manutenzione, comunque, di bloccarlo e sbloccarlo facilmente su posizione "fissa"/"reclinabile" mediante apposito meccanismo non direttamente accessibile ai passeggeri. Al momento della consegna del veicolo gli schienali dovranno essere comunque **non bloccati e quindi "reclinabili"**, se non concordato diversamente fra la singola Azienda e il Fornitore.

Ogni posto passeggero dovrà essere dotato di **poggiatesta fisso (integrato nello schienale)** con schienale e seduta individuali. La parte del poggiatesta dove il passeggero poggerà il retro del capo sarà **in materiale lavabile tipo "vera pelle"** oppure **"finta pelle"** o similare per caratteristiche. Il rivestimento del poggiatesta dovrà essere in materiale resistente.

Al suo interno, ogni sedile dovrà essere dotato di una struttura resistente alla quale saranno fissati tutti i componenti e gli accessori.

Lo schienale e, in particolare, la seduta dovranno essere conformati con imbottiture indipendenti smontabili dall'insieme con semplici operazioni e con l'utilizzo di speciali attrezzi al fine di impedire lo smontaggio degli stessi da parte dei passeggeri.

Il posto lato corridoio dovrà prevedere un **maniglione di appiglio (in colore “giallo” RAL 1018 oppure RAL 1023)**, realizzato con una struttura interna in acciaio, rivestita in schiuma rigida di poliuretano o in plastica. Esso sarà posto lateralmente in corrispondenza della parte alta dello schienale (per uso passeggero in piedi).

Ogni posto lato corridoio dovrà disporre di un **bracciolo “ribaltabile” (o “abbattibile”)** avente un andamento tale da non rappresentare ostacolo nella fase di impegno o disimpegno del sedile da parte del passeggero. Il supporto attorno il quale ruoterà il bracciolo dovrà essere ancorato al sedile in almeno due punti di fissaggio posti alle estremità del particolare.

Non devono essere presenti braccioli intermedi, poggipiedi, retina/tasca portariviste/portaoggetti e retrotavolino a scomparsa. E' richiesta la fornitura delle **cinture di sicurezza** (anche per gli “strapuntini”). I sedili dovranno essere fissati al pavimento/podesto con supporto/i verticale/i.

Le sedute (cuscini) devono essere del tipo non asportabile da parte dei passeggeri e smontabili solo dagli addetti alla manutenzione. Il rivestimento dei sedili dovrà essere applicato (incollato) alla imbottitura in modo da formare un unico corpo ma dovrà comunque essere sfilabile da questa, in fase di sostituzione, in breve tempo. Tutta la minuteria di fissaggio dei diversi componenti dovrà essere “occultata” e non visibile ai passeggeri. E' espressamente vietata la presenza di spigoli.

Le imbottiture della seduta e dello schienale dovranno essere rivestite con **velluto antivandalo** aventi le seguenti caratteristiche:

- | | |
|--|---|
| – peso del velluto finito (EN 12127) | > 800 gr / mq; |
| – spessore (EN 13934) | > 4,2 mm; |
| – solidità alla luce (xenotest) | > 6 scala dei blu; |
| – prova di resistenza alla lacerazione con lama | ≥ 80 N (protezione antivandalismo); |
| – prova di resistenza all'abrasione (martindale) | > 100.000 cicli; |
| – composizione | circa 20% lana, circa 80% poliestere. |

Si richiede, inoltre, per il velluto antivandalo di rivestimento: trattamento **idrorepellente e oleorepellente** (antimacchia - conforme a ISO 4920) e trattamento **autopulente e decontaminante** (con attività foto catalitica - conforme a norma ASTM D5057-96) nonché trattamento **antibatterico** (conforme a JIS L 1902 – ISO 20743).

Il velluto di rivestimento dovrà essere applicato alla imbottitura in modo da formare un unico corpo.

Le Normative di riferimento da rispettare per i materiali costituenti i sedili e i rivestimenti sono la Direttiva 96/37/CEE, il Regolamento UN/ECE R118 e s.m.i. e la Norma EN 45545-2 (allegato A - prova al taglio).

Con riferimento al catalogo della ditta “cav. Vittorio Scipioni”, i rivestimenti dei sedili passeggeri dovranno avere colorazioni e disegni analoghi a quelli di seguito riportati.

I colori dei poggiatesta (realizzati in materiale lavabile) sono ugualmente indicati di seguito.

- (rivestimento di base) **velluto lana “AUNDE” TB15013T47 “XARXA BLUE OCEAN – IS ACTIVE” con poggiatesta** di colore **“blu” scuro**;

Ogni singola Azienda privata che però propendesse per un rivestimento dei sedili (e del poggiatesta) con colorazioni e disegni diversi da quelli sopra riportati, dovrà effettuare, per conto proprio, specifica richiesta al Fornitore. La tipologia del rivestimento dei sedili, in tale caso, sarà

comunicata al Fornitore subito dopo la sottoscrizione del Contratto di fornitura. In caso di mancata effettuazione della comunicazione entro due mesi dalla stipula del Contratto, è inteso che l'autobus sarà allestito con lo stesso tipo di rivestimento base previsto per i sedili. Eventuali oneri aggiuntivi relativi a tale specifica richiesta sono a completo carico della Ditta privata richiedente.

Pure gli strapuntini dovranno essere rivestiti con i medesimi velluti (e con uguali colori) dei sedili passeggeri.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovrà essere anche descritta la tipologia dei sedili passeggeri e del sedile Conducente (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

In specifico allegato, che il Fornitore dovrà presentare in caso di aggiudicazione, dovranno essere forniti la descrizione tecnica dettagliata dei sedili passeggeri e del Conducente (compresi i disegni costruttivi, comprensivi di quote), i certificati di omologazione dei sedili e della cintura di sicurezza Conducente e passeggeri, la scheda tecnica del rivestimento del sedile Conducente e dei passeggeri e le correlate certificazioni degli schiumati e dei rivestimenti (materiali e prove varie, quali prova di reazione al fuoco, prova di resistenza al taglio, prova di resistenza all'abrasione, etc.). Dovranno anche essere fornite informazioni al riguardo del ciclo di pulizia dei sedili e dei loro rivestimenti

2.3 - Posti passeggeri e superficie disponibile

In specifico allegato, da presentare in sede di offerta, dovrà essere adeguatamente documentato il lay-out interno tramite la presentazione del relativo disegno illustrativo e quotato del figurino veicolo, specificando nelle varie condizioni omologative possibili:

- il numero di posti in piedi, con e senza presenza passeggeri seduti sugli “strapuntini”;
- il numero di posti a sedere (escluso Conducente);
- il numero di “strapuntini”;
- il numero di posti in totale (escluso Conducente) (caso dei **lotti 1 e 3**).

In sede di valutazione di offerta (per tutti i **lotti**) saranno valutati il numero di posti passeggeri **a sedere** (senza conteggio postazione disabile su carrozzella e senza conteggio “strapuntini”).

In sede di valutazione di offerta (per il **lotto 2** degli **urbani normali** e per i **lotti 4 e 5** degli **interurbani normali e lunghi**) verranno valutati il numero di posti passeggeri **in piedi** (nella condizione omologativa più favorevole in tale senso, ad esempio senza presenza passeggeri seduti sugli “strapuntini”).

In sede di valutazione di offerta (per il **lotto 1** degli **urbani corti** e per il **lotto 3** degli **interurbani corti**) verranno valutati il numero di posti passeggeri **in totale** (nella condizione omologativa più favorevole in tale senso ed escluso dal conteggio il Conducente).

I materiali a contatto coi passeggeri devono essere resistenti alla sporcizia, impermeabili, facilmente pulibili e antinfortunistici.

Il materiale della pavimentazione deve essere tale da ridurre al minimo il rischio di scivolare e non riflettere l'illuminazione interna dell'autobus.

I posti a sedere potranno essere disposti su una piattaforma, ma dovranno essere raggiungibili agevolmente, senza camminare su di essa escluso il caso della eventuale piattaforma posteriore.

2.4 - Passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti e ipovedenti

Devono essere previsti **quattro** (caso degli autobus **urbani** dei **lotti 1 e 2**) oppure **due** (caso degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 - 4 - 5**) posti a sedere per i passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti, secondo quanto prescritto al Reg.UN/ECE n.107.

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

Tali sedili (dotati di bracciolo ribaltabile lato corridoio) dovranno essere localizzati **nella parte anteriore del veicolo** e dovranno essere facilmente riconoscibile per apposizione di appositi pittogrammi.

In prossimità di tali posti deve essere presente il **dispositivo di prenotazione (richiesta) fermata**. Nel caso degli autobus **urbani** il bi-colore della plastica dei sedili sarà "grigio scuro" sul retro e "**giallo**" sull'anteriore (colorazione di base).

Nel caso degli autobus **interurbani** le rifiniture laterali di questi sedili dovranno essere in colore "rosso" o "giallo" perché gli stessi possano essere ben contraddistinti dagli altri sedili ad uso libero per normodotati.

2.5 - Passeggeri a ridotta capacità motoria non deambulanti

Deve essere previsto, per tutti i **lotti**, il **trasporto di n° 1 passeggero a ridotta capacità motoria non deambulante**, con sedia a rotelle.

La zona di stazionamento della carrozzella deve essere realizzata in prossimità della apposita porta di accesso della carrozzella al veicolo, secondo quanto indicato nel Reg.UN/ECE n.107.

Adeguati dispositivi devono essere installati per migliorare l'accesso e l'appiglio dei passeggeri in sedia a rotelle con l'utilizzo di **maniglie/mancorrenti supplementari** posti sulla fiancata laterale e apposita illuminazione. In tale postazione devono essere presenti le dotazioni previste per Legge nel caso di presenza a bordo di un disabile non deambulante (corrimano a scomparsa o struttura rigida nel lato corridoio per limitare spostamenti laterali della carrozzella, dedicato dispositivo richiesta fermata, specifici adesivi/targhette, etc.).

Nel caso degli autobus **urbani** dei **lotti 1 e 2**, la carrozzella dovrà poter essere posizionabile con proprio asse parallelo a quello del veicolo ed in senso **contrario** alla direzione di marcia ("**contro marcia**") e **sul lato sinistro** dell'autobus. Dovrà essere prevista l'installazione di almeno n° **2** sedili ribaltabili ("**strapuntini**"), collocati nell'area carrozzella, da potersi utilizzare in assenza di carrozzella.

La postazione carrozzella, per tutti gli **urbani**, dovrà essere dotata di tutto quanto necessario al suo corretto utilizzo, ed integrata da **una cintura di sicurezza ventrale dotata di apposito arrotolatore**.

Nel caso invece degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 - 4 - 5**, la carrozzella dovrà poter essere posizionabile con proprio asse parallelo a quello del veicolo ed in senso **concorde** alla direzione di marcia ("**fronte marcia**") e **sul lato sinistro** dell'autobus (se vi è una porta a battente ad apertura

manuale sulla fiancata laterale o sul posteriore dedicata all'ingresso della carrozzella, è ammessa anche la posizione della carrozzella lungo la fiancata destra). Dovrà essere prevista, per gli autobus **interurbani normali e lunghi** dei **lotti 4 e 5** l'installazione di almeno n° 2 sedili ribaltabili (“**strapuntini**”), collocati nell’area carrozzella, da potersi utilizzare in assenza di carrozzella (nel caso degli autobus **interurbani corti** del **lotto 3**, invece, è preferibilmente richiesto che vi siano 2 “strapuntini”).

La postazione carrozzella, per tutti gli **interurbani**, dovrà essere dotata di tutto quanto necessario al suo corretto utilizzo, ed integrata col **kit di bloccaggio della stessa ai punti fissi a pavimento**. Il kit (comprensivo anche di supplementare cintura ventrale) dovrà poter essere alloggiato in un **apposito vano o contenitore metallico chiudibile a chiave cifrata**, facilmente accessibile.

Sono ammissibili soluzioni differenti purché rispondenti alla normativa ed opportunamente documentate ed accettate.

2.6 – Dispositivi di salita e discesa per passeggeri su sedia a rotelle

2.6.a - Dispositivi di salita e discesa per passeggeri su sedia a rotelle per autobus urbani dei lotti 1 e 2

L'autobus dovrà essere dotato di una **rampa manuale** a scomparsa (“a ribalta” o “a estrazione”) di accesso per passeggeri su sedia a rotelle, conforme a quanto prescritto dal Reg.UN/ECE n.107.

La rampa ad azionamento manuale, **posta in corrispondenza della prima porta passeggeri nel caso degli autobus del lotto 1 e posta in corrispondenza della seconda porta passeggeri nel caso degli autobus del lotto 2**, in posizione di chiusura non dovrà ostruire nemmeno in parte l'accesso tramite detta porta né costituire elemento di inciampo.

Il rivestimento del lato mobile esterno della rampa manuale dovrà essere omogeneo al rivestimento del pavimento, sia per la colorazione che per le caratteristiche di resistenza ed antisdrucchiolo.

Non sono ammessi rivestimenti adesivi antisdrucchiolo.

Il rivestimento del lato mobile interno della rampa manuale sarà in lamiera d'alluminio antisdrucchiolo e dovrà garantire una elevata aderenza durante le operazioni di salita e discesa. Sul medesimo lato dovranno essere apposti degli elementi chiaramente visibili atti a segnalare la presenza della rampa manuale ribaltata/estratta, come, ad esempio, catadiottri di colore “rosso” e “bianco”.

La rampa manuale dovrà essere robusta e leggera, dimensionata con ampio margine rispetto alle condizioni tipiche di utilizzo – compreso l'intenso calpestio passeggeri con situazione rampa manuale in posizione “chiusa” – e priva di qualsiasi manutenzione, ad esclusione della pulizia e della normale lubrificazione. La portata della rampa manuale sarà di almeno **300 kg**.

La garanzia della rampa manuale sarà compresa nella garanzia di base del veicolo.

La rampa manuale dovrà essere provvista di un dispositivo di controllo dello stato di chiusura/apertura che, ove questa sia aperta (ribaltata/estratta) o anche solo parzialmente sollevata/fuoriuscita:

- a porta aperta, impedisca la chiusura della porta e di conseguenza il movimento dell'autobus;
- a porta aperta o chiusa, segnali l'azionamento della rampa manuale al Conducente mediante segnale luminoso e acustico situato al posto guida;

L'apertura della rampa manuale dovrà avvenire in modo semplice e senza sforzo, tramite una maniglia ad incasso o dispositivo analogo.

Sono ammissibili soluzioni differenti purché rispondenti alla normativa ed opportunamente documentate ed accettate.

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, dovrà essere anche descritta la postazione carrozzella e la rampa manuale prevista (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

La logica di funzionamento dei dispositivi, dei relativi comandi ed indicatori è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto 8.12).

2.6.b - Dispositivi di salita e discesa per passeggeri su sedia a rotelle per autobus interurbani dei lotti 3 – 4 - 5

L'autobus dovrà essere dotato di un **elevatore meccanico servocomandato di accesso** (pedana elevatrice) per passeggeri su sedia a rotelle, conforme a quanto prescritto dal Reg.UN/ECE n.107.

L'elevatore meccanico, posto in corrispondenza della **seconda** porta passeggeri (o in corrispondenza di un eventuale porta a battente posta sulla fiancata, nel caso degli autobus **interurbani corti** del **lotto 3**), in posizione di chiusura non dovrà ostruire nemmeno in parte l'accesso attraverso detta porta, ma richiudersi a scomparsa all'interno di uno dei gradini, con soluzione anche esteticamente gradevole.

L'elevatore meccanico dovrà essere robusto e affidabile, dimensionato con ampio margine rispetto alle condizioni tipiche di utilizzo e con manutenzione ridotta.

Nel caso degli autobus **interurbani corti** del **lotto 3** è anche ammesso che l'ingresso tramite elevatore meccanico della carrozzina avvenga dal retrotreno del veicolo da specifica porta a battente (a due ante).

La piattaforma dell'elevatore meccanico sarà dotata di **n° 2 mancorrenti a scomparsa**. L'elevatore meccanico sarà del tipo oleodinamico o elettrico o elettro/pneumatico con **portata di sollevamento di almeno 300 kg**. La piattaforma di carico sarà rivestita in lamiera d'alluminio antisdrucciolo. Dovrà essere previsto un **sistema di emergenza a leva** per il sollevamento/abbassamento manuale della stessa e dovranno essere previsti i dispositivi di sicurezza richiesti dalla Normativa vigente.

La garanzia dell'elevatore meccanico sarà compresa nella garanzia di base del veicolo.

Il cavo e il **telecomando** per la movimentazione dell'elevatore meccanico (anche questi da fornire) dovranno trovare idoneo alloggio **in un apposito vano o contenitore metallico di protezione a tenuta stagna**, localizzato in prossimità dell'elevatore stesso e **chiudibile a chiave cifrata**.

Sono ammissibili soluzioni differenti purché opportunamente documentate ed accettate.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovrà essere descritta la postazione carrozzella e la pedana elevatrice prevista (marca, tipo, caratteristiche, etc.).

La logica di funzionamento dei dispositivi, dei relativi comandi ed indicatori è illustrata nella tabella “Sicurezze e Funzionalità” (punto **8.12**).

2.7 – (riservato)

2.8 – (riservato)

2.9 - Impianto di climatizzazione aria e riscaldamento del veicolo

Le indicazioni seguenti sono correlate a quanto indicato nel profilo di missione relativamente all'area climatica di appartenenza (intera Sardegna).

La classificazione della zona climatica sarda (classificazione “Koppen”) è quella “**Csa**” (“clima temperato umido con estate molto calda”).

L'impianto di climatizzazione sarà dotato di diffusori uniformemente distribuiti all'interno del veicolo, sarà del tipo **sovradimensionato** (impianto climatizzazione **potenziato** per utilizzo in zone climatiche di tipo “**tropicale**”) rispetto ai normali impianti poiché da realizzarsi tenendo conto delle particolari condizioni climatiche della Sardegna, soprattutto in termini di temperatura e umidità relativa nel gravoso funzionamento estivo.

Il veicolo dovrà essere dotato di un sistema di climatizzazione aria integrato (raffrescamento più riscaldamento) con evaporatori separati per il vano passeggeri (“roof-top”) e per il posto guida (“front-box”).

Nel caso dei lotti **1** e **3** degli autobus **urbani corti** e **interurbani corti** è consentito che l'impianto sia anche ad aria condizionata.

L'impianto dovrà essere realizzato in maniera tale da consentire la regolazione climatica indipendente dello spazio destinato all'autista e dello spazio destinato ai passeggeri e dovrà essere preferibilmente dotato di distinto ricircolo dell'aria sia per l'autista sia per i passeggeri **con ‘flap’ azionabili indipendentemente**. In questo caso, presso il posto guida dovranno essere presenti 2 diversi interruttori (o un unico interruttore pluristadio) per azionare separatamente il ricircolo dedicato al vano passeggeri e il ricircolo dedicato al posto guida: il Conducente, pertanto, potrà indipendentemente aprire o chiudere i “flap” delle prese d'aria dei **due distinti ricircoli** e un segnale luminoso posto su quadro strumenti segnerà tali azioni.

L'impianto sarà dotato di filtri antipolline ed antipolvere.

La regolazione deve essere di semplice e robusta realizzazione, con accessibilità esterna ai soli comandi separati anche di accensione per il posto guida ed il vano passeggeri.

L'impianto deve essere comandato tramite un segnale termostatico proveniente da un dispositivo regolabile, su cui sia possibile impostare i valori minimi e massimi di temperatura del set point.

Il Conducente avrà preferibilmente pieno accesso alla **regolazione manuale dei parametri di funzionamento dell'impianto del posto guida e dell'impianto del vano passeggeri** (temperatura, velocità dell'aria) e **all'accensione manuali degli stessi impianti**. In alternativa è comunque ammessa anche l'installazione di un impianto automatico con accensione/spegnimento

manuale raffrescamento aria della zona posto guida e della zona passeggeri tramite pulsante unico e con regolazione manuale delle ventole differenziata per le due zone.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovranno essere anche riportate le caratteristiche, distinte per posto guida e vano passeggeri, dell'impianto completo (nonché le caratteristiche di prestazione dell'unità e funzionali dei componenti principali, i kW di potenza massima dell'impianto front-box e dell'impianto comparto passeggeri, etc.):

- ✓ La potenza nominale, specificando le condizioni ambientali di riferimento (ad esempio: 35°C; 27°C bulbo secco, 19°C bulbo umido);
- ✓ Portata d'aria espressa in m³/h relativa all'impianto front-box e all'impianto comparto passeggeri;
- ✓ Tipo e quantità in peso di refrigerante necessaria per il funzionamento dell'impianto;
- ✓ Caratteristiche dell'impianto in modalità di riscaldamento fornendo i dati relativi alla capacità riscaldante globale del sistema di climatizzazione e degli aerotermi supplementari installati, unitamente ai dati distinti relativi ad ogni unità riscaldante installata.

Le caratteristiche dell'impianto devono prevedere:

- tubazioni rigide, dove tecnicamente possibile, con idonee connessioni per garantire un ottimo grado di ermeticità (questo per ridurre, il più possibile, le perdite di gas refrigerante. Le tubazioni termoisolate dovranno inoltre avere le giunzioni completamente coperte, con unione dell'isolante in tutti i punti);
- protezione con guaina termoriflettente o altri accorgimenti di miglior efficacia delle tubazioni poste in prossimità di fonti di calore;
- struttura/fissaggi/tubazioni realizzati in modo da garantire elevata resistenza a urti, vibrazioni e corrosione;
- flussi d'aria non diretti sui posti a sedere e sulla corsia centrale ma rivolti tangenzialmente verso i vetri laterali ovvero verso il soffitto e comunque tali da non provocare alcun fastidio ai trasportati seduti e a quelli in piedi;
- distribuzione dell'aria in modo che già in sede di progetto sia previsto l'utilizzo di dedicati vani e la loro realizzazione sia atta ad evitare dispersione di aria in punti non desiderati e a garantire una omogenea distribuzione dei flussi di aria in tutto il vano passeggeri;
- i cavi dell'impianto elettrico devono essere identificati da codice ripetuto per tutta la loro lunghezza e resistenti ad alte temperature se il passaggio è in prossimità del vano motore.
- per i **lotti 2 – 4 – 5** (rispettivamente **urbani normali** e **interurbani normali** e **lunghe**) nel vano del Conducente dovranno essere previste delle bocchette supplementari (in posizione alta), con ventilatore a 2 velocità e relativo comando, con collegamento al flusso d'aria raffrescata proveniente dal vano passeggeri.

L'impianto di climatizzazione dell'aria deve essere progettato per condizioni estreme, con funzionamento garantito almeno fino a **50°C** di temperatura ambiente (temperatura ambiente = temperatura esterna all'autobus).

Il sistema di ventilazione interna deve addurre le portate d'aria convogliate nelle varie zone del veicolo (vani posto guida e passeggeri) attraverso condotte dedicate alla ventilazione ed opportunamente dimensionate; non sono ammesse condotte di ventilazione, asservite a spazi di funzionamento di impianti tecnologici di bordo, ovvero semplici intercapedini di struttura o carrozzeria del veicolo o soluzioni similari.

Gli impianti di climatizzazione, dedicati sia per il posto guida sia per il comparto passeggeri, dovranno essere funzionanti con gas refrigerante che rispetti rigorosamente al momento di immatricolazione, per caratteristiche, le norme di Legge.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

L'impianto di ventilazione interna deve poter essere attivato anche con l'impianto di climatizzazione spento (**azionamento semplice "aria forzata"**) e con motore di trazione spento.

Si richiede il **riscaldamento dell'intero abitacolo** e il riscaldamento **supplementare** con scaldiglia/e del box Conducente (con riscaldamento indipendente e regolabile a piacimento) e con **termoconvettori nonché scaldiglie** a pavimento per riscaldamento del comparto passeggeri con **protezioni tramite griglie e tramite carter**, dei termoconvettori e delle relative tubature se poste a vista a livello pavimento, **costituiti di materiale in alluminio** o equivalente per proprietà anticorrosione e resistenza.

Si richiede, preferibilmente, la possibilità di riscaldare il comparto passeggeri **anche dall'alto** (dal tetto interno, mediante scambiatori di calore percorsi dal liquido refrigerante del motore – funzionalità "reheating"), oltre che comunque dal basso con utilizzo dei **termoconvettori/scaldiglie** (anch'essi asserviti alla centralina elettronica dell'impianto di climatizzazione dell'aria). Il riscaldamento dal basso del comparto passeggeri deve essere possibilmente attivabile separatamente tramite dedicato interruttore posto nel quadro strumenti.

La garanzia dell'impianto completo di climatizzazione dell'aria sarà compresa nella "garanzia di base" del veicolo.

E' richiesto che il sistema diagnostico dell'impianto di climatizzazione dell'aria del comparto passeggeri, sia preferibilmente integrato/interfacciato con il sistema CAN-BUS.

Per sistema diagnostico si intende la capacità dell'insieme dei dispositivi elettronici di controllo e gestione dell'impianto di climatizzazione dell'aria di rilevare autonomamente le avarie al sistema stesso o dei singoli componenti periferici, gestendo in modo automatico la memorizzazione dei guasti e consentendo la lettura diretta delle avarie, la lettura dei valori, l'esportazione dei valori e degli errori rilevati, la cancellazione degli errori a seguito di riparazione, il test attivo sui componenti e la parametrizzazione del sistema. A titolo di esempio (non esaustivo) si possono citare le temperature, i valori dei sensori, la posizione dei flap, la velocità impostata dei motori, eventuali misuratori di flusso, pressione e caratteristiche dell'aria nei condotti, i valori ed il funzionamento di attuatori elettromagnetici, il tempo di funzionamento, le temperature obiettivo e altri parametri misurabili.

L'integrazione con il CAN-BUS deve consentire l'interfacciamento con i sistemi OBD, il dialogo e l'interazione con altri sistemi del veicolo su linea CAN-BUS, la programmazione e la diagnosi del sistema attraverso OBD senza accedere direttamente alle centraline con interfacce e/o connettori dedicati.

Il Fornitore dovrà produrre, in caso di aggiudicazione e in specifico allegato, apposita certificazione rilasciata da Ente Indipendente di Certificazione (avente sede legale in un paese UE e accreditato, a livello nazionale o internazionale ai sensi della norma UNI EN ISO 17025, da un Organismo di Accreditamento) con la quale si attesta l'efficienza dell'impianto di climatizzazione dell'aria. La certificazione dovrà essere rilasciata sulla base di norme tecniche riconosciute a livello europeo o italiano (ad esempio F.E.D.A, CUNA, etc.).

2.10 – (riservato)

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

2.11 - Pulibilità

L'allestimento del comparto passeggeri dovrà essere progettato e realizzato in modo che ogni elemento sia facilmente pulibile con uso di prodotti convenzionali ed attrezzature con impiego di liquidi non in pressione.

Particolare attenzione deve essere posta ai supporti sedili in modo che ogni zona del pavimento sia facilmente raggiungibile per le operazioni di pulizia.

3 - POSTO GUIDA

Il posto guida deve essere realizzato curando in modo particolare l'aspetto ergonomico, elevato comfort ed abitabilità, in modo da adattarsi alle varie esigenze e corporature dei Conducenti (anche di altezza pari a 200 cm). Dovrà essere possibile accedere facilmente alla postazione di guida senza ricorrere a rotazioni/torsioni del corpo. Il Conducente dovrà avere la possibilità di sistemare facilmente borsa e indumenti propri.

Deve essere previsto un **tappetino di gomma** al pavimento.

Dovrà essere sempre garantita la visibilità dal posto guida, evitando che questa possa essere ostruita dalla presenza di passeggeri, apparecchiature, allestimenti, etc.

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, il Fornitore dovrà anche descrivere l'intero posto guida con dovizia di particolari ed anche indicare il peso minimo e massimo del Conducente nonché l'altezza minima e l'altezza massima del Conducente ammissibili per il posto guida.

3.1 - Struttura di separazione

Escluso il caso degli autobus **interurbani corti** del **lotto 3**, il posto guida deve essere completamente separato dal vano passeggeri con apposite paratie trasparenti e idonea porta. La **parete posteriore divisoria**, sarà realizzata a tutta altezza ed in estensione fino alla fiancata interna laterale sinistra (la parete posteriore divisoria sarà comunque presente anche sugli autobus **interurbani corti** del **lotto 3**).

Alla prossima destra del Conducente, invece, **la parete laterale trasparente fissa** non dovrà mai essere di impedimento per i movimenti alla guida anche nel caso di conducenti di "grossa stazza".

La **porta di accesso al posto guida**, del tipo "cancelletto dotato di pannello trasparente", dovrà essere a tutta altezza (circa 1.800 mm rispetto al piano piattaforma di ingresso) con parte inferiore pannellata (di altezza, riferita al piano piattaforma di ingresso, di circa 800÷1.000 mm) e con parte superiore costituita da **idonea paratia trasparente**. Alla base di tale paratia trasparente dovrà essere presente una apertura rettangolare ("**apertura passamano**") per consentire la vendita dei titoli di viaggio da parte del Conducente. Il pannello trasparente e la struttura della parte alta della porta non dovranno assolutamente interferire con la completa visuale del Conducente e non dovranno essere di impedimento per i movimenti alla guida anche nel caso di un Conducente di "grossa stazza".

Le cerniere e serratura della porta dovranno essere dimensionate per sopportare le sollecitazioni di esercizio e garantire almeno 30.000 cicli di apertura e chiusura.

Tale porta d'accesso al posto guida sarà dotata di **maniglia di apertura** della stessa sia nella parte **interna** che nella parte **esterna** e dovrà essere bloccabile dall'interno (in ogni caso, dovrà essere possibile sbloccarla dall'esterno mediante l'utilizzo di chiave quadrata "femmina" con sezione 8x8 mm).

In specifico allegato, in sede di offerta dovrà essere presentato il disegno illustrativo (con quote) e la descrizione della completa struttura di separazione del posto guida dal vano passeggeri.

3.2 - Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e dei cristalli – finestrino Conducente

Deve essere previsto un efficace impianto di circolazione dell'aria per il disappannamento e lo sbrinamento ("defrost") del parabrezza, del finestrino Autista e, se presenti, dei vetri antero-laterali. L'afflusso dell'aria nell'impianto deve provenire, a discrezione del Conducente, da una presa d'aria posta all'interno del veicolo, collocata lontano da zone di calpestio del pavimento, o da una presa esterna posta in posizione frontale sufficientemente alta e in conformità alla norma CUNA NC 586-06. La commutazione e regolazione dell'immissione devono essere realizzate attraverso un dispositivo automatico ad attivazione manuale, in modo tale che tutti i componenti debbano essere facilmente accessibili e manutenibili.

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

Si richiedono inoltre:

- **sistema antiappannamento con resistenze elettriche (disinseribili automaticamente mediante temporizzatore) per il vetro della porta passeggeri anteriore** e anche per eventuali superfici vetrate antero-laterali (nel caso degli autobus **urbani** del lotto **2** i vetri della porta dotati di tale sistema saranno **2** mentre nel caso degli **urbani** del lotto **1** e nel caso degli **interurbani** del lotto **3** con **motore anteriore** è necessario il sistema antiappannamento per il vetro fisso anteriore destro laterale). In alternativa al sistema antiappannamento elettrico per il vetro della porta passeggeri anteriore (o del vetro fisso anteriore destro laterale), è ammesso l'utilizzo del vetrocamera;

- **finestrino del Conducente preferibilmente apribile con azionamento elettrico (scorrimento orizzontale o verticale) e comunque dotato di sistema antiappannamento con resistenze elettriche (disinseribili automaticamente mediante temporizzatore).** In alternativa al sistema antiappannamento elettrico, è ammesso l'utilizzo del vetrocamera. Per garantire la visibilità, da parte del Conducente, laterale e dello specchio retrovisore esterno sinistro anche l'eventuale/i parte/i fissa/e del finestrino e la superficie vetrata adiacente allo specchio retrovisore, oltre quella mobile apribile elettricamente, dovrà/dovranno essere dotata/e di sistema antiappannamento/sbrinamento elettrotermico ovvero, in alternativa, dovrà/dovranno essere costituita/e da cristallo doppio tipo vetrocamera;

- **tendine parasole frontali sinistra e mediano destra (o anche solo sinistra a larghezza maggiorata) estensibili** per la protezione del Conducente dall'azione diretta dei raggi solari nella parte alta del parabrezza. Sia la parte sinistra che la parte mediano destra devono essere comandate elettricamente tramite pulsanti separati;

- **tendina parasole laterale a rullo** sul finestrino Conducente (tipo "filtra-vedo") a scorrimento manuale (con sistema di avvolgimento automatico) e con almeno due posizioni di fermo, che garantisca comunque, in ogni posizione, la visibilità dello specchietto retrovisore esterno sinistro.

3.3 - Sedile Conducente

Il sedile Autista dovrà essere del tipo a sospensione pneumatica con ammortizzatore e regolazione automatica in base al peso del Conducente (per gli autobus **urbani** del **lotto 1** e **interurbani** del

lotto 3 non dotati di impianto pneumatico non si richiede tuttavia la sospensione pneumatica), rivestito e imbottito con materiale traspirante, **dotato di poggiatesta integrato nello schienale**, e dotato di ampie possibilità di regolazione:

- altezza in funzione del peso del Conducente;
- posizione longitudinale;
- inclinazione della seduta;
- inclinazione dello schienale **con varie regolazioni della parte destinata a supporto lombare**;
- rigidità della sospensione.

Dovrà essere possibile uno spostamento longitudinale di almeno ± 75 mm.

Il sistema di ammortizzatori del sedile dovrà essere in grado di adattarsi in tempo reale alle sollecitazioni del fondo stradale.

Il sistema pneumatico del sedile Autista dovrà essere facilmente manutenibile.

Il poggiatesta dovrà essere fisso ed incorporato nello schienale, o comunque non asportabile.

Sono richiesti **cintura di sicurezza a tre punti** nonché **bracciolo destro e sinistro (ribaltabili o abbattibili)**. **Il rivestimento del sedile** dovrà essere di colore “nero”.

Lo spostamento longitudinale del sedile di guida dovrà essere garantito da **guide orizzontali che si estendano il più possibile dietro il sedile di guida stesso**, questo per garantire la libertà dei movimenti alla guida anche nel caso di Conducenti di “grossa stazza” e di altezza pari a 200 cm.

3.4 – Cruscotto, strumentazione e posto guida

La disposizione del posto guida dovrà garantire una elevata ergonomia in tutte le situazioni e per tutte le corporature, in modo che gli indicatori siano sempre ben visibili e i comandi facilmente azionabili, in qualunque condizione. La sistemazione delle apparecchiature all'interno delle singole zone deve soddisfare le indicazioni richiamate nella norma ISO 16121.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovrà anche essere riportata la disposizione dell'intero posto guida ed il dettaglio delle varie zone (cruscotto compreso).

Deve essere garantita una ottima visibilità dei dispositivi di segnalazione, anche con sole battente, e non si dovranno creare fastidiosi riflessi sulle superfici vetrate nelle ore serali; dovranno essere altresì assenti i riflessi sul parabrezza dovuti all'illuminazione interna. La distribuzione dei componenti, nonché le posizioni da prevedere come scorta, devono risultare ergonomicamente valide ai fini del comfort e della sicurezza di guida. La posizione del volante dovrà essere ergonomica e tale da non oscurare alcun dispositivo di segnalazione e controllo.

I vari dispositivi di comando e di indicazione devono garantire una elevata affidabilità e manutenibilità; devono essere identificati secondo le prescrizioni della normativa vigente oltre che essere dotati di singola targhetta indicatrice della funzione, di elevata durabilità e solidamente fissata.

Si richiede inoltre: una **doppia presa USB** per ricarica dispositivi elettronici ed una **presa corrente a 12 V** (tipo accendisigari).

Sono richiesti indicatori, spie ed allarmi per numerose funzionalità e funzioni di sicurezza, come meglio illustrato nella tabella “Sicurezze e Funzionalità” (punto **8.12**), quali, ad esempio:

- spia luminosa per segnalamento apertura sportellino gasolio e spia luminosa per segnalamento sportellino urea;
- spia luminosa per segnalamento apertura portellone vano motore;

 trasporti regionali della sardegna	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	---

- spia luminosa per segnalamento bassa pressione aria freni in impianto pneumatico e spia luminosa per segnalamento bassa pressione aria sospensioni in impianto pneumatico;
- allarme acustico per segnalamento bassa pressione aria freni in impianto pneumatico;
- dispositivo di lampeggiamento per segnalazione luminosa di pericolo (“4 frecce lampeggianti” – “blinker”) con dedicato pulsante retroilluminato di colore “rosso” e ben visibile su quadro strumenti;
- preferibilmente un display su quadro strumenti, o dispositivo analogo, che sia in grado di indicare precisamente quale porta passeggeri e quale sportello di servizio sia aperto.
- indicatore di consumo carburante;

Sono richiesti i **sensori di parcheggio in retromarcia al paraurti posteriore con display e avvisatore acustico (non escludibile) al posto guida.**

E' richiesto un **avvisatore acustico esterno per retromarcia.**

Il segnale acustico dovrà essere ben udibile all'esterno avendo una adeguata (e comunque non molesta) intensità acustica. Nel posto guida non dovrà esservi un interruttore o un pulsante per l'esclusione temporanea o permanente, da parte del Conducente, del dispositivo acustico. All'azionamento della retromarcia, dovrà essere previsto anche l'attivazione automatica delle “4 frecce lampeggianti” (attivazione automatica “**blinker**”).

3.5 - Per memoria

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

4 – PRESTAZIONI

\$

4.1 - Limitatore di velocità, velocità massima, accelerazione e spunto in salita

La velocità massima raggiungibile, con veicolo a pieno carico (MPC), su percorso piano e rettilineo, deve essere non inferiore a **80 km orari** per gli autobus **urbani** dei lotti **1 e 2**.

La velocità massima, tramite **limitatore di velocità**, deve essere comunque ridotta a **80 km orari** per gli autobus **urbani** dei lotti **1 e 2**.

La velocità massima raggiungibile, con veicolo a pieno carico (MPC), su percorso piano e rettilineo, deve essere non inferiore a **90 km orari** per gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 - 5**.

La velocità massima, tramite **limitatore di velocità**, deve essere comunque ridotta a **90 km orari** per gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 - 5**.

La velocità limitata deve essere comunque agevolmente raggiungibile con veicolo a pieno carico (MPC), su percorso piano e rettilineo.

L'accelerazione deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-06, e dovrà essere riportata nella successiva aggiuntiva documentazione da presentare post-aggiudicazione.

La capacità dello spunto in salita deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-08, e dovrà essere anche riportata nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo”, da presentare in sede di offerta.

4.2 - Velocità commerciale

Le caratteristiche di trazione del veicolo dovranno essere adeguate al profilo di missione indicato e consentirne l'effettuazione con apprezzabile margine di velocità commerciale.

4.3 - Consumo convenzionale di combustibile

Il Fornitore dovrà presentare in sede di offerta, in specifico allegato, idonea certificazione rilasciata da Ente Indipendente di Certificazione (avente sede legale in un paese UE e accreditato, a livello nazionale o internazionale ai sensi della norma UNI EN ISO 17025, da un Organismo di Accreditamento), relativamente all'esecuzione e ai risultati della prova di consumo secondo la metodologia indicata nella pubblicazione UITP “Project Sort”.

In particolare, è richiesta la certificazione relativa al ciclo **SORT 1** per gli autobus **urbani** dei **lotti 1 e 2** e relativa al ciclo **SORT 3** per gli autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 - 5**.

Il consumo di gasolio sarà espresso in litri/100 km e misurato sulla base del ciclo sopra descritto. Sul valore dichiarato sarà ammessa una tolleranza del $\pm 5\%$.

In caso di mancata presentazione di questa certificazione saranno attribuiti “0” punti di premialità alla voce direttamente connessa (“costi di esercizio energetici ed ambientali”).

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

4.3.1 - Consumo di additivi

Il consumo di eventuali additivi (ad esempio urea) dovrà essere indicato come percentuale del consumo di combustibile.

4.4 - Manovrabilità

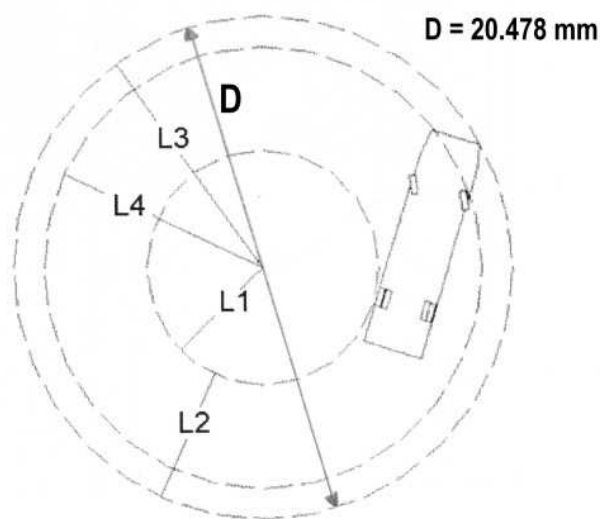
Oltre all'iscrizione nella fascia di ingombro prescritta dalla normativa, dovrà essere mostrata, in specifico allegato da inserire nella successiva aggiuntiva documentazione da presentare post-aggiudicazione, anche la raffigurazione, completata in ogni sua parte, tenendo presente le modalità previste dalla Norma CUNA NC 503-05, relativamente alle quote previste per gli ingombri in curva di 90° (dx e sx), 180° (dx e sx) e superamento veicolo fermo (dx e sx).

Il Fornitore dovrà inoltre presentare in sede di offerta, in specifico allegato, certificazione completa di disegno quotato della manovrabilità del veicolo con ingombri della carrozzeria tra muri durante la massima sterzata con svolta a 360° a sinistra in rotatoria. Su tale disegno quotato dovrà essere riportato, con la sua misura in mm, il diametro **D** di ingombro esterno tra muri con svolta a 360° a sinistra (manovrabilità in rotatoria a sx).

Le caratteristiche di manovrabilità del veicolo dovranno essere adeguate al profilo di missione indicato e consentirne l'agevole effettuazione.

La certificazione sopra richiesta dovrà essere rilasciata da Ente Indipendente di Certificazione (avente sede legale in un paese UE e accreditato, a livello nazionale o internazionale ai sensi della norma UNI EN ISO 17025, da un Organismo di Accredimento).

In caso di mancata presentazione di questa certificazione saranno attribuiti "0" punti di premialità alla voce direttamente connessa.



esempio di disegno quotato della manovrabilità di un autobus con lunghezza di 12 metri con ingombri della carrozzeria tra muri durante la massima sterzata con svolta a 360° a sinistra in rotatoria con riportato, con sua misura in mm, il diametro **D** di ingombro esterno tra muri (manovrabilità in rotatoria a sx)

5 - PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E ALL'IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO

5.1 - Materiali

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

Al riguardo il Fornitore, in caso di aggiudicazione, dovrà presentare (in specifico allegato) una dichiarazione che attesti l'assenza di tali componenti.

5.2 - Emissioni allo scarico

5.2.1 - Limiti di emissione

In considerazione del Regolamento n. 595/2009 del 18 giugno 2009 che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (a partire dal 31 dicembre 2013), nonché delle modifiche ed integrazioni attuate dal Regolamento (UE) n. 582/2011 del 25 maggio 2011 e il Regolamento (UE) n.64/2012 del 23 gennaio 2012, i Costruttori di autobus devono garantire il rispetto dei limiti delle emissioni allo scarico indicati in Tabella 1.

In particolare, come stabilito dal Regolamento 595/2009, i valori limite espressi sono relativi ai cicli WHTC (ciclo di guida transiente armonizzato a livello mondiale) e WHSC (ciclo di guida a stato stazionario armonizzato a livello mondiale), in luogo dei precedenti cicli ETC (ciclo transiente europeo) e ESC (ciclo europeo a stato stazionario), previsti dalla precedente ed abrogata direttiva 2005/55/CE.

	Tabella 1 Limiti d'emissione euro VI						Valori limite	
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle (n°/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	⁽²⁾
Note: PI = accensione comandata (Positive Ignition) CI = accensione spontanea (Compression Ignition) (1) Il valore del livello ammissibile di NO ₂ nel valore limite di NO _x può essere definito successivamente. (2) I valori limite del numero di particelle (PN) per motori PI saranno introdotti successivamente.								

Quanto sopra fatto salvo l'adeguamento degli autobus ad eventuali future normative in materia di emissioni in atmosfera che dovessero intervenire prima dell'immatricolazione dei mezzi.

5.2.2 - Costi di esercizio energetici ed ambientali

Il motore endotermico, deve avere livelli di emissioni di gas inquinanti allo scarico conformi al Regolamento 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 e s.m.i. Il Regolamento in questione abroga, a decorrere dal 31/12/2013, la direttiva n. 2005/55/CE in materia di emissioni di inquinanti gassosi e particolato dei motori ad accensione spontanea e emissioni di inquinanti gassosi dei motori a gas naturale o GPL.

In fase di offerta tecnica devono essere dichiarati, in specifico allegato, i valori delle emissioni allo scarico rilevati secondo le metodologie previste dal Regolamento sopra citato.

Al fine di promuovere l'utilizzo di veicoli puliti ed a basso consumo energetico, come previsto dalla direttiva 2009/33/CE del 23 aprile 2009, i valori di consumo energetico e di emissioni inquinanti resi noti dal Fornitore in sede di offerta in specifico allegato saranno valorizzati per il ciclo di vita del veicolo ed utilizzati nell'attribuzione dei punteggi.

Il DLgs 3/3/2011 n.24 stabilisce che *le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori [...], devono tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, almeno dei seguenti impatti energetici ed ambientali imputabili al loro esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita:*

- *il consumo energetico;*
- *le emissioni di biossido di carbonio (CO₂);*
- *le emissioni di ossidi di azoto (NOx), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato (PART).*

Inoltre il decreto fornisce la seguente tabella dei costi per le emissioni nel trasporto su strada.

CO ₂ 0,04 €/kg	NOx 0,0088 €/g	NMHC 0,002 €/g	Particolato 0,174 €/g
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------------------

Inoltre il decreto 8 maggio 2012 stabilisce che deve essere attribuito un punteggio proporzionale in relazione al minor valore monetario dei costi di esercizio energetici ed ambientali (emissioni di CO₂, NOx, NMHC e particolato) per il ciclo di vita dei veicoli offerti, da calcolare in base alla formula di seguito riportata:

costo di esercizio energetico e ambientale del ciclo di vita:

CM x CC x cuC + CM x eCO₂ x cuCO₂ + CM x eNOx x cuNOx + CM x eNMHC x cuNMHC + CM x ePart x cuPart

con:

- CM = chilometraggio veicoli per il trasporto su strada [km];
- CC = consumo di carburante [l/100 km] ricavato dalla "certificazione consumi SORT" (vedere punto 4.3) ed anche reso noto dal Fornitore in sede di offerta in specifico allegato;
- cuC = costo unitario carburante [€/l] (posto convenzionalmente pari a 1,00 euro/litro);
- eCO₂ = emissioni di CO₂ [kg/km];
- cuCO₂ = costo unitario delle emissioni di CO₂ [€/kg];
- eNOx = emissioni ossido di azoto [g/km];
- cuNOx = costo unitario delle emissioni ossido di azoto [€/g];
- eNMHC = emissioni degli idrocarburi non metanici [g/km];
- cuNMHC = costi unitari delle emissioni degli idrocarburi non metanici [€/g];
- ePart = emissioni di particolato [g/km];
- cuPart = costi unitari delle emissioni di particolato [€/g].

Al fine di eseguire il calcolo dei costi di esercizio energetici ed ambientali del ciclo di vita sarà pertanto necessario, da parte del Concorrente, compilare i campi specifici (dedicati ai valori delle emissioni) presenti nella sezione dello specifico allegato da presentare in sede di offerta e relativi ai dati necessari per il calcolo dei costi di esercizio energetici ed ambientali del ciclo di vita.

Tramite un predefinito foglio di calcolo in formato “xls”, saranno inseriti da parte della Commissione Esaminatrice, oltre il **CC**, i valori dichiarati dal Fornitore per le emissioni {per quanto riguarda le emissioni **NOx**, **PART** e **NMHC** [NMHC teorici, ricavati dai totali HC (THC): $NMHC = 0,98 \text{ THC}$]. Queste devono essere dichiarati dal Concorrente espresse in kg/kwh} [si veda, di seguito, un esempio di calcolo per costi di esercizio energetici ed ambientali del ciclo di vita fittizio di un generico autobus interurbano da 10,5 metri a trazione diesel e con motorizzazione EURO VI].

Tramite la stessa scheda “xls”, verranno anche automaticamente calcolati i valori delle emissioni della CO₂ espressi in kg/km e il valore delle emissioni NOx, PART e NMHC espressi in g/km.

I valori delle emissioni dovranno essere dichiarati dal Concorrente considerando anche il fattore di deterioramento (DF).

Per quanto invece riguarda i chilometraggi veicoli “**CM**” del ciclo di vita fittizio, le quantità numeriche che verranno utilizzati dalla Commissione Esaminatrice, sempre per il calcolo dei costi di esercizio energetici ed ambientali del ciclo di vita, saranno le seguenti:

\$

- | | | |
|------------------------------------|-------------------|-----------------------|
| • lotto 1 (urbani “corti”): | 720.000 km | (in 12 anni); |
| • lotto 2 (urbani “normali”): | 720.000 km | (in 12 anni); |
| • lotto 3 (interurbani “corti”): | 720.000 km | (in 12 anni); |
| • lotto 4 (interurbani “normali”): | 960.000 km | (in 12 anni); |
| • lotto 5 (interurbani “lungi”): | 960.000 km | (in 12 anni); |

Tali costi di esercizio energetici ed ambientali del ciclo di vita saranno oggetto di attribuzione di punteggio con riferimento alle previste premialità.

 trasporti regionali della sardegna	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –	
	LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5	
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica	

ESEMPIO DI CALCOLO PER I COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI E AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA FITTIZIO (solo autobus alimentazione diesel)

Tipo autobus:	interurbano da 10,5 metri
Durata fittizia intero ciclo di vita:	15 anni
Consumo rilevato carburante (CC):	35,42 litri ogni 100 km
Emissioni ossidi di azoto:	0,2300 g/kWh
Emissioni Particolato:	0,0050 g/kWh
Emissioni idrocarburi non metanici:	0,0784 g/kWh
Chilometraggio previsto in 15 anni:	1.500.000 km

Costi di esercizio energetici e ambientali del ciclo di vita fittizio = 601.991 euro



ESEMPIO DI CALCOLO

FOGLIO DI CALCOLO PER COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI E AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA FITTIZIO

TIPO MOTORIZZAZIONE: EURO VI - TIPO COMBUSTIBILE: GASOLIO - DURATA FITTIZIA DEL CICLO DI VITA: 15 ANNI - CM: 1.500.000 KM

1	CC = Consumo rilevato carburante	35,42	l/100 km	Rilevato secondo ciclo SORT richiesto da Staz. Appaltante	DA OFFERTA (ESTRATTO DA RICHIESTA PROVA CONSUMI O PREC. CERTIFICAZIONE CONSUMI)
2	eNOx = emissioni ossido d'azoto	0,2300	g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
3	ePART = emissioni di particolato	0,0050	g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
4	eNMHC = emissione idrocarburi non metanici (*)	0,0784	g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
5	CM = chilometraggio veicolo nell'intero ciclo di vita	1.500.000	km	da chilometraggio "CM" stabilito da Stazione Appaltante	
6	Consumo energetico	36	MJ/litro		DIR. 2009/33/CE e D.lgs 03/03/2011 n.24
7	Potere Calorifico Gasolio	10	kWh/litro		VALORE STANDARD
8	eCO2 = emissioni di CO2	2,5636	kg/litro	Standard DEFRA	VALORE STANDARD
9	cuC = costo unitario gasolio pre-Accisa	1,00	€/litro		VALORE AZIENDA STD.
10	cuCO2 = costo unitario emissioni CO2	0,04	€/kg		DIR. 2009/33/CE e D.lgs 03/03/2011 n.24
11	cuNOx = costo unitario emissioni NOx	0,0088	€/g		DIR. 2009/33/CE e D.lgs 03/03/2011 n.24
12	cuPART = costo unitario emissioni Particolato	0,174	€/g		DIR. 2009/33/CE e D.lgs 03/03/2011 n.24
13	cuNMHC = costo unit. emissioni idrocarburi non metanici	0,002	€/g		DIR. 2009/33/CE e D.lgs 03/03/2011 n.24
14	Consumo Carburante [(1 x 5)/100]	531.300	litri	Consumo carburante [14 / 5]	0,35420 litri/km
15	Consumo Energetico Carburante [14 x 7]	5.313.000	kWh		
16	Emissioni CO2 [14 x 8]	1.362.041	Kg	Emissioni CO2 [16 / 5]	0,90803 kg/km
17	Emissioni NOx [15 x 2]	1.221.990	g	Emissioni NOx [17 / 5]	0,81466 g/km
18	Emissioni PART [15 x 3]	26.565	g	Emissioni PART [18 / 5]	0,01771 g/km
19	Emissioni NMHC [15 x 4]	416.539	g	Emissioni NMHC [19 / 5]	0,27769 g/km
20	COSTO CICLO DI VITA CARBURANTE [9 X 14]	531.300	€	(*) emissioni NMHC (g/kWh) calcolate teoricamente in base al metodo analitico (valido per alimentazioni gasolio ma non a gas naturale): eNMHC (teorici) = 0,98 x eTHC (eHC totali)	
21	COSTO CICLO DI VITA CO2 [10 x 16]	54.482	€		
22	COSTO CICLO DI VITA NOx [11 x 17]	10.754	€		
23	COSTO CICLO DI VITA PART [12 x 18]	4.622	€		
24	COSTO CICLO DI VITA NMHC [13 x 19]	833	€		
25	Cea = COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA [20+21+22+23+24] (in euro)	601.991	€		

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

5.3 - Rumorosità interna

In sede di offerta, in specifico allegato, deve essere presentata idonea certificazione dei valori di rumorosità **interna** del veicolo, ossia:

- il livello di rumorosità interna per il veicolo **fermo**, misurato secondo la Norma CUNA NC 504-01, che non deve essere superiore ai limiti indicati nella Norma CUNA NC 504-02;
- il livello di rumorosità interna, per il veicolo **in movimento**, misurato secondo la Norma CUNA NC 504-01, che non deve essere superiore ai limiti indicati nella Norma CUNA NC 504-02.

La certificazione sopra richiesta dovrà essere rilasciata da Ente Indipendente di Certificazione (avente sede legale in un paese UE e accreditato, a livello nazionale o internazionale ai sensi della norma UNI EN ISO 17025, da un Organismo di Accreditamento). **In caso di mancata presentazione di questa certificazione saranno attribuiti “0” punti di premialità alla voce direttamente connessa.**

5.4 - Rumorosità esterna

In sede di offerta, in specifico allegato, deve essere presentata idonea certificazione dei valori di rumorosità **esterna** del veicolo, ossia:

- il livello di rumorosità esterna con veicolo **fermo**, misurato secondo le modalità indicate nella Norma CUNA NC 504-04;
- il livello di rumorosità esterna **in fase di avviamento**, misurato secondo le modalità indicate nella Norma CUNA NC 504-03.
- il livello di rumorosità esterna con veicolo **in moto**, che deve soddisfare la direttiva CEE 92/97 e successive modificazioni (questo solo ultimo livello rumorosità può tuttavia essere notificato, senza obbligatoria necessità di certificazione, anche in fase successiva post-aggiudicazione);

La certificazione sopra richiesta dovrà essere rilasciata da Ente Indipendente di Certificazione (avente sede legale in un paese UE e accreditato, a livello nazionale o internazionale ai sensi della norma UNI EN ISO 17025, da un Organismo di Accreditamento). **In caso di mancata presentazione di questa certificazione saranno attribuiti “0” punti di premialità alla voce direttamente connessa.**

5.5 - Vibrazioni

Particolare attenzione e cura devono essere posti in essere dal Costruttore al fine di limitare il livello delle vibrazioni, con particolare riferimento all'esposizione a queste del Conducente (sistema “braccio-mano” e sistema “corpo intero” – norme ISO 5349 e ISO 2631).

5.6 - Protezioni contro gli incendi

Il Fornitore deve garantire l'adeguato dimensionamento dei componenti meccanici ed elettrici per sopportare i carichi di lavoro durante l'esercizio del mezzo e per tutto il ciclo di vita.

Nella realizzazione dei veicoli deve essere sempre tenuta presente l'esigenza di adeguata protezione contro gli incendi con l'impiego, ovunque possibile ed in ordine prioritario, di materiali non infiammabili, autoestinguenti o a bassa velocità di propagazione di fiamma e comunque con V inferiore a 100 mm/min, secondo quanto indicato dalle Norme Tecniche UNI 3795, CUNA NC 590-02 e dal Reg. UN/ECE n. 107 punto 7.5 dell'Allegato 3 e dal Reg. UN/ECE n° 118 ove applicabile.

Il Fornitore deve tenere in adeguata evidenza il problema derivante dell'adozione di sostanze che, per l'emissione dei fumi durante la combustione dei materiali, assumono un valore elevato di tossicità. Laddove non esplicitamente indicato deve essere comunque rispettata la norma ISO 3795.

L'impianto estinzione incendi, riportato di seguito, dovrà essere **omologato secondo il nuovo Regolamento ECE-R 107**.

5.6.1 - Protezione attiva contro gli incendi - impianto di estinzione incendi vano motore e preriscaldatore

Sul veicolo dovrà essere installato **n° 1 estintore portatile, di tipo idrico a schiuma da 6 litri** o altra tipologia idonea all'impiego in ambiente confinato con presenza di persone, posizionato in prossimità del posto guida, in conformità al Regolamento UN/ECE 107.

Tale estintore portatile dovrà essere dotato, al momento della consegna del veicolo, di **cartellino/adeseivo** sul quale dovrà essere riportata la data di scadenza del successivo controllo rispetto a quello iniziale.

L'estintore dovrà essere provvisto, ai fini identificativi, di numero seriale impresso e visibile sull'esterno dello stesso nonché di regolare omologazione.

La sede dove sarà posizionato l'estintore dovrà essere costituita da **idonea staffa di alloggiamento con almeno n° 2 cinghiette metalliche di ritenzione dotate di alette** (sempre metalliche) per lo sgancio veloce.

Nel portellone posteriore del vano motore, per evitare la ventilazione del fuoco a seguito della sua apertura, dovranno essere previste **due piccole aperture circolari** ("orifici"), protette da coperchio rimovibile o da membrana in gomma perforabile, idonee per intervenire con un estintore portatile. Il diametro dei fori dovrà essere di poco superiore a quello della parte terminale della manichetta degli estintori portatili in dotazione al veicolo. Il posizionamento dei fori dovrà essere tale da consentire che l'agente estinguente possa penetrare nel vano agevolmente ed efficacemente. **Analoga apertura** dovrà essere presente sull'eventuale sportello del vano laterale del preriscaldatore a gasolio e, se opportuno, in altre zone della parte posteriore del veicolo. Ogni apertura sarà contraddistinta da un adesivo circolare "rosso" e "bianco" che ne evidenzia la presenza e ne caratterizzi la funzionalità.

Tutti i veicoli dovranno essere dotati di un **sistema di allarme antincendio** che, tramite opportuni **sensori applicati all'interno del vano motore e nel vano del preriscaldatore a gasolio e all'interno del vano bagagliaia**, avvisi il Conducente, mediante un segnale acustico e visivo dedicato, posizionato sul cruscotto posto guida, con simbologia conforme al Regolamento UN/ECE 121, dell'aumento di temperatura dei vani monitorati dovuta ad un principio d'incendio.

Il sistema di rilevamento deve essere in grado di rilevare una temperatura superiore alla temperatura che si sviluppa durante il normale funzionamento del veicolo.

I relativi sensori devono essere posizionati nelle zone in cui, in caso di perdita, i fluidi infiammabili (liquidi o gas) possono venire a contatto con componenti esposti la cui temperatura di esercizio è pari o superiore alla temperatura di accensione degli stessi fluidi infiammabili, quali:

- testata, turbocompressore, tubi di scarico, dispositivi di abbattimento delle emissioni allo scarico;
- preriscaldatore a gasolio;
- alternatore, motorino di avviamento e compressore impianto pneumatico e compressore impianto di climatizzazione.

Il funzionamento del sistema di allarme antincendio deve essere garantito indipendentemente dallo stato di accensione del motore o di accensione del quadro o di azionamento del CCE.

A tale sistema di rilevazione, per il **lotto 2** degli **urbani normali** e per i **lotti 4 e 5** degli **interurbani normali e lunghi** (ed anche per il **lotto 3** degli **interurbani corti** con motore localizzato in posizione **antero-centrale** o **posteriore**), è abbinato un **impianto di estinzione incendi automatico ad alta pressione ad acqua nebulizzata**, attivo nel vano motore e nel vano del preriscaldatore a gasolio.

La miscela estinguente, contenuta in una bombola (serbatoio) di almeno **6** litri di capacità, dovrà essere omologata secondo quanto previsto dalle normative vigenti; non dovrà apportare danni ai materiali che ne verranno a contatto; non dovrà essere dannosa per l'uomo, gli animali e l'ambiente; gli eventuali gas impiegati dovranno essere ecologici nei confronti dell'ambiente.

L'impianto di estinzione incendi dovrà intervenire in modalità **automatica**.

La rilevazione avverrà mediante sonda termosensibile a rilevamento pneumatico, e non necessiterà di alcuna alimentazione elettrica per poter funzionare.

La centralina di controllo dovrà segnalare in maniera ben visibile al Conducente ogni possibile anomalia, quale impianto estinzione incendi mal funzionante, disattivato o scarico e dovrà segnalare su quadro strumenti l'impianto attivato in caso di incendio.

Invece, a tale sistema di rilevazione, per il **lotto 1** degli **urbani corti** e per il **lotto 3** degli **interurbani corti** (nel caso questi ultimi presentino motore localizzato in **posizione anteriore**), è abbinato un **impianto di estinzione incendi manuale ad alta pressione ad acqua nebulizzata**, attivo nel vano motore e nel vano del preriscaldatore a gasolio.

La miscela estinguente, contenuta in una bombola (serbatoio) di almeno **4** litri di capacità, dovrà essere omologata secondo quanto previsto dalle normative vigenti; non dovrà apportare danni ai materiali che ne verranno a contatto; non dovrà essere dannosa per l'uomo, gli animali e l'ambiente; gli eventuali gas impiegati dovranno essere ecologici nei confronti dell'ambiente.

L'impianto di estinzione incendi dovrà intervenire in modalità **manuale comandata da posto guida**.

La centralina di controllo dovrà segnalare in maniera ben visibile al Conducente ogni possibile anomalia, quale impianto estinzione incendi mal funzionante, disattivato o scarico e dovrà segnalare su quadro strumenti l'impianto attivato in caso di incendio.

L'erogazione dell'estinguente deve interessare tutti i punti critici del vano motore, comprese le parti laterali dello stesso ove potrebbero essere ubicati fluidi infiammabili o parti ad elevata temperatura.

Particolare cura deve essere posta nel posizionamento dei componenti dell'intero impianto estinzione incendi, sia per la manutenibilità degli stessi sia per evitare i rischi di malfunzionamento o di scarsa efficacia, a causa ad esempio dell'esposizione ad alte temperature del serbatoio di estinguente, che nel tempo potrebbe perdere le sue proprietà e danneggiarsi irrimediabilmente.

Nei cicli di manutenzione programmata dovranno essere inserite le attività di controllo (ispezione)/revisione/collaudato dei vari componenti dell'impianto estinzione incendi. Inoltre, il Fornitore si impegna a fornire le informazioni necessarie per rendere l'Azienda indipendente nelle operazioni dei controlli elementari periodici.

Il Fornitore dovrà descrivere dettagliatamente l'impianto proposto, le soluzioni adottate per evitare la propagazione dell'incendio, le prove di spegnimento effettuate e certificherà l'idoneità del sistema di estinzione incendi e dell'installazione adottate, con riferimento a quanto prescritto dal Regolamento UNECE 107.

Il funzionamento dell'intero impianto di estinzione incendi deve essere garantito indipendentemente dallo stato di accensione del motore o del quadro o azionamento del CCE.

Al momento della consegna del veicolo, tale intero impianto dovrà essere dotato di **cartellino/adesivo** posto in posizione facilmente visibile e sul quale dovrà essere riportata la data di scadenza del successivo controllo (ispezione) rispetto a quello iniziale.

Il serbatoio (bombola) estinguente dovrà essere provvisto, ai fini identificativi, di numero seriale impresso e visibile sull'esterno delle stesse.

La garanzia dell'intero impianto antincendio sarà compresa nella "garanzia di base" del veicolo.

Il Fornitore, in caso di aggiudicazione e in specifico allegato, dovrà trasmettere la scheda tecnica dei prodotti utilizzati e la scheda di sicurezza relativa all'estinguente.

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, dovrà essere anche riportata la descrizione del sistema di allarme antincendio e dell'intero impianto estinzione incendi.

5.6.2 - Protezione passiva contro gli incendi

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

- a. il corretto lay out dei componenti, per limitare le contiguità tra sorgenti di calore e possibili fonti di innesco;
- b. le necessarie precauzioni onde evitare, per quanto possibile, l'accumulo di combustibile, di lubrificante o di qualsiasi altro materiale combustibile in qualsiasi punto del vano motore;
- c. la presenza di una parete divisoria di materiale resistente al calore tra il vano motore o qualsiasi altra fonte di calore e la parte restante del veicolo. Tutti i sistemi di fissaggio, le graffe, le guarnizioni, etc. della parete divisoria devono essere ignifughi;
- d. la presenza di una protezione contro la propagazione di incendio nella parte di pavimento eventualmente soprastante le tubazioni e i componenti dell'aria compressa a valle del compressore;
- e. l'adeguata scelta del materiale per le condotte dei fluidi in pressione e con temperature elevate (combustibile, lubrificanti, aria);
- f. l'utilizzo di materiali non infiammabili, autoestinguenti o a bassa velocità di propagazione di fiamma sia nei vani tecnici (vano motore, vano batterie accumulatori, cruscotto Autista, vani apparecchiature elettriche, eventuale vano del preriscaldatore a gasolio) sia nel vano passeggeri: la velocità di combustione orizzontale non dovrà mai superare i 100 mm/minuto;
- g. l'utilizzo di materiali coibenti montati nel vano motore e in ogni vano separato di riscaldamento che abbiano la capacità di respingere i carburanti o i lubrificanti secondo quanto prescritto dal Regolamento UN/ECE n° 118;
- h. che tutti i cavi elettrici siano perfettamente protetti e fissati solidamente in modo da non essere danneggiati da tagli, abrasioni o attriti. Tutti i cavi elettrici devono essere situati in modo che nessuna parte dei medesimi possa entrare in contatto con i tubi di mandata del carburante o con

qualsiasi parte del sistema di scarico o essere sottoposta a temperature eccessivamente elevate, a meno di non essere provvisti di un isolamento o di una protezione speciale.

E' d'obbligo l'utilizzo di materie plastiche trattate in modo da impedire che le fiamme attecchiscano e siano invece in grado di autoestinguersi.

I conduttori dell'impianto elettrico (a) e le tubazioni (b) nel vano motore dovranno seguire le seguenti prescrizioni:

- assenza punti di sfregamento (a, b);
- assenza raggi di curvatura ridotti (a, b);
- predisposizione del necessario isolamento termico nei punti a rischio (a, b);
- assenza contatti con i tubi di alimentazione del carburante o con parti dell'impianto di scarico (a);
- i materiali costituenti devono essere idonei a sopportare temperature nominali di esercizio non inferiori a 130°C, nonché essere resistenti a oli e lubrificanti (a, b);
- lavorare con valori inferiori alla corrente massima consentita, al fine di ridurre al minimo il surriscaldamento (a);
- essere collocati in cavidotti flessibili di protezione (a);
- protezione dei punti di connessione per evitare cortocircuiti e infiltrazioni d'acqua (a);
- lavorare con valori di pressione inferiori alla massima pressione possibile (b);
- assenza di movimento relativo tra i morsetti di fissaggio e le tubature relative (a, b);
- riduzione al minimo del numero delle chiusure a vite e dei connettori (b).

I circuiti e le tubazioni nell'alloggiamento del motore devono essere posizionati in modo da evitare la vicinanza con parti che si surriscaldano. Qualora la separazione non fosse materialmente realizzabile, è opportuno evitare rischi provvedendo ad un isolamento supplementare.

Dovrà essere rispettata l'indicazione del Regolamento UNECE 107 nella parte che stabilisce che nel raggio di 100 mm dall'impianto di scarico o attorno a qualsiasi altra fonte di calore, non possa trovarsi alcun materiale infiammabile, a meno che detto materiale non sia debitamente isolato. Ove necessario, va prevista una protezione per impedire che il grasso o altri materiali infiammabili entrino in contatto con importanti fonti di calore.

Si considera materiale infiammabile ogni materiale che non sia tarato per le temperature che possono essere raggiunte nel punto in cui viene utilizzato.

Affinché le temperature superficiali su questi isolamenti non salgano oltre la temperatura di innesco, dovranno essere rispettati i seguenti criteri costruttivi:

- deve essere garantito lo spazio sufficiente per consentire il montaggio/smontaggio dei componenti e/o del materiale di ricambio, eventualmente con la suddivisione in parti dell'isolamento; in tale caso, dovranno essere previste idonee sovrapposizioni;
- deve essere evitato il surriscaldamento dei componenti e dei gruppi di componenti isolati;
- deve essere evitato il ristagno di calore accanto a gruppi di componenti o componenti sensibili alle temperature (es. gruppo luci posteriori).

Dovranno, inoltre, essere rispettate le seguenti indicazioni integrative per la riduzione del pericolo d'incendio:

- impiego di materiali fonoassorbenti per il rivestimento dell'alloggiamento del motore, inclusi i portelli di manutenzione, aventi superficie liscia e ignifuga, saldamente fissata alla carrozzeria (es. con feltri isolanti rivestiti in alluminio, eventualmente con rinforzo di rete metallica);
- lo scomparto per le batterie deve essere idoneamente areato (tramite aria esterna), con uscita agevolata dei gas acidi attraverso appositi tubi;
- i morsetti delle batterie devono essere protetti dal rischio di cortocircuito;

- i riscaldatori sotto i sedili, i convettori o gli impianti di riscaldamento situati nelle pareti laterali devono essere obbligatoriamente dotati di fusibile termico;
- non utilizzo di valvole, interruttori o altri accessori di materiale plastico nel comparto motore;
- isolamento termico delle asticelle del cofano motore.

Il Piano di manutenzione del veicolo deve espressamente prevedere una sezione dedicata alla prevenzione del rischio di incendio, con un piano di ispezioni periodiche incluso nelle tabelle manutentive, volto a verificare l'integrità di tutti gli elementi che possono rappresentare una possibile causa di innesco di incendio.

Altre prescrizioni riguardanti la sicurezza dell'impianto estinzione incendi sono illustrate nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

5.7 - Compatibilità elettromagnetica (EMC)

Gli apparati elettrici ed elettronici non devono provocare e non devono subire disturbi di natura elettromagnetica sia a bordo che a terra, così come prescritto nel Regolamento ECE R 10 e successive modifiche e integrazioni; pertanto il livello massimo dei disturbi generati deve essere tale da non alterare l'utilizzazione regolare di tutti i componenti previsti nell'impianto elettrico ed in particolare modo non interferire con i dispositivi di controllo, di sicurezza, di trasmissione fonica e/o dati in genere.

Particolare cura deve avere la disposizione dei cablaggi, al fine di evitare e comunque minimizzare tutte le possibili interferenze elettromagnetiche tra i vari componenti elettrici.

I dispositivi di soppressione devono essere opportunamente protetti dagli agenti esterni, in modo tale che non ne possa essere inficiata la funzionalità.

Il Fornitore dovrà produrre, in caso di aggiudicazione e in specifico allegato, documentazione dell'avvenuta certificazione di ottemperanza alle norme elettromagnetiche e relativa relazione di prova.

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

5.8 - Perdite di liquido

Il veicolo, in particolar modo nella parte bassa del vano motore, dovrà essere provvisto di adeguati dispositivi in grado di raccogliere e trattenere le perdite di liquidi (**dispositivi per ritenuta perdite liquidi**).

Tali punti di raccolta dovranno essere agevolmente smontabili e pulibili.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

6. - AUTOTELAIO

6.1 - Definizioni

Per autotelaio si intende il complesso della struttura portante e di tutti i gruppi meccanici ed impianti.

6.2 - Struttura portante

La struttura portante della carrozzeria dovrà essere realizzata in materiale intrinsecamente resistente alla corrosione o accuratamente trattato contro la corrosione stessa e all'azione di eventuali correnti parassite.

Nella costruzione delle fiancate dovrà essere particolarmente curata la realizzazione dei telai che delimitano i vani finestrini ed i vani porta in modo da evitare il verificarsi di crettature agli angoli sotto l'azione delle sollecitazioni dinamiche.

Il telaio, nel caso dei **lotti 3 - 4 - 5** degli **interurbani** dovrà essere conforme alle caratteristiche riportate nella norma ECE R 66.02 ("antiribaltamento").

Il Fornitore dovrà anche sinteticamente precisare, nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo" da presentare in sede di offerta, le seguenti caratteristiche relative al complesso telaio-carrozzeria:

- tipo e caratteristiche dei materiali impiegati nella costruzione della struttura portante, evidenziando l'impiego di materiali a lunga durata ed elevata resistenza intrinseca alla corrosione;
- la descrizione del trattamento anti-corrosione.

Se il veicolo è costruito su autotelaio e se il Costruttore dell'autotelaio è diverso dal Costruttore della carrozzeria, il Fornitore del veicolo garantirà di fatto che la carrozzeria fornita è perfettamente compatibile, agli effetti della resistenza complessiva del veicolo, con le caratteristiche dell'autotelaio, e dovrà pertanto assumersi la responsabilità, anche e soprattutto agli effetti strutturali, relativa all'intero veicolo.

6.3 - Sospensioni

Le sospensioni (escluso il caso dei **lotti 1 e 3** degli autobus **urbani corti** e **interurbani corti**, per i quali sono anche ammesse soluzioni alternative di tipo non pneumatico) dovranno corrispondere alle seguenti caratteristiche:

- essere realizzate con molle pneumatiche (sospensione pneumatica integrale) con correttore di assetto (valvole livellatrici od altra soluzione);
- avere flessibilità e frequenze naturali di oscillazione atte a consentire condizioni di marcia confortevoli anche su fondo stradale accidentato e/o dissestato;
- essere in grado di mantenere pressoché costante l'altezza da terra del veicolo;
- essere munite di un **dispositivo di blocco della trazione a veicolo fermo nel caso di insufficiente pressione d'aria nell'impianto delle sospensioni** ("impossibilità inserimento

marce nel selettore”). Il dispositivo deve essere **disinseribile tramite apposito comando situato fuori dal posto di guida**;

- essere munite sul cruscotto di guida di un dispositivo (almeno ottico) per la segnalazione di insufficiente pressione aria nell'impianto delle sospensioni;
- essere realizzate in modo da consentire la sostituzione rapida delle molle ad aria, in caso di necessità;
- essere realizzate in modo che l'eventuale rottura degli ammortizzatori anteriori non causi interferenze con gli organi dello sterzo;
- prevedere un dispositivo elettropneumatico di sollevamento ed abbassamento del veicolo;
- prevedere un dispositivo elettropneumatico di inginocchiamento (“kneeling”) del veicolo.
- Il Fornitore, nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta, dovrà anche riportare una descrizione delle sospensioni richiamando la soluzione tecnica adottata per ognuno dei punti sopra elencati.

La logica di sicurezza relativa alle sospensioni è illustrata nella tabella “Sicurezze e Funzionalità” (punto **8.12**).

6.4 - Sterzo

Deve corrispondere alle seguenti caratteristiche:

- guida a sinistra;
- volante centrato rispetto a pedaliera e sedile, **regolabile in altezza ed inclinazione**, realizzato in modo da garantire la massima ergonomia al Conducente;
- dotato di **servo assistenza idraulica** (idroguida);
- nelle varie posizioni di regolazione, non debbono crearsi apprezzabili interferenze visive tra il volante e gli indicatori principali del cruscotto.

Il Fornitore, nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta, dovrà anche riportare una descrizione sintetica dello sterzo richiamando la soluzione adottata.

6.5 – Ponte, differenziale e trasmissione

Il Fornitore, nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta, dovrà anche inserire una descrizione sintetica della soluzione adottata e dei componenti previsti:

- ponte (tradizionale con differenziale, motorizzato, altro);
- trasmissione;
- mozzi ruota;
- giunti [se previsti, si dovranno adottare gli accorgimenti, progettuali o strutturali, atti ad evitare che, in caso di rottura dei giunti, possa verificarsi lo sfondamento del pavimento o la caduta al suolo degli alberi di trasmissione (è richiesta pertanto la presenza di un **dispositivo di ritegno**) o danneggiamenti delle parti e degli organi adiacenti agli alberi].

6.6 - Dispositivi di frenatura

I dispositivi dell'impianto di frenatura dovranno garantire una ottima manutenibilità e affidabilità, soprattutto per le parti soggette ad usura.

L'impianto frenante (escluso il caso dei lotti 1 e 3 degli autobus **urbani corti** e **interurbani corti**, per i quali è anche ammesso un sistema frenante di tipo idraulico) sarà di tipo pneumatico nel caso dei lotti 2 degli **urbani normali** e nel caso dei lotti 4 e 5 degli **interurbani normali** e **lunghi**.

Si tenga presente che:

- per tutti i lotti, dovrà essere installato un **dispositivo automatico di frenatura a porte aperte e/o sportelli di servizio, compresi quelli delle bagagliere, aperti (freno di fermata automatico)** ovvero sistema che garantisca pari grado di sicurezza e dovrà essere presente (con eventuale esclusione dei veicoli del lotto 1 e del lotto 3 con motore anteriore) un apposito **pulsante** posto su quadro strumenti per l'azionamento manuale della frenatura.
- il veicolo, nel caso dei lotti 3 - 4 - 5 degli **interurbani**, deve essere dotato di dispositivo di controllo elettronico di stabilità (ESP);
- per gli organi frenanti (con particolare riguardo alle guarnizioni di attrito) dovrà essere prevista sul cruscotto una spia luminosa di segnalazione di usura e di quanto previsto dalle normative vigenti (Direttiva 98/12/CE e successive modifiche);
- dovrà essere previsto sul cruscotto di guida un dispositivo (ottico e acustico) per la segnalazione di insufficiente pressione aria negli impianti di frenatura;
- dovrà essere previsto un **dispositivo automatico di frenatura del veicolo, che garantisca il sicuro fermo del mezzo, in caso di insufficiente pressione d'aria negli impianti di frenatura** ("blocco rotocamera"). Il **dispositivo dovrà essere disinseribile**, per la movimentazione d'emergenza del veicolo, in modo assolutamente affidabile e di facile utilizzo in caso di avaria su strada, ad esempio tramite botole dall'interno del veicolo ("sblocco rotocamera"). Sempre in caso di insufficiente pressione d'aria negli impianti di frenatura, dovrà essere anche garantito il blocco della trazione a veicolo fermo mediante la "impossibilità inserimento marce nel selettore";
- tutti gli assi devono essere equipaggiati, obbligatoriamente, con **freni a disco**;
- per ciascun asse dovranno essere omologate più marche di guarnizioni frenanti; eventuali difficoltà ad ottemperare a tale prescrizione, dovranno essere validamente motivate dal Fornitore;
- il freno di stazionamento (che dovrà essere esclusivamente di tipo pneumatico-meccanico a molla) dovrà agire sulle ruote posteriori.

Deve essere previsto un avvisatore acustico ("**cicalino**") con funzionamento tradizionale per omesso azionamento del freno di stazionamento, qualora sia verificata, oltre il mancato inserimento del freno di stazionamento, una o più delle seguenti condizioni a veicolo fermo:

- quadro spento;
- TGC aperto;
- quadro acceso con motore spento;

Dovrà essere sempre previsto un dispositivo automatico "antiarretramento del veicolo", tipo "HHC" ("**hill holder control**") oppure "AAS" o "HSA" ovvero dispositivo alternativo con effetto simile (anche eventualmente integrato nel motore di trazione o nel cambio) per l'assistenza allo spunto in salita.

Il Fornitore, nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo" da presentare in sede di offerta, dovrà anche riportare una descrizione sintetica dei dispositivi di frenatura richiamando la soluzione adottata per ognuno dei punti qui menzionati.

La logica di sicurezza relativa all'impianto frenante è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

6.7 - Motore termico di trazione

6.7.1 - Caratteristiche

Il motore sarà di tipo **EURO VI** ad accensione spontanea (diesel), turbocompresso, compatibile con i gasoli a bassissimo tenore di zolfo (fino almeno a **5 ppm**) e con i gasoli con tenore di biodiesel nelle quantità indicate dalle norme vigenti. Nella “descrizione tecnica estesa dell’intero veicolo”, da presentare in sede di offerta, dovrà essere descritto il motore di trazione (marca, tipo, caratteristiche varie, potenza, coppia, valori emissioni gassose inquinanti, etc).

Le potenze minime del motore richieste sono le seguenti:

\$

- | | |
|------------------------------------|----------------|
| • lotto 1 (urbani “corti”): | 115 kW; |
| • lotto 2 (urbani “normali”): | 205 kW; |
| • lotto 3 (interurbani “corti”): | 115 kW; |
| • lotto 4 (interurbani “normali”): | 255 kW; |
| • lotto 5 (interurbani “lunghi”): | 255 kW; |

6.7.2 - Raffreddamento

L'impianto di raffreddamento del motore termico dovrà garantire anche lo smaltimento del calore prodotto dal rallentatore presente nell'eventuale cambio automatico, (se non dotato di proprio impianto di raffreddamento autonomo), anche in condizioni gravose di impiego.

I veicoli dovranno essere dotati di idonei dispositivi atti a salvaguardare l'integrità e la durata del motore durante il funzionamento alle basse e alte temperature del liquido di raffreddamento.

In particolare, deve essere prevista una **spia luminosa e un allarme acustico per segnalamento basso livello liquido refrigerante** e un **indicatore temperatura dello stesso con una spia luminosa e un allarme acustico per segnalamento alta temperatura**. E' gradita, sul cruscotto Conducente, la presenza di un indicatore di livello del liquido refrigerante.

L'impianto di raffreddamento del motore termico e del cambio automatico dovrà essere progettato e realizzato con margine di efficienza tale da garantire, in tutte le condizioni continuative di esercizio consentite ed ammissibili, che la temperatura del liquido di raffreddamento del motore e dell'olio del cambio velocità (con uso del rallentatore), non siano mai superiori a quelle massime previste nelle specifiche tecniche dei due complessivi. Ciò dovrà essere garantito per temperatura ambiente dell'aria in ingresso dall'esterno fino a 50°C.

Negli impianti idraulici dei veicoli ove circolano liquidi in temperatura, tutti i **manicotti e tubazioni flessibili** previsti dovranno essere realizzati **in gomma al silicone o con materiali con caratteristiche equivalenti**. Il gruppo di raffreddamento costituito dai radiatori dovrà essere strutturato in modo da rendere semplici le operazioni di pulizia periodica.

Il veicolo dovrà essere dotato di un **dispositivo “derating” della potenza motore** che interverrà in caso di raggiungimento elevata temperatura del liquido di raffreddamento.

Il Fornitore, nella “descrizione tecnica estesa dell’intero veicolo” da presentare in sede di offerta, dovrà riportare una descrizione del sistema di raffreddamento del motore termico richiamando la soluzione tecnica adottata per ognuno dei punti sopra menzionati.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

6.7.3 – Scarico

La tubazione di scarico, dovrà consentire l'applicazione dei dispositivi per il controllo periodico dei gas di scarico normalmente disponibili (Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 8 maggio 2012).

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

L'impianto di scarico dei gas combustibili dovrà prevedere l'impiego di un flessibile/i di grande affidabilità e montato/i in modo da subire la minore deformazione ciclica possibile.

Il dispositivo di espansione sarà ancorato al telaio dell'autobus e sostenuto con sistemi a sospensione elastica.

L'impianto di scarico dovrà consentire l'applicazione dei dispositivi per il controllo periodico dei gas di scarico.

Il terminale di scarico dovrà essere collocato **in basso sul lato sinistro (nel retrotreno sinistro)** nel caso del **lotto 1** degli **urbani corti**.

Il terminale di scarico dovrà essere collocato **in alto sul lato sinistro del retrotreno** nel caso del **lotto 2** degli **urbani normali**.

Il terminale di scarico dovrà essere collocato **in basso sul lato sinistro (nel retrotreno sinistro ma anche lungo la fiancata sinistra)** nel caso del **lotto 3** degli **interurbani corti con motore anteriore**.

Il terminale di scarico dovrà essere collocato **in basso sul lato sinistro (nel retrotreno sinistro)** nel caso del **lotto 3** degli **interurbani corti con motore antero-centrale o posteriore**.

Il terminale di scarico dovrà essere collocato **in basso sul lato sinistro del retrotreno** nel caso dei **lotti 4 e 5** degli **interurbani normali e interurbani lunghi**.

6.7.4 - Comparto motore

Deve essere previsto un adeguato isolamento termico ed acustico dell'intero comparto, specialmente verso l'abitacolo interno. Gli elementi di coibentazione non devono essere suscettibili di impregnarsi di combustibile, di lubrificante o di qualsiasi altro tipo di fluido infiammabile. Inoltre essi, ed i relativi sistemi di fissaggio/ancoraggio, non dovranno degradarsi allorché sottoposti a sollecitazioni meccaniche continue. Gli elementi dovranno essere rivestiti (nella superficie esterna "a vista") con un sottile strato di **alluminio**.

Il comparto motore dovrà essere realizzato in modo da garantire una ottima accessibilità per tutte le operazioni manutentive, in particolare per quelle più frequenti.

Le carenature inferiori per la chiusura del comparto devono essere facilmente e rapidamente asportabili, anche da un solo manutentore, e dotate di adeguati fori di drenaggio. Il sistema di ancoraggio di tali carenature deve garantire il sicuro fissaggio della carena in qualsiasi condizione di esercizio, oltre ad un'ottima resistenza a vibrazioni, sollecitazioni meccaniche ed a ripetuti montaggi e smontaggi.

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

Devono essere previste opportune **protezioni antinfortunistiche** per tutti quegli organi che durante il loro movimento, in relazione alla posizione nel vano motore, risultino particolarmente esposti e tali da creare, in condizioni di sportelli motore aperti, potenziali condizioni di rischio per gli operatori.

Tali protezioni devono essere amovibili con estrema rapidità e realizzate in modo da ostacolare il meno possibile lo scambio termico nel vano e non risultare di impedimento alle periodiche operazioni di lavaggio motore.

La presa dell'aria del motore, protetta dagli agenti atmosferici e dotata di filtro a secco di adeguate caratteristiche, dovrà essere situata sul tetto o in posizione tale da non aspirare i detriti e le polveri sollevate durante la marcia del veicolo. Un apposito segnalatore nel quadro strumenti indicherà l'intasamento del filtro dell'aria.

Si richiede un **faretto stagno** per l'illuminazione interna del vano motore, azionabile mediante apposito interruttore automatico e comunque con luce spenta a portellone chiuso.

All'azionamento del CCE la linea elettrica del faretto stagno non dovrà più essere sotto tensione.

Il portellone motore dovrà essere munito di **chiave cifrata** che possa bloccare il comando di apertura con **maniglia "a scatto"**.

La logica di sicurezza relativa al comparto motore è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

6.7.5 – Preriscaldatore alimentato a gasolio

Il veicolo deve essere equipaggiato con dispositivo di preriscaldamento del liquido di raffreddamento del motore (**caldaia autonoma alimentata a gasolio**, tipo "webasto").

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, il Fornitore dovrà anche indicare tipo, modello e caratteristiche nonché la potenza termica (in W e kcal/h) del preriscaldatore alimentato a gasolio previsto.

La garanzia del preriscaldatore alimentato a gasolio sarà compresa nella garanzia di base del veicolo.

6.8 - Cambio di velocità e rallentatore

Il cambio velocità sarà del tipo **automatico** (idraulico) per **tutti i lotti** o **automatizzato** (robotizzato, cioè meccanico servoassistito gestito da centralina elettronica) per i soli **lotti 3- 4 - 5** degli autobus **interurbani**. Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo", da presentare in sede di offerta, dovrà essere descritto il cambio velocità e il rallentatore (loro marca, loro tipo, loro caratteristiche, etc).

Il cambio automatico, a modulazione elettronica, sarà dotato di pulsantiera ubicata sul cruscotto e rallentatore idraulico incorporato. Dovrà consentire il traino del veicolo, a velocità ridotta e seguendo le prescrizioni del costruttore del cambio. Il cambio dovrà essere con almeno n° **4 rapporti di marcia in avanti** più retromarcia. L'intervento del **rallentatore idraulico** sarà comandato mediante l'azionamento del pedale del freno di servizio e, per i soli **lotti 3 - 4 - 5** degli autobus **interurbani**, anche tramite apposito **comando manuale moderabile a leva con stadi gradual**i posizionato sul cruscotto e in zona facilmente accessibile da parte del Conducente.

Nel caso dei **lotti 1 e 3** degli autobus **urbani corti** e **interurbani corti** è eventualmente ammesso anche un rallentatore, sempre comandato mediante l'azionamento del pedale del freno di servizio (e dotato anche di comando manuale a leva con stadi graduali nel caso del **lotto 3**), completamente esterno al cambio automatico (ad esempio, rallentatore elettromagnetico di tipo "Thelma" o similari).

Il cambio automatizzato dovrà invece garantire il proprio funzionamento in maniera completamente automatica, e non dovrà essere presente alcun pedale o comando per la frizione. Sono richiesti almeno n° 8 rapporti di marcia in avanti per gli autobus dei **lotti 4 e 5** degli autobus **interurbani normali e interurbani lunghi** e almeno n° 6 marce per gli autobus **interurbani corti** del **lotto 3**. Il cambio dovrà essere abbinato ad un rallentatore idoneo con comando manuale moderabile a leva con stadi gradualmente posizionato su cruscotto e asservito anche al pedale freno di servizio.

Il rallentatore dovrà comunque essere un **rallentatore disinseribile** volutamente dal Conducente dal quadro strumenti nel caso di marcia del veicolo su fondo stradale sdruciolevole (presenza di neve, fango, ghiaccio, etc., sul manto della carreggiata). Nel caso di rallentatore disinserito, dovrà comunque apparire, sul display del quadro strumenti, una **segnalazione ottica** che avvisi il Conducente che tale dispositivo è stato disabilitato.

Una eventuale funzione “kick down” del cambio velocità, se presente, dovrà essere, al momento della consegna del veicolo, inizialmente impostata (per default) in modalità “disattivata”.

6.9 - Lubrificazione

Gli intervalli di sostituzione di olio e filtri dovranno corrispondere a percorrenze di almeno 40.000 km.

Per i veicoli con motorizzazione inferiore ai 6.000 cm³ tale limite potrà essere ridotto a 30.000 km.

Un **idoneo dispositivo di sicurezza deve garantire il passaggio dell'olio lubrificante anche in caso di intasamento dei filtri**.

6.9.1 - Controlli e rabbocchi

E' richiesta la massima accessibilità per i controlli di livello e/o rabbocchi di olio motore e di liquido refrigerante, mediante l'adozione di appositi sportelli, in modo che le operazioni di controllo e di rifornimento siano attuabili con rapidità e facilità. Tali sportelli devono essere centralizzati in apposita zona ubicata, possibilmente, sul fianco posteriore destro o sulla parte posteriore del veicolo.

Qualora esista lo sportello di accesso incernierato verticalmente, l'apertura deve avvenire in modo tale da essere contrastata dalle forze aerodinamiche durante la marcia anche senza i dispositivi di chiusura.

Detto vano deve essere dotato di adeguata illuminazione.

Deve essere possibile l'immediato controllo visivo del liquido di raffreddamento, tramite **vaso di espansione trasparente/traslucido** o tramite apposito indicatore meccanico apposto sulla vaschetta stessa.

Per gli autobus del **lotto 2** degli **urbani normali** e per gli autobus dei **lotti 3 – 4 – 5** degli **interurbani corti e normali** nonché **lunghi** dovrà essere preferibilmente presente un **impianto di rabbocco automatico olio motore**, munito di serbatoio minimo di 10 litri e sensore di minimo livello al posto guida.

6.9.2 - Lubrificanti

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

Eventuali difformità possono essere ammesse qualora consentano sostanziali e documentate migliorie sul grado di protezione del motore offerto delle prestazioni del lubrificante o della sua durata.

In caso di aggiudicazione, in specifico allegato, dovranno essere comunicati i tipi di lubrificante da utilizzare per singolo organo o componente meccanico.

6.9.3 - Ingrassaggio

I punti dell'autobus soggetti ad ingrassaggio manuale debbono essere dotati di attacco ingrassatore ben accessibile durante le normali operazioni di manutenzione.

6.11 Dispositivi di sicurezza ADAS

Il veicolo, in conformità al Regolamento (UE) 2019/2144 del 27 novembre 2019, dovrà essere dotato di tutti i dispositivi ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) la cui presenza sarà obbligatoriamente necessaria per la regolare immatricolazione.

Il Fornitore, nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta, dovrà anche riportare una descrizione sintetica di ogni singolo dispositivo ADAS presente sul veicolo.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

7 - IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA

(valido solo per il lotto 2 degli autobus urbani normali e per i lotti 4 e 5 degli autobus interurbani normali e lunghi nonché per il lotto 3 degli interurbani corti dotati di motore localizzato in posizione antero-centrale o posteriore)

7.1 - Caratteristiche generali

La funzionalità dell'impianto pneumatico deve tenere conto delle condizioni ambientali di lavoro, con particolare riferimento a valori di temperatura compresi tra -25°C e +80°C ed umidità relativa del 100%, anche per un lungo periodo temporale, limitatamente ai componenti posti nel vano motore o in prossimità a fonti di calore.

L'impianto deve essere progettato e costruito in modo da garantire i valori di tenuta stabiliti dalla norma di collaudo di cui al paragrafo specifico.

Tutti i componenti pneumatici devono essere dotati, in corrispondenza dei fori di scarico dell'aria, di opportuni silenziatori atti a ridurre la rumorosità nella fase di scarico dell'aria in pressione.

Qualora lo spurgo debba essere effettuato manualmente, per agevolare le operazioni manutentive, i rubinetti di scarico della condensa dei serbatoi o di altri eventuali organi che richiedono spurghi periodici (pozzetti di decantazione, etc.) devono essere centralizzati in unica posizione del veicolo ed essere accessibili da sportello laterale. Sul fianco di ogni rubinetto, deve essere apposta l'indicazione dell'organo ad esso collegato.

In particolare, per l'impianto frenante, i connettori ove applicare i manometri esterni devono essere concentrati in un unico pannello facilmente accessibile per permettere il controllo della pressione dell'impianto frenante secondo la Direttiva 98/12/CE della Commissione del 27 gennaio 1998.

In prossimità di ogni apparecchio pneumatico deve essere prevista, in modo indelebile e facilmente visibile, una idonea marcatura codificata atta a rendere rapidamente identificabile la topografia dell'impianto ed evitare così eventuali errori di collegamento in sede di manutenzione.

La raccorderia dovrà essere realizzata con materiale resistente alla corrosione e all'ossidazione, per caratteristiche proprie e non per trattamenti superficiali di protezione.

E' ammissibile la soluzione dei particolari realizzati con materiale trattato superficialmente, purché garantiti per 10 anni dal Costruttore che li impiegherà.

Le tubazioni dovranno essere in rame, ottone, acciaio inox, poliammide.

Le tubazioni dovranno essere montate in posizione protetta dagli urti o da danneggiamenti e dovranno essere tali da limitare il ristagno dell'acqua di condensa al loro interno. Le tubazioni flessibili dovranno essere costruite con materiale autoestinguente e garantire la stessa affidabilità.

Tutte le tubazioni flessibili dovranno essere accuratamente fissate in modo da evitare sfregamenti rispetto ad altri elementi, che ne causerebbero il rapido deterioramento.

In caso di aggiudicazione, in specifico allegato, deve essere presentato lo schema funzionale dell'impianto pneumatico redatto secondo le norme UNI vigenti, corredato di relativa legenda con l'indicazione dei valori funzionali dei vari componenti.

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo" da presentare in sede di offerta dovrà essere anche riportata la descrizione della soluzione adottata per l'impianto pneumatico e le caratteristiche.

La logica di sicurezza relativa all'impianto pneumatico è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

7.2 - Identificazione tubazioni flessibili

Al fine di agevolare le operazioni di riattacco dei componenti pneumatici, in fase di manutenzione del veicolo, le estremità di ogni tratto di tubazione flessibile degli impianti presenti sul veicolo devono essere identificati e contrassegnati in funzione delle attestazioni medesime.

7.3 - Caricamento dall'esterno

L'impianto pneumatico deve essere provvisto di **due attacchi ad innesto rapido** per il caricamento tipo "press block", facilmente e rapidamente accessibili, ubicati in prossimità della parte anteriore e posteriore del veicolo, con l'esclusione dei paraurti. Sono ammesse soluzioni alternative, purché purché rispondenti alla normativa e opportunamente documentate.

Tali attacchi devono essere realizzati secondo le indicazioni dimensionali della norma CUNA NC 548 - 10.

In prossimità delle prese tipo "pressblock" dovrà essere montato un rubinetto di intercettazione facilmente accessibile, o una valvola di non ritorno.

7.4 - Compressore dell'aria

Il compressore aria, di sicura e provata affidabilità, deve possedere caratteristiche tali per cui il tempo di funzionamento in fase di carica rispetto al tempo di impiego del veicolo, risulti (indicativamente) $\leq 50\%$.

Il compressore deve essere progettato e realizzato in maniera da garantire la minima immissione possibile di olio di lubrificazione nell'impianto aria compressa per un lungo periodo di esercizio.

La temperatura dell'aria compressa in uscita deve essere in ogni caso tale da evitare la possibilità di carbonizzazione dell'olio.

Il collegamento del compressore all'impianto pneumatico deve avvenire mediante flessibile, o con soluzioni alternative, di elevata affidabilità e durata e facilmente sostituibile.

7.5 - Separatore di condensa ed essiccatore

L'impianto pneumatico deve essere dotato di un efficace dispositivo, di provata affidabilità, atto alla pulizia dell'aria ed all'eliminazione automatica della condensa e dell'olio, in maniera da garantire una presenza di umidità e di olio del tutto trascurabili all'interno dell'impianto.

L'essiccatore, autopulente ed autorigenerante, in maniera da garantire interventi minimi di manutenzione, deve essere collocato in zona ventilata, e comunque al riparo da acqua e fango o da eventuali elementi riscaldanti adiacenti e ad una distanza dal compressore tale che la temperatura dell'aria in ingresso risulti intorno ai 50°C.

Un idoneo **dispositivo automatico di sicurezza deve garantire il passaggio dell'aria compressa anche in caso di intasamento dei filtri essiccanti.**

7.6 - Valvole di spurgo condensa dei serbatoi aria e loro identificazione

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

I serbatoi aria devono essere tutti dotati di **valvole di scarico condensa** per lo spurgo manuale oppure automatico. I serbatoi aria dovranno essere dotati di **targhetta metallica**, applicata sugli stessi, ove vi è riportata la parte di impianto alla quale lo stesso serbatoio è dedicata.

La logica di sicurezza relativa all'impianto pneumatico è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

8 - PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO - TABELLA "SICUREZZE E FUNZIONALITÀ"

L'impianto elettrico ed i suoi componenti devono essere realizzati nel rispetto delle norme di Legge, delle norme tecniche, nazionali ed internazionali, in quanto applicabili.

8.1 - Tensione di alimentazione

L'impianto elettrico del veicolo dovrà essere alimentato da sorgenti di energia continua avente tensione nominale $V_n = 24 \text{ Vcc}$.

Per i veicoli dei lotti 1 e 3 degli urbani corti e degli interurbani corti con motore anteriore la tensione nominale dell'impianto potrà essere anche $V_n = 12 \text{ Vcc}$ con l'accortezza che siano comunque adottati gli opportuni accorgimenti per il corretto funzionamento della telematica di bordo.

8.2 - Realizzazione dei circuiti elettrici

L'impianto elettrico ed i suoi componenti devono corrispondere alle seguenti caratteristiche generali:

- il campo di funzionamento regolare con tensione compresa tra $0,7 V_n \div 1,25 V_n$ (Norma IEC 9/1376) e temperatura ambientale adeguata alla posizione in cui sono installati;
- i circuiti ed i componenti devono essere identificati ed il Costruttore dovrà fornire, in sede di collaudo di fornitura, adeguata descrizione del sistema di identificazione dei cavi;
- l'isolamento dei cavi sia conforme alla normativa tecnica vigente, ad esempio alla Classe B così come definita nella norma ISO 6722-1:2011 e, in ogni caso, il Fornitore deve indicare chiaramente lo standard che ha utilizzato;
- le apparecchiature e i cablaggi dovranno essere posizionati in modo da evitare la vicinanza di collettori, tubazioni di scarico e condotte, ed apparecchiature di alimentazione del gasolio, fissati in modo da evitare interferenze e sfregamenti che ne compromettano l'integrità;
- tutti i cavi devono resistere alle condizioni di umidità e temperatura cui sono esposti.

In caso di aggiudicazione il Fornitore dovrà presentare una dichiarazione con la quale si attesta che l'impianto elettrico e tutti i componenti dell'impianto elettrico sono conformi alle normative di Legge.

8.2.1 - Impianto elettrico Can-Bus - diagnostica

L'impianto elettrico dovrà adottare la tecnologia CAN-BUS, consentendo un'ampia azione di verifica dei parametri di funzionamento del veicolo, archiviazione degli eventi e diagnosi delle avarie o anomalie rispetto ai valori di normale funzionamento. In particolare, il sistema dovrà:

- consentire la memorizzazione e la visualizzazione, senza l'ausilio di un PC, degli eventi che risultino necessari al Conducente, alla diagnostica "on-board" e alla relativa manutenzione semplificando il layout del posto di guida, utilizzando apposito display di bordo (l'utilizzo di un personal computer portatile ad uso officina sarà previsto solo per la diagnostica "off-board" approfondita di secondo livello e per la eventuale riprogrammazione, per quanto possibile, delle centraline principali e secondarie del sistema);
- consentire, per quanto possibile, l'intercambiabilità delle centraline senza riprogrammazione;

- registrare su memoria permanente (“black box”), con accesso autorizzato, una serie di parametri analogici in modo tale da consentire a posteriori l’analisi di uno o più particolari;
- sviluppare al meglio il concetto di manutenzione “on condition” con l’acquisizione diretta dei dati di esercizio, monitorabili a bordo e successivamente elaborati a terra da parte della struttura manutentiva;

- consentire la comunicazione dei dati e dei parametri di funzionamento dell’autobus ad un sistema di rilevazione, mediante un protocollo aperto o reso disponibile per le integrazioni con terze parti e tramite connessioni hardware standard (sistemi FMS “fleet management system” o analoghi).

Tutti gli apparati di bordo dovranno essere dotati di sistemi di diagnostica che, attraverso il sistema AVM interfacciato con l’FMS, siano in grado di comunicare in tempo reale con la centrale AVM aziendale, segnalando eventuali guasti e malfunzionamenti, questo al fine di monitorare sull’istante l’efficacia del mezzo ed organizzare immediati eventuali soccorsi stradali e/o interventi manutentivi. Inoltre, sempre attraverso il sistema AVM interfacciato a sua volta con il sistema CAN-BUS, deve essere anche possibile trasmettere alla centrale AVM aziendale i dati e parametri di funzionamento dell’autobus (n° giri motore, percorrenza, livello fluido refrigerante, livelli olio, allarmi motore, etc.).

I dati memorizzati “on-board” dovranno essere scaricabili anche via wi-fi nei depositi dell’Azienda;

- consentire, per quanto possibile, l’eventuale variazione di alcuni parametri del sistema, senza che si renda necessaria la riprogrammazione integrale dell’unità di comando centrale; tali modifiche o implementazioni di nuove funzionalità dovranno essere eseguite o autorizzate dal Fornitore.

La visualizzazione standard, durante le normali condizioni di guida, dovrà prevedere indicazioni sullo stato del veicolo e la segnalazione degli allarmi.

Dovrà essere previsto un **“indicatore di consumo carburante”**, ossia un dispositivo di segnalazione dei consumi di carburante.

Il display, per quanto possibile, dovrà essere riconfigurabile e parzializzabile, in modo da poter essere utilizzato per la visualizzazione di segnali provenienti da altri apparati.

Il **display di bordo**, in presenza di anomalie che possano pregiudicare la corretta funzionalità e sicurezza del veicolo, dovrà segnalare attraverso finestre (ad esempio POPUP) e segnalazioni acustiche, la presenza dell’anomalia descrivendone in modo esplicito la tipologia e la relativa descrizione.

I messaggi e le anomalie dovranno essere visualizzati con tre livelli di priorità a seconda della gravità dell’anomalia (priorità 1: arresto immediato del veicolo, priorità 2: è possibile proseguire la marcia per il rientro in officina, priorità 3: è possibile proseguire il servizio).

Per le anomalie di tipo 1 deve essere previsto un **allarme luminoso nonché acustico** di adeguata intensità, **continuo e non tacitabile**. Nella priorità 1 sono comprese **l’insufficiente pressione olio motore, l’insufficiente pressione aria compressa freni, avarie gravi del motore, avarie degli impianti di sicurezza, insufficiente livello del fluido refrigerante e alta temperatura dello stesso**. In caso di anomalia di tipo 1 dovrà anche automaticamente attuarsi una riduzione (“derating”) di potenza del motore.

Si potrà riprogrammare, per quanto possibile, l’elenco delle anomalie e dei segnali per i quali è prevista l’attivazione delle finestre POPUP. Tra le anomalie e i segnali previsti vi dovranno essere compresi quelli che transiteranno sulla rete di bordo.

Il personale addetto alla manutenzione potrà accedere ai dati relativi alla diagnostica del sistema: per ogni sistema elettronico presente, dovrà essere possibile visualizzare sul display i relativi messaggi di avaria interpretabili tramite manuale tecnico di transcodifica dei codici errore rilevati.

Dovranno essere visualizzati sul display di bordo, per quanto possibile, tutti gli input/output sia digitali che analogici contemplati nelle reti CAN-BUS di bordo.

Diagnostica			
Codice errore	Tipo avaria	Numero eventi	Localizzazione anomalia/guasto
Xxxxxx	Yyyyyy	Zzzzzz	kkkkkk
Xxxxxx	Yyyyyy	Zzzzzz	kkkkkk

Le singole segnalazioni di anomalia dovranno essere riconducibili in modo univoco all'insieme di condizioni che hanno determinato la segnalazione, in modo da poter agevolmente individuarne la possibile causa: in altri termini, per ogni codice di anomalia/errore dovranno essere elencati – nella documentazione di manutenzione – tutti i segnali che possono essere stati generati dalla stessa anomalia/avarìa.

Dovranno essere previsti controlli automatizzati di alcune funzioni del veicolo finalizzati al miglioramento della manutenibilità del veicolo stesso. Si citano, a puro titolo indicativo e non esaustivo, i parametri che il sistema diagnostico deve almeno tenere sotto controllo:

- motore (potenza, coppia, giri);
- posizione pedale acceleratore;
- temperatura liquido refrigerante;
- temperatura olio retarder;
- pressione serbatoi freni 1° asse;
- pressione serbatoi freni 2° asse;
- sistema controllo impianto frenante (ABS, ASR, EBS);
- pressione serbatoio sospensioni;
- sistema controllo impianto sospensioni (ECAS);
- livello gasolio disponibile;
- livello additivo (urea) disponibile;
- pressione olio motore;
- tensione batterie;
- apertura/chiusura porte e sportelli di servizio;
- percorrenza;
- cambio velocità;
- generatore.

Nel caso dei **lotti 1 e 3** degli autobus **urbani corti e interurbani corti con motore anteriore** è ammesso anche un impianto elettrico con tecnologia CAN-BUS estesa alla sola drive-line del veicolo.

Il sistema diagnostico deve assolvere anche alla funzione di registratore di eventi mantenendo su memoria non volatile i parametri di funzionamento ed azionamento. Tali dati dovranno essere scaricabili direttamente dal sistema diagnostico tramite memoria di massa USB ovvero memoria SD.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta dovranno essere anche descritte le caratteristiche dell'impianto elettrico del veicolo e indicate in modo chiaro l'architettura del sistema diagnostico proposto, i parametri registrati, le funzionalità realizzate, l'interfacciabilità con sistemi informativi non residenti di supporto alla manutenzione.

8.2.2 - Ulteriori precisazioni per il sistema diagnostico “on board”

Il sistema diagnostico “on board” complesso centralizzato per controllo, da display di bordo, dei parametri funzionamento dei principali organi del veicolo dovrà essere perfettamente integrato con l'impianto elettrico e interfacciabile con un sistema informativo di supporto alla manutenzione.

Dovranno essere inoltre segnalate, sul display di bordo, tutte le condizioni che possono portare a guasti incipienti o livelli di usura critica che riguardano organi di sicurezza.

E' inoltre richiesta una **presa esterna di diagnosi** (tipo “OBD”), presso quadro strumenti, per collegamento diagnostica “off board”.

Non devono esservi limitazioni di alcun genere (software o hardware) che impediscano la lettura dei dati archiviati tramite PC portatile ad uso dell'officina (compreso anch'esso nella fornitura) dotato di sistema operativo di tipo corrente e software dedicato per la diagnostica nonché con cavo di connessione di tipo corrente con adeguati connettori e interfaccia.

8.3 - Pannello centralizzato componenti elettrici

Tale pannello, compatibilmente con le dimensioni definitive e la quantità di componenti elettrici previsti, deve essere facilmente accessibile ed ispezionabile.

Sul pannello devono essere montati i componenti elettrici, opportunamente isolati, in modo tale da consentire una facile manutenibilità degli stessi; in tal senso possono risultare privilegiate le parti interne del veicolo per quella componentistica maggiormente soggetta a manutenzione e controllo; devono altresì essere previsti, sul pannello, appositi spazi liberi per applicazioni future.

Ove la quantità di componenti elettrici renda difficoltosa la concentrazione su un singolo pannello, possono essere installati più pannelli o pareti fisse, mantenendo le medesime caratteristiche di accessibilità ed ispezionabilità.

All'interno dello sportello di ciascun vano dovrà essere applicata una tabella esplicativa con indicazione topografica dei componenti contenuti nel vano stesso.

Nella successiva aggiuntiva documentazione da presentare post-aggiudicazione, dovrà essere riportata la soluzione adottata.

8.4 - Batterie di accumulatori

Devono essere installate due batterie di accumulatori di servizio del tipo “a ridotta manutenzione” (norma DIN 43539-2, par 3.6), con Vn di 12Vcc e con adatta capacità totale di erogazione della carica elettrica nel tempo (Ah).

Le batterie devono essere installate su apposito **cestello di contenimento** estraibile, realizzato in acciaio **INOX** o materiale con caratteristiche meccaniche e trattamento di finitura superficiale equivalenti, in modo da garantire anche la totale resistenza alla corrosione per l'intera vita utile del veicolo e facilmente reperibile sul mercato per caratteristiche e dimensioni.

Nel caso dei **lotti 1 e 3** degli autobus **urbani corti** e degli **interurbani corti con motore anteriore** sono ammesse anche soluzioni alternative, tenendo però presente che deve essere sempre garantita, con la giusta tensione, l'alimentazione delle apparecchiature telematiche di bordo.

8.5 - Gruppo generazione di corrente (alternatore)

È costituito da uno o più generatori, azionati meccanicamente dal motopropulsore, adeguatamente dimensionato dal punto di vista elettromeccanico e del bilancio elettrico, tenendo conto delle caratteristiche dell'autobus, degli utilizzatori installati e del profilo di missione. Deve essere idoneo all'alimentazione dell'impianto elettrico ed alla ricarica delle batterie di servizio, di tipo bipolare e dotato di apposito ancoraggio con articolazione registrabile atta a realizzare la funzione di tendicinghia.

Il generatore principale non deve svolgere, possibilmente, la funzione di tendicinghia per altri complessivi (es. compressore aria, compressore condizionatore, secondo generatore).

Il raffreddamento dei generatori deve garantirne il corretto funzionamento e una durata adeguata.

8.6 - Bilancio energetico elettrico

L'impianto elettrico a servizio del veicolo, nel suo complesso e comprensivo del gruppo di generazione corrente, dovrà in ogni caso essere dimensionato in maniera tale che sia in grado di far fronte anche alle condizioni più gravose di carico (in particolare modo con l'impianto di climatizzazione in funzione).

8.7 - Deviatore – sezionatore (interruttore generale di corrente con funzione di “staccabatterie”)

Il deviatore-sezionatore (detto anche “staccabatterie” meccanico) deve essere meccanico a comando manuale, facilmente accessibile, collocato in prossimità del “cassone batterie” nonché manovrabile con apposita leva e **individuato sulla fiancata del veicolo da apposita targhetta**. Esso sarà posto immediatamente a valle di uno dei poli delle batterie.

Detto componente nella posizione “aperto” interrompe l'alimentazione generale dell'impianto elettrico.

In prossimità dovrà essere installato l'attacco di tipo DIN 43589 per l'alimentazione del circuito elettrico dell'autobus con batterie esterne.

8.8 - Comando centrale di emergenza (CCE)

Sul posto guida deve essere presente un comando centrale di emergenza del tipo manuale, con dispositivo onnipolare ad azione diretta sui circuiti elettrici non necessari alla corretta gestione dell'emergenza e alla sicurezza. Il pulsante di comando (del tipo a “fungo”) deve essere di **colore “rosso” opaco, su base “gialla”**, protetto in modo tale che sia evitato l'azionamento involontario e dotato di targhetta esplicativa con istruzioni d'uso. Tale dispositivo deve essere conforme alle norme CUNA NC 571-20 e deve garantire anche lo spegnimento del motore di trazione nonché l'apertura del teleruttore generale di corrente TGC.

In caso di avvenuto azionamento del CCE, la successiva procedura di “riarmo” dell'impianto deve essere completamente eseguibile dal posto guida.

In caso di avvenuto azionamento del CCE, le porte passeggeri già aperte non dovranno chiudersi automaticamente ma dovranno sempre continuare a stare in posizione aperta.

La parte superiore del pulsante d'emergenza CCE dovrà essere protetto contro l'abuso dell'azionamento volontario tramite membrana in plexiglass facilmente asportabile.

La logica di funzionamento e sicurezza relativa al CCE è illustrata nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

Le alimentazioni elettriche relative ai circuiti elettrici indipendenti dall'azionamento del CCE dovranno essere, come minimo, le seguenti:

- **alimentazione di alcune luci interne all'abitacolo** (luci a faretto sottocassonetto porte e plafoniere corridoio, in quantità limitata ma sufficiente per esodo passeggeri in assoluta sicurezza);
- **alimentazione "4 frecce lampeggianti"** (segnalazione luminosa di pericolo - "blinker");
- **alimentazione luci posizione, luci targa, luci ingombro** (situazione "parking" - art. 153 – comma 5 C.d.S.);
- **alimentazione cronotachigrafo digitale;**
- **alimentazione luce d'accoglienza presso postazione Conducente;**
- **alimentazione sistema allarme antincendio a sensori;**
- **alimentazione apparecchiatura telematica di bordo come specificato nel dedicato allegato e comunque tale da permettere il normale funzionamento degli stessi apparati per la funzione alla quali sono preposti, anche in situazione di eventuale emergenza** (ad es. computer di bordo AVM, roadscan, cronotachigrafo e videosorveglianza);
- **alimentazione dell'avvisatore acustico mancato inserimento freno di stazionamento;**
- **alimentazione apertura/chiusura dall'esterno** (e anche, se tecnicamente possibile, dall'interno da quadro strumenti) **della porta anteriore passeggeri;**
- **alimentazione elevatore meccanico carrozzella disabili;**
- **alimentazione impianto estinzione incendi automatico e manuale** (quest'ultimo se presente);
- **alimentazione trombe/clacson.**

Le altre alimentazioni elettriche relative a circuiti elettrici indipendenti dall'azionamento del CCE dovranno inoltre essere quelle che sono previste dalle norme vigenti e quelle che a giudizio del Costruttore sono necessarie per il normale funzionamento delle utenze elettriche minime ed essenziali per la funzione alle quale sono preposte nonché quelle che sono indispensabili per la gestione della emergenza o per la salvaguardia della sicurezza oppure obbligatorie ai fini omologativi.

Il Fornitore, nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo" da presentare in sede di offerta, dovrà anche riportare l'elenco completo delle utenze elettriche indipendenti dall'azionamento del CCE.

8.9 - Logica funzionale dell'impianto elettrico e teleruttore generale di corrente (TGC)

L'impianto elettrico deve avere la logica funzionale come di seguito riportato.

La chiave consenso avviamento ("chiave servizi") posta in corrispondenza del posto guida comanda contemporaneamente sia l'accensione e lo spegnimento del quadro strumenti sia l'accensione e lo spegnimento del motore termico.

Si distinguono le seguenti tre principali suddivisioni.

- gruppo 1: la maggior parte delle utenze elettriche sono alimentate solo con il quadro strumenti acceso (“sotto chiave quadro”). Allo spegnimento manuale del quadro strumenti, le utenze di tale gruppo non saranno più alimentate. Nel caso di dimenticanza da parte del Conducente dello spegnimento manuale del quadro strumenti a fine turno del servizio, queste utenze sono alimentate solo per 30 minuti conteggiati dal momento dello spegnimento del motore termico o conteggiati dal momento di inattività del motore termico qualora alla semplice accensione del quadro strumenti non segua l'avviamento dello stesso motore. Tali utenze sono collegate a “valle” del TGC.
- gruppo 2: altre utenze (principalmente apparecchiature della telematica di bordo) non sono “sotto chiave quadro”. Per queste utenze è prevista o si richiede una alimentazione temporizzata e le stesse vengono alimentate solo per 30 minuti conteggiati dal momento dello spegnimento manuale del quadro strumenti o conteggiati dal momento dello spegnimento del motore termico o conteggiati dal momento di inattività del motore termico qualora alla semplice accensione del quadro strumenti non segua l'avviamento dello stesso motore. Tali utenze sono con spegnimento temporizzato e cessano di essere alimentate in corrispondenza dello stacco temporizzato (ad es. luci interne corridoio passeggeri non aventi funzioni in caso di emergenza, indicatori di linea/percorso, vocalizzatore, sistema multimediale di bordo, AVM, validatrici, videosorveglianza, roadscan, contapasseggeri, etc). Tali utenze sono collegate alle batterie di servizio (collegamento a “monte” del TGC) attraverso l'interposizione di un teleruttore temporizzato dedicato alla linea e non influenzabile dal CCE.
- gruppo 3: utenze per la gestione della emergenza. Queste sono sempre alimentate, indipendentemente dalla posizione della chiave del quadro e dalla situazione del quadro strumenti o del motore termico o del TGC o del CCE. Tali utenze sono collegate direttamente alle batterie di servizio (collegamento a “monte” del TGC).

Deve essere previsto un dispositivo di interruzione telecomandato (teleruttore generale di corrente - TGC), posto immediatamente a valle del polo positivo delle batterie, con comando di “apertura”/”chiusura” integrato con il commutatore servizi (chiave di avviamento), oltre che di “apertura” automatica mediante temporizzatore (con “power save” settato su 30' e comunque regolabile fra 0' e 99'). Il sistema deve essere idoneo ad “aprire” sotto carico. In posizione di “aperto” il teleruttore generale di corrente (TGC) deve immediatamente interrompere l'alimentazione di tutti i carichi per i quali non è prevista alimentazione diretta da batteria.

Si tenga presente che:

- il TGC, a veicolo fermo, non dovrà mai staccarsi (“aprirsi”) automaticamente in caso di freno di stazionamento non azionato;
- il TGC, a veicolo fermo, dovrà staccarsi (“aprirsi”) automaticamente a prescindere da quale marcia sia selezionata sul selettore delle marce (“D”, “N” o “R”);
- lo stacco (“apertura”) del TGC comporterà anche lo spegnimento del quadro strumenti;
- lo stacco (“apertura”) automatica del TGC dovrà avvenire, in modo temporizzato, anche con chiave servizi in posizione “ON” (“quadro strumenti acceso”).

Con il deviatore/sezionatore (“staccabatterie” meccanico) in posizione “aperto” non deve invece essere alimentata alcuna utenza elettrica (escluso il cronotachigrafo, questo nel caso dei **lotti 3 – 4 – 5** degli autobus **interurbani**, essendo obbligatoria la sua presenza a bordo).

La definizione dei gruppi di utilizzatori e le relative logiche sono illustrate nella tabella “Sicurezze e Funzionalità” (punto **8.12**).

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

8.10 – Illuminazione

8.10.1 – Illuminazione interna

L'impianto luci interne corridoio sarà realizzato, preferibilmente, con lampade a LED e dovrà assicurare un valore di illuminamento, a veicolo nuovo, non inferiore a 100 lux, misurato sulla mezzeria di ciascun sedile ed alla quota di un metro dal pavimento.

La variazione di illuminamento rispetto a questo livello in ogni punto della vettura dovrà essere inferiore a 20 lux.

La disposizione, il numero e l'ubicazione delle fonti di luce dovranno essere studiati in modo da evitare zone di ombra e di abbagliamento, realizzando un ambiente piacevole e confortevole.

Dovrà essere prestata particolare attenzione alla temperatura di colore della sorgente illuminante ed all'effetto cromatico complessivo.

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

L'impianto sarà previsto su uno o due circuiti principali, comandati da due interruttori o da un interruttore pluristadio, con possibilità di scegliere, da quadro strumenti, modalità d'illuminazione per le lampade almeno in modalità **“tutto spento”**, **“mezze luci”**, **“tutto acceso”**, **“tutto acceso escluse le prime luci dietro posto guida”**.

Dovranno altresì essere presenti, e comandabili manualmente, le luci interne per le ore notturne (**“luci notturne”**, con coloritura “blu”) nel caso degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 - 5**.

Le prime lampade in vicinanza del posto Conducente, rispettivamente lato destro e sinistro (ovvero le prime 2 lampade, se l'illuminazione è disposta su un'unica fila), devono essere accendibili/spegnibili su comando del Conducente ma **devono comunque accendersi automaticamente ogniqualvolta si apra la porta anteriore** (e spegnersi automaticamente quando questa si richiude).

Sotto il cassonetto di ciascuna porta di servizio dovranno essere installati **due punti luce a faretto**, parzialmente incassati ed opportunamente schermati, con lampade che si devono accendere automaticamente con l'apertura delle porte.

Dette lampade dovranno avere un cono di luce tale da illuminare un'area esterna del veicolo fino ad una distanza di circa 500 mm dalla fiancata del veicolo, onde consentire al Conducente una sufficiente visibilità esterna in prossimità delle porte, anche nelle ore notturne, in zone prive di illuminazione.

In corrispondenza del posto di guida dovrà essere installato almeno un **punto luce cockpit a faretto** in grado di garantire un livello di illuminamento non inferiore a 80 lux del posto di guida e consentire l'illuminazione della centralina di comando dei cartelli indicatori di linea.

Nello spazio in prossimità della postazione di guida e l'ingresso della prima porta, dovrà essere anche prevista una “illuminazione area in zona anteriore o in posto guida” (mediante **“luce d'accoglienza” a faretto** comandata dall'apertura, dall'esterno, della prima porta). E' richiesto lo spegnimento temporizzato di tale “luce d'accoglienza” (trascorsi 120 secondi) oppure immediatamente dopo accensione quadro strumenti.

Sono previste luci di emergenza interne, idonee a consentire l'uscita/esodo dei viaggiatori nelle ore di buio in caso di indisponibilità delle normali luci. Devono essere conformi a quanto previsto dal regolamento UNECE 107 e potranno essere accese tramite comando manuale posto sul cruscotto

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

ma dovranno accendersi automaticamente anche in caso di azionamento del Comando Centrale di Emergenza.

Le funzionalità dell'illuminazione interna e relative logiche sono illustrate nella tabella "Sicurezze e Funzionalità" (punto **8.12**).

8.10.2 - Illuminazione esterna

I veicoli dei **lotti 1 e 2** per autobus destinati al trasporto **urbano** in Sardegna prestano servizio con le luci accese (sempre accese le luci di marcia diurne automatiche e frequentemente accese le luci di posizione e anabbaglianti) per la quasi totalità del servizio di linea giornaliero (anche 12 ore consecutive).

I dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa posti all'esterno del veicolo (proiettori, dispositivo di illuminazione della targa, luci di posizione, luci di ingombro, luci stop, indicatori di direzione, etc.) dovranno essere realizzati, preferibilmente, con elementi luminosi di tipo LED. Per i proiettori anteriori, in alternativa agli elementi tipo LED, dovranno essere adottate solo lampadine con le seguenti caratteristiche minime:

- utilizzo continuativo;
- durata pari a tre volte rispetto a lampadine "standard" (lampadine tipo "lunga durata").

I veicoli dei **lotti 3 e 4** nonché **5** per autobus destinati al trasporto **interurbano** in Sardegna prestano servizio con le luci accese (sempre accese le luci di marcia diurne automatiche e quasi sempre accese le luci di posizione e anabbaglianti) per la quasi totalità del servizio di linea giornaliero (anche 12 ore consecutive).

I dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa posti all'esterno del veicolo (proiettori, dispositivo di illuminazione della targa, luci di posizione, luci di ingombro, luci stop, indicatori di direzione, etc.) dovranno essere realizzati, preferibilmente, con elementi luminosi di tipo LED.

Per i proiettori anteriori, in alternativa agli elementi tipo LED, dovranno essere adottate solo lampadine con le seguenti caratteristiche minime:

- utilizzo continuativo;
- durata pari a tre volte rispetto a lampadine "standard" (lampadine tipo "lunga durata").

Sul ricasco destro del tetto dell'autobus, in corrispondenza della mezzeria di ogni porta ed al fine di illuminare l'area esterna a terra per la salita/discesa passeggeri, dovrà essere installato esternamente anche **un supplementare punto luce esterno stagno**, opportunamente schermato, con luce che si dovrà accendere automaticamente con l'apertura della corrispondente porta.

8.11- Installazione di dispositivi di terze parti

L'autobus deve essere predisposto per l'installazione di dispositivi di terze parti, di fornitura del Cliente o dello stesso Fornitore, come ad esempio sistemi di bigliettazione, sistemi di ausilio all'esercizio, sistemi di informazione ai passeggeri, sistemi di videosorveglianza, contapasseggeri, eccetera, come indicato in specifico allegato riservato alla telematica di bordo. A tale scopo:

- devono essere definiti assicurati spazi e adeguati standard per l'installazione dei dispositivi di terze parti di più comune applicazione. Le strutture di fissaggio per tali dispositivi devono offrire la massima solidità ed affidabilità, con assenza di vibrazioni durante la marcia, oltre ad offrire una apprezzabile flessibilità nell'installazione. Tali predisposizioni meccaniche devono inoltre offrire un

ottimo risultato estetico e funzionale. Particolare cura dovrà essere posta nel realizzare il supporto di fissaggio della validatrice che dovrà essere dimensionato per sopportare le sollecitazioni statiche e dinamiche a cui sarà soggetto durante il servizio;

- deve essere prevista una adeguata predisposizione elettrica per tali installazioni, sia tramite la presenza di cavidotti o linee dedicate sia con la presenza di sezionatori e protezioni nel quadro elettrico sia con la presenza dei relativi comandi al cruscotto per l'abilitazione o il comando di tali dispositivi.

Si precisa che lo spazio e la posizione in cui sarà installata la validatrice dei titoli di viaggio e altre apparecchiature telematiche di bordo, nonché la tipologia delle stesse apparecchiature, dovranno essere preventivamente concordate con l'Azienda in fase successiva post-aggiudicazione.

8.12 – Tabella “Sicurezze e Funzionalità”

Sono elencate di seguito una serie di condizioni, legate a sicurezze e funzionalità, che dovranno essere rispettate e attuate. L'elenco non è esaustivo (nel caso di alcune sicurezze e funzionalità, si veda anche il presente documento). Nell'ultima colonna della tabella sottostante è riportato il “punto” dove viene descritto l'impianto interessato nel presente documento, anche a titolo puramente generico.

In particolare, sono previsti i blocchi movimentazione veicolo (mediante freno di fermata automatico) a porte aperte e/o sportelli di servizio aperti (sportelli laterali dei vani tecnici esterni, portellone del vano motore, sportelli delle bagagliere), il sistema di rilevamento ostacoli alla chiusura delle porte, ed altre condizioni: il tutto dovrà essere conforme a quanto previsto dal regolamento UNECE n° 107 e alle altre norme di Legge.

Si precisa che per le eccezioni previste in questo allegato relativamente agli autobus **urbani corti** del **lotto 1** e agli autobus **interurbani corti** del **lotto 3**, dotati, ad esempio, di un impianto “CAN-BUS” esteso alla sola drive-line oppure non dotati di un vero e proprio impianto di aria compressa oppure dotati di un impianto di frenatura di tipo idraulico, alcune funzionalità previste in tabella potrebbero ragionevolmente non essere soddisfatte.

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
1	bagagliere	freno stazionamento non inserito o veicolo in moto	apertura elettropneumatica comandata (se presente) degli sportelli da posto guida inibita			10.14
2	bagagliere	avaria sistema apertura elettropneumatica comandata (se presente) degli sportelli, apertura sportelli non possibile neanche manualmente	valvola di sfiato aria azionata da rubinetto o tirante per apertura manuale in emergenza			10.14
3	botole sul tetto	botole aperte	chiusura automatica delle botole allo spegnimento manuale quadro strumenti (chiave servizi da posizione “ON” a “OFF”)			10.5
4	botole sul tetto	botole aperte	chiusura automatica delle botole all'azionamento del tergicristallo (esclusa funzione “lavavetri”) oppure all'azionamento dell'impianto di climatizzazione			10.5

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
5	botole sul tetto	apertura di una botola in modo manuale	allarme luminoso e (possibilmente) acustico continuo	a quadro spento l'eventuale avvisatore acustico non è udibile e l'allarme luminoso non è visibile	necessità riarmo botola e necessità riarmo suo dispositivo per lo sgancio in modo manuale l'eventuale allarme acustico è tacitabile dal Conducente tramite apposito pulsante. Reset tacitamento allo spegnimento e riaccensione quadro	10.5
6	cambio velocità	inserimento marce a veicolo fermo	pressione aria serbatoi sospensioni e freni al valore di taratura, regime di giri motore corrispondente al minimo a veicolo fermo, pedale del freno premuto a veicolo fermo.			6.8
7	cambio velocità	avaria cambio velocità	veicolo impossibilitato a muoversi	pulsante o interruttore di sblocco elettrico non accessibile dal posto guida o anche dispositivo (ad esempio con funzionalità tipo "derating" potenza motore) integrato nel software del cambio stesso		6.8
8	cintura sicurezza Conducente	cintura di sicurezza non allacciata, v≥ 5 km/ora	allarme luminoso			3.3

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
9	Comando Centrale di Emergenza CCE	azionato	accensione delle 4 frecce lampeggianti ("blinker"), spegnimento motore, disalimentazione di molte utenze elettriche, accensione luci di emergenza per esodo passeggeri, apertura TCG, accensione spia retroilluminata del pulsante azionamento manuale impianto estinzione incendi	restano sempre alimentate le utenze del gruppo 3 necessarie per la gestione della emergenza le utenze del gruppo 2 sono collegate alle batterie di servizio con interposizione di un teleruttore temporizzato dedicato alla linea	all'azionamento del CCE, porte passeggeri già aperte non dovranno automaticamente chiudersi	8.8
10	deviatore/sezionatore ("staccabatterie" meccanico) delle batterie	azionato	nessuna possibile utenza alimentata (veicolo completamente isolato rispetto alle batterie di accumulatori bassa tensione, compreso impianto estinzione incendi)	l'alimentazione del cronotachigrafo è l'unica che rimane attiva (l'utenza è collegata direttamente alla batterie di servizio senza interposizione deviatore/sezionatore)	cronotachigrafo previsto solo per autobus interurbani (lotti 3 – 4 – 5)	8.7
11	freni	freno di stazionamento non inserito, veicolo fermo, motore spento	immediatamente, allo spegnimento del motore termico e al contemporaneo spegnimento del quadro strumenti, suona un avvisatore acustico di tipo tradizionale ("cicalino")	deviatore/sezionatore ("staccabatterie meccanico") azionato	l'avvisatore acustico tradizionale suona con quadro spento o anche con quadro acceso con motore termico spento oppure con TGC aperto	6.6
12	freni	freno di stazionamento non inserito, veicolo fermo	in caso di freno di stazionamento non inserito: - lo spegnimento automatico del motore termico non potrà avvenire; - lo stacco automatico del TGC non potrà avvenire - lo spegnimento manuale del quadro tramite la chiave servizi non potrà avvenire		in caso di freno di stazionamento non inserito anche la chiusura <u>dall'esterno</u> delle porte non potrà avvenire #	---
13	freni	insufficiente pressione aria freni – veicolo fermo	rotocamere bloccate-allarme luminoso+acustico continuo	sblocco meccanico rotocamere (officina)	anche impossibilità inserimento marce nel selettore	6.6

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
14	freni	porte aperte e/o sportelli servizio aperti, veicolo fermo	frenatura di fermata automatica, sblocco solo dopo chiusura porte e/o chiusura sportelli di servizio con successiva pressione su acceleratore. <u>il freno di fermata automatico non dovrà attivarsi per velocità del veicolo ≥ 5 km/ora, neanche per guasto al sensore porta aperta o guasto al sensore sportello servizio aperto</u>	sblocco elettrico da interruttore "FIPO porte" piombato e accessibile direttamente dal posto guida allarme acustico continuo e spia di allarme ad alta visibilità in caso di sblocco.	il freno di fermata automatico entra in funzione anche all'azionamento del kneeling (anche il kneeling deve essere sbloccato in contemporanea all'azionamento dell'interruttore "FIPO porte")	6.6
15	freni	freno di stazionamento inserito, quadro strumenti spento	impossibilità sgancio freno di stazionamento mediante manettino a quadro spento			6.6
16	impianto alimentazione	presenza di acqua nel pre-filtro del gasolio e suo intasamento	segnale luminoso al posto guida 'derating' potenza motore			9.8
17	impianto estinzione incendi	incendio	allarme luminoso e acustico continuo – estinzione incendio vano interessato		impianto azionabile anche con CCE azionato	5.6.1
18	impianto elettrico (TGC)	motore termico acceso, veicolo fermo, freno di stazionamento attivato, chiave servizi in posizione "OFF" oppure anche su "ON" (quadro acceso), TGC chiuso, selettore marce settato su qualsiasi posizione ("D", "N" o "R")	stacco automatico del TGC (e anche eventuale spegnimento del quadro strumenti) dopo 30 minuti, conteggiati dal momento dello spegnimento manuale quadro strumenti (condizione 1 ^a) o conteggiati dal momento dello spegnimento del motore termico (condizione 2 ^a) o conteggiati dal momento della inattività del motore termico qualora alla semplice accensione del quadro strumenti non segua l'avviamento dello stesso motore (condiz. 3 ^a)		questa funzione si attiva anche nel caso di motore termico spento a seguito di spegnimento automatico motore allo stacco automatico del TGC avviene anche lo spegnimento del quadro strumenti, nel caso questo non fosse stato spento in precedenza dal Conducente	8.9

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
19	impianto elettrico	veicolo in servizio, fermata temporanea con apertura porta/porte	accensione automatica di luci interne (luci sotto cassonetto porte) ed esterne (luci stagne) in prossimità delle porte aperte. Successivo spegnimento luci alla chiusura porta/e		accensione di tali luci porte anche in ore diurne	8.10.1 8.10.2
20	impianto elettrico	effettuazione manovra retromarcia	azionamento automatico dell'avvisatore acustico esterno e del "blinker" ("4 frecce lampeggianti")		durante la manovra, automaticamente si accendono luci retromarcia e si aziona telecamera retromarcia	3.4
21	impianto elettrico	apertura porta anteriore dall'interno (da pulsante posto su cruscotto Conducente)	accensione automatica (e successivo spegnimento, al chiudersi della porta) delle prime lampade, disposte sul lato destro e sinistro dietro posto guida (ovvero delle prime due lampade se la disposizione è solo su una fila)			8.10.1
22	impianto elettrico	apertura porta anteriore dall'esterno (da pulsante principale nascosto o da pulsante ausiliario supplementare)	accensione automatica della luce di accoglienza, per 120 secondi o fino a quando quadro strumenti viene acceso dal Conducente			8.10.1
23	impianto lubrificazione	filtri olio intasati	bypass automatico dei filtri olio intasati			6.9
24	impianto pneumatico (se presente)	filtri essiccanti intasati	bypass automatico dei filtri essiccanti intasati			7.5
25	impianto pneumatico (se presente)	bassa pressione aria freni e/o sospensioni	segnale luminoso e acustico continuo		per la bassa pressione aria sospensioni il segnale acustico non è indispensabile	6.3 6.6 8.2.1

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
26	impianto pneumatico (se presente)	pressione aria sospensioni e/o freni insufficiente, v < 5 km/ora o veicolo fermo	allarme luminoso e acustico continuo, automatica frenatura veicolo (caso pressione freni), blocco trazione a veicolo fermo (caso pressione freni e/o caso pressione sospensioni) (nel caso sia di bassa pressione aria freni sia di bassa pressione aria sospensioni è impossi- bile l'inserimento marce nel selettore con conseguente blocco della trazione a veicolo fermo)	sblocco elettrico inserimento marce nel selettore, causa insufficiente pressione aria sospensioni e/o aria freni, da unico interruttore piombato non accessibile direttamente dal posto guida. Spia di allarme ad alta visibi- lità in caso di sblocco sblocco meccanico rotocamera (officina) causa pressione aria freni insufficiente	fermo restando le normative riguardanti il funzionamento dei sistemi frenanti del veicolo	3.4 6.3 6.6
27	impianto pneumatico (se presente)	pressione aria sospensioni e/o freni insufficiente, v ≥ 5 km/ora	allarme luminoso e acustico continuo		fermo restando le normative riguardanti il funzionamento dei sistemi frenanti del veicolo	3.4 6.3 6.6
28	kneeling (se presente)	veicolo fermo, rampa manuale non estratta o elevatore meccanico servocomandato per innalzamento carrozzella disabili- non espulso o porta/e chiusa/e	si può manualmente azionare dispositivo kneeling all'azionamento del kneeling, entra in funzione il freno di fermata automatico		in caso di rampa manuale estratta o elevatore meccanico espulso o porta/e aperta/e, kneeling non è azionabile	1.3
29	martelletti frangivetro	rimozione martelletti frangi- vetro passeggeri dalla loro sede	allarme luminoso e acustico continuo al posto guida (o, in alternativa all'allarme acustico al posto guida, allarme acustico in corrispondenza della base dove è stato asportato il martelletto)	a quadro spento l'allarme luminoso non è visibile e l'avvisatore acustico non è udibile	l'allarme acustico è tacitabile dal Conducente tramite apposito pulsante. Reset tacitamento allo spegnimento e riaccensione quadro le basi dei martelletti devono essere alimentate dall'impianto elettrico veicolo (non è ammesso sistema wireless e simili)	11.3

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
30	motore	avaria ad impianti di sicurezza	allarme luminoso e acustico continuo 'derating' potenza motore			8.2.1
31	motore	avaria grave	allarme luminoso e acustico continuo 'derating' potenza motore			8.2.1
32	motore	bassa pressione lubrificante	allarme luminoso e acustico continuo 'derating' potenza motore			8.2.1
33	motore	basso livello liquido refrigerante, temperatura liquido refrigerante elevata	allarme luminoso e acustico continuo 'derating' potenza motore			8.2.1
34	motore	motore acceso, cambio velocità in qualsiasi marcia compresa "N" o "folle", veicolo fermo, freno di stazionamento attivato, impianto pneumatico carico, temperatura acqua motore oltre i 30°C	spegnimento automatico del motore dopo circa 10 minuti (compatibilmente con le esigenze di gestione del motore da parte della ECU) Lo spegnimento automatico del motore è preceduto da un ben udibile avviso acustico proveniente da quadro strumenti	sblocco elettrico da interruttore piombato non accessibile direttamente dal posto guida.		---
35	motore	motore freddo, veicolo fermo	salvaguardia turbina: limitazione nell'accelerazione fino a un ¼ del numero di giri massimo del motore	sblocco elettrico da interruttore piombato non accessibile direttamente dal posto guida.		---
36	motore	interruttore esclusione avviamento motore da vano motore inserito, motore spento, portellone motore chiuso, cambio velocità in posizione "N" o in "folle"	avviamento motore possibile solo da <u>posto guida</u> e solo se sono rispettate tutte le condizioni			---

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	impianto interessato	situazione/ condizione	sicurezze / funzionalità	eccezione	note	punto
37	motore	interruttore esclusione avviamento motore da posto guida inserito, motore spento, portellone motore aperto, cambio velocità in posizione "N" o in "folle", freno di stazionamento inserito.	avviamento motore possibile solo da <u>vano posteriore motore</u> tramite apposito pulsante (o leva a ritorno automatico) ben contrassegnato e solo se sono rispettate tutte le condizioni			----
38	motore	motore acceso, portellone vano motore aperto	spegnimento motore sempre possibile sia da posto guida che da vano motore (in questo ultimo caso tramite apposito pulsante ben contrassegnato)		manovra spegnimento motore consentita in ogni possibile situazione, sia a portellone vano motore aperto sia chiuso	---
39	motore	motore acceso	sicurezza anti-riavviamento motore presente sul circuito di avviamento			---
40	pedana elevatrice (elevatore meccanico) carrozzella disabili (se presente)	in manovra, oppure estratta	avviso luminoso e acustico al posto guida e avviso luminoso del "blinker" ("4 frecce lampeggianti") e acustico all'esterno			2.6
41	pedana elevatrice (elevatore meccanico) carrozzella disabili (se presente)	manovra	manovra possibile solo se tutte le seguenti condizioni sono verificate: freno stazionamento inserito, veicolo fermo, porta aperta		impossibile chiudere la porta elettrica/elettropneumatica finché la pedana elevatrice è estratta	2.6
42	porte	avviso e spia "fermata prenotata" accesi	spegnimento automatico dei cartelli "fermata prenotata" e della spia su quadro strumenti all'apertura di una porta qualsiasi. Dopo chiusura porta/e sarà di nuovo possibile riprenotare la successiva fermata	<u>non</u> dovrà essere presente, su quadro strumenti, un interruttore o pulsante tramite il quale il Conducente sia in grado di disattivare il sistema di "prenotazione fermata"	i pulsanti di "prenotazione fermata" devono essere alimentati da impianto elettrico veicolo (non è ammesso sistema wireless e simili)	1.8

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
43	porte	apertura porta anteriore dall'esterno tramite pulsante principale nascosto in zona frontale o tramite pulsante ausiliario supplementare (quest'ultimo solo per interurbani lotti 3 - 4 - 5)	manovra di apertura possibile solo se la chiusura (con bloccaggio) della porta anteriore con catenaccio non è avvenuta in precedenza dall'esterno mediante utilizzo di manopola e chiave cifrata (caso interurbani) ovvero chiave quadrata (caso urbani)		apertura (e chiusura) porta anteriore dall'esterno, tramite apposito pulsante, possibile anche con TCG "aperto"	1.7
44	porte	chiusura porta anteriore dall'esterno tramite pulsante principale nascosto in zona frontale o tramite pulsante ausiliario supplementare (quest'ultimo solo per interurbani lotti 3 - 4 - 5)	<u>manovra di chiusura possibile dall'esterno solo se il freno di stazionamento è inserito e il motore termico è spento</u> il selettore marce può essere settato su qualsiasi posizione ("D", "N" o "R")		<u>si richiude anche la seconda porta qualora aperta</u>	1.7
45	porte	porta in movimento	eventuale bordo sensibile e antischiacciamento interrompono/invertono la manovra in caso di interferenza con i passeggeri (reversibilità porte) sia l'eventuale dispositivo "bordo sensibile" sia il dispositivo/i antischiacciamento dovranno rimanere attivi in tutto il periodo di "power save"		l'apertura/chiusura da quadro strumenti di qualsiasi porta passeggeri dovrà essere sempre garantita in tutto il periodo di "power save"	1.7
46	porte	una porta aperta, v < 5 km/ora o veicolo fermo	allarme luminoso per porta aperta freno di fermata automatico attivo, impossibile muoversi. comando acceleratore disattivato con una porta aperta	sblocco elettrico da interruttore "FIPO porte" piombato e accessibile direttamente dal posto guida allarme acustico continuo e spia di allarme ad alta visibilità in caso di sblocco	interruttore di sblocco con esclusione "FIPO porte" posto su plancia sinistra quadro strumenti	6.6

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
47	porte	una porta aperta, v≥ 5 km/ora	allarme luminoso per porta aperta il freno di fermata automatico non dovrà attivarsi, neanche per guasto al sensore porta aperta derating' potenza motore	sblocco elettrico da interruttore "FIPO porte" piombato e accessibile direttamente dal posto guida allarme acustico continuo e spia di allarme ad alta visibilità in caso di sblocco	interruttore di sblocco con esclusione "FIPO porte" posto su plancia sinistra quadro strumenti	---
48	porte	apertura di una porta in modalità emergenza (tramite pulsante emergenza o tirante/manopola/leva emergenza)	manovra possibile solo se il veicolo è fermo oppure si muove a v≤ 3 km/ora allarme luminoso e acustico continuo	a quadro spento l'avvisatore acustico non è udibile e l'allarme luminoso non è visibile	successiva necessità riarmo porta e necessità riarmo suo dispositivo dedicato per lo sgancio in modalità emergenza	---
49	porte (solo interurbani lotti 3 – 4 - 5)	motore termico spento, veicolo fermo, cambio velocità in qualsiasi marcia compresa "N" o "folle", freno di stazionamento attivato	chiusura (o apertura) dall'esterno della porta anteriore con manopola e chiave cifrata, manovrabile dall'esterno, che blocca (o sblocca, in apertura) simultaneamente tutte le porte di accesso con catenaccio (chiusura/sblocco centralizzato porte)			1.7.b
50	rampa ad azionamento manuale per carrozzella disabili (se presente)	ribaltamento/estrazione rampa ad azionamento manuale	avviso luminoso e acustico al posto guida e avviso luminoso del "blinker" ("4 frecce lampeggianti)		impossibile chiudere la porta finché la rampa manuale è ribaltata/estratta (anche se solo parzialmente)	2.6
51	selettore delle marce	selettore delle marce non su posizione "N" o "folle", veicolo fermo, motore non attivo, freno stazionamento attivato	impossibilità avviamento del motore oppure impossibilità movimentazione del veicolo			---
52	selettore delle marce	inserimento marce nel selettore a veicolo fermo	portellone vano motore chiuso, pressione aria sospensioni e pressione aria freni al valore di taratura, pedale del freno premuto a veicolo fermo, motore termico al minimo n° di giri		potranno essere valutate analoghe ed efficaci soluzioni alternative che impediscano la movimentazione del veicolo nel caso inserimento marce nel selettore	---

**CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI –
LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5**

ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
53	sensori allarme antincendio	incendio o pericoloso innalzamento temperatura nel vano monitorato	allarme luminoso e acustico continuo		previsti sensori, oltre che in vano motore trazione, anche in bagagliera e vano preriscaldatore	5.6.1
54	sensori di parcheggio in retromarcia	retromarcia inserita	attivazione display e avvisatore acustico (non escludibile) al posto guida			3.4
55	sospensioni – dispositivo abbassamento /sollevamento (se presenti)	v>10 ÷ 15 km/ora e sospensioni non al livello normale previsto per la marcia	le sospensioni, al crescere della velocità, ritornano automaticamente al livello normale previsto per la marcia			1.3
56	sospensioni – dispositivo abbassamento /sollevamento (se presenti)	porte aperte o veicolo in marcia (v≥ 5 km/ora)	il dispositivo abbassamento/solleva mento non si può azionare			---
57	sportelli di servizio	uno sportello esterno di servizio aperto (vani di servizio, <u>vano bagagliere</u> , vano motore), v< 5 km/ora o veicolo fermo	allarme luminoso per sportello servizio aperto freno di fermata automatico attivo, impossibile muoversi comando acceleratore disattivato con uno o più sportelli di servizio aperti	sblocco elettrico da interruttore “FIPO porte” piombato e accessibile direttamente dal posto guida allarme acustico continuo e spia di allarme ad alta visibilità in caso di sblocco.	interruttore di sblocco con esclusione “FIPO porte” posto su plancia sinistra quadro strumenti. nel caso di apertura degli sportellini rifornimento gasolio o urea non deve azionarsi il freno di fermata automatico	6.6
58	sportelli di servizio	uno sportello esterno di servizio aperto (vani di servizio, <u>vano bagagliere</u> , vano motore), v≥ 5 km/ora	allarme luminoso per sportello servizio aperto il freno di fermata automatico non dovrà attivarsi, neanche per guasto al sensore sportello servizio aperto 'derating' potenza motore	sblocco elettrico da interruttore “FIPO porte” piombato e accessibile direttamente dal posto guida allarme acustico continuo e spia di allarme ad alta visibilità in caso di sblocco.	interruttore di sblocco con esclusione “FIPO porte” posto su plancia sinistra quadro strumenti	---
59	sportellino serbatoio gasolio	aperto	allarme luminoso su cruscotto		non deve azionarsi il freno di fermata automatico	3.4

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
60	sportellino serbatoio urea	aperto	allarme luminoso su cruscotto		non deve azionarsi il freno di fermata automatico	3.4
61	sterzo	manettino freno stazionamento non azionato	impossibilità di regolare lo sterzo in altezza e inclinazione			6.4
62	TGC	stacco automatico TGC, veicolo fermo, chiave servizi in posizione "OFF" (quadro strumenti spento) oppure anche su "ON" (quadro strumenti acceso)	non avviene stacco automatico TGC se freno di stazionamento non è inserito. Agli effetti dello stacco TGC, il selettore marce può essere settato su qualsiasi posizione ("D", "N" o "R") <i>(per maggiori dettagli sullo stacco automatico TGC, si veda anche prima voce "impianto elettrico")</i>	se le luci di posizione/ingombro /targa sono già accese, continueranno a rimanere accese anche dopo stacco TGC (situazione "parking" - art. 153 – comma 5 C.d.S.)	allo stacco automatico del TGC, contemporaneo spegnimento anche del quadro strumenti (se non già spento in precedenza dal Conducente) lo stacco automatico del TGC è sempre preceduto da un ben udibile avviso acustico proveniente da quadro strumenti	8.9
63	utenze elettriche gruppo 1 (utenze sotto quadro)	quadro spento, freno stazionamento inserito, TGC chiuso	utenze gruppo 1 non alimentate			8.9
64	utenze elettriche gruppo 1 (utenze sotto quadro)	quadro acceso, TGC chiuso, freno stazionamento inserito, selettore marce settato su qualsiasi posizione ("D", "N" o "R")	utenze gruppo 1 alimentate solo per 30 minuti, conteggiati dal momento del cessato funzionamento del motore termico o conteggiati dal momento della inattività del motore termico qualora alla semplice accensione del quadro strumenti non segua l'avviamento dello stesso motore	lo stacco automatico del TGC non può avvenire con il freno di stazionamento disinserito	dopo 30 minuti avviene lo stacco automatico del TGC con conseguente spegnimento quadro strumenti e con conseguente cessata alimentazione delle utenze del gruppo 1	8.9

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
65	utenze elettriche gruppo 2 (utenze <u>non</u> sotto quadro e per le quali è prevista o si richiede una alimentazione temporizzata dedicata)	quadro acceso o spento, TGC chiuso o aperto, deviatore/sezionatore ("staccabatterie meccanico") non azionato, CCE non azionato o azionato, selettore marce settato su qualsiasi posizione ("D", "N" o "R")	utenze gruppo 2 alimentate solo per 30 minuti, conteggiati dal momento dello spegnimento manuale del quadro strumenti o conteggiati dal momento dello spegnimento del motore termico o conteggiati dal momento della inattività del motore termico qualora alla semplice accensione del quadro strumenti non segua l'avviamento dello stesso motore (ad. es. luci interne non di emergenza, indicatori di linea/percorso, vocalizzatore, sistema multimediale di bordo, AVM, validatrici, videosorveglianza, roadscan, contapasseggeri, etc.)		dopo 30 minuti avviene lo stacco automatico del temporizzatore dell'utenza l'alimentazione delle utenze del gruppo 2 cessa in corrispondenza dello stacco automatico del proprio temporizzatore lo stacco automatico del TGC non ha nessun effetto sull'alimentazione delle utenze del gruppo 2	8.9
66	utenze elettriche gruppo 3 (gestione della emergenza)	quadro acceso o spento, deviatore/sezionatore ("stacca batteria" meccanico) non azionato, TGC aperto o chiuso, CCE azionato o non azionato	utenze gruppo 3 (per la gestione emergenza e che continueranno ad essere alimentate anche dopo stacco TGC): almeno comandi apertura/chiusura da esterno porta anteriore passeggeri, luci di posizione/ingombro/targa, luce di accoglienza Conducente, sensori rilevazione incendi, allarmi mancato inserimento freno di stazionamento, impianto estinzione incendi, 4 frecce lampeggianti ("blinker"), luci interne di emergenza		lo stacco automatico del TGC non ha nessun effetto sull'alimentazione delle utenze del gruppo 3	8.9
67	utenze elettriche (gruppi 2 e 3)	deviatore/sezionatore ("staccabatterie meccanico") non azionato, CCE azionato	sono alimentate solo le utenze del gruppo 2 e del gruppo 3		l'azionamento del CCE non ha nessun effetto sull'alimentazione delle utenze del gruppo 2 e del gruppo 3	8.8 8.9

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
trasporti regionali della sardagna	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

	<i>impianto interessato</i>	<i>situazione/ condizione</i>	<i>sicurezze / funzionalità</i>	<i>eccezione</i>	<i>note</i>	<i>punto</i>
68	utenze elettriche - (tutti i gruppi)	deviatore/sezio natore ("staccabatterie meccanico") azionato	nessuna possibile utenza alimentata (escluso cronotachigrafo – solo interurb. lotti 3 - 4 - 5) (veicolo completamente isolato rispetto alle batterie di accumulatori bassa tensione, compresa alimentazione impianto estinzione incendi)	l'alimentazione del cronotachigrafo è l'unica che rimane attiva (l'utenza è collegata direttamente alla batterie di servizio senza interposizione deviatore/sezionatore)	all'azionamento del deviatore/ sezionatore meccanico le alimentazioni delle utenze dei gruppi 1 – 2 – 3 vengono tutte a cessare	8.7 8.9

Tutte le azioni di sicurezza devono essere realizzate in maniera tale che eventuali malfunzionamenti diano luogo alla condizione di allarme: ad esempio lo stacco di un connettore oppure il guasto di un sensore o l'interruzione di un cavo relativo alla segnalazione di sportello aperto/chiuso, o di Conducente presente/assente sul sedile guida, daranno luogo all'allarme di sportello aperto e Conducente assente. Analogamente una eventuale mancanza di tensione elettrica o pressione aria non deve dar luogo ad azioni contrarie alla sicurezza.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

8.13 - Riepilogo di alcuni dei principali dispositivi richiesti per esclusione/sblocchi di sicurezze (elenco non esaustivo)

- interruttore piombato **“sblocco trazione a veicolo fermo causa bassa pressione aria in impianto delle sospensioni”** (“sblocco inserimento marce nel selettore”) (interruttore posizionato in vano elettrico sotto/retro-Autista lontano da posto guida - dotato di propria targhetta descrittiva ed anche di spia luminosa con pittogramma su quadro strumenti - tale interruttore è unico e comanda anche lo sblocco della trazione a veicolo fermo, sempre sbloccando l’inserimento marce nel selettore, in caso di insufficiente pressione d’aria negli impianti di frenatura);
- interruttore piombato **“sblocco porte/sportelli di servizio aperti”** (interruttore di esclusione “FIPO” porte – da attivare per sblocco della movimentazione del veicolo fermo) (interruttore posizionato in prossimità posto guida in plancia laterale sinistra - dotato di propria targhetta descrittiva e di allarme acustico continuo e anche di spia luminosa con pittogramma su quadro strumenti). Tale interruttore piombato, se azionato, sbloccherà anche la movimentazione del veicolo in caso di avaria del dispositivo di inginocchiamento laterale “kneeling”;
- interruttore piombato **“sblocco spegnimento automatico motore”** (interruttore posizionato in centralina sotto/retro-Autista - dotato di targhetta descrittiva e spia luminosa con pittogramma);
- interruttore piombato **“sblocco acceleratore per salvaguardia turbina”** (interruttore posizionato in centralina sotto/retro-Autista - dotato di targhetta descrittiva e spia luminosa con pittogramma).

Gli interruttori piombati saranno di tipo “aeronautico”, con protezione mediante sicura in plastica e saranno ben riconoscibili attraverso dedicata targhetta descrittiva nonché dotati di spia luminosa con pittogramma comparsa su quadro strumenti per segnalarne l’attivazione degli stessi.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

9 - IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE ED ADDITIVI

9.1 - Prescrizioni generali

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

Il serbatoio, il bocchettone di introduzione e lo sfiatatoio devono essere conformati in modo da garantire che, con una pistola automatica di erogazione avente portata di almeno 90 l/min, sia possibile effettuare il rifornimento di combustibile senza che si verifichino fenomeni di rigurgito che interrompano, anche momentaneamente, il rifornimento stesso.

9.2 – Serbatoio carburante

Il serbatoio carburante dovrà essere del tipo **maggiorato** rispetto alle normali capacità standard.

Il serbatoio deve essere realizzato con idoneo materiale atto a garantire una durata di esercizio pari a quella del veicolo.

La capacità del serbatoio deve essere tale da conferire al veicolo un'autonomia non inferiore a **900** km di servizio di linea **interurbano** dei **lotti 4 e 5** e **600** km per il servizio **urbano** del **lotto 2**, verificati secondo la metodologia indicata nella pubblicazione UITP "Project Sort" edizione 2009. Tale limite sarà ridotto a **500** km per i veicoli **urbani corti** del **lotto 1** e a **600** km per i veicoli **interurbani corti** del **lotto 3**. Un'idonea segnalazione ottica deve indicare al Conducente quando la quantità di combustibile nel serbatoio sia inferiore al 20% circa.

Il serbatoio può anche essere diviso in due parti, fermo restando che la soluzione deve prevedere lo stesso punto di rifornimento.

In tal caso, deve essere evitato che in particolari condizioni di sosta e/o marcia (es. forti pendenze anche laterali) il combustibile possa defluire verso il serbatoio privo di pescante.

All'interno dell'abitacolo, in corrispondenza del serbatoio carburante, dovrà essere prevista sul pavimento una opportuna **botola di ispezione** per verificare il galleggiante.

Il volume totale del serbatoio carburante sarà considerato in fase di valutazione dell'offerta.

9.3 - Bocchettone

Il bocchettone di rifornimento **deve essere situato sulla fiancata destra** del veicolo, nel rispetto della Direttiva 70/221/CE e s.m.i. o Regolamento UNECE/R34, ad una altezza da terra tra 650 mm e 1600 mm, provvisto di **tappo auto-chiudente** in modo tale che sia garantita la non fuori uscita di gasolio in qualunque situazione. Il bocchettone (o i bocchettoni, nel caso in cui sia previsto anche un secondo bocchettone sul lato sinistro del veicolo) dovrà essere internamente munito di un dispositivo antifurto (**reticella "anti-intrusione"**), idoneo ad evitare l'introduzione di pescanti dall'esterno.

La nicchia entro la quale è situato il bocchettone deve essere di dimensioni tali da consentire la movimentazione agevole della pistola erogatrice, e dotata di adeguato sistema di drenaggio.

E' richiesta una serratura a **chiave cifrata** dello sportellino rifornimento carburante che, se azionata, impedisca l'accesso al bocchettone. È tuttavia ammesso che lo sportellino possa essere anche bloccabile automaticamente con passantino attivabile contestualmente all'azionamento del catenaccio porte passeggeri nel caso degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 - 4 - 5**.

Lo sportellino rifornimento carburante sarà dotato di una robusta **molla di ritorno** (o sistema equivalente) per riportarlo automaticamente in posizione di chiusura.

Lo sportellino rifornimento gasolio verrà localizzato ed individuato esternamente tramite la dicitura **"GASOLIO"**, riportata in un'apposita targhetta descrittiva fissata sulla faccia esterna dello stesso.

Nel caso di apertura dello sportellino rifornimento carburante non deve attivarsi il blocco movimentazione veicolo. Deve comunque essere presente una apposita spia luminosa posta sul quadro strumenti che si attiva in caso di apertura dello sportellino.

9.4 - Pescante

I pescanti di aspirazione del combustibile per i diversi circuiti di alimentazione devono essere fissati esclusivamente sulla parete superiore del serbatoio; devono essere dotati di idoneo filtro, facilmente e rapidamente intercambiabile, atto ad evitare l'aspirazione di eventuali impurità.

9.5 - Tubazioni

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

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

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

Nei comparti motore devono essere utilizzate tubazioni di materiale metallico o di materiale alternativo di pari affidabilità, ad eccezione di brevi tratti, realizzati con materiali flessibili ricoperti con calza di protezione in materiali idonei, adeguatamente protetti dalle fonti di calore, ed atti ad evitare la trasmissione di sollecitazioni trasmesse dal telaio o dai gruppi asserviti.

9.6 - Alimentazione additivi

L'impianto di alimentazione urea dovrà rispondere alle seguenti prescrizioni:

- il serbatoio urea dovrà avere una capacità tale da permettere una autonomia chilometrica pari ad almeno il **triplo** di quella del serbatoio gasolio;
- il bocchettone di rifornimento dovrà essere collocato in posizione agevole e sullo stesso lato **destro** della fiancata, nonché munito di tappo ermetico;
- sul quadro strumenti dovrà essere presente un indicatore di livello e una spia che segnala lo "scarso livello urea";

- la nicchia, il bocchettone, il tappo e tutte le altre parti dell'impianto dovranno essere realizzate in materiale resistente all'azione corrosiva dell'urea;
- il punto di rifornimento dovrà essere ben riconoscibile e distinguibile da quello del gasolio, tramite una colorazione evidente, ed il bocchettone dovrà essere conformato in modo da impedire l'immissione di un erogatore di gasolio.

E' richiesta una **serratura cifrata** dello sportellino rifornimento urea che, se azionata, impedisca l'accesso al bocchettone. È tuttavia ammesso che lo sportellino possa essere anche bloccabile automaticamente con passantino attivabile contestualmente all'azionamento del catenaccio porte. Lo sportellino rifornimento urea sarà anche dotato di una robusta **molla di ritorno** (o sistema equivalente) per riportarlo automaticamente in posizione di chiusura.

Lo sportellino rifornimento urea verrà localizzato ed individuato esternamente tramite la dicitura "**UREA**", riportata in un'apposita targhetta descrittiva fissata sulla faccia esterna dello stesso.

Nel caso di apertura dello sportellino rifornimento urea non deve attivarsi il blocco movimentazione veicolo. Deve comunque essere presente una apposita spia luminosa posta sul quadro strumenti che si attiva in caso di apertura dello sportellino.

9.7 - Gestione delle perdite

L'impianto di alimentazione dovrà essere progettato in modo da evitare eventuali perdite di gasolio tramite l'adozione dei seguenti accorgimenti:

- minimizzazione del numero di connessioni;
- impiego di tubi, connessioni, guarnizioni e componentistica di elevata qualità, con elevate resistenza alle sollecitazioni meccaniche e chimiche e con specifiche ampiamente eccedenti le condizioni di impiego tipiche del profilo di missione;
- protezione termica delle tubazioni e dei componenti realizzati in materiale degradabile al calore nei tratti vicini a parti calde;
- bocchettoni di rifornimento realizzati in modo da evitare rigurgiti di liquido (gasolio o urea) ed i conseguenti spandimenti;
- dovrà inoltre essere evitato lo spandimento di gasolio su parti calde, come già sopra indicato.

9.8 - Dispositivo separatore acqua-gasolio (pre-filtro)

Il veicolo deve essere dotato di un dispositivo decantatore/sedimentatore per impianto alimentazione (**separatore acqua-gasolio**) di elevata qualità. Il dispositivo dovrà essere installato nel vano motore, a monte del prefiltro/filtro gasolio, e dovrà essere di immediata ed agevole accessibilità. Esternamente dovrà essere parzialmente composto da una **calotta trasparente** per consentire la immediata visualizzazione delle eventuali impurità e sedimenti trattenuti. Sarà anche completo di un rubinetto per una prima rapida eliminazione di questi.

Un'apposita spia sul cruscotto segnalerà la presenza di acqua nel filtro gasolio ed il suo intasamento ("**spia presenza acqua nel pre-filtro**"). In caso di presenza di acqua nel prefiltro gasolio, dovrà anche automaticamente attuarsi una riduzione ("**derating**") di potenza del motore.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

10 - CARROZZERIA

10.1 - Materiali

Ossatura e pannelli di rivestimento dovranno essere realizzati con materiali dotati di elevata resistenza intrinseca alla corrosione o comunque preventivamente trattati e verniciati in modo da garantire la durata più lunga possibile, senza bisogno di interventi di manutenzione e/o revisione. Le soluzioni adottate devono evitare interventi di revisione per tutta la durata del ciclo di vita previsto per il veicolo.

I **rivestimenti esterni** potranno essere in acciaio al carbonio trattati con processi ad alta efficacia per la protezione superficiale, acciaio inossidabile, lega leggera (ad esempio pannelli modulari) o materiali non metallici (ad esempio vetroresina) di caratteristiche tecniche simili e certificate.

Le **fiancate e le paretine** interne (di colore “**grigio chiaro**” sui lati interni) dovranno essere in lega leggera o materiali non metallici (ad es. ABS stampato) di caratteristiche simili certificate.

Gli **allestimenti, arredi, accessori e rivestimenti vari interni** dovranno essere in robusto materiale, saldamente fissati, facilmente sostituibili e, per quanto possibile, difficilmente asportabili a mani nude o danneggiabili da parte dei passeggeri.

Dovranno essere presenti dei **materiali coibenti**, di tipo ignifugo e certificati, nell'intercapedine compresa fra i rivestimenti esterni delle fiancate e le pannellature interne abitacolo nonché fra tetto esterno e tetto interno e, in ogni caso, anche ove necessario. Il tetto interno (controsoffitto) dovrà essere ricoperto, all'intradosso del cielo, con materiale sintetico.

Il sottoscocca dovrà essere sottoposto a trattamento di finitura superficiale che garantisca la protezione “**antiossidante**”, “**antisasso**” e “**antirombo**”.

10.2 – Fissaggio di rivestimenti

I pannelli di rivestimento dovranno essere fissati all'ossatura in modo da evitare vibrazioni e usura, e consentire una rapida sostituzione delle parti.

10.3 - Verniciatura

La verniciatura del veicolo deve essere eseguita a regola d'arte, atta a garantire una elevatissima resistenza alla corrosione, per un periodo non inferiore a quanto previsto nelle “garanzie di lungo periodo” nell'allegato **A** – Oneri del Fornitore, senza alcun intervento manutentivo.

Si richiedono altresì i seguenti requisiti:

- elevata resistenza agli agenti aggressivi, raggi ultravioletti ed infrarossi;

- elevata brillantezza e mantenimento della stessa anche sotto ripetute azioni di spazzole rotanti dei lavaggi automatici;
 - compatibilità tra i materiali delle parti componenti la carrozzeria ed il ciclo di verniciatura unica.
- Nel definire le proprie soluzioni il Fornitore dovrà tenere conto di applicazioni ripetute di forme pubblicitarie e/o pellicole autoadesive.

E' richiesta, inoltre, una verniciatura finale antivandalo, **con smalto acrilico trasparente** e protettivo, **antigraffiti** e anche resistente ai solventi per la pulizia di superfici verniciate, al fine di rimuovere facilmente forme di vandalismo per uso di pennarelli o bombolette vernice spray.

La conferma della colorazione esterna e del **RAL** colori nonché della livrea saranno comunque comunicate al Fornitore all'atto dell'ordine o successivamente a questo.

Segle, scritte, numeri matricola aziendali (questi ultimi da apporre prima o immediatamente dopo l'immatricolazione, a discrezione della singola Azienda), adesivi personalizzati vari, loghi aziendali e quant'altro d'apporre (il tutto sopraccitato a completo carico del Fornitore) saranno descritti e resi noti dalla singola Azienda al Fornitore un congruo tempo prima della consegna.

Tutte le indicazioni necessarie all'esercizio dell'autobus, interne ed esterne, quali, a titolo di esempio, le scritte entrata/uscita sulle porte o quelle relative ai posti riservati ai disabili deambulanti, devono essere apposte dal Fornitore a proprie spese.

Una volta ricevute dall'Azienda le indicazioni di base necessarie per la determinazione della livrea, è onere del Fornitore proporre alla singola Azienda una bozza di figurino con livrea esterna del veicolo finito (il figurino dovrà essere creato dal Fornitore con le colorazioni indicate ed anche completo di adesivi vari, se richiesto dall'Azienda. Il figurino rappresenterà il veicolo finito con viste esterna frontale, posteriore, dall'alto e laterali).

La verniciatura finale dovrà essere effettuata in accordo a tale bozza una volta approvata dalla singola Azienda.

Le complete schede descriventi il ciclo di verniciatura (nonché le schede tecniche e di sicurezza di tutti i prodotti utilizzati nel processo), all'occorrenza, potranno essere richieste dall'Azienda in qualsiasi momento, anche se successivo alla consegna.

La **verniciatura del tetto** dovrà essere debitamente addizionata **con prodotto antiscivolo**.

I RAL colorazioni (con colori "pastello"), utilizzati nel servizio **interurbano** a livello regionale, per la verniciatura sono:

- rosso: RAL 3003 ("rosso rubino");
- blu: RAL 5003 ("blu zaffiro").

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo" da presentare in sede di offerta dovrà essere anche sinteticamente riportata la descrizione dell'intero ciclo di verniciatura e protezione/trattamento anti-corrosione.

Il Fornitore dovrà inoltre provvedere ad apporre sulla carrozzeria del veicolo gli adesivi con il logo dell'Azienda e il logo della Regione Sardegna nonché gli adesivi riportanti il logo dello Stato Italiano con le fonti del finanziamento (le dimensioni per le varie tipologie degli adesivi, l'esatta posizione dove posizionare gli adesivi nonché le fonti di finanziamento verranno comunicate al Fornitore in corso dell'approntamento degli autobus);

10.4 - Padiglione

Il padiglione dovrà:

- avere robustezza adeguata per essere praticabile contemporaneamente da almeno due addetti alla manutenzione;
- avere una superficie del piano di calpestio con caratteristiche di sicurezza antisdrucciolo, anche in caso di superficie bagnata o imbrattata;
- avere la predisposizione anteriore per il montaggio delle varie antenne della telematica sul tetto;
- avere una forma tale da evitare in modo assoluto il ristagno dell'acqua in modo che sia impedita, in caso di pioggia, l'improvvisa caduta di acqua piovana dal tetto sul parabrezza in frenata, ed in particolare all'arresto del veicolo;
- tra il rivestimento interno e quello esterno dovrà essere inserita una pannellatura isolante termicamente, realizzata con materiale leggero autoestinguente, nel rispetto delle normative vigenti.

10.5 - Botole sul tetto di sicurezza e aerazione

Per gli autobus **interurbani** devono essere installate o almeno n° **1** (nel caso di passeggeri inferiori o uguali a 30) o almeno n° **2** (nel caso di oltre 30 passeggeri) **botole di sicurezza** come prescritto dal Reg.UN/ECE n.107.

Per gli autobus **urbani** dei lotti **1** e **2** devono essere invece installate, rispettivamente, almeno n° **1** o almeno n° **2 botole di aerazione**.

Sia le botole di sicurezza sia le botole di aerazione dovranno poter essere azionate **eletttricamente**.

Dovrà essere previsto idoneo sistema che, in caso di rottura dei supporti della botola, non consenta il distacco della stessa.

Dovrà essere presente una **spia luminosa con pittogramma** sul quadro strumenti per segnalamento botola aperta in modo normale.

E' richiesta una **spia luminosa con pittogramma** e, possibilmente, anche con eventuale **avvisatore acustico** su quadro strumenti in caso di apertura di una botola sul tetto, in modalità manuale, dopo azionamento della leva/maniglia di sicurezza all'interno dell'abitacolo (al riposizionamento del coperchio della botola in posizione ordinaria e al riarmo della leva/maniglia di sgancio, la spia si spegnerà e l'avvisatore acustico non suonerà più).

E' ammesso che il coperchio della botola venga realizzato sia in materiale opaco sia trasparente.

E' ammessa anche l'installazione di botole di sicurezza con coperchio di tipo frangibile con martelletto purchè anch'esse azionabili elettricamente.

L'eventuale allarme acustico potrà comunque essere provvisoriamente tacitabile da parte del Conducente premendo un apposito e specifico **pulsante di tacitamento presente su quadro strumenti** (pulsante non di tipo aeronautico ma comunque dotato di targhetta o pittogramma descrittivo): al "reset" tramite spegnimento del quadro strumenti e alla sua successiva riaccensione (e sempre persistendo la situazione di apertura di botola sul tetto aperta in modo manuale) lo stesso avvisatore sonoro riprenderà comunque nuovamente ad emettere l'allarme acustico d'allarme (ripristino automatico funzionalità dell'avvisatore acustico) e necessiterà di suo nuovo tacitamento tramite pulsante, se desiderato dal Conducente.

In caso di spegnimento manuale del quadro strumenti (posizione chiave servizi da "ON" a "OFF"), botole eventualmente già aperte **dovranno richiudersi automaticamente** e completamente.

In caso di azionamento del tergicristallo (esclusa funzione "lavavetri"), botole eventualmente già aperte **dovranno richiudersi automaticamente** e completamente.

In caso di accensione dell'impianto climatizzazione, botole eventualmente già aperte dovranno richiudersi automaticamente e completamente..

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta dovrà essere anche riportata la descrizione e la tipologia delle botole installate sul tetto.

10.6 - Sportelli laterali dei vani tecnici esterni sulle fiancate

Gli sportelli laterali esterni dei vani tecnici sulle fiancate, in posizione aperta, devono sporgere il meno possibile rispetto al profilo della carrozzeria e devono essere dotati di doppia sicurezza di ritenuta contro l'apertura accidentale.

In tali sportelli dovranno essere presenti **maniglie “a scatto”** dotate di serrature con **chiave cifrata**.

Si richiede, sulla parte verticale bassa o sulla parte orizzontale bassa del telaio di battuta (telaio “fisso”) dello sportello, la presenza di **un gancio di sicurezza per la trattenuta** (ad es. gancio “ad arpione”).

Per eventuali sportelli con cerniera verticale l'apertura non deve avvenire controvento. Gli sportelli devono avere cerniere metalliche in acciaio **INOX** o acciaio al carbonio opportunamente protetto di sicura e provata affidabilità.

Le cerniere dovranno essere preferibilmente estese per tutta la larghezza dello stesso sportello (cerniera unica). Nel caso invece di cerniere presenti in due punti dovranno essere previste, nelle due parti laterali alte del telaio “fisso”, due robusti cavi in acciaio che fungano da trattenuta di sicurezza dello sportello in caso di rottura improvvisa di una delle due cerniere dello sportello.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta dovrà essere anche riportata la descrizione e la tipologia degli sportelli di servizio dei vani laterali esterni.

10.6.1 - Cinematismo di apertura

Tutti gli sportelli potranno essere realizzati con leveraggio di sostegno ad articolazione a quadrilatero deformabile, atto a consentire il movimento di apertura dal basso (chiuso) verso l'alto (aperto), con posizioni intermedie parallele o affini.

In alternativa potranno essere realizzati a mezzo di cerniera apribili “a compasso” sempre dal basso verso l'alto ed ivi mantenuti con sistemi di sicura affidabilità.

In ambedue le soluzioni la posizione di aperto sarà garantita da appositi martinetti di sostegno.

10.6.2 - Dispositivi di chiusura/apertura

Tutte le serrature di arresto a scatto degli sportelli laterali (ed anche del portellone posteriore) dovranno comprendere un dispositivo da azionare per l'apertura.

La chiusura di sicurezza dovrà essere realizzata a mezzo **chiave cifrata** di blocco.

La posizione di aperto/chiuso di uno qualsiasi degli sportelli di servizio dovrà essere segnalata sul cruscotto da apposito dispositivo luminoso e comporterà il blocco della movimentazione del veicolo fermo, se aperto.

Nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta dovrà essere anche riportata la descrizione dell'affidabilità del sistema in ordine alla sicurezza, sia con sportello in posizione di apertura sia in posizione di chiusura e la descrizione dei ganci e trattenute di sicurezza.

10.7 - Paraurti

Tutte le parti aggettanti alle testate anteriore e posteriore, e quindi anche i corpi luminosi ed i parabrezza, devono risultare interne al profilo esterno del paraurti. La soluzione del paraurti deve essere concepita in modo tale che la sua sostituzione non debba richiedere anche la rimozione degli organi alloggiati o sottostanti al paraurti stesso.

10.8 - Pavimento

Il pavimento (corridoio, interi eventuali podesti, botole ispezione, piattaforma anteriore, piano calpestio pluriposto, etc.) deve essere realizzato in pannelli di **legno multistrato marino** di essenza ad alta resistenza meccanica e sottoposto a trattamento ignifugo, idrorepellente ed antimuffa, **di spessore non inferiore a 12 mm**. Si richiede che le soglie porte e gli eventuali gradini interni siano dotati di profili di tipo antisdrucchiolo.

Sono anche ammesse soluzioni costruttive del pavimento mediante materiali alternativi quali fiberglass, lega leggera, etc. La soluzione costruttiva proposta dovrà comunque essere anche riportata nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta.

Il pavimento deve essere rivestito in materiale impermeabile e antiscivolo.

Nelle zone delle porte l'area di movimentazione delle stesse deve essere identificata col medesimo materiale ma di colore diverso.

Il rivestimento del pavimento (di colore “**grigio chiaro**” e con spessore di almeno **2,5 mm**) deve essere incollato mediante adesivi appropriati, presentando il minor numero possibile di giunte, e realizzare una superficie unica ed impermeabile con un **risvolto a parete continuo per un'altezza minima di 150 mm opportunamente raccordato** o con altra soluzione che preveda giunzioni e sigillature di provata tenuta ed impermeabilità in corrispondenza, ad esempio, delle cuffie passaruote, dei podesti (se presenti) e delle pareti anteriori e posteriori, e che conservino tali caratteristiche per lunga durata.

Eventuali giunzioni del rivestimento andranno effettuate “a caldo” con esclusione di impiego di sigillante.

E' escluso l'utilizzo, come rivestimento per il pavimento, di “gomma a bolli”.

Per gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 – 5** è richiesta la presenza di **luci basse corridoio passeggeri** (luci “segna-passo”), che non dovranno comunque mai generare riflessi sul parabrezza. Tali luci si accenderanno manualmente tramite dedicato interruttore posto su quadro strumenti.

10.9 - Botole di ispezione sul pavimento

Tutte le parti meccaniche, pneumatiche, etc. soggette ad ispezione, manutenzione e smontaggio che non siano accessibili attraverso elevatori o sportelli devono essere raggiungibili da opportune

botole ricavate sul pavimento; i contorni e i coperchi delle botole di ispezione non devono creare intralcio, né tanto meno pericolo, alla circolazione dei passeggeri.

I coperchi delle botole dovranno essere costruiti in modo tale da garantire un'ottimale tenuta contro le infiltrazioni, polveri, gas e acqua e possedere i requisiti di isolamento termoacustico.

Nella successiva documentazione aggiuntiva da presentare post-aggiudicazione dovrà essere riportata la disposizione delle botole al pavimento e la soluzione scelta per il sistema di chiusura.

10.10 – Passaruota, gradini e struttura vano scala nonché separazioni verticali

I **passaruota** devono essere realizzati con caratteristiche tali da garantire:

- l'incolumità dei passeggeri contro una eventuale esplosione dello pneumatico;
- l'ottimale accessibilità per il montaggio e smontaggio delle catene antineve, sia singole che doppie.

Devono essere costruiti in acciaio INOX o con materiale alternativo con caratteristiche di resistenza meccanica e alla corrosione equivalenti.

La parte esterna dei passaruota dovrà essere trattata con prodotti "**antisasso**" e "**antirombo**".

Nell'ipotesi in cui nell'allestimento di carrozzeria siano previste cuffie di protezione dei passaruota, queste devono poter essere rimosse senza rimozione di alcuna zona del pavimento.

Analogamente per i rivestimenti delle pareti.

In corrispondenza delle ruote dovranno essere montati i relativi **paraspruzzi**.

Per gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 – 5**, i **gradini e la struttura dei vani scala** saranno in acciaio INOX o con materiale alternativo con elevate caratteristiche di resistenza meccanica e alla corrosione. Le pedate dei vani scala saranno rivestite con idoneo materiale impermeabile e antiscivolo. E' altresì richiesta, per tutti i gradini e le soglie porta, sugli spigoli degli stessi, la presenza di **paragradini ("batticalcagno")** di tipo antisdrucchiolo (**in colore "giallo"** acceso, a tutta larghezza e con profilo a sezione angolare) ed anche di **luci basse per illuminazione alzate dei vani scala** (luci "segna-passo").

Sempre per gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 – 5**, in corrispondenza della parte alta dei vani scala (ed anche di fronte ai due sedili posti davanti alla postazione carrozzella per gli autobus **interurbani** dei lotti **4 – 5**), a protezione dei passeggeri seduti sui sedili, devono essere installate, di fronte ai sedili, delle opportune **separazioni verticali dotate sulla parte superiore di mancorrente metallico orizzontale**. In particolare, la parte alta del **mancorrente orizzontale** dovrà essere **rivestita o protetta con dispositivo o materiale antinfortunistico**. Le separazioni verticali devono essere costituite da una struttura metallica e da un pannello centrale in multistrato (o materiale equivalente) eventualmente rivestito da velluto o moquette.

10.11 - Superfici vetrate

Le superfici vetrate comparto passeggeri devono essere costituite con cristalli possibilmente singoli. **Tutti i cristalli dovranno essere del tipo oscurato ad alta rifrazione raggi solari** ("vetri filtranti" - gradazione almeno **75%** per l'**assorbimento** energetico e comunque con oscuramento compatibile con la trasparenza stessa del vetro richiesta dalla legislazione vigente) per la protezione dei trasportati dall'irraggiamento.

Le superfici vetrate dovranno essere inoltre costituite con utilizzo di **vetro atermico** per garantire l'isolamento termico. Non è espressamente richiesto (anche se comunque ammesso) l'utilizzo di vetro-camera, purché il vetro rispetti tutte le caratteristiche sopra riportate. Non è ammessa l'applicazione di alcuna pellicola sulle superfici vetrate per ottenere la filtrazione dei raggi solari.

La prima vetratura sul lato destro dietro il posto guida potrà, eventualmente, non essere del tipo oscurato ma solo nel caso questa potesse in qualche modo essere causa di ridotta visibilità per il Conducente. Per la prima porta passeggeri, invece, non si richiede l'oscuramento dei cristalli.

Gli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 – 5** dovranno comunque essere regolarmente predisposti per il montaggio, sulle fiancate, di eventuali future tendine laterali parasole in tessuto e a scorrimento (dovranno pertanto essere regolarmente presenti le **guide metalliche a scorrimento** per il montaggio degli agganci delle tendine).

E' richiesto, con esclusione dei **lotti 1 e 3** degli autobus **urbani corti** e degli **interurbani corti** (per i quali la presenza di finestre apribili è *preferibilmente* contemplata e costituirà elemento di premialità), che vi siano (sia sul fianco destro sia sul fianco sinistro) **finestre laterali passeggeri apribili (a "vasistas" o scorrevoli)**, anche alternativamente su di uno stesso lato, nella parte alta. La parte mobile dovrà essere comunque bloccabile dall'interno con l'utilizzo di chiave quadrata "femmina" (sezione 8x8 mm).

Nella "descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo" da presentare in sede di offerta dovrà essere anche riportata la descrizione e le caratteristiche delle superfici vetrate previste per il veicolo e del loro relativo oscuramento per l'esposizione ai raggi solari. Dovrà essere riportato anche il numero di finestre alte per i passeggeri apribili a sinistra e a destra delle fiancate veicolo;

Ogni singola Azienda privata che preferisca che siano fornite ed installate anche le tendine laterali parasole in tessuto a scorrimento sugli autobus **interurbani** dei lotti **3 – 4 – 5**, dovrà effettuare, per conto proprio, specifica richiesta al Fornitore. La tipologia delle tendine e la loro colorazione, in tale caso, sarà comunicata subito dopo la sottoscrizione del Contratto di fornitura. In caso di mancata effettuazione della comunicazione entro **due mesi** dalla stipula del Contratto, è inteso che l'autobus sarà allestito con la predisposizione per il montaggio ma senza tendine laterali parasole. Gli oneri aggiuntivi relativi a tale specifica richiesta sono a completo carico della Ditta privata richiedente.

10.12 - Ralla (non applicabile)

10.13 – Cappelliere (solo lotti 3 – 4 – 5 degli autobus interurbani)

I veicoli dovranno essere dotati di cappelliere **frontalmente aperte**, e con **fondo di tipo "chiuso"**. Dovranno essere presenti, per gli autobus **interurbani normali** e **lungi** dei **lotti 4 e 5**, **mancorrenti longitudinali metallici e continui di appiglio** (verniciati in colore "giallo" RAL 1018). Si dovranno evitare in particolare modo le vibrazioni dinamiche delle stesse e dovranno essere realizzate con elementi modulari che favoriscano la pulizia delle stesse e dei mancorrenti alti di appiglio.

Le cappelliere dovranno essere sagomate in modo da prevenire, durante il moto del veicolo, la caduta degli oggetti riposti sulle stesse. In particolare, le parti terminali delle cappelliere dovranno essere dotate di opportune mini-paratie verticali anticaduta.

Sulla parte inferiore delle cappelliere dovranno essere installate bocchette individuali per l'aria climatizzata e dovranno essere installate luci individuali di cortesia (presenza "service set") e dovranno essere installati dedicati altoparlanti di diffusione.

L'area riservata alla zona di stazionamento della carrozzella disabili non dovrà essere, nello spazio aereo corrispondente, sovrastata da cappelliera.

Sui veicoli dovranno essere previste delle cappelliere con le seguenti volumetrie:

\$

- lotto 3 (**interurbani "corti"**): minimo **0,40** metri cubi;
- lotto 4 (**interurbano "normale"**): minimo **0,60** metri cubi;
- lotto 5 (**interurbani "lunghi"**): minimo **0,80** metri cubi;

Per il lotto degli **interurbani corti** del **lotto 3** la luce libera all'imboccatura della cappelliera nella parte frontale (altezza al netto degli ingombri) dovrà essere di almeno **15** cm.

Per gli autobus **interurbani normali e lunghi** dei **lotti 4 e 5**, la profondità delle cappelliere e la luce libera all'imboccatura delle cappelliere nella parte frontale (altezza al netto degli ingombri) dovranno essere tali che un normale trolley da viaggio di dimensioni standard (40 cm di larghezza, 55 cm di altezza e 20 cm di spessore) possa essere, in senso longitudinale, agevolmente e completamente introdotto orizzontalmente (nonché posizionato in perfetta sicurezza) all'interno delle stesse cappelliere.

Il volume totale delle cappelliere sarà considerato in fase di valutazione dell'offerta.

10.14 – Bagagliaia (solo lotti 3 – 4 – 5 autobus interurbani)

Sui veicoli dovranno essere previste delle bagagliaie con le seguenti volumetrie:

\$

- lotto 3 (**interurbani "corti"**): minimo **1,0** metri cubi;
- lotto 4 (**interurbano "normale"**): minimo **1,5** metri cubi;
- lotto 5 (**interurbani "lunghi"**): minimo **3,0** metri cubi;

Il volume totale della bagagliaia è da intendersi come volume totale utile, quindi al netto degli ingombri relativi alla cassa contenente l'elevatore meccanico carrozzella disabili e anche degli ingombri dei connessi dispositivi necessari al suo funzionamento nonché di altri eventuali ingombri dovuti ad accessori/dispositivi presenti sempre all'interno di tale vano.

L'accesso alla bagagliaia (che sarà di tipo "passante") e la movimentazione bagagli dovrà essere fattibile, per quanto possibile, in misura maggiore dal lato destro del veicolo, per garantire la necessaria sicurezza nel caso di fermate al di fuori delle autostazioni.

Il pavimento bagagliaia deve essere realizzato in pannelli di **legno multistrato marino** di essenza ad alta resistenza meccanica e sottoposto a trattamento ignifugato, idrorepellente ed antimuffa, **di spessore non inferiore a 9 mm**.

Sono anche ammesse soluzioni costruttive del pavimento bagagliera mediante materiali alternativi quali fiberglass, lega leggera, etc. La soluzione costruttiva proposta dovrà comunque essere riportata nella “descrizione tecnica estesa dell'intero veicolo” da presentare in sede di offerta.

Il movimento degli sportelli bagagliera sarà possibilmente parallelo alle fiancate con tipo di cinematica per l'apertura/chiusura a “**pantografo**” (è comunque ammessa anche l'apertura/chiusura “a compasso” degli stessi sportelli).

E' richiesta l'accensione automatica delle **luci interne ad accensione automatica nel vano bagagliera** all'apertura di un qualunque sportello bagagliera.

Si richiedono, all'interno del vano bagagliera, dei **sensori sistema allarme antincendio** con allarme acustico e visivo dedicato, posizionato in cruscotto posto guida, con simbologia conforme al Regolamento UN/ECE 121, dell'aumento di temperatura del vano bagagliera dovuta ad un principio d'incendio.

I sensori (almeno in numero di 2) dovranno essere installati nella parte alta del vano bagagliera, uno in zona anteriore e l'altro in zona posteriore di questo e, se localizzati in una zona ove possano essere danneggiati da urti, dovranno essere ambedue dotati di uno schermo retinato metallico per prevenire danni dovuti a possibili collisioni.

Gli sportelli delle bagagliere dovranno essere dotati di maniglie “**a scatto**” con serrature chiudibili a **chiave cifrata**.

Il vano (o i vani) riservato ai bagagli sarà ben delimitato, tramite robuste separazioni, rispetto ai vani tecnici adiacenti.

Gli sportelli della bagagliera saranno, preferibilmente (ed esclusi i casi particolari degli sportelli ove sia tecnicamente impossibile, causa sovrastanti ingombri dovuti alla base della postazione carrozzella disabili), dotati di apertura ad azionamento elettrico e comandata dal posto guida.

Nel caso in cui sia presente l'apertura/chiusura comandata, dal posto guida dovrà essere possibile aprire e chiudere, indipendentemente, gli sportelli bagagliera del lato destro oppure quelli del lato sinistro con dedicati pulsanti.

In tale evenienza, il sistema di apertura dovrà essere dotato di comando elettropneumatico e dovrà essere presente un dispositivo ausiliario (“**valvola di sfiato**”) che permetta l'apertura forzata degli sportelli in caso di avaria del comando. Il tirante o il rubinetto che azionerà tale valvola sarà localizzato nel vano che accoglie la centralina, posizionato sotto-Autista o in prossimità del vano batterie o del vano deviatore-sezionatore. A fianco del tirante o del rubinetto che azionerà la valvola di sfiato dovrà essere apposta una targhetta descrittiva (“**apertura forzata degli sportelli della bagagliera**”).

Il volume totale (al netto ingombri) della bagagliera sarà considerato in fase di valutazione dell'offerta.

In particolare, per gli autobus **interurbani lunghi** del **lotto 5**, la premialità sarà attribuita solo per i fornitori che offriranno autobus dotati di bagagliera avente volume totale maggiore di **4,2** metri cubi (per una bagagliera di questi autobus del **lotto 5** con volume totale fra **3,0** mc e **4,2** mc saranno infatti attribuiti “**0**” punti di premialità).

E' ammesso presentare offerta anche per autobus **interurbani corti** del **lotto 3** che presentano la bagagliera (o parte della bagagliera) nel retrotreno del veicolo anziché soltanto sulle fiancate laterali. In questo caso, il volume totale da prendere in considerazione agli effetti del calcolo della premialità è quello dato dalla somma di tutti i singoli vani. Anche in questo caso il portellone della bagagliera posteriore dovrà essere dotato di maniglia “**a scatto**” con serratura chiudibile a **chiave cifrata**.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 - 5
	ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica

10.15 – sistemi di ritenuta per i passeggeri in piedi - spigoli

In tutto il veicolo devono essere presenti **mancorrenti orizzontali/verticali** e relativi sostegni (protetti con vernici a polvere epossidiche **di colore “giallo” RAL 1018**), appigli, maniglie, etc., atti a garantire la sicurezza.

In tutto il veicolo non è ammessa la presenza di qualsiasi tipo di spigolo pericoloso.

10.16 - sistema di chiusura dei pannelli interni di servizio

I pannelli interni di servizio, per l'accesso a componenti soggetti ad interventi manutentivi, devono essere dotati di meccanismi di chiusura azionabili esclusivamente con chiave di servizio quadrata “femmina” (sezione 8x8 mm) o chiave di servizio “a spillo”. Non è assolutamente ammessa la chiusura con viti.

	CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI – LOTTE 1 - 2 - 3 - 4 - 5 ALLEGATO B - fornitura di n° 27 autobus diesel nuovi di fabbrica
---	--

11 - IMPIANTI DI ALLESTIMENTO

11.1 - Mozzi, cerchi ruota e pneumatici

Gli pneumatici, del tipo “tubeless” ad uso “**urban**” (adatti per percorrenze urbane per i **lotti 1 e 2** degli autobus **urbani**) e **M+S** (“mud+snow”), dovranno essere di normale produzione di serie, prodotti da qualificati costruttori e reperibili a catalogo fra i primari marchi.

Gli pneumatici, del tipo “tubeless” ad uso “**regional**” (adatti per percorrenze extraurbane per i **lotti 3 – 4 - 5** degli autobus **interurbani**) e **M+S** (“mud+snow”), dovranno essere di normale produzione di serie, prodotti da qualificati costruttori e reperibili a catalogo fra i primari marchi.

Su ogni cerchione ruota dovrà essere presente, in maniera indelebile, la misura dello pneumatico da montare e su ogni sesto ruota devono essere riportati, la misura della campanatura e la pressione dello pneumatico da montare.

Ogni veicolo dovrà essere corredato da **pneumatico di scorta, compreso il cerchio**, installato a bordo veicolo nella tradizionale postazione sotto-calandra se presente (è ammessa anche la fornitura “sciolta” di tale completa ruota di scorta, con particolare riguardo agli autobus **urbani** dei lotti **1 e 2**). Nel caso il veicolo presentasse differenti misure di pneumatici fra asse anteriore e asse posteriore, gli pneumatici di scorta con cerchi da fornire saranno due.

Sui cerchioni anteriori dovrà essere previsto un dispositivo di protezione antinfortunistico (tipo “**corona grigliata di copertura**”) per le colonnette e i relativi dadi.

I dadi delle colonnette ruota dovranno essere dotati di idonei **dispositivi ottici con colorazione evidente** (“**indicatori di serraggio**”) di indicazione dello svitamento degli stessi.

11.2 - Dispositivi atti al traino

Per il traino a rimorchio dei veicoli, i dispositivi atti al traino dovranno essere rispondenti alle norme vigenti, in particolare:

- Direttiva 96/64/CE (anteriore);
- Direttiva 94/20/CE (posteriore).

Il veicolo sarà dotato di **gancio traino anteriore e posteriore entrambi per depannaggio, fissi o smontabili**. In caso di gancio con occhione filettato smontabile (compreso nella fornitura), questo dovrà essere (quando smontato) saldamente vincolato a bordo dell’abitacolo del veicolo e in posizione ben accessibile dall’interno.

I sistemi di fissaggio del gancio dovranno essere opportunamente dimensionati e realizzati per sopportare le sollecitazioni in fase di traino.

Tali dispositivi, oltre ad essere fissati rigidamente alla struttura di forza del veicolo, dovranno garantire un brandeggio della barra di traino di almeno 120° senza che venga prodotto alcun danno alla carrozzeria durante le operazioni di recupero del veicolo (nell’accoppiamento tra occhione e barra di traino deve essere possibile un’angolazione della barra, rispetto all’asse longitudinale del veicolo e sull’orizzontale, non inferiore a $\pm 60^\circ$ senza alcuna interferenza della stessa con altre strutture) e senza richiedere lo smontaggio completo dei paraurti. I ganci di traino dovranno essere compatibili, per forma e localizzazione, con la barra rigida lineare (omologata) di traino.

Durante le operazioni di collaudo pre-fornitura in stabilimento, l'Azienda si riserva di effettuare una **prova di compatibilità** fra i 2 ganci di traino e la barra rigida lineare (omologata) di traino, che dovrà essere messa a disposizione dal Fornitore in loco.

11.3 - Accessori

Per ogni singolo autobus, devono essere presenti i seguenti **accessori/dotazioni amovibili o previsti** (in maggior parte) **per Legge**:

- **martelletti rompicristallo** in zona vano passeggeri dotati di sistema antifurto costituito da **cavetto d'acciaio con molla di ritorno e avvisatore acustico al posto guida**. In corrispondenza della base ove è avvenuta la eventuale rimozione di un martelletto, dovrà essere generato un segnale elettrico che permetterà l'emissione di un allarme acustico al posto guida (o, in alternativa, un allarme acustico in corrispondenza della stessa base ove è stato asportato il martelletto). L'allarme acustico dovrà comunque essere provvisoriamente tacitabile da parte del Conducente premendo un apposito e specifico **pulsante di tacitamento presente su quadro strumenti** (pulsante non di tipo aeronautico ma comunque dotato di targhetta o pittogramma descrittivo): al "reset" tramite spegnimento del quadro strumenti e alla sua successiva riaccensione (e sempre persistendo la situazione di martelletto/i fuori dalla propria base) lo stesso avvisatore sonoro riprenderà comunque nuovamente ad emettere l'allarme acustico (ripristino automatico funzionalità dell'avvisatore acustico) e necessiterà di suo nuovo tacitamento tramite pulsante, se desiderato dal Conducente. Sul pulsante di tacitazione, per segnalare l'eventualità di uno o più martelletti fuori dalla loro sede, sarà anche prevista la presenza di una **spia luminosa**. Le basi dei martelletti dovranno essere alimentate dall'impianto elettrico del veicolo (non è ammesso che l'input per l'allarme acustico si trasmetta tramite un sistema "wireless" e simili);
- **n° 2 martelletti rompicristallo (dotati di tagliacinture)**, con sigillo piombato e posti in prossimità posto guida (stavolta liberi, cioè senza dispositivo antifurto costituito da cavetto d'acciaio, e saldamente fissati in alto sulla parte centrale del frontone padiglione anteriore in apposite distinte basi nonché ben visibili). I 2 martelletti non devono comunque essere localizzati sulla immediata verticale del Conducente;
- **n° 1 estintore portatile idrico a schiuma da 6 litri** conforme alle norme vigenti. Al momento della consegna del veicolo, l'estintore dovrà essere dotato di **cartellino/adesivo** sul quale dovrà essere riportata la data di scadenza del successivo controllo rispetto a quello iniziale;
- **cassetta pronto soccorso** secondo l'allegato n° 1 al DM 388/2003 (ben individuabile per localizzazione) con kit primo intervento e saldamente posizionata su apposita sede in prossimità posto guida ovvero contenuta all'interno di un vano porta-oggetti;
- **n° 2 triangoli segnalatori di veicolo fermo** e relative custodie. Gli stessi, all'interno delle loro custodie, dovranno essere saldamente posizionati su apposita sede in prossimità del posto guida ovvero contenuti all'interno di un vano porta-oggetti sempre in prossimità del posto guida;
- **n° 1 giubbottino retroriflettente** ad alta visibilità;
- **n° 2 cunei (calzatoie)** per fermo veicolo saldamente posizionati su dedicate staffe/a;
- **specchio interno** (visibilità corridoio - posizionato in alto sul frontone padiglione anteriore);
- **targhette, adesivi, pittogrammi nonché avvisi vari al pubblico, compresi quelli necessari per l'incarozzamento**, sia all'interno che all'esterno al veicolo, conformi alla Legge. A titolo esemplificativo e non esaustivo, dovranno essere presenti e conformi alla normativa i seguenti avvertimenti: "uscita emergenza" e "rompere i vetri in caso emergenza" (all'interno e all'esterno), "uscita emergenza" su botole sul tetto (all'interno), targhetta numero passeggeri trasportabili in piedi e seduti più numero posti di servizio e postazioni carrozzella, "deviatore-sezionatore batterie", "gasolio", "urea", "postazione carrozzella passeggeri ridotta capacità motoria non

deambulanti” (all’interno e all’esterno), targhette varie di avviso nella zona postazione carrozzella passeggeri, “spazio riservato passeggeri ridotta capacità motoria deambulanti” (all’interno e all’esterno), “area video-sorvegliata” (all’interno e all’esterno, personalizzate con nominativo dell’Azienda autorizzata a rilevare e registrare le riprese), “presenza dispositivo V.E.D.R.” (all’interno e all’esterno, personalizzate con nominativo dell’Azienda autorizzata a rilevare e registrare le riprese), “estintore”, “cassetta pronto soccorso”, “divieto di fumare”, “si prega di non parlare al Conducente”, “sblocco d’emergenza porta” (all’interno e all’esterno), senso di entrata e senso di uscita passeggeri (tramite scritte/pittogrammi, sia interni che esterni), “velocità limitata a ... km/h”, etc.;

- **adesivi con logo dell’Azienda, logo Regione Sardegna e adesivi riportanti il logo Stato Italiano con le fonti di finanziamento;**
- **eventuali adesivi riportanti, sul fronte esterno e sul retrotreno esterno, il numero di matricola aziendale dell’autobus** (su specifica richiesta della singola Azienda);
- **n° 2 adesivi limite di velocità** (“dischi” posteriori limite velocità);
- **tappettino in gomma posto guida;**
- **paraspruzzi alle ruote;**
- **“indicatori di serraggio”** dei dadi delle colonnette ruote;
- **occhione/i filettato gancio traino** (in caso di gancio/i con occhione filettato smontabile);
- **ruota completa di scorta;**
- **kit cinghiaggi per ancoraggio ai punti fissi al pavimento della carrozzella e del disabili** (solo autobus **interurbani** dei **lotti 3 - 4 - 5**);
- **telecomando con cavo per azionamento pedana elevatrice carrozzella disabili** (solo autobus **interurbani** dei **lotti 3 - 4 - 5**);
- **doppia presa USB** per ricarica dispositivi elettronici ed una **presa corrente a 12 V** presso posto guida;
- ogni altra dotazione prescritta dalla normativa vigente per la circolazione su strada.

Inoltre, sempre per ogni singolo autobus, devono essere previsti i seguenti **accessori/dotazioni supplementari**:

- **specchio interno** (visibilità area ingresso 1^a porta, posizionato in prossimità di questa);
- **specchio interno** (visibilità area ingresso 2^a porta, posizionato in prossimità di questa);
- **specchio/i esterno/i supplementare/i destro/i** per visibilità frontale e fronto-laterale (rispettivamente sottocalandra e zona gradino porta anteriore) del veicolo (non necessari per autobus del **lotto 1** e del **lotto 3** con **motore anteriore**);
- **serie doppie chiavi di servizio** quadrate “femmina” (sezione 8x8 mm) per apertura finestrature laterali “a vasistas” o a scorrimento ed eventualmente anche serie chiavi “a spillo” per apertura pannelli interni se questi non possono essere aperti con la chiave quadra;
- **serie doppie chiavi cifrate** per apertura vari sportelli vari di servizio esterni ed interni;
- **serie doppie chiavi cifrate** per apertura sportello del vano interno contenente apparecchiature videosorveglianza e computer di bordo AVM;
- **doppia chiave accensione/spegnimento quadro strumenti** (chiave “consenso avviamento”);
- **poggiapiEDE Conducente** sul lato sinistro pedaliera;
- **custodia o vano per tabella orari** (presso posto guida);
- **borsa (custodia) o ripostiglio** porta documenti in corrispondenza del posto di guida;
- **gancio giacca** per Conducente;
- **porta ombrello** per Conducente;
- **specchi retrovisori esterni** orientabili elettricamente e con resistenza elettrica antiappannamento (disinseribile automaticamente mediante temporizzatore). Bracci specchi **carenati** e, possibilmente, con **fermo e ritorno rapido**;

- **vano/i tecnico/i (distinto/i e con adeguata larghezza maggiorata) per contenimento apparati telematici di bordo**, con sportello/i di chiusura e serratura a chiave cifrata (con chiave dedicata e diversa da quella comune in uso per altri servizi). Tale/i vano/i di larghezza maggiorata dovrà essere ubicato/i nell'abitacolo nella parte anteriore sinistra dell'autobus, il più vicino possibile al posto guida;
- **vano (distinto) porta-oggetti personali per il Conducente**, con sportello di chiusura e serratura a chiave cifrata. Il vano dovrà essere ubicato in prossimità del posto guida;
- **vano (distinto) porta-oggetti per le dotazioni di servizio**, con sportello di chiusura e serratura a chiave cifrata, per la custodia dell'attrezzatura varia di servizio (ad esempio, manuali cartacei di istruzioni, giubbottino retroriflettente ad alta visibilità, 2 triangoli segnalatori veicolo fermo, serie chiavi servizio, etc.). Il vano dovrà essere ubicato in prossimità del posto guida;
- ogni altra dotazione accessoria necessaria per il normale funzionamento del veicolo su strada;
- i veicoli dovranno essere dotati di **impianto e dispositivo autoradio/lettore CD-MP3**. Dovranno essere presenti i correlati **altoparlanti di diffusione** (dislocati in una posizione tale da non essere asportabili dai passeggeri, possibilmente posizionati in alto al centro sull'intradosso padiglione);
- il veicolo **NON** dovrà essere dotato di sistema antifurto elettronico.
- **sensori di parcheggio in retromarcia al paraurti posteriore** con display e avvisatore acustico (non escludibile) al posto guida;
- **prese USB (doppia presa)** per ogni biposto sedili passeggeri. La doppia presa dovrà essere posta sulla pannellatura della fiancata interna laterale o, possibilmente, al centro del biposto in basso (sotto la linea dell'appoggio seduta);
- **presa USB (singola)** per ogni monoposto sedili passeggeri posta sulla pannellatura della fiancata interna laterale;
- **prese USB (doppia presa)** per postazione carrozzella.

In aggiunta solo per autobus **urbani** dei **lotti 1 e 2**:

- **maniglie a pendaglio per appiglio passeggeri** (almeno n° 8 per gli autobus **urbani corti** del **lotto 1** e almeno n° 10 per gli autobus **urbani normali** del **lotto 2**);
- **serie doppie chiavi di servizio** quadrate "femmina" (sezione 8x8 mm) per apertura/chiusura dall'esterno delle porte passeggeri.

In aggiunta solo per autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 - 5**:

- **microfono presso posto guida** per avvisi Conducente (integrato con sistema altoparlanti dislocati in una posizione tale da non essere asportabili dai passeggeri, possibilmente posizionati in alto al centro sull'intradosso padiglione). Il microfono, che servirà per comunicazioni foniche del Conducente ai passeggeri, dovrà essere dotato di supporto metallico allungato, snodabile e orientabile (tipo "collo di cigno");

12 - ALTRE DOTAZIONI/FORNITURE MINORI ACCESSORIE DEL VEICOLO

Si richiedono, infine, le seguenti dotazioni/forniture minori accessorie:

- **manualetto cartaceo personalizzato di istruzioni per l'uso e la guida del veicolo** per il Conducente (manuale dell'utente), in lingua italiana e in formato "A5" e per ogni singolo autobus, completo di istruzioni per l'utilizzo, oltre che per l'uso dei vari comandi e per la comprensione delle varie segnalazioni da quadro strumenti, per l'utilizzo della **pedana elevatrice** (caso degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 - 5**) per l'ingresso in carrozzina del disabile e dell'uso dell'**impianto aria climatizzata** nonché per l'utilizzo del **sistema di ritenuta con cinghiaggio della carrozzella disabile** (caso degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 - 5**).

- **manualetto cartaceo di istruzioni per l'uso del cronotachigrafo digitale** per il Conducente (manuale dell'utente), in lingua italiana e in formato "A5" e per ogni singolo autobus (caso degli autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 - 5**);

- **fanaleria posteriore supplementare (ripetitrice) luci "arresto"**, a destra e a sinistra in posizione superiore – in alternativa è anche ammessa una sola terza luce con posizione a metà altezza sul posteriore;

- **fanaleria posteriore supplementare (ripetitrice) luci "indicatori di direzione"**, a destra e a sinistra in posizione superiore;

- **presa 24 Vcc per lampada di servizio** nel vano motore ed anche nel vano batterie;

- **n° 1 ventilatore (elettroventola) reversibile per estrazione/immissione d'aria sul tetto**, localizzato nella parte mediana o posteriore del comparto passeggeri, comandabile tramite interruttore da posto guida. Spia luminosa con pittogramma su quadro strumenti per segnalazione azionamento elettroventola;

- **tergitura tergicristallo** con velocità almeno intermittente, lenta e rapida. Nel tergicristallo sarà incorporato **un sistema lavaparabrezza**;

- per gli autobus **interurbani** dei **lotti 3 – 4 – 5**, **avvisatori acustici ad aria compressa ("trombe metalliche monotoni")** e **avvisatori acustici elettrici ("clacson")** con relativo selettore di commutazione su quadro strumenti e con spia luminosa su quadro strumenti con pittogramma per indicazione del tipo segnalatore acustico inserito;

- **chiavi varie serrature cifrate** (come quelle da fornire, ad esempio, per apertura sportellino rifornimento gasolio, sportellino rifornimento urea, bloccaggio porte passeggeri dall'esterno, maniglie sportelli esterni vani laterali e della bagagliaia, maniglia portellone vano motore, vano protezione telecomando elevatore meccanico carrozzella disabile, vani custodia oggetti presso posto guida ad eccezione di quelle per vani destinati agli impianti telematica di bordo) **tutte uguali fra di loro nello stesso veicolo**, in modo che sia possibile con un'unica chiave cifrata l'apertura universale di tutte le serrature presenti nel veicolo. Le chiavi dovranno essere fornite in duplice copia per ciascun autobus e dovranno essere presenti a bordo al momento della consegna;

- **chiavi serrature cifrate** destinate per il/i vano/i tecnico sopra posto guida destinato a ospitare le apparecchiature per gli impianti telematica di bordo (come videosorveglianza e computer di bordo) **tutte uguali fra di loro nello stesso veicolo**, in modo che sia possibile con un'unica chiave cifrata l'apertura universale di tutte le simili serrature presenti nel veicolo. Le stesse chiavi dovranno essere fornite in duplice copia per ciascun autobus. La dedicata cifratura di tale chiave, causa motivi di sicurezza e privacy, dovrà essere differente dalla cifratura prevista per tutte le altre normali chiavi cifrate degli autobus;

13 - APPARATI AGGIUNTIVI E SISTEMI AUSILIARI PER L'ESERCIZIO (telematica di bordo)

Su specifico allegato dovranno essere presentati, da parte del Fornitore in caso di aggiudicazione, delle accurate descrizioni delle caratteristiche tecnico funzionali e delle caratteristiche tecniche degli apparati e sistemi o predisposizione di impianti.

Negli eventuali casi per i quali si richiede la predisposizione degli impianti senza la fornitura degli apparecchi/sistemi, dovrà essere fornito ed installato, dal Fornitore, tutto ciò che è necessario (piastre attacco, tubazioni, staffe, supporti, cablaggi completi di connettori, antenne, kit "viva voce", pedale di allarme, etc.) per il montaggio celere e per il funzionamento immediato dei relativi apparati.

Sui veicoli dovranno essere montati e resi funzionali, a completo onere del Fornitore, gli apparati e sistemi contemplati come **"telematica di bordo"** espressamente da fornire e di cui all'allegato E.

Il singolo tipo di apparato di bordo telematico **previsto nella fornitura** e da installare sull'autobus, **in quanto a sua marca/modello/tipo/caratteristiche e in quanto a sua localizzazione fisica a bordo veicolo**, dovrà essere preventivamente concordato con l'Azienda in fase di pre-fornitura dopo l'aggiudicazione, questo anche per evitare l'eventuale installazione, da parte del Fornitore, di apparati che non soddisfino pienamente la conformità alle caratteristiche tecniche e ai requisiti richiesti in base all'allegato E.

Anche il singolo tipo di apparato di bordo telematico, **NON eventualmente previsto nella fornitura, in quanto a disposizione cablaggi e a sua localizzazione fisica a bordo veicolo** dovrà essere comunque preventivamente concordato con l'Azienda in fase di pre-fornitura dopo l'aggiudicazione.

In particolare, dovrà essere previsto un **pulsante unico ON/OFF (in quadro strumenti) per immediato indipendente comando manuale degli indicatori di percorso e per il contemporaneo comando relativo al controller di questi**. Dovrà essere altresì presente un **pulsante ON/OFF per il comando manuale del controller della validatrice**.

Il Fornitore inoltre dovrà predisporre il previsto **spegnimento temporizzato ("power save")** delle apparecchiature telematiche di bordo. Sono da escludersi soluzioni di tipo elettromeccanico.

Tutti gli apparati aggiuntivi di bordo, richiesti nel sopraccitato allegato relativo alla telematica di bordo, dovranno essere forniti, insieme al relativo integrato sistema, perfettamente funzionanti e dotati di software di programmazione e gestione.

Oltre ai test di funzionamento presso lo Stabilimento del Fornitore, dovranno essere effettuati anche dei test di funzionalità in sede di collaudo "intermedio" di accettazione/consegna. Dovranno altresì essere erogati, a completo onere del Fornitore, corsi di formazione al personale aziendale per comprenderne il funzionamento e per poter effettuare in autonomia la programmazione, la configurazione, la regolazione e l'inizializzazione di ciascun singolo apparato/impianto e del relativo sistema fornito. La fornitura dovrà essere comprensiva anche di computer laptop, software dedicati e di sviluppo ("SDK"), di hardware vari complementari e delle istruzioni per programmazione/uso/manutenzione dei sistemi richiesti.

Resta inteso che (dove previsto dal fabbricante) taluni apparati, all'interruzione della alimentazione elettrica, devono essere in grado di effettuare lo spegnimento corretto del sistema ("shut-down").

La garanzia degli apparati di bordo forniti avrà una validità temporale pari a quella offerta per la "garanzia di base" del veicolo. Sono compresi, nella stessa "garanzia di base", anche le predisposizioni richieste (cavi, canalizzazioni, connettori, supporti, etc.) e le parti dell'impianto elettrico opportunamente dimensionato per i carichi occorrenti.