



Ferrovia Circumetnea

CAPITOLATO TECNICO

PER L’AFFIDAMENTO DELL’ATTIVITÀ DI
MANUTENZIONE IN REGIME DI FULL SERVICE

AUTOBUS SCANIA

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	13/10/2023	Prima emissione	S. Marletta	G. Prestianni	S. Gentile
1	13/02/2024	Adeguamento normativo	S. Marletta	G. Prestianni	S. Gentile

Sommario

1. SCOPO	4
2. RIFERIMENTI NORMATIVI	4
3. VEICOLI	4
4. RUOLO DELL’APPALTATORE	5
4.1. DEPOSITI DEL COMMITTENTE	6
4.2. SEDUTA DI REVISIONE PRESSO MCTC	6
4.3. ESCLUSIONI	6
5. RESPONSABILITÀ	7
6. SCADENZA DEL CONTRATTO	7
7. MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO	7
8. CONTESTO OPERATIVO	8
8.1. CARATTERISTICHE DELLA TRATTA EXTRAURBANA DELLA FERROVIA CIRCUMETNEA	8
8.2. CARATTERISTICHE DELL’ESERCIZIO	8
8.3. PERCORRENZE ANNUA	8
9. PRESTAZIONI RICHIESTE	8
9.1. AFFIDABILITÀ	9
9.1.1. <i>Obiettivo</i>	9
9.1.2. <i>Modalità di rilievo</i>	9
9.1.3. <i>Recupero dei veicoli guasti</i>	9
9.2. DISPONIBILITÀ	9
9.2.1. <i>Obiettivo</i>	10
9.2.2. <i>Modalità di rilievo</i>	10
10. REQUISITI TECNICI NECESSARI PER LA FORNITURA	11
11. CERTIFICAZIONE DI CONFORMITÀ	11
12. GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE	11
13. PROCEDURA DI INTERFACCIA CON IL COMMITTENTE	12
13.1. SISTEMA INFORMATICO	13
14. PRESA VISIONE DELLO STATO DEI VEICOLI	14
15. VEICOLI NON MARCIANTI ALL’ATTO DELLA CONSEGNA DELLE PRESTAZIONI	14
16. RISORSE UMANE	14
16.1. COSTO DEL PERSONALE	14
16.2. SICUREZZA DEL PERSONALE	14
17. POLIZZE ASSICURATIVE	14
18. DURATA DEL CONTRATTO	15
18.1. DURATA	15
18.2. RINNOVO	15
19. COMPENSO DEL SERVIZIO	15
19.1. PERCORRENZE ANNUALI	15

19.2.	CORRISPETTIVO SERVIZIO FULL SERVICE	15
20.	PAGAMENTI.....	15
21.	ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE CORRETTIVA EXTRA CONTRATTUALE	16
22.	PENALI	16
22.1.	SOCCORSO IN LINEA	16
22.2.	AFFIDABILITÀ	16
22.3.	DISPONIBILITÀ.....	16

1. Scopo

Scopo di questo documento è descrivere nel dettaglio le attività di Manutenzione in regime di full service degli autobus che la Ferrovia Circumetnea (di seguito, in funzione del contesto indicata con FCE, Committente o Esercente) desidera esternalizzare affidando il servizio ad un Appaltatore, rispondente ai requisiti e criteri di valutazione richiesti dalle norme in vigore.

2. Riferimenti normativi

Norme UNI sulla Manutenzione e Norme UNI EN ISO 9001 2008;

- Norme CUNA sulla manutenzione, in particolare NC 195-05 e seguenti sulle attrezzature e le strumentazioni necessarie per la conduzione dell’attività di autoriparazione;
- Norme UNI 11082 (Manutenzione – terminologia specifica per il settore del trasporto collettivo);
- UNI 9910 (Fidatezza e qualità del servizio);
- Norme UNI EN 287 (saldatura);
- D.Lgs. 81/08 e successive mm.ii., normativa in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro.

3. Veicoli

La quantità e le caratteristiche essenziali dei veicoli oggetto del presente capitolato sono indicate nelle seguenti tabelle:

Quantità	38
Costruttore:	LAHDEN AUTOKORI OY
modello	SCANIA OMNIEXPRESS E320
Anno di fabbricazione	2012
Percorrenza della flotta (al 30/09/2023)	<ul style="list-style-type: none">• Totale km: 13.098.521• Percorrenza media: 344.697 km
Altre caratteristiche tecniche	Motore: DC13 05 Cambio: Scania GR875R

Quantità	8
Costruttore:	SOE BUSPRODUCTION FINLAND OY
modello	SCANIA INTERLINK LD
Anno di fabbricazione	2017
Percorrenza della flotta (al 30/09/2023)	<ul style="list-style-type: none">• Totale km:1.711.550• Percorrenza media: 213943 km
Altre caratteristiche tecniche	Motore: DC13 115 Cambio: GR875R

Totale autobus oggetto del servizio: 46

I veicoli di cui sopra sono di proprietà della Ferrovia Circumetnea che ne è anche detentrica ed utilizzatrice per il proprio servizio di trasporto di viaggiatori.

4. Ruolo dell’Appaltatore

L’appaltatore, per il periodo di durata del contratto, dovrà svolgere tutte le attività di manutenzione preventiva e correttiva in regime di Full Service per il mantenimento in piena efficienza degli autobus secondo quanto previsto nella documentazione di manutenzione.

L’Appaltatore dovrà garantire le condizioni di efficienza e di disponibilità dei mezzi con l’esecuzione della manutenzione necessaria allo scopo e provvedendo in proprio con materiali, ricambi, manodopera e attrezzature adeguate.

Sono escluse le attività di manutenzione correttiva necessarie a seguito di incidenti non occorsi per mancata o errata manutenzione del veicolo e le attività di manutenzione correttiva a seguito di atti vandalici o calamità naturali.

Nel dettaglio e con riferimento ai profili di missione dei veicoli previsti, il servizio dovrà comprendere:

- a) l’effettuazione delle operazioni relative alla manutenzione ispettiva, a quella programmata, alla sostituzione di complessivi, agli interventi a guasto;
- b) la sostituzione dei materiali soggetti ad usura;
- c) l’effettuazione del soccorso in linea, con le modalità di seguito descritte;
- d) l’effettuazione della prestazione del carro attrezzato per il recupero del veicolo non marciante causa avaria;
- e) la fornitura e posa in opera di ricambi, materiali di consumo;
- f) i rabbocchi e le sostituzioni dei lubrificanti, dei liquidi refrigeranti e altri fluidi;
- g) la sostituzione delle batterie;
- h) i controlli e le revisioni periodiche previste dalle leggi vigenti anche in riferimento alle dotazioni di bordo (cronotachigrafo, estintori, cassette di pronto soccorso, ecc);
- i) il controllo e la gestione degli pneumatici;
- j) il controllo preliminare e la predisposizione dei veicoli per la seduta di revisione annuale MCTC, con l’attuazione di tutte le attività tecnico-amministrative volte al superamento delle prove periodiche;
- k) qualsiasi altro intervento necessario per consentire il corretto funzionamento su strada degli autobus.

L’Appaltatore dovrà registrare tutti i dati riguardanti la gestione degli interventi di manutenzione (diario macchina del veicolo) e garantire sempre la disponibilità e l’accesso ai dati al Committente.

I dati registrati dovranno riguardare analiticamente tutti i lavori eseguiti e i ricambi sostituiti.

Sono inclusi nel servizio:

- la manodopera necessaria all’espletamento di tutte le operazioni manutentive previste;
- tutti i materiali e i ricambi necessari all’espletamento delle operazioni manutentive effettuate;
- tutti i grassi, i liquidi, i fluidi e i lubrificanti necessari al buon funzionamento degli autobus. I prodotti dovranno avere caratteristiche non inferiori a quelle indicate dalle case costruttrici dei veicoli e riportate nei manuali di uso e manutenzione e/o riparazione;
- l’effettuazione della prestazione del carro attrezzato per il recupero del veicolo non marciante causa avaria;

4.1. Depositi del Committente

I depositi del Committente da cui saranno movimentati gli autobus sono i seguenti:

- Adrano Nord – C.da Naviccia S.S. 284 Adrano
- Parcheggio Santa Sofia – Via Santa Sofia Catania
- Stazione FCE di Randazzo
- Stazione FCE di Paternò
- Stazione FCE di Linguaglossa

Si specifica che in linea, o presso i depositi del Committente, possono essere effettuati interventi minimali di riparazione del tipo: guasto porte, mancato avviamento, sostituzione lampadine, ecc., con la finalità di rimettere in esercizio il veicolo in tempi brevi. Tutti gli interventi in linea dovranno svolgersi con procedure di assoluta sicurezza nei confronti degli operatori, dei dipendenti FCE e degli utenti della strada.

Non sono ammessi interventi manutentivi con i viaggiatori a bordo.

4.2. Seduta di revisione presso MCTC

L’Appaltatore dovrà effettuare un controllo preliminare e la predisposizione dei veicoli per la seduta di revisione annuale MCTC.

L’Appaltatore dovrà attuare tutte le attività tecnico-amministrative volte al superamento delle prove periodiche, compresa l’effettuazione di eventuali versamenti propedeutici all’effettuazione delle prove di revisione.

L’Appaltatore almeno 30 giorni prima della seduta dovrà comunicare al Committente la data di effettuazione della seduta, in tal modo il committente potrà effettuare eventuali interventi (riparazione a seguito di incidenti, atti vandalici) non previsti nel contratto di full service.

Con un anticipo di 5 giorni lavorativi il fornitore informerà il Committente della data e della sede di effettuazione del collaudo annuale da parte della Motorizzazione. L’Appaltatore dovrà provvedere al controllo ed alla preparazione del veicolo. Il trasferimento da/per la sede dove verrà effettuato il collaudo sarà cura del Committente;

L’Appaltatore dovrà presenziare con proprio personale per intervenire tempestivamente alla risoluzione di piccoli guasti che emergessero durante la seduta e per interfacciarsi con i funzionari MCTC.

Qualora la stessa la revisione non venga superata, il veicolo verrà dichiarato non idoneo al servizio e il Committente presenterà una richiesta di intervento con fermo veicolo a carico l’Appaltatore, che dovrà intervenire con le medesime modalità previste per gli altri interventi. Se la revisione è già scaduta il veicolo sarà considerato indisponibile fino all’effettuazione della revisione.

4.3. Esclusioni

Non sono ricomprese nel Servizio di Manutenzione Full Service le seguenti attività:

- a) l’assistenza all’uscita dei veicoli dal deposito;
- b) il rifornimento del carburante;
- c) le attività di pulizia e lavaggio interno ed esterno;
- d) la fornitura degli pneumatici;
- e) gli interventi su apparecchiature acquisite dal Committente successivamente alla presente procedura;
- f) le riparazioni a guasti per i quali venga dimostrato che la causa sia imputabile a imperizia del personale del Committente;

- g) le riparazioni dei danni per atti vandalici, per incidenti e calamità;
- h) i dispositivi AVL/AVM

se non strettamente connessi con casistiche riferibili alle attività di competenza del Fornitore.

5. Responsabilità

L’Appaltatore assumerà la piena responsabilità della perfetta esecuzione dei lavori da esso eseguiti, della rispondenza delle quantità e qualità dei ricambi impiegati e si impegnerà ad eseguire i lavori nel rispetto delle norme di sicurezza vigenti e ad utilizzare personale in regola con gli obblighi previdenziali e assistenziali previsti dalla normativa vigente.

6. Scadenza del contratto

Alla scadenza contrattuale, l’autobus dovrà essere riconsegnato dall’Appaltatore in piena efficienza.

I principali complessivi meccanici ed elettrici dovranno essere nello stato di normale uso in relazione alle percorrenze realizzate.

Se non consegnata precedentemente, dovrà essere consegnata tutta la documentazione relativa agli interventi manutentivi effettuati nel periodo contrattuale.

7. Modalità di esecuzione del servizio

L’erogazione del servizio deve avvenire alle condizioni di seguito indicate, nel rispetto di quanto previsto nella documentazione di manutenzione.

In particolare:

L’Appaltatore dovrà richiedere la messa a disposizione del veicolo per l’effettuazione della manutenzione programmata e/o per gli interventi di sostituzione/revisione delle parti principali con un preavviso di 3 giorni lavorativi, indicando l’orario della messa a disposizione;

Per gli autobus soggetti a manutenzione programmata una volta raggiunta la scadenza, il veicolo verrà posto tra quelli non disponibili per il servizio, anche in assenza di anomalie manifeste, e conteggiato come indisponibile al fine della determinazione delle eventuali penali;

L’Appaltatore dovrà anche controllare e gestire i pneumatici. Nel caso di necessità di sostituzione l’Appaltatore dovrà informare tempestivamente il Committente che provvederà, a proprie spese, alla sostituzione. L’Appaltatore dovrà anche monitorare i consumi di pneumatici ed in caso di anomalie provvedere alla riparazione dell’autobus per riportare i consumi nella norma.

Gli interventi di manutenzione dovranno essere effettuati nella maniera più tempestiva possibile in modo da garantire i livelli di servizio previsti;

Nel caso di guasto, il veicolo da riparare sarà accompagnato dal foglio di lavoro che dovrà essere restituito, a riparazione avvenuta, debitamente compilato con descrizione dell’intervento ed elenco dei materiali sostituiti (ogni foglio di lavoro dovrà riportare la tipologia di intervento effettuata, l’elenco dei materiali sostituiti, la quantità e il codice dal catalogo parti di ricambio).

Il Committente provvederà quindi a inserire il veicolo riparato tra quelli disponibili e potrà procedere all’immissione in servizio a partire dal primo turno uscente successivo al completamento delle attività di

manutenzione. In mancanza della documentazione di avvenuta manutenzione, il veicolo non sarà immesso in esercizio e sarà pertanto considerato nello stato di fuori servizio.

L’Appaltatore dovrà provvedere, a sue spese, allo smaltimento dei materiali, compresi i fluidi, smontati dai veicoli in accordo alla legislazione vigente.

Le riparazioni e le manutenzioni saranno eseguite presso il Centro Assistenza indicato dall’Appaltatore e dichiarato in fase di gara. Il Centro Assistenza dovrà essere ubicato ad una distanza stradale non superiore a 80 km dal deposito di Adrano Nord – C.da Naviccia S.S. 284 Adrano.

Fatto salvo eventuali offerte migliorative presentate in fase di gara, le movimentazioni tra i depositi ed il Centro Assistenza dei veicoli sono a carico del Committente. Le movimentazioni, a insindacabile giudizio del Committente, avverranno in un orario compreso tra le ore 9.00 e le ore 17.00.

I tecnici preposti ai controlli delle manutenzioni potranno avere libero accesso ai locali del Centro Assistenza, senza preavviso, per verificare la corretta esecuzione delle attività da parte dell’Appaltatore;

8. Contesto Operativo

8.1. Caratteristiche della tratta extraurbana della Ferrovia Circumetnea

Le linee automobilistiche della Ferrovia Circumetnea di Catania, si estendono, in prevalenza, sul territorio della provincia di Catania.

La valenza della tratta è quella di intercettare i flussi di pendolari che hanno necessità di muoversi tra i paesi serviti dalle autolinee della Ferrovia Circumetnea, nonché di effettuare un servizio integrativo e/o sostitutivo del servizio ferroviario svolto dalla stessa azienda.

8.2. Caratteristiche dell’esercizio

Il servizio è normalmente realizzato mediante un programma di esercizio che copre la giornata dalle ore 05:00 alle ore 22:00.

L’orario di servizio indicato ha la sola funzione di dare una descrizione di massima della natura ed entità del servizio svolto. La FCE si riserva di modificare l’orario di servizio in funzione delle proprie esigenze e delle proprie politiche di trasporto.

8.3. Percorrenze annua

La percorrenza annua prevista dell’intera flotta è di circa 650.000 km.

9. Prestazioni richieste

Fermo restando l’attuazione delle attività di manutenzione così come esposte nel presente documento, con procedure documentate e con un sistema conforme alle normative vigenti, l’Appaltatore dovrà garantire le prestazioni anche in termini di affidabilità e disponibilità dei veicoli oggetto del presente capitolato.

L’Appaltatore, nel caso lo ritenga opportuno e senza ulteriori oneri per il Committente, può aumentare gli interventi di manutenzione programmata al fine di raggiungere le prestazioni richieste. In nessun caso può diminuire gli interventi di manutenzione programmata previsti nella documentazione di manutenzione redatta dal costruttore.

9.1. Affidabilità

L'affidabilità dei convogli sarà calcolata considerando come parametro di riferimento il numero di "anormalità di esercizio" (a), relativo ai veicoli oggetto del contratto.

A tal fine si definisce "anormalità di esercizio" ogni inconveniente, la cui causa è imputabile al veicolo, che dia luogo a:

- arresto di un autobus in linea con soppressione della corsa o con richiesta di intervento di un autobus sostitutivo per il proseguo della corsa;
- arresto di un autobus in linea e successiva ripresa della marcia con un ritardo superiore a 15 minuti;
- fuori servizio di un autobus con soppressione della corsa.

9.1.1. Obiettivo

Il parametro "anormalità di esercizio" (a) offerto dall’Appaltatore, deve essere il più basso possibile e comunque non superiore a 10 ogni 250.000 km percorsi.

9.1.2. Modalità di rilievo

Il numero di "anormalità di esercizio" sarà rilevato dalla documentazione di esercizio del Committente.

Ogni singolo episodio di anormalità di esercizio sarà comunicato entro 24 ore all’Appaltatore e sarà valutato in contraddittorio tra il responsabile del Committente e il responsabile dell’Appaltatore.

Ad intervalli di 250.000 km, percorsi dalla fine del periodo a disposizione per azzerare l’eventuale gap manutentivo iniziale di cui al cap. 15 punto a), saranno conteggiate le anormalità di esercizio riferite al periodo e per ogni anormalità di esercizio superiore al valore offerto dall’Appaltatore sarà applicata una penale secondo quanto riportato al capitolo “Penali”.

9.1.3. Recupero dei veicoli guasti

L’Appaltatore dovrà garantire un servizio di pronto intervento dalle ore 00:00 alle ore 24:00 di tutti i giorni al fine di consentire la riparazione e/o il recupero degli autobus guasti in linea.

Il servizio di pronto intervento in caso di autobus guasto in linea dovrà recarsi sul posto entro 120 minuti dalla segnalazione. Per ogni ora o frazione di ora di ritardo sarà applicata una penale secondo quanto riportato al successivo capitolo “Penali”

Nel caso in cui fosse impossibile l’effettuazione della riparazione sul posto dovrà essere previsto l’uso di carro attrezzato, a carico dell’Appaltatore, per il recupero del veicolo non marciante causa avaria.

Il veicolo, se riparato, sarà trasferito in uno dei depositi indicati dal Committente, se non riparato dovrà essere ricoverato presso il Centro Assistenza dell’Appaltatore.

9.2. Disponibilità

L’Appaltatore dovrà garantire giornalmente la disponibilità al Committente di un numero di veicoli secondo quanto specificato al successivo punto correttamente mantenuti e idonei senza limitazioni al servizio per viaggiatori.

Al fine di garantire la disponibilità prevista le attività manutentive potranno essere svolte dalle ore 00:00 alle ore 24:00, previo accordo con il Committente che dovrà garantire l’eventuale accesso ai depositi.

9.2.1. Obiettivo

Gli interventi del Servizio di Full Service dovranno assicurare una disponibilità dei veicoli non inferiore a 38 dei veicoli oggetto della fornitura sulla singola rilevazione effettuata per ogni giorno in cui il Committente effettua il servizio.

Il Committente comunicherà (tramite email) all’Appaltatore, con cadenza giornaliera, l’elenco dei veicoli resi non disponibili per inadempimento agli obblighi derivanti dal Servizio di Manutenzione Full Service.

9.2.2. Modalità di rilievo

La disponibilità dei veicoli di ogni giorno lavorativo sarà determinata alle ore 8.00.

I veicoli considerati “fuori servizio” sono sia quelli che non soddisfano le condizioni di idoneità, sia quelli in avaria.

Un veicolo è considerato idoneo alla erogazione del servizio quando soddisfa tutti i seguenti parametri:

- sicurezza per i trasportati e per gli altri utenti della strada;
- affidabilità nell’espletamento del servizio;
- normale comfort per il buon funzionamento di tutti i dispositivi di equipaggiamento (compreso l’impianto di climatizzazione);
- livelli di emissioni dovute a gas, rumore, vibrazioni ed elettrosmog nei limiti di legge, quando presenti;
- allestimenti ed arredi conformi;
- consumi dei liquidi di rifornimento nella norma.

Si considerano in avaria anche i veicoli che:

- hanno superato le scadenze di manutenzione programmata;
- necessitano riparazioni per guasto ad equipaggiamenti, apparati e componenti;
- rientrano dalla linea o vengono soccorsi in linea per avarie durante il servizio;
- sono in attesa di lavorazione per mancanza di ricambi imputabili a ritardate consegne del Fornitore;
- sono in attesa di lavorazione o in lavorazione per interventi causati da guasti, difetti di funzionamento e di carrozzeria e simili;
- hanno superato la data di consegna del veicolo indicata nel preventivo per attività extracontrattuali.

Sono esclusi dal novero delle indisponibilità i veicoli non efficienti per:

- sinistri, purché l’incidente non sia motivato da carenze manutentive;
- insufficienti rifornimenti (gasolio, urea);
- guasto o manutenzione preventiva sui pneumatici, non motivati da errori di geometria degli assetti;
- atti vandalici;
- guasto o manutenzione preventiva su eventuali apparati acquisiti dal Committente successivamente alla pubblicazione del bando di gara;
- interventi di pulizia.

Sono altresì esclusi dal conteggio i veicoli che, seppure respinti o segnalati in esercizio, in sede di controllo non manifestano alcuna evidente anomalia.

Per ogni unità di disponibilità inferiore al valore offerto dall’Appaltatore sarà applicata una penale secondo quanto riportato al successivo capitolo “Penali”.

10. Requisiti tecnici necessari per la fornitura

L’Appaltatore dovrà assicurare i seguenti requisiti:

- A. rispetto dei Piani e delle Disposizioni di Manutenzione/riparazione/revisione, forniti dal costruttore del veicolo, da dimostrare con la tracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate;
- B. controllo della conformità dei ricambi utilizzati per l’esecuzione delle operazioni di manutenzione, sia quelli di nuova acquisizione che quelli riparati;
- C. gestione della documentazione (ad es. il recepimento della documentazione tecnica ricevuta, l’aggiornamento, la distribuzione al proprio personale, ecc...);
- D. l’impiego di personale in possesso della necessaria competenza.

11. Certificazione di conformità

L’appaltatore, al termine dei lavori effettuati, dovrà certificare la conformità delle lavorazioni eseguite e dei materiali impiegati a quanto richiesto dal contratto e prescritto dai Piani e dalle Disposizioni di manutenzione.

Il format della certificazione di conformità deve essere approvato da FCE.

Contestualmente alla consegna della certificazione di conformità la ditta consegna a FCE la documentazione prevista dal Capitolato che deve comprendere almeno copia degli OdL compilati in ogni loro parte, i relativi Piani di Riparazione e controllo compilate a supporto e le registrazioni delle misurazioni effettuate con strumenti soggetti a controllo metrologico.

L’appaltatore deve eseguire i controlli della conformità dei ricambi utilizzati per la manutenzione dei veicoli ai disegni e alle specifiche tecniche emesse dal costruttore del veicolo.

La responsabilità ed il costo della fornitura dei ricambi necessari per l’effettuazione della manutenzione/riparazione/revisione sono attribuiti alla ditta appaltatrice.

L’appaltatore dovrà disporre di procedure che garantiscano che:

- a) i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come indicato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore dei ricambi;
- b) i componenti e i materiali siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera tale da impedirne usura e danneggiamento e come indicato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore dei ricambi;
- c) tutti i componenti e materiali siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti degli ordini di manutenzione pertinenti.

In caso di necessità di ricambi non presenti nella lista ricambi originale o che sono stati sostituiti da ricambi con nuovo codice sarà cura dell’appaltatore interfacciarsi con il costruttore del veicolo per l’acquisizione del codice d’acquisto. Della procedura di acquisizione del nuovo codice dovrà essere informata la struttura del Committente.

12. Gestione della documentazione

La ditta appaltatrice deve specificare in apposite procedure le modalità adottate per la gestione della documentazione tecnica ricevuta dal costruttore del veicolo e indicare le responsabilità e le modalità operative per:

- il recepimento della documentazione ricevuta;

- l’elaborazione/aggiornamento nel rispetto della documentazione tecnica ricevuta e di quella di riferimento;
- la gestione del flusso distributivo della documentazione, affinché la stessa sia recepita in modo tempestivo, e sia assicurata la tracciabilità del ricevimento della documentazione da parte dei soggetti destinatari al fine di garantire l’esecuzione delle operazioni di manutenzione conformemente alla documentazione in vigore.

In caso di necessità di ulteriore documentazione (intendendo anche strumenti software di gestione delle apparecchiature per la manutenzione del veicolo) sarà cura dell’appaltatore interfacciarsi con il costruttore del veicolo per l’acquisizione. Della procedura di acquisizione della documentazione dovrà essere informata la struttura di FCE.

13.Procedura di interfaccia con il Committente

L’Appaltatore prima dell’inizio delle attività dovrà redigere, sulla base del Capitolato e della documentazione contrattuale, una procedura di interfaccia con le strutture FCE per disciplinare le modalità operative relative alle interazioni riguardanti anche gli aspetti attinenti alla Sicurezza di Esercizio.

La procedura dovrà essere approvata da FCE.

Nell’ambito della Procedura di Interfaccia devono essere disciplinati almeno i seguenti aspetti:

- acquisizione dati di esercizio (percorrenze, servizio assegnato e svolto, intervalli di esercizio idonei allo svolgimento di attività manutentive, necessità di manutenzioni correttive, ecc.);
- comunicazione tra i rappresentanti dell’appaltatore e la struttura FCE per la messa a disposizione dei veicoli da mantenere e per la reimmissione in servizio;
- comunicazione delle attività manutentive svolte o programmate;
- comunicazioni degli indici di monitoraggio delle funzioni svolte;
- gestione dei controlli da parte di FCE;
- calcolo e valutazione degli scostamenti dagli obiettivi di performance;
- criteri e modalità di verifica della corretta esecuzione del contratto;
- le modalità di consegna alla ditta appaltatrice dei veicoli da mantenere e di effettuazione del check-in che deve essere svolto in contraddittorio con FCE;
- le modalità di gestione dell’intervento manutentivo;
- il formato e i contenuti della documentazione da allegare al Certificato di conformità. La documentazione deve contenere almeno copia degli OdL compilati in ogni loro parte e le registrazioni delle misurazioni effettuate con strumenti soggetti a controllo metrologico;
- l’elenco dei nominativi del personale che valida quanto riportato nel Certificato di conformità;
- i tempi e le modalità di consegna del Certificato di conformità;
- il nominativo del rappresentante della ditta appaltatrice che consegna il Certificato di conformità e del rappresentante della Divisione/Direzione/Struttura che lo accetta;
- i ruoli e le responsabilità del processo di registrazione delle operazioni;
- la comunicazione e la condivisione delle informazioni, ivi comprese:
 - le comunicazioni relative a inconvenienti che hanno causato o che potenzialmente avrebbero potuto causare un pregiudizio della sicurezza di esercizio;
 - i ritorni di esperienza;
 - le eventuali criticità evidenziate in corso di contratto;
- la periodicità dei monitoraggi/controlli commissionati dal Responsabile dell’Esecuzione del Contratto/Direttore dell’Esecuzione del Contratto sull’operato della ditta appaltatrice che deve prevedere una periodicità almeno semestrale;

- la gestione delle eventuali NC relative alle attività/prodotti oggetto dell’appalto rilevate in corso di validità del contratto finalizzate anche alla eventuale revisione della procedura di interfaccia;
- i criteri, responsabilità e modalità di verifica e monitoraggio della prestazione resa al fine di individuare ed attuare le opportune azioni correttive;
- la modalità e le responsabilità di identificazione delle eventuali Correzioni/Azioni Correttive che si dovessero rendere necessarie a seguito di rilevazione di NC e/o inconvenienti di esercizio la cui causa può essere imputata all’operato della ditta appaltatrice e/o mancato raggiungimento/mantenimento dei target;
- le attività da svolgere per la restituzione dei veicoli all’esercizio, ivi compresi i controlli da effettuare e le modalità e le tempistiche della consegna dei certificati di conformità;
- Il Responsabile di FCE per la reimmissione in servizio può fare effettuare o provvedere a far effettuare specifiche prove di funzionalità identificate sulla base degli interventi effettuati e del Piano di Manutenzione. Tali prove devono essere eseguite almeno una volta al mese e devono riguardare le operazioni di manutenzione correttiva o programma diversificando ogni mese gli interventi manutentivi controllati;

La ditta appaltatrice, con le modalità previste dalla procedura di interfaccia, certifica che le operazioni di manutenzione/riparazione/revisione oggetto dell’appalto di servizi sono state eseguite in conformità a quanto previsto dai Piani e dai Manuali di Manutenzione, dai documenti Tecnici di riferimento (Specifiche Tecniche, Istruzioni Tecniche e Disegni Tecnici) nonché dalle disposizioni e norme applicabili;

Prima dell’inizio delle attività oggetto del contratto tra le parti, il Committente deve approvare la Procedura di Interfaccia, ritrasmetterla alla ditta appaltatrice acquisendo conferma di ricevimento della stessa.

Sarà cura della ditta appaltatrice diffondere, secondo le procedure del proprio Sistema di Gestione della Qualità, la Procedura di Interfaccia al proprio personale interessato.

13.1. Sistema informatico

Per la gestione della procedura di interfaccia l’Appaltatore potrà dotarsi di un sistema informatico a supporto di tutte le funzioni e tutte le attività svolte.

Il sistema deve essere finalizzato anche al miglioramento continuo (efficacia ed efficienza) della manutenzione.

Il sistema informatico, inoltre, dovrà essere in grado di gestire tutte le attività previste nella Procedura di interfaccia con FCE.

Dovrà inoltre garantire la tracciabilità delle seguenti informazioni:

- la gestione dell’anagrafica dei veicoli e delle matricole degli stessi;
- la gestione degli avvisi di manutenzione e la predisposizione della documentazione (ordini di lavoro, distinte base, cicli di lavoro ecc.) necessaria ai fini dell’effettuazione di uno specifico intervento manutentivo;
- la registrazione dell’intervento in termini di tracciabilità dell’Operatore o Gruppo di operatori che ha/hanno effettuato l’intervento, contenuto tecnico, materiali utilizzati nel corso dell’intervento;
- la consuntivazione di manodopera e materiali;
- la tracciatura dei materiali serializzati;
- la visualizzazione stati (in esercizio, inattivo ecc.) dei veicoli;
- la gestione delle scadenze di manutenzione mediante la tracciabilità delle percorrenze chilometriche
- la segnalazione di guasti ripetitivi

- la configurazione del veicolo in riferimento agli organi di sicurezza ed ai componenti dotati di matricola.

Nel caso l’Appaltatore adotti un sistema informatico per la gestione della procedura di interfaccia dovrà darne accesso ai responsabili FCE per la parte di loro competenza.

Il sistema informatico dovrà permettere l’emissione di report anche in formato cartaceo.

Il sistema informatico dovrà essere approvato da FCE.

14. Presa visione dello stato dei veicoli.

L’Appaltatore che intende partecipare alla gara per la fornitura dei servizi oggetto del presente capitolato prima della presentazione dell’offerta potrà prendere visione:

- della documentazione di manutenzione disponibile;
- dello stato manutentivo dei veicoli;

L’appaltatore con la partecipazione alla gara dichiara di essere a conoscenza di quanto esposto nel precedente elenco e di ritenerlo idoneo e adeguato allo scopo.

15. Veicoli non marcianti all’atto della consegna delle prestazioni

All’atto della consegna delle prestazioni saranno conteggiati:

- a) i veicoli idonei alla erogazione del servizio, tali veicoli saranno considerati da subito soggetti alle attività previste dal presente capitolato. L’Appaltatore ha a disposizione un periodo di due mesi per effettuare, a propria cura e spese, un ciclo manutentivo sugli autobus in modo da azzerare qualsiasi gap manutentivo che si sia venuto a determinare nel periodo di vita già svolto.
- b) I veicoli, non idonei all’erogazione del servizio, saranno riparati secondo quanto previsto al successivo cap. 21. Eseguita la riparazione saranno considerati soggetti alle attività previste dal presente capitolato.

16. Risorse umane

16.1. Costo del personale

Il costo del personale per l’espletamento delle attività di manutenzione esposte in questo capitolato è a totale carico dell’Appaltatore.

16.2. Sicurezza del personale

L’Appaltatore dovrà garantire il rispetto delle previsioni del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. in relazione agli aspetti di sicurezza e salute sul lavoro e dovrà in ogni caso garantire il rispetto della normativa vigente.

17. Polizze assicurative

Tutte le attività dovranno essere coperte da polizze assicurative nei confronti di terzi e nei confronti di FCE come meglio precisato negli atti di gara e nello schema di contratto.

18. Durata del contratto

18.1. Durata

Il contratto avrà la durata di anni 6 dalla stipula.

18.2. Rinnovo

Su richiesta del Committente, formalizzata all’Appaltatore entro sei mesi prima della scadenza, potrà essere rinnovato per un ulteriore periodo di 2 anni. L’Appaltatore non potrà opporsi al rinnovo.

19. Compenso del servizio

19.1. Percorrenze annuali

Le percorrenze annuali sono determinate dalle esigenze di servizio del Committente e non potranno essere in alcun modo sindacate dall’Appaltatore.

19.2. Corrispettivo Servizio Full Service

Il corrispettivo del Servizio di manutenzione Full Service verrà determinato moltiplicando il chilometraggio effettivamente percorso in servizio dalla flotta oggetto del presente capitolato per il prezzo unitario chilometrico offerto in gara, così come segue:

$\text{Corrispettivo} = \text{Prezzo } \text{€}/\text{Km} * \text{Percorrenza effettuata dalla flotta}$

Per il calcolo dei chilometri percorsi dal veicolo si assumerà il chilometraggio rilevato dal contachilometri e/o altra apparecchiatura da concordare tra le parti. Il chilometraggio effettivo di ciascun veicolo sarà comunicato dal Committente entro il decimo giorno del periodo di riferimento successivo. L’Appaltatore avrà la facoltà di verificare tramite un proprio incaricato i chilometri effettivamente percorsi da ciascun veicolo.

A seguito dell’emissione del certificato di pagamento da parte del Committente, l’Appaltatore emetterà fattura per il Servizio di Manutenzione Full Service eseguito per la flotta oggetto del suddetto servizio.

È fatto obbligo all’Appaltatore di comunicare formalmente interventi o sostituzioni del contachilometri.

Il Committente garantisce comunque una percorrenza annua minima di 325.000 km.

Il Committente prevede una percorrenza annua massima di 650.000 km.

Nel caso in cui il Committente deciderà di rinnovare il contratto dopo la prima scadenza (6 anni) il corrispettivo, per il solo periodo di rinnovo, sarà maggiorato del 10%.

20. Pagamenti

I pagamenti avverranno mensilmente sulla scorta delle percorrenze effettive effettuate dai veicoli nel mese precedente.

Al completamento di ogni singolo anno dall’inizio del contratto sarà effettuato un conguaglio al fine di determinare eventuali minori percorrenze rispetto al minimo garantito o maggiorazioni rispetto alla percorrenza massima prevista.

21. Attività di manutenzione correttiva extracontrattuale

In caso di necessità di manutenzione correttiva necessaria a seguito di:

- incidenti non occorsi per mancata o errata manutenzione del veicolo;
- atti vandalici o calamità naturali;
- su veicoli non idonei al servizio all’atto della consegna delle prestazioni;

la ditta appaltatrice dovrà effettuare la manutenzione redigendo in contraddittorio con il responsabile di FCE un preventivo di riparazione dove dovranno essere indicati:

- il costo della manodopera;
- la lista dei ricambi e dei materiali necessari;
- i tempi di esecuzione.

L’approvvigionamento dei ricambi è a cura della ditta appaltatrice. Il costo dei ricambi sarà a carico del Committente.

Sarà facoltà di FCE accettare il preventivo per l’esecuzione della riparazione o affidare l’attività ad altra ditta.

22. Penali

Le penalità saranno conteggiate e contabilizzate su una percorrenza di 250.000 km dell’intera flotta e saranno recuperate dalla prima fattura utile.

22.1. Soccorso in linea

Per ogni ora o frazione di ora di ritardo, rispetto a quanto richiesto al paragrafo 9.1.3, del servizio di pronto intervento in caso di autobus guasto in linea sarà applicata una penale di € 50,00.

22.2. Affidabilità

Per ogni singolo episodio di “anormalità di esercizio” superiore al valore offerto in fase di gara, conteggiata secondo quanto previsto al paragrafo 9.1.2, sarà applicata una penale di € 400,00.

22.3. Disponibilità

Per ogni giornata in cui la disponibilità è inferiore a quanto offerto in fase di gara, conteggiata secondo quanto previsto al paragrafo 9.2.2 sarà applicata una penale così calcolata:

$$P = € 500,00 \times n$$

Dove:

P= penale giornaliera; n= numero di veicoli indisponibili superiori a quelli dichiarati in fase di gara