

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 1/36
---	---	---

INDICE

PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO.....	5
NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
APPENDICE II – INDIRIZZI TECNICI GENERALI VEICOLI DI CLASSE II	5
CAPITOLO 1 - CONFIGURAZIONI	6
1.1 DIMENSIONI DEL VEICOLO.....	6
1.2 ARCHITETTURA DEL VEICOLO	6
1.3 ALTEZZA DEI GRADINI	6
1.4 PENDENZA DEL PAVIMENTO	6
1.5 CORRIDOIO	6
1.6 PORTE DI SERVIZIO	6
1.7 DISPOSITIVO DI SEGNALAZIONE "FERMATA PRENOTATA"	7
CAPITOLO 2 - COMPARTO PASSEGGERI	7
2.1 NUMERO DEI POSTI	7
2.2 POSTI A SEDERE E SEDILI PASSEGGERI.....	7
2.3 POSTI PASSEGGERI E SUPERFICIE DISPONIBILE	7
2.4 PASSEGGERI A RIDOTTA CAPACITÀ MOTORIA DEAMBULANTI E IPOVEDENTI	7
2.5 INDICAZIONI DI LINEA E DI PERCORSO	7
2.6 CLIMATIZZAZIONE DEL VEICOLO	8
2.7 CONVALIDATRICE TITOLI DI VIAGGIO.....	9
2.8 PULIBILITÀ.....	9
CAPITOLO 3 - POSTO GUIDA	10
3.1 STRUTTURA DI SEPARAZIONE	10
3.2 SBRINAMENTO E DISAPPANNAMENTO DEL PARABREZZA E VETRI LATERALI.....	10
3.3 SEDILE CONDUCENTE	10
3.4 CRUSCOTTO E STRUMENTAZIONE.....	11
3.5 IMPIANTO TVCC.....	11
CAPITOLO 4 - PRESTAZIONI	11
4.1 LIMITATORE DI VELOCITÀ, ACCELERAZIONE E SPUNTO IN SALITA.....	11
4.2 VELOCITÀ COMMERCIALE	11
4.3 CONSUMO CONVENZIONALE DI COMBUSTIBILE	11
4.4 MANOVRABILITÀ.....	12

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 2/36
---	---	---

5. PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E ALL'IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO 12

5.1	MATERIALI	12
5.2	EMISSIONI ALLO SCARICO	12
5.3	RUMOROSITÀ ESTERNA.....	14
5.4	RUMOROSITÀ INTERNA.....	14
5.5	VIBRAZIONI	14
5.6	PROTEZIONI CONTRO GLI INCENDI	15
5.6.1	<i>Impianto automatico di estinzione incendi vano motore e preriscaldatore.....</i>	15
5.6.2	<i>Protezione passiva contro gli incendi.....</i>	15
5.7	COMPATIBILITÀ ELETTRROMAGNETICA (EMC).....	16
5.8	PERDITE DI LIQUIDO	17
CAPITOLO 6 - AUTOTELAIO		17
6.1	DEFINIZIONI.....	17
6.2	STRUTTURA PORTANTE.....	17
6.3	SOSPENSIONI	17
6.4	STERZO	18
6.5	PONTE E TRASMISSIONE	18
6.6	DISPOSITIVI DI FRENATURA	18
6.7	MOTORE TERMICO.....	19
6.7.1	<i>Caratteristiche.....</i>	19
6.7.2	<i>Raffreddamento</i>	19
6.7.3	<i>Scarico.....</i>	19
6.7.4	<i>Comparto motore.....</i>	19
6.7.5	<i>Preriscaldamento.....</i>	20
6.8	CAMBIO DI VELOCITÀ	20
6.9	LUBRIFICAZIONE	20
6.9.1	<i>Controlli e rabbocchi</i>	20
6.9.2	<i>Lubrificanti</i>	21
6.9.3	<i>Impianti di ingrassaggio automatico.....</i>	21
CAPITOLO 7 - IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA.....		21
7.1	CARATTERISTICHE GENERALI	21
7.2	IDENTIFICAZIONE TUBAZIONI FLESSIBILI	22
7.3	CARICAMENTO DALL'ESTERNO	22
7.4	COMPRESSORE.....	22

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 3/36
---	---	---

7.5	SEPARATORE DI CONDENZA ED ESSICCATORE	22
CAPITOLO 8 - PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO		23
8.1	TENSIONE DI ALIMENTAZIONE	23
8.2	REALIZZAZIONE DEI CIRCUITI ELETTRICI	23
8.2.1	Soluzione di tipo "CAN-BUS"- Diagnostica	23
8.3	PANNELLO CENTRALIZZATO COMPONENTI ELETTRICI	25
8.4	BATTERIE DI ACCUMULATORI	25
8.5	GRUPPO GENERAZIONE DI CORRENTE	25
8.6	BILANCIO ENERGETICO ELETTRICO	25
8.7	DEVIATORE – SEZIONATORE	26
8.8	COMANDO CENTRALE DI EMERGENZA (CCE)	26
8.9	TELERUTTORE GENERALE DI CORRENTE (TGC).....	26
8.10	ILLUMINAZIONE INTERNA.....	26
8.11	INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI DI TERZE PARTI	27
8.12	BLOCCHI DI SICUREZZA	28
8.12.1	<i>Circuito avviamento motore</i>	<i>29</i>
8.12.2	<i>Circuito arresto motore</i>	<i>29</i>
8.12.3	<i>Circuito inserimento marce</i>	<i>29</i>
8.12.4	<i>Circuito blocco movimentazione veicolo con porte aperte</i>	<i>29</i>
8.12.5	<i>Sistema rilevamento ostacoli alla chiusura delle porte</i>	<i>30</i>
8.12.6	<i>Circuito di emergenza comando porte</i>	<i>30</i>
8.12.7	<i>Dispositivo di spegnimento automatico del motore.....</i>	<i>30</i>
8.12.8	<i>Chiusura porta anteriore</i>	<i>30</i>
8.12.9	<i>Comando Acceleratore (salvaguardia turbina).....</i>	<i>30</i>
CAPITOLO 9 - IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE E ADDITIVI		30
9.1	PRESCRIZIONI GENERALI	30
9.2	SERBATOIO	31
9.3	BOCCHETTONE	31
9.4	PESCANTE	31
9.5	TUBAZIONI.....	31
9.6	ALIMENTAZIONE ADDITIVI.....	31
9.7	GESTIONE DELLE PERDITE	32
CAPITOLO 10 - CARROZZERIA		32
10.1	MATERIALI	32
10.2	RIVESTIMENTI INTERNI ED ESTERNI	32

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 4/36
---	---	---

10.3	VERNICIATURA	32
10.4	PADIGLIONE.....	33
10.5	BOTOLE DI SICUREZZA E AERAZIONE	33
10.6	SPORTELLI SULLE FIANCATE E TESTATE.....	33
10.6.1	<i>Cinematismo di apertura</i>	33
10.6.2	<i>Dispositivi di chiusura/apertura</i>	33
10.7	PARAURTI.....	34
10.8	PAVIMENTO.....	34
10.9	BOTOLE DI ISPEZIONE.....	34
10.10	PASSARUOTA	34
10.11	SUPERFICI VETRATE	35
10.12	CAPPELLIERE	35
10.14	BAGAGLIERE.....	35
	CAPITOLO 11 - IMPIANTI DI ALLESTIMENTO	35
11.1	MOZZI, CERCHI RUOTA E PNEUMATICI	35
11.2	DISPOSITIVI ATTI AL TRAINO	35
11.3	ACCESSORI.....	35
11.4	SISTEMI AUSILIARI PER L'ESERCIZIO	36
	SCHEDE TECNICHE.....	36
2.2	POSTI A SEDERE E SEDILI PASSEGGERI	
3	POSTO GUIDA	
4.2	DIAGRAMMA DI TRAZIONE VEICOLI CLASSE II	
4.4dx	MANOVRABILITÀ STERZATA DESTRA	
4.4sx	MANOVRABILITÀ STERZATA SINISTRA	
5.2.	CALCOLO COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI E AMBIENTALI	
7.2	CODIFICA TUBAZIONI IMPIANTO PNEUMATICO	
7.4	BILANCIO ENERGETICO PNEUMATICO CLASSE II	
8.6	BILANCIO ENERGETICO ELETTRICO CLASSE II	

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 5/36
---	---	---

PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il Regolamento 661/2009 (a parziale modifica della Direttiva 2007/46) prevede la progressiva sostituzione delle Direttive relative all'omologazione dei veicoli con Regolamenti UNECE.

La tabella seguente riporta i Regolamenti che sostituiranno le Direttive europee di riferimento.

Di quanto sopra si è tenuto conto nella stesura della presente parte II, sicché il testo contiene già i corretti riferimenti ai regolamenti o alle direttive.

Direttiva		Regolamento	
Serbatoi di carburante	Direttiva 70/221/CEE	Prevenzione dei rischi di incendio (serbatoi di carburante liquido)	Regolamento UNECE n. 34
Frenatura	Direttiva 71/320/CEE (98/12/CE)	Frenatura dei veicoli e dei rimorchi	Regolamento UNECE n. 13
Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Direttiva 72/245/CEE (95/54/CE) (2004/104/CE)	Compatibilità elettromagnetica	Regolamento UNECE n. 10
Dispositivi di rimorchio	Direttiva 77/389/CEE (96/64/CE)	Dispositivo di traino	Regolamento (UE) n. 1005/2010
Componenti di attacco meccanico	Direttiva 94/20/CE	Componenti di attacco meccanico di insiemi di veicoli	Regolamento UNECE n. 55
Infiammabilità	Direttiva 95/28/CE	Comportamento alla combustione dei materiali usati per l'allestimento interno di talune categorie di veicoli a motore	Regolamento UNECE n. 118
Autobus	Direttiva 2001/85/CE	Veicoli M2 e M3	Regolamento UNECE n. 107
		Resistenza meccanica della struttura di sostegno dei veicoli di grandi dimensioni adibiti al trasporto di passeggeri	Regolamento UNECE n. 66
Componenti specifici per GNC e la loro installazione sui veicoli a motore		Componenti specifici per GNC e la loro installazione sui veicoli a motore	Regolamento UNECE n. 110

APPENDICE II – INDIRIZZI TECNICI GENERALI VEICOLI DI CLASSE II

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 6/36
---	---	---

CAPITOLO 1 - CONFIGURAZIONI

La configurazione richiesta è di:

- Veicoli a pianale rialzato, dotati di bagagliaia sotto pavimento

1.1 DIMENSIONI DEL VEICOLO

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

- lunghezza minima e massima del veicolo (L): $L \geq 6,30$ m, veicolo a due assi;
 $L \leq 7,80$ m, veicolo a due assi;
- larghezza del veicolo (Z): $Z \leq 2,50$ m.

1.2 ARCHITETTURA DEL VEICOLO

I veicoli oggetto della presente fornitura dovranno avere almeno due porte di servizio, una in posizione anteriore e una in posizione centrale-posteriore.

Con le seguenti prescrizioni:

- devono essere previsti per il raggiungimento del pianale non più di 3 gradini interni al veicolo e 2 porte di servizio in conformità a quanto previsto dal Regolamento UN/ECE n.107/2010 (Allegato 4 fig.8);

1.3 ALTEZZA DEI GRADINI

Per l'altezza dei gradini si rimanda a quanto disposto dal Reg.UN/ECE n.107/2010 (Allegato 3 punto 7.7.7).

1.4 PENDENZA DEL PAVIMENTO

E' consentita una pendenza massima misurata nelle condizioni previste dal Reg.UN/ECE n.107/2010 (Allegato 3): pendenza longitudinale punto 7.7.6, pendenza trasversale punto 7.7.1.11.

Ai fini della presente Specifica la pendenza del pavimento è verificata con l'eventuale dispositivo di "abbassamento" disinserito.

1.5 CORRIDOIO

Il corridoio non deve presentare gradini.

È consentito massimo un gradino per accedere dal corridoio al piano interessato dai sedili passeggeri.

L'ampiezza del corridoio, nel punto più stretto, sarà valutata nell'attribuzione dei punteggi tecnici di cui alla scheda " Criteri di attribuzione punteggi " punto 3.2.

1.6 PORTE DI SERVIZIO

Le porte di servizio dovranno essere almeno due.

Le porte di servizio, di tipo ad espulsione, sono sistemate sulla fiancata destra del veicolo.

Le porte dovranno essere corredate di adeguati maniglioni di appiglio e mancorrenti di protezione, al fine di evitare ogni interferenza (schiacciamento, afferramento eccetera) 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 sarà adeguatamente delimitato con idonei divisorii a protezione dei passeggeri.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 7/36
---	---	---

Relativamente alla logica di comando porte, ai meccanismi di sicurezza ed all'eventuale azionamento da parte del passeggero, si rimanda al Reg.UN/ECE n.107/2010, Allegato 3 punti 7.6.4; 7.6.5; 7.6.6; 7.6.7. In sede di offerta dovrà essere documentato il tipo di porta installato. Per identificare una porta d'entrata possono essere utilizzati segnali, luci o effetti speciali intorno alla porta.

1.7 DISPOSITIVO DI SEGNALEZIONE "FERMATA PRENOTATA"

Sopra la porta posteriore deve essere montato un pannello di segnalazione luminosa indicante la prenotazione della fermata successiva e corredato di apposita scritta esplicativa.

La segnalazione luminosa deve essere attiva sino al successivo comando di apertura porte.

Il dispositivo deve essere azionabile dai passeggeri in posizioni facilmente accessibili tramite appositi pulsanti.

La prenotazione deve essere ripetuta sul cruscotto con apposita spia.

La segnalazione luminosa deve essere preceduta da segnalazione acustica, con una suoneria monocolpo ubicata in prossimità del posto di guida.

CAPITOLO 2 - COMPARTO PASSEGGERI

2.1 NUMERO DEI POSTI

Il numero dei posti deve essere pari ad almeno:

- n. 25 posti a sedere;
- n. 35 posti totali.

2.2 POSTI A SEDERE E SEDILI PASSEGGERI

In ogni caso il numero minimo di posti a sedere deve essere conforme al Reg.UN/ECE n.107/2010.

Nel computo dei posti a sedere non sono considerati eventuali sedili pieghevoli.

Per le caratteristiche dei sedili si veda la scheda tecnica allegata.

2.3 POSTI PASSEGGERI E SUPERFICIE DISPONIBILE

In allegato all'offerta dovrà essere adeguatamente documentato il lay-out interno tramite la presentazione del figurino di carrozzeria dell'autobus opportunamente quotato:

- il numero di posti effettivi in piedi,
- il numero di posti seduti.

2.4 PASSEGGERI A RIDOTTA CAPACITÀ MOTORIA DEAMBULANTI E IPOVEDENTI

Devono essere previsti due posti a sedere per i passeggeri a ridotta capacità motoria deambulanti, secondo quanto prescritto al Reg.UN/ECE n.107/2010, Allegato 8 punto 3.2.

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

2.5 INDICAZIONI DI LINEA E DI PERCORSO

Il vano e l'indicatore di percorso devono soddisfare le prescrizioni della Norma CUNA NC 587-20.

L'indicatore di percorso elettronico a LED di colore giallo ad alta visibilità e con autoregolamentazione della luminosità con indicazioni su una/due righe e con le seguenti caratteristiche principali della matrice grafica:

- indicatore anteriore con matrice da 120 x 16 pixel, delle dimensioni di circa millimetri 900 x 150H;

Regione Liguria F.I.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 8/36
--	---	---

Dovrà prevedere un software di programmazione delle linee e dei percorsi, fornito gratuitamente nell'ambito della fornitura dei veicoli, compatibile con i più comuni sistemi operativi in commercio.

Il caricamento dei file relativi alle linee ed ai percorsi deve poter avvenire utilizzando una memoria remota con porta USB.

Il primo inserimento e l'adattamento dei codici e descrizione linee saranno a carico del fornitore: il Cliente fornirà allo scopo un supporto cartaceo o un file excel.

L'indicatore di percorso dovrà essere equipaggiato con un sistema di vocalizzazione, utile a fornire messaggi audio per l'area esterna del veicolo, in corrispondenza della porta di salita (tipicamente la prima).

Per il suddetto indicatore sarà previsto un interruttore di alimentazione, in posizione da concordare; l'apertura dello stesso comporterà l'istantaneo spegnimento dell'indicatore; l'apertura del comando chiave, con interruttore di alimentazione chiuso, comporterà lo spegnimento dell'indicatore dopo un tempo di 20 minuti.

Dovranno inoltre essere installati, se richiesti, due portacartelli ubicati in posizione da concordare, uno sul cruscotto ed uno a ridosso della fiancata destra.

2.6 CLIMATIZZAZIONE DEL VEICOLO

Il veicolo deve essere dotato di un sistema di climatizzazione dell'aria per il vano passeggeri e per il posto guida realizzato in maniera tale da consentire la regolazione indipendente dei due spazi, sia se realizzato con singolo impianto per entrambi i vani sia se realizzato con impianti indipendenti.

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

L'impianto deve essere comandato tramite un segnale termostatico proveniente da un dispositivo regolabile, accessibile al solo personale di manutenzione ed adeguatamente protetto su cui sia possibile impostare i valori minimi e massimi di temperatura del set point. Il conducente avrà accesso alla sola regolazione dei parametri di funzionamento dell'impianto del posto guida (temperatura, velocità dell'aria). A corredo dell'offerta deve essere fornita scheda tecnica dettagliata dell'impianto riportante le caratteristiche di prestazione dell'unità e funzionali dei componenti principali (con le eventuali certificazioni degli enti presso cui sono state eseguite le prove); in particolare devono essere indicate (distinte per vano passeggeri e posto guida):

- la potenza nominale, dichiarata alle condizioni ambientali di: 35°C; 27°C bulbo secco, 19°C bulbo umido
- portata d'aria espressa in mc/h
- quantità in peso di refrigerante necessaria per il funzionamento dell'impianto

I requisiti minimi degli impianti sono riassunti nella seguente tabella: i valori di potenza sono riferiti al valore nominale.

Lunghezza veicolo (metri)	Potenza refrigerante vano passeggeri (W)	Portata aria vano passeggeri (mc/h)	Potenza refrigerante posto guida (W)	Portata aria posto guida (mc/h)
6,30-7,80	13.000	2.500	4000	550

Le caratteristiche dell'impianto devono essere:

- tubazioni rigide, dove tecnicamente possibile, con idonee connessioni per garantire un ottimo grado di ermeticità (per ridurre drasticamente le perdite di gas refrigerante);

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 9/36
---	---	---

- 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 ma rivolti tangenzialmente verso il soffitto o verso i vetri laterali;
- distribuzione dell'aria in modo che già in sede di progetto sia previsto l'utilizzo dei vani laterali 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 (125°).

L'impianto deve essere progettato per condizioni estreme, con funzionamento garantito fino a 55° di temperatura ambiente. (temperatura ambiente = temperatura esterna al bus).

L'impianto sarà apprezzato se dotato di un sistema diagnostico integrato che preveda:

-segnalazioni di perdite nell'impianto (bassa pressione);
 -segnalazione di anomali comportamenti del compressore, con particolare riferimento al numero di avviamenti orari per cui provveda autonomamente a disattivare il sistema di climatizzazione e segnalare il guasto a cruscotto.

Sarà inoltre apprezzata:

-la possibilità di utilizzare la ventilazione forzata senza accensione dell'impianto (anche a motore spento);
 -la disposizione dei flussi d'aria tangenziali ai finestrini del vano passeggeri, in modo da prevenire la condensa sugli stessi.

2.7 CONVALIDATRICE TITOLI DI VIAGGIO

Dovrà essere fornito, completo in ogni sua parte, un sistema di convalida dei titoli di viaggio, installato a regola d'arte, comprensivo di n.1 convalidatrice, centraline, cablaggi, tastiera autista e quant'altro necessario per rendere l'impianto finito e funzionante.

Devono essere realizzati tutti i collegamenti elettrici e meccanici ed installata la convalidatrice dei titoli i viaggio in corrispondenza della porta di salita, tipicamente la prima, sul lato sinistro del veicolo.

Saranno forniti e messi in opera: i supporti di sostegno della convalidatrice, le tubazioni, le staffe, i cavi elettrici di alimentazione e le piastre complete di connettori.

Saranno inoltre forniti ed installati la/e centralina/e di comando in apposito vano, la convalidatrice, la tastiera di comando sulla plancia autista e tutti i cavi già collegati alle apparecchiature di cui sopra.

Il posizionamento della tastiera autista, delle centraline e della convalidatrice sarà concordato con il cliente ed il tutto dovrà essere finito e funzionante.

La tastiera autista dovrà consentire, fra le altre funzioni, la immediata attivazione/disattivazione della convalidatrice.

Saranno previste due alimentazioni elettriche, una a monte ed una a valle del comando chiave, entrambe con protezione da 8A. Dell'impianto dovranno essere forniti apposito disegno e schema elettrico, i cavi dovranno essere chiaramente identificabili.

L'impianto, la convalidatrice e le piastre di ancoraggio dovranno essere conformi alle caratteristiche indicate nell'Allegato 2.

2.8 PULIBILITÀ

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 10/36
---	---	--

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.

CAPITOLO 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.

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.

3.1 STRUTTURA DI SEPARAZIONE

Il posto guida deve essere completamente separato dalla zona passeggeri e sarà dotato di una apposita paretina posteriore a tutta altezza.

In sede di offerta deve essere presentata la descrizione e il disegno illustrativo riguardante la struttura di separazione del posto di guida e la visibilità.

Si dovrà consentire agevolmente all'autista di colloquiare con l'utenza e di poter vendere i biglietti.

3.2 SBRINAMENTO E DISAPPANNAMENTO DEL PARABREZZA E VETRI LATERALI

Deve essere previsto un efficace impianto di circolazione dell'aria per il disappannamento e lo sbrinamento del parabrezza, del finestrino autista e, se presenti, dei vetri antero-laterali.

Dovrà essere possibile lo sbrinamento del parabrezza in un tempo massimo di 10 min.

Deve essere previsto un sistema di sbrinamento elettrico anche sulla prima anta della porta anteriore, se necessario per la buona visibilità dell'autista.

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 prossimità del tetto del veicolo, in conformità alla norma CUNA NC 586-06.

La commutazione e regolazione dell'immissione devono essere realizzate attraverso un dispositivo automatico ad attivazione manuale, tutti i componenti devono 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 le fasi di aspirazione interna che esterna del veicolo.

3.3 SEDILE CONDUCENTE

Il sedile autista dovrà essere del tipo a sospensione pneumatica, dotato di poggiatesta, preferibilmente integrato, e dotato di ampie possibilità di regolazione a comando elettrico:

- altezza in funzione del peso del conducente;
- della posizione longitudinale;
- dell'inclinazione della seduta;
- inclinazione dello schienale con regolazione 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.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 11/36
---	---	--

3.4 CRUSCOTTO E STRUMENTAZIONE

La disposizione del posto guida dovrà garantire una elevata ergonomia in tutte le situazioni e per tutte le corporature, in modo che tutti gli indicatori siano sempre ben visibili e tutti i comandi facilmente azionabili, in tutte le condizioni. La sistemazione delle apparecchiature all'interno delle singole zone deve soddisfare le prescrizioni richiamate nella norma CUNA NC 582-10. In sede di offerta deve essere presentato un disegno raffigurante la disposizione dell'intero posto guida ed il dettaglio delle varie zone.

Deve essere garantita una ottima visibilità dei dispositivi di segnalazione, anche con sole battente, e non 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. Il volante dovrà essere inoltre regolabile in altezza ed inclinazione.

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.

3.5 IMPIANTO TVCC

Sugli autobus deve essere installato un impianto TVCC, munito di monitor ben visibile dal conducente e di due telecamere, una che inquadri il vano porta posteriore, l'altra l'area posteriore esterna al veicolo. La visione sul monitor si attiverà automaticamente, rispettivamente all'apertura della porta e all'inserimento della retromarcia.

CAPITOLO 4 - PRESTAZIONI

4.1 LIMITATORE DI VELOCITÀ, ACCELERAZIONE E SPUNTO IN SALITA

La velocità massima raggiungibile con veicolo a pieno carico (MPC), su percorso piano e rettilineo, deve essere non superiore a 100 km/h.

La determinazione della accelerazione deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-06, e dichiarata in sede di offerta.

La capacità dello spunto in salita deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-08, e dichiarata 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.; questa deve essere determinata secondo la norma CUNA NC 503-04 e dichiarata in sede di offerta.

In sede di offerta deve essere fornito il diagramma di trazione del veicolo, secondo le condizioni riportate nella Scheda Tecnica n° 4.2.

Diagrammi e indicazioni devono riferirsi al veicolo circolante con tutte le installazioni funzionanti (es. impianto di aria condizionata).

4.3 CONSUMO CONVENZIONALE DI COMBUSTIBILE

Il Fornitore deve certificare in offerta che il consumo convenzionale di combustibile del veicolo è stato rilevato secondo la metodologia indicata nella pubblicazione UITP "Project Sort" edizione 2009, con riferimento al ciclo SORT 3 (extraurbano).

4.3.1 Consumo di additivi

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 12/36
---	---	--

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

In sede d'offerta deve essere indicato il valore di consumo del veicolo.

4.4 MANOVRABILITÀ

Oltre all'iscrizione nella fascia di ingombro prescritta dalla normativa, in sede di offerta deve essere presentata anche la raffigurazione, completata in ogni sua parte, secondo quanto previsto dalla Norma CUNA NC 503-05, relativamente alle quote previste per gli ingombri in curva di 90°, 180° e superamento veicolo fermo.

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

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 deve presentare in sede d'offerta una dichiarazione che attesti l'assenza di tali componenti.

5.2 EMISSIONI ALLO SCARICO

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.

In sede di offerta devono essere comunicati 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 riportati nei documenti di offerta saranno valorizzati per il ciclo di vita del veicolo ed utilizzati nell'attribuzione dei punteggi.

Il D.lgs 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:*

a) il consumo energetico;

b) le emissioni di biossido di carbonio (CO₂);

c) le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato.

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

CO ₂ 0,04 eur/kg	NO _x 0,0088 eur/g	NMHC 0,002 eur/g	Particolato 0,174 eur/g
--------------------------------	---------------------------------	---------------------	----------------------------

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 13/36
---	---	--

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, NO_x, NMHC e particolato) dei veicoli offerti, da calcolare in base alla formula di seguito riportata.

Costo di esercizio :

$$CM \times CC \times cuC + CM \times eCO_2 \times cuCO_2 + CM \times eNO_x \times cuNO_x + CM \times eNMHC \times cuNMHC + CM \times ePart \times cuPart$$

CM = chilometraggio veicoli per il trasporto su strada [km]

CC = consumo di carburante [l/km]

cuC = costo carburante [€/l]

eCO₂ = emissioni di CO₂ [kg/km]

cuCO₂ = costo unitario delle emissioni di CO₂ [€/km]

eNO_x = emissioni ossido di azoto [g/km]

cuNO_x = 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 [€/km]

ePart = emissioni di particolato [g/km]

cuPart = costi unitari delle emissioni di particolato [€/km]

Al fine di eseguire il calcolo del costo di esercizio si richiede di compilare i campi specifici (che riportano la voce "DA OFFERTA") dell'Allegato XX.

Di seguito è riportato un esempio di calcolo dei costi di esercizio relativi alle emissioni. Nell' ALLEGATO 2 (scheda tecnica 5.2) si devono inserire i valori forniti in offerta (per quanto riguarda le emissioni NO_x, PART e NMHC, devono essere espresse in kg/kwh) in modo da poter calcolare automaticamente il costo di esercizio relativo alle emissioni.

Tramite la stessa scheda, è anche possibile calcolare automaticamente il valore delle emissioni della CO₂ espressi stavolta in kg/km e il valore delle emissioni NO_x, PART e NMHC espressi in g/km.

Per quanto riguarda il consumo di combustibile si dovrà far riferimento al Ciclo SORT 3.

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

I fattori di conversione tra i valori delle emissioni inquinanti determinate attraverso il ciclo ETC e i valori equivalenti coerenti con i cicli internazionali WHTC, sono stati ricavati da uno studio denominato **"Correlation Factors between European and Worl Harmonysed Test Cycles for heavy-duty engines (MON-RPT-033-DTS-2008-03854 1 december 2008)"**, commissionato dal dipartimento Imprese e Industria della Commissione Europea e disponibile presso il sito della Commissione stessa.

Di seguito si riporta un esempio per offerte di veicoli con motorizzazioni a gasolio Euro VI.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 14/36
---	---	--

Esempio di calcolo

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

TIPO MOTORIZZAZIONE: **EURO VI** - TIPO COMBUSTIBILE: **GASOLIO**

1	CC = Consumo dichiarato carburante		l/100 km	Rilevato secondo ciclo SORT1 o 2 o 3 o misto	DA OFFERTA
2	eNOx = emissioni ossido d'azoto		g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
3	ePART = emissioni di particolato		g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
4	eNMHC = emissione idrocarburi non metanici (*)		g/kWh	Con fattore di deterioramento DF - ciclo WHTC	DA OFFERTA
5	CM = chilometraggio veicolo nell'intero ciclo di vita	800.000	km	prefissato	decreto 8 maggio 2012
6	Consumo energetico	36	MJ/litro		DIR. 2009/33/CE e
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
10	cuCO2 = costo unitario emissioni CO2	0,04	€/kg		DIR. 2009/33/CE e
11	cuNOx = costo unitario emissioni NOx	0,0088	€/g		DIR. 2009/33/CE e
12	cuPART = costo unitario emissioni Particolato	0,174	€/g		DIR. 2009/33/CE e
13	cuNMHC = costo unit. emissioni idrocarburi non metanici	0,002	€/g		DIR. 2009/33/CE e
14	Consumo Carburante [(1 x 5)/100]	0	litri	Consumo carburante [14 / 5]	0,00000 litri/km
15	Consumo Energetico Carburante [14 x 7]	0	kWh		
16	Emissioni CO2 [14 x 8]	0	Kg	Emissioni CO2 [16 / 5]	0,00000 kg/km
17	Emissioni NOx [15 x 2]	0	g	Emissioni NOx [17 / 5]	0,00000 g/km
18	Emissioni PART [15 x 3]	0	g	Emissioni PART [18 / 5]	0,00000 g/km
19	Emissioni NMHC [15 x 4]	0	g	Emissioni NMHC [19 / 5]	0,00000 g/km
20	COSTO CICLO DI VITA CARBURANTE [9 X 14]	0	€	(*) 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]	0	€		
22	COSTO CICLO DI VITA NOx [11 x 17]	0	€		
23	COSTO CICLO DI VITA PART [12 x 18]	0	€		
24	COSTO CICLO DI VITA NMHC [13 x 19]	0	€		
25	Cea = COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL CICLO DI VITA [20+21+22+23+24]	0	€		

5.3 RUMOROSITÀ ESTERNA

In sede d'offerta devono essere comunicati i valori di rumorosità esterna del veicolo:

- Il livello di rumorosità esterna con veicolo in moto, che deve soddisfare la direttiva 2007/34 CE e successive modificazioni, misurato con il sistema di cui al regolamento UN-ECE n. 51.
- Il livello di rumorosità esterna con veicolo fermo, che deve soddisfare la direttiva 2007/34 CE e successive modificazioni, misurato con il sistema di cui al regolamento UN-ECE n. 51.
- Il livello di rumorosità esterna dovuto al sistema di aria compressa, che deve soddisfare la direttiva 2007/34 CE e successive modificazioni, misurato con il sistema di cui al regolamento UN-ECE n. 51.

5.4 RUMOROSITÀ INTERNA

In sede d'offerta devono essere comunicati i valori di rumorosità interna del veicolo:

- Il livello di rumorosità interna, per il veicolo fermo e 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.

5.5 VIBRAZIONI

Particolare attenzione e cura devono essere posti in essere dal Costruttore al fine di limitare il livello delle vibrazioni.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 15/36
---	---	--

5.6 PROTEZIONI CONTRO GLI INCENDI

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 dalla Direttiva 95/28/CE e relativi allegati.

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.

Sul veicolo dovrà essere installato n° 1 o più estintori, in base alla tipologia di veicolo, da Kg. 6 a polvere polivalente, di tipo omologato, completo di indicatore di carica, idoneo per incendi di classe 89A, 121C, posizionato all'interno del veicolo ed in prossimità del posto guida.

5.6.1 Impianto automatico di estinzione incendi vano motore e preriscaldatore

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 e all'interno delle bagagliere** (se presenti), avvisi il conducente, mediante un segnale acustico e visivo dedicato, posizionato sul cruscotto posto guida, con simbologia conforme alla norma ISO 11684, sia dell'aumento di temperatura del vano motore dovuta ad un principio d'incendio, sia dell'avvenuto intervento dell'impianto.

A tale sistema di rilevazione sarà abbinato un **impianto automatico di spegnimento** di principi di incendio, attivo nel vano motore e nel vano del preriscaldatore.

Il tipo di estinguente sarà ad acqua nebulizzata ad alta pressione senza attivazione elettrica e con sistema di controllo dell'efficienza sul display del cruscotto.

La miscela estinguente, 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'ozono.

Il sistema di spegnimento dovrà intervenire in forma automatica, a seguito della rilevazione sopra descritta, senza nessun intervento del conducente.

Dovrà essere previsto un sistema di segnalazione di impianto mal funzionante o scarico.

I costi di manutenzione e/o revisione periodica del sistema di rilevazione e spegnimento dovranno essere inseriti nelle tabelle relative al costo del ciclo di vita.

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 e dell'installazione adottate.

Il fornitore dovrà allegare all'offerta la scheda tecnica dei prodotti utilizzati e la scheda tossicologica relativa all'estinguente.

5.6.2 Protezione passiva contro gli incendi

Dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti possibili al fine di evitare / ritardare la propagazione dell'incendio dal vano motore, dal vano batterie e dal vano preriscaldatore al vano passeggeri.

E' d'obbligo l'utilizzo di materie plastiche trattate in modo da impedire che le fiamme attecchiscano ed 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);

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 16/36
---	---	--

- i materiali costituenti devono essere idonei a sopportare temperature nominali di esercizio non inferiori a 125°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 (b);
- riduzione al minimo del numero delle chiusure a vite e dei connettori (b).

I circuiti, i tubi ed i flessibili 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 della direttiva 2001/85/CE (punto 7.5.5) nella parte che stabilisce che nel raggio di 100 mm dall'impianto di scarico o attorno ad altre fonti di calore rilevanti, non possa trovarsi alcun materiale infiammabile, a meno che detto materiale non sia debitamente isolato.

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 caratteristiche:
 - o non infiammabili;
 - o non assorbenti di vapori di gasolio o olio, anche con eventuale utilizzo di uno strato impermeabile;
 - o con superficie liscia e ignifuga, saldamente fissati alla carrozzeria (es. con feltri isolanti rivestiti in alluminio, eventualmente con rinforzo di rete metallica);
- lo scomparto per le batterie deve essere idoneamente areato (aria esterna), con uscita agevolata dei gas acidi attraverso appositi tubi;
- 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.

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 nella Direttiva 2004/104/CE 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.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 17/36
---	---	--

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 documentazione specifica dell'avvenuta certificazione di ottemperanza alle norme elettromagnetiche, e relativa relazione di prova.

5.8 PERDITE DI LIQUIDO

Il veicolo dovrà essere provvisto di adeguati dispositivi in grado di raccogliere e trattenere le perdite di liquidi. Tali punti di raccolta dovranno essere agevolmente smontabili e pulibili.

CAPITOLO 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.

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 cretture agli angoli sotto l'azione delle sollecitazioni dinamiche.

In sede di offerta il Fornitore dovrà precisare le seguenti caratteristiche relative al complesso telaio - carrozzeria:

- certificazione sull'avvenuta effettuazione di verifiche e prove o calcoli ad elementi finiti riguardanti la resistenza a fatica;
- 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.

6.3 SOSPENSIONI

Le sospensioni dovranno corrispondere le 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 confortevole 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 nei serbatoi delle sospensioni. Il dispositivo deve essere disinseribile tramite apposito comando situato fuori dal posto di guida;
- essere munite sul cruscotto di guida di un dispositivo per la segnalazione di insufficiente pressione nel serbatoio/i 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.

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione delle sospensioni richiamando la soluzione tecnica adottata per ognuno dei punti sopra elencati.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 18/36
---	---	--

Sarà apprezzata la soluzione con l'asse anteriore a ruote indipendenti.

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 servoassistenza;
- nelle varie posizioni di regolazione, non debbono crearsi apprezzabili interferenze visive tra il volante e gli indicatori principali del cruscotto.

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione sintetica dello sterzo richiamando la soluzione adottata.

6.5 PONTE E TRASMISSIONE

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 o danneggiamenti delle parti e degli organi adiacenti agli alberi.

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione sintetica del ponte e trasmissione.

6.6 DISPOSITIVI DI FRENATURA

I dispositivi dell'impianto di frenatura dovranno garantire una ottima manutenibilità, in particolare per le parti soggette ad usura. Si riportano le seguenti prescrizioni:

- deve essere installato un dispositivo di frenatura a porte aperte (blocco porte) le cui caratteristiche devono essere precisate in sede di offerta;
- 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 un dispositivo automatico di frenatura e blocco del veicolo in caso di insufficiente pressione d'aria disponibile agli impianti di frenatura. Il dispositivo deve 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;
- l'assale anteriore dovrà essere equipaggiato, 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.

Deve essere previsto avvisatore acustico al posto guida per la segnalazione continua del mancato inserimento del freno di stazionamento qualora sia verificata una o più delle seguenti condizioni:

- quadro spento;
- TGC aperto;
- motore spento.

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione sintetica di tali dispositivi richiamando la soluzione adottata per ognuno dei punti sopra elencati.

Gli impianti antislittamento ABS e ASR o sistemi equivalenti saranno descritti, con marca e tipo, in offerta.

I veicoli dovranno essere dotati di rallentatore; marca e tipo saranno descritti in offerta.

L'eventuale dispositivo frenante EBS o sistema equivalente sarà apprezzato in sede di valutazione delle offerte, nell'attribuzione dei punteggi tecnico/qualitativi.

Regione Liguria F.I.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 19/36
--	---	--

L'eventuale dotazione sul veicolo di un sistema di controllo elettronico della stabilità ESP sarà anch'esso apprezzato in sede di valutazione delle offerte, nell'attribuzione dei punteggi tecnico/qualitativi.

6.7 MOTORE TERMICO

6.7.1 Caratteristiche

Di tipo 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.

Saranno indicati in offerta, fra gli altri, i valori di potenza massima specifica e coppia massima del propulsore riferiti alla massa complessiva a pieno carico dell'autobus.

6.7.2 Raffreddamento

L'impianto di raffreddamento del motore termico dovrà garantire anche lo smaltimento del calore prodotto dal rallentatore presente nel cambio automatico, se non dotato di proprio impianto di raffreddamento, 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 temperature del liquido di raffreddamento. 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 (con uso del rallentatore), non siano mai superiori a quelle massime previste nelle specifiche tecniche dei due complessivi. Ciò dovrà essere garantito per temperature dell'aria in ingresso al radiatore fino a 45 °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.

6.7.3 Scarico

La tubazione di scarico, collocata dal lato opposto alle porte di accesso passeggeri, 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.

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.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 20/36
---	---	--

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 indicherà l'intasamento del filtro dell'aria.

Il Fornitore dovrà allegare all'offerta una descrizione del sistema di raffreddamento richiamando la soluzione tecnica adottata per ognuno dei punti sopra elencati.

6.7.5 Preriscaldamento

Il veicolo deve essere equipaggiato con dispositivi di preriscaldamento del liquido di raffreddamento del motore.

In sede di offerta il Fornitore dovrà indicare tipo, modello e caratteristiche del preriscaldatore previsto, comprese quelle del timer di programmazione.

6.8 CAMBIO DI VELOCITÀ

Marca e caratteristiche del cambio saranno descritte in offerta. L'offerta dovrà prevedere un cambio ad azionamento manuale; in alternativa, potrà essere offerto un cambio automatico. Di quest'ultima soluzione, se proposta, che sarà con modulazione elettronica, pulsantiera ubicata sul cruscotto e rallentatore idraulico incorporato, dovranno essere evidenziati vantaggi e riflessi sugli oneri di esercizio e manutenzione.

Esso dovrà essere dotato di un rallentatore elettrico od idraulico, a controllo elettronico con comando moderabile asservito anche al pedale freno di servizio.

Dovrà consentire il traino del veicolo, a velocità ridotta e seguendo le prescrizioni del costruttore del cambio. L'intervento del rallentatore idraulico sarà comandato mediante l'azionamento del pedale del freno di servizio e tramite apposito comando posizionato sul cruscotto, in zona facilmente accessibile da parte del conducente.

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 cc 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

Regione Liguria F.I.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 21/36
--	---	--

È 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, preferibilmente, sul fianco posteriore destro 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.

E' richiesto un sistema di rabbocco automatico dell'olio motore, munito di serbatoio di almeno 10 litri con sensore di minimo livello e dispositivo atto ad evitare errori nella logica di rabbocco quando il veicolo si trova su un piano inclinato.

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 dalle prestazioni del lubrificante o della sua durata.

In sede di offerta devono essere comunicati i tipi di lubrificante da utilizzare per singolo organo meccanico.

6.9.3 Impianti di ingrassaggio automatico

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

Sarà apprezzata l'adozione di un impianto automatico di ingrassaggio, le cui caratteristiche devono essere specificate in offerta o, in alternativa, l'adozione di componenti che non necessitano di lubrificazione (lubrificazione "for life");

CAPITOLO 7 - IMPIANTO DI ARIA COMPRESSA

7.1 CARATTERISTICHE GENERALI

La funzionalità dell'impianto 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 di tempo, 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, ecc.) 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 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 ed all'ossidazione, per caratteristiche proprie e non per trattamenti superficiali di protezione.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 22/36
---	---	--

È 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 sede d'offerta 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.

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.

Un esempio della codifica viene riportata nella Scheda Tecnica n° 7.2.

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 sulla fiancata sinistra del veicolo, in prossimità della parte anteriore e posteriore, con l'esclusione dei paraurti.

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

A valle delle prese tipo "pressblock" dovrà essere montato un rubinetto di intercettazione facilmente accessibile.

7.4 COMPRESSORE

Il compressore, 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 $\leq 50\%$.

In sede di offerta deve essere consegnato un calcolo di bilancio pneumatico dell'impianto sviluppato secondo il Profilo di Missione esplicitato dal Cliente nel capitolo "Oggetto della fornitura".

Il Bilancio deve essere calcolato secondo lo schema riportato, come esempio, nella Scheda Tecnica n° 7.4.

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.

In offerta saranno indicati tipo, marca, caratteristiche e relativo sistema di azionamento compresi la cilindrata, il tempo massimo di riempimento dei serbatoi da vuoti alla pressione nominale di esercizio, la posizione della presa dell'aria e del dispositivo di filtrazione.

7.5 SEPARATORE DI CONDENZA ED ESSICCATORE

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 23/36
---	---	--

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 posizionato in zona ventilata, ma 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 di sicurezza deve garantire il passaggio dell'aria compressa anche in caso di intasamento dei filtri essiccanti.

CAPITOLO 8 - PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'IMPIANTO ELETTRICO

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 $V_n=24$ Vcc.

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 secondo un sistema di identificazione opportunamente descritto dal Fornitore in sede di collaudo di fornitura;
- l'isolamento dei cavi sia conforme al tipo: HO5V – K CEI – UNEL 35750 oppure H07V– K CEI – UNEL 35747, ISO 6722 (o Norme Tecniche equivalenti in vigore in area UE) ed, in ogni caso, il Fornitore deve indicare chiaramente lo standard che ha utilizzato;
- sia le apparecchiature che 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;

Il soddisfacimento dei requisiti sopra elencati deve risultare in offerta da apposita dichiarazione rilasciata dal Fornitore, sulla base dei propri accertamenti.

8.2.1 Soluzione di tipo "CAN-BUS"- Diagnostica

Per l'impianto elettrico sarà apprezzata la soluzione con la tecnologia CAN-BUS, che consente 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, sarà apprezzato un sistema che possa:

- 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;
- registrare su memoria permanente, con accesso autorizzato, una serie di parametri analogici in modo tale da consentire a posteriori l'analisi di uno o più particolari;
- consentire quanto più possibile l'intercambiabilità delle centraline senza riprogrammazione;
- consentire la comunicazione dei dati 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 o analoghi);

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 24/36
---	---	--

- consentire l'inserimento di eventuali modifiche al 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;

Il sistema CAM-BUS, se offerto, dovrà inoltre prevedere:

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

-dovrà essere previsto un "indicatore di consumo", ossia un dispositivo di segnalazione dei consumi di carburante.

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

-il display, 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).

- dovrà essere possibile riprogrammare 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 di tecnico di transcodifica.

-dovrà essere anche possibile visualizzare sul display tutti gli input/output sia digitali che analogici contemplati nelle reti can-bus di bordo.

<i>Diagnostica</i>			
Codice errore	Tipo avaria	Numero eventi	Localizzazione guasto
Xxxxxx	Yyyyyy	Zzzzzz	kkkkkk
Xxxxxx	Yyyyyy	Zzzzzz	kkkkkk

-le singole segnalazioni di anomalia dovranno essere riconducibili in modo univoco all'insieme di possibili condizioni che hanno determinato la segnalazione, in modo da poter agevolmente individuarne la possibile causa: in altri termini, per ogni codice di anomalia dovranno essere elencati – nella documentazione di manutenzione – tutti i segnali che possono aver generato l'anomalia.

-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 dovrebbe 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;
- Pressione serbatoi freni 3° asse (dove presente);
- Sistema controllo impianto frenante (ABS, ASR, EBS);
- Sistema controllo impianto sospensioni (ECAS);
- Livello gasolio/ quantità di gas disponibile;
- Livello additivo (se presente);

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 25/36
---	---	--

- Pressione olio motore;
- Tensione batterie;
- Apertura porte;
- Percorrenza;
- Cambio;
- Generatore.

La tecnologia CAM-BUS, se presente, sarà valutata ai fini dell'assegnazione dei punteggi, secondo quanto previsto sub 2.4 della Scheda "Criteri per l'attribuzione dei punteggi" allegata al disciplinare.

L'offerta dovrà indicare 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.

8.3 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.

In sede di offerta deve essere descritta la soluzione adottata.

8.4 BATTERIE DI ACCUMULATORI

Devono essere installate una o due (in base alla tensione del circuito) batterie di accumulatori al piombo per avviamento del tipo "senza manutenzione" (norma DIN 43539-2, par 3.6), con Vn 12Vcc e Cn (20h) 220 Ah per ciascuna batteria, o 200 Ah per autobus di taglia media o corta, purché rispondenti alle necessità richieste dal profilo di missione del veicolo.

Le batterie devono essere installate su apposito cestello di contenimento estraibile costruito in materiale realizzato in acciaio inox o materiale con caratteristiche meccaniche equivalenti, in modo da garantire anche la totale resistenza alla corrosione per l'intera vita utile del veicolo.

8.5 GRUPPO GENERAZIONE DI CORRENTE

E' 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 tipo bipolare e deve essere dotato di apposito ancoraggio con articolazione registrabile atta a realizzare la funzione di tendicinghia.

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

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

8.6 BILANCIO ENERGETICO ELETTRICO

In sede di offerta deve essere presentato in modo dettagliato il bilancio energetico.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 26/36
---	---	--

Deve essere illustrata e motivata la metodologia di calcolo, che deve altresì considerare tutte le condizioni peggiori riscontrabili in un servizio di linea interurbano, secondo il Profilo di Missione indicato. La Scheda 8.6 fornisce un esempio dello schema di calcolo e presentazione del bilancio energetico, con indicati gli elementi e le percentuali di utilizzo delle utenze da considerare alla base del calcolo stesso.

8.7 DEVIATORE – SEZIONATORE

Deve essere a comando manuale, facilmente accessibile, collocato nel “cassone batterie” manovrabile con apposita leva e individuato sulla fiancata del veicolo da apposita targhetta. Esso sarà posto immediatamente a valle del morsetto negativo delle batterie. Detto componente nella posizione “aperto” interrompe l'alimentazione generale dell'impianto.

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)

Deve essere a comando manuale, con dispositivo onnipolare ad azione diretta sui circuiti elettrici; il pulsante di comando deve essere di colore rosso opaco, protetto in modo tale che sia evitato l'azionamento involontario, dotato di targhetta esplicativa con istruzioni d'uso. Tale dispositivo deve essere conforme alle norme CUNA NC 571-20.

8.9 TELERUTTORE GENERALE DI CORRENTE (TGC)

Deve essere previsto un dispositivo di interruzione telecomandato, posto immediatamente a valle delle batterie, con comando inserzione/disinserzione manuale azionabile da posto guida tramite specifico comando a interruttore/pulsante, o automatico integrato con il commutatore servizi (chiave di avviamento), con sistema idoneo ad aprire sotto carico.

In posizione di aperto il teleruttore deve interrompere l'alimentazione di tutti i carichi per i quali non è prevista alimentazione diretta da batteria.

8.10 ILLUMINAZIONE INTERNA

L'impianto realizzato dovrà assicurare un'illuminazione, a veicolo nuovo, non inferiore a 100 lux, misurata sulla mezzeria di ciascun sedile ed alla quota di un metro dal pavimento. La variazione 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 dell'illuminazione ed all'effetto cromatico complessivo.

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

I convertitori statici di alimentazione dovranno essere:

- protetti dall'inversione di polarità e picchi di corrente;
- idonei al servizio continuativo e garantire il regolare funzionamento entro una escursione termica da – 15°C a +70°C ed una tensione di alimentazione compresa tra 18 e 32 Vcc;
- Avere una frequenza di funzionamento tale da non produrre ronzii e disturbi indotti sui cavi di segnale.

L'ubicazione dei convertitori dovrà essere possibilmente singola e tale da consentire una agevole accessibilità per la loro sostituzione.

L'impianto sarà previsto su due circuiti principali, comandati da due interruttori o da un interruttore a due posizioni:

<p>Regione Liguria</p> <p>FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.</p>	<p>CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO</p>	<p>Maggio 2015 Rev. 2.0</p> <p>pag. 27/36</p>
--	--	---

- Le prime quattro lampade lato destro e sinistro spente con l'interruttore delle luci corsia al primo livello. Le suddette lampade verranno comunque alimentate all'apertura della porta anteriore;
- Con l'interruttore delle luci corsia al secondo livello tutte le luci corsia sono accese.

In caso di azionamento del comando centrale di emergenza dovranno accendersi automaticamente una lampada della zona centrale (una per cassa nel caso di veicolo a due casse) e le lampade di illuminazione dei vani porta. Deve, inoltre, rimanere alimentata la luce del vano motore.

Sotto il cassetto di ciascuna porta di servizio dovranno essere installati due punti luce, parzialmente incassati ed opportunamente schermati, con lampade che si devono accendere automaticamente con l'apertura delle porte, quando sono accese le luci esterne del veicolo.

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 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 in grado da garantire un livello di illuminazione non inferiore a 80 lux del posto di guida e consentire l'illuminazione della centralina di comando dei cartelli indicatori di linea.

8.11 INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI A CARICO DEL FORNITORE E DI TERZE PARTI

a) E' prevista, a carico del fornitore, l'installazione di un impianto di videosorveglianza con videoregistrazione interna in continuo; l'impianto sarà dotato di due telecamere, videoregistratore, in grado di garantire l'immagazzinamento delle immagini per almeno 3(tre) giorni, e segnalatore autista, perfettamente funzionante. Sarà prevista un'alimentazione elettrica con protezione da 6A, di cui in offerta dovranno essere forniti apposito disegno e schema elettrico, gli stessi cavi dovranno essere chiaramente identificabili. L'apertura del comando chiave comporterà lo spegnimento della videoregistrazione dopo un tempo di 20 minuti;

b) Sarà apprezzata la dotazione per ciascun della mezzo di un sistema Video Event Data Recorder (V.E.D.R.), per la rilevazione e per la ricostruzione dinamica degli incidenti dei mezzi. **Alle offerte che prevedano l'installazione di questo dispositivo sarà attribuito un punteggio tecnico come indicato al punto 3.4 della scheda "criteri di attribuzione punteggi".**

Il sistema che eventualmente sarà installato a bordo dei veicoli dovrà avere l'obiettivo di accertare le responsabilità in caso di sinistro e di fornire dati e filmati utili per contrastare potenziali truffe ai danni dell'azienda e, di conseguenza, migliorare la difesa aziendale e la sinistrosità passiva, per conseguire una riduzione dei costi assicurativi. Per il raggiungimento di queste finalità il sistema dovrà essere in grado di:

- registrare e memorizzare i momenti antecedenti e successivi all'impatto mediante telecamere in grado di effettuare riprese esterne, relativamente al fronte marcia, e interne ai veicoli, per verificare eventuali danni ai passeggeri;
- registrare gli accadimenti: a) in automatico, attraverso sensori accelerometrici in grado di attivare la memorizzazione dei dati e dei filmati; b) in modalità manuale, su comando del conducente, anche in assenza di eventi automaticamente rilevabili dal sistema;
- memorizzare i parametri dinamici del veicolo quali velocità, direzione di marcia, decelerazioni, oltre alla data e ora del sinistro;
- geolocalizzare i dati registrati e fornire una rappresentazione degli stessi su mappa cartografica;
- consentire il download dei filmati e dei dati registrati dai dispositivi installati sui mezzi sia in modalità manuale sia in automatico, attraverso sistemi wi-fi predisposti nei depositi dell'azienda;

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 28/36
---	---	--

– garantire elevati livelli di sicurezza nel download dei filmati e negli accessi agli stessi;

Il sistema dovrà inoltre possedere i seguenti requisiti minimi:

1. dispositivo di bordo conforme alla norma CEI 79-56;
2. conformità alla normativa inerente la protezione dei dati personali;
3. almeno due telecamere a colori con risoluzione minima di 640 x 480 pixel, in grado di operare in condizioni di luminosità di almeno un lux; velocità di registrazione immagini > di 12 frame/sec per canale; formato video (AVI, DV, Mpeg2, Mpeg4, WMV, FLV, MOV, e altri);
4. possibilità di registrazione dell'audio e di disattivazione dello stesso;
5. localizzazione tramite GPS;
6. scarico dei dati sia attraverso wi-fi automatico, sia tramite porta USB o scheda SD;
7. schermo LCD per la eventuale visualizzazione sul dispositivo dei filmati e per il settaggio dei parametri di funzionamento;
8. I dispositivi di bordo devono essere omologati CE, FCC e E-Code;
9. alimentazione delle apparecchiature di bordo 24 Vcc;
10. software di gestione su piattaforma Windows o altro S.O., tipo Mac Os, Linux;
11. presenza di un sistema di autodiagnosi dei dispositivi di bordo;
12. sistema di protezione dell'accesso ai dati al fine di evitare lo scarico degli stessi da parte di personale non autorizzato;
13. garanzia minima di 2 anni;

c) L'autobus deve essere predisposto per l'installazione di dispositivi di terze parti, di fornitura del Cliente, come:

- sistemi di ausilio all'esercizio (AVM);
- sistemi di informazione ai passeggeri;
- sistemi conta passeggeri sulle porte di salita e di discesa.

A tale scopo:

- devono essere definiti assicurati spazi 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 un apprezzabile flessibilità nell'installazione. Tali predisposizioni meccaniche devono inoltre offrire un ottimo risultato estetico e funzionale;
- 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

8.12 BLOCCHI DI SICUREZZA

Il veicolo deve essere dotato delle seguenti funzioni di sicurezza.

Regione Liguria F.I.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 29/36
--	---	--

8.12.1 Circuito avviamento motore

Attivabile tramite n° 1 o 2 comandi tra loro escludibili, ubicati uno al posto di guida e l'altro nel vano motore (non obbligatorio).

Avviamento da posto di guida condizionato da:

- interruttore esclusione avviamento motore da vano motore (inserito);
- dispositivo a chiave per servizi (inserito);
- portello/i vano motore (chiuso);
- selettore marce in posizione di "neutro o folle";
- freno di stazionamento (inserito).

Avviamento da vano motore (non obbligatorio) condizionato da:

- interruttore esclusione avviamento motore da posto di guida (inserito);
- freno di stazionamento (inserito);
- portello/i vano motore (aperto);
- interruzione circuito elettrico inserimento marce tramite dispositivo azionato da portello/i vano motore.

Il circuito di avviamento motore deve contenere dispositivo anti-avviamento con motore in rotazione o con veicolo in movimento.

Spegnimento motore da vano motore (non obbligatorio): condizionato dalle funzioni di cui all'avviamento da vano motore. Saranno accettate anche logiche di avviamento diverse, purché garantiscano un livello di sicurezza pari o superiore rispetto alla soluzione descritta.

8.12.2 Circuito arresto motore

Attivabile tramite n° 1 o 2 comandi, ubicati uno al posto di guida e l'altro nel vano motore (non obbligatorio), oltre che dal comando centrale di emergenza.

8.12.3 Circuito inserimento marce

Cambi automatici

Realizzato secondo quanto prescritto dalla norma CUNA NC 590-03; condizionato inoltre da:

- pressione aria serbatoi sospensioni al valore di taratura;
- portello/i vano motore chiuso/i.

Si precisa inoltre che dovranno essere verificati anche i seguenti asservimenti:

- velocità veicolo \leq 5 km/h;
- regime di giri motore corrispondente al minimo.

Per i cambi meccanici servo assistiti

Realizzato nel rispetto delle seguenti condizioni:

- pressione aria serbatoi sospensioni e freni al valore di taratura;
- portello/i vano motore chiuso/i;
- velocità veicolo \leq 8 km/h per l'inserimento della prima velocità.

L'accensione della spia sui tasti marce deve avvenire solo all'atto dell'effettivo inserimento della marcia corrispondente.

Deve essere previsto un comando per la disattivazione totale o parziale degli asservimenti, in caso di emergenza, posto in centrale retroautista (o altro vano tecnico) oppure realizzato a display tramite password.

Deve essere prevista una segnalazione acustica attiva a retromarcia inserita ben udibile nella zona posteriore esterna del veicolo.

8.12.4 Circuito blocco movimentazione veicolo con porte aperte

Regione Liguria F.I.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 30/36
--	---	--

Realizzato su tutte le porte, secondo il Reg.UN/ECE n.107/2010 al punto 7.6.5.1.8, condizionato da velocità ≤ 5 km/h agente sulle ruote posteriori e sul pedale dell'acceleratore causandone il blocco; alla chiusura delle porte il blocco movimentazione si dovrà disattivare tramite il pedale dell'acceleratore. Con il blocco porte attivo e il freno di stazionamento inserito, si deve sbloccare il comando acceleratore. Deve essere previsto un comando per la disattivazione totale o parziale degli asservimenti, in caso di emergenza, posto in centrale retroautista (o altro vano tecnico) oppure realizzato a display tramite password.

8.12.5 Sistema rilevamento ostacoli alla chiusura delle porte

Deve essere previsto un sistema di controllo atto ad impedire la chiusura delle ante di ciascuna porta di servizio e l'inversione del moto quando queste incontrano un ostacolo durante il loro movimento, come previsto dal punto 7.6.5 dell'Allegato 3 del Reg.UN/ECE n.107/2010.

In sede di offerta deve essere presentata dettagliata descrizione della soluzione adottata.

8.12.6 Circuito di emergenza comando porte

In caso di presenza di porte elettriche il circuito di apertura di emergenza deve rispondere a quanto previsto dal Reg.UN/ECE n.107/2010 punto 7.6.5.1.

8.12.7 Dispositivo di spegnimento automatico del motore

Deve essere realizzato un dispositivo automatico di spegnimento del motore e stacco TGC, disattivabile tramite interruttore posto nel quadro elettrico, che si attivi quando si verifichino tutte le seguenti condizioni:

- motore acceso e cambio in folle da oltre 5 minuti
- impianto pneumatico carico
- temperatura acqua oltre i 30°C

L'attivazione del dispositivo sarà preceduta da un segnale acustico. Il sistema sarà preferibilmente integrato con il sistema "CAN-BUS", se esistente.

8.12.8 Chiusura porta anteriore

Il comando di chiusura della porta anteriore dall'esterno dovrà essere condizionato da:

- motore spento;
- selettore marce in posizione di "neutro" (o folle);
- freno di stazionamento (inserito).

8.12.9 Comando Acceleratore (salvaguardia turbina)

Al fine di evitare danni alla turbina o ad altri organi meccanici dovrà essere previsto un dispositivo elettronico che non permetta, con il motore al minimo di giri e nelle condizioni di avviamento, di accelerare oltre $\frac{1}{4}$ della corsa massima del pedale, fino al raggiungimento della normale pressione di esercizio dell'impianto pneumatico.

Dovrà essere predisposto un comando per la disattivazione (in caso di emergenza) di tale dispositivo ubicato nel pannello elettrico dietro al posto guida.

CAPITOLO 9 - IMPIANTO ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE E ADDITIVI

9.1 PRESCRIZIONI GENERALI

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 31/36
---	---	--

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 non inferiore di 90 l/min, sia possibile effettuare un rifornimento di combustibile senza che si verifichino fenomeni di rigurgito che interrompano, anche momentaneamente, il rifornimento stesso.

Un'apposita spia sul cruscotto segnerà la presenza di acqua nel filtro gasolio ed il suo intasamento.

9.2 SERBATOIO

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 300 km di servizio di linea, verificati secondo la metodologia indicata nella pubblicazione UITP "Project Sort" edizione 2009, ciclo SORT 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 un unico 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.

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 900 mm e 1500 mm, provvisto di tappo auto chiudente in modo tale che sia garantita la non fuori uscita di gasolio in qualunque situazione. Il bocchettone dovrà essere munito di un dispositivo antifurto, 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.

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, riscaldatore, ecc.), 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, ecc.

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 alternativo di pari affidabilità, ad eccezione di brevi tratti, realizzati con materiali flessibili, adeguatamente protetti dalle fonti di calore, ed atti ad evitare la trasmissione di sollecitazioni generate dal telaio o dai gruppi asserviti.

9.6 ALIMENTAZIONE ADDITIVI

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 32/36
---	---	--

Nel caso in cui l'autobus preveda l'utilizzo di urea, il relativo impianto di alimentazione dovrà rispondere alle seguenti prescrizioni:

- Il serbatoio dovrà avere una capacità tale da permettere una autonomia pari ad almeno il triplo di quella del serbatoio gasolio, per autobus di lunghezza superiore ai 10 metri.
- Il bocchettone di rifornimento dovrà essere collocato in posizione agevole e sullo stesso lato del bocchettone gasolio, munito di tappo ermetico.
- 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.

9.7 GESTIONE DELLE PERDITE

L'impianto di alimentazione dovrà essere progettato in modo da evitare le 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;
- eventuali meccanismi di segnalazione di serbatoio prossimo al pieno, a favore dell'operatore che sta effettuando il rifornimento.

Dovrà inoltre essere evitato lo spandimento di gasolio su parti calde, come già sopra indicato.

CAPITOLO 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 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.

10.2 RIVESTIMENTI INTERNI ED ESTERNI

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 7 anni, 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;

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 33/36
---	---	--

- Compatibilità tra i materiali delle parti componenti la carrozzeria ed il ciclo di verniciatura unica che il Cliente dovrà adottare in caso di manutenzione e riparazione.

La verniciatura decorativa esterna della livrea dovrà consentire l'impiego fino a quattro colori secondo uno standard grafico definito da Regione Liguria.

Nel definire le proprie soluzioni il Fornitore dovrà tenere conto di applicazioni ripetute di forme pubblicitarie autoadesive.

Si richiede in sede di offerta la trasmissione del ciclo completo di verniciatura con indicazione dei materiali impiegati e relative schede tossicologiche.

10.4 PADIGLIONE

Il Padiglione dovrà:

- avere robustezza adeguata per essere praticabile da almeno due addetti alla manutenzione;
- avere una superficie con caratteristiche di sicurezza antisdrucchiolo, anche in caso di superficie bagnata o imbrattata;
- avere la predisposizione anteriore per il montaggio dell'antenna radio;
- 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 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 DI SICUREZZA E AERAZIONE

Deve essere installata:

- n° 1 botola di sicurezza, per numero di passeggeri inferiore a 50, come prescritto dal Reg.UN/ECE n.107/2010.

Tale botola deve avere anche funzione di aerazione e sarà azionata elettricamente dal posto guida..

10.6 SPORTELLI SULLE FIANCATE E TESTATE

Gli sportelli laterali, in posizione aperta, devono sporgere il meno possibile rispetto al profilo della carrozzeria e comunque non più di 300 mm. Per eventuali sportelli con cerniera verticale l'apertura non deve avvenire controvento. Gli sportelli esterni devono avere cerniere metalliche di sicura e provata affidabilità.

In sede di offerta deve essere trasmessa una idonea documentazione che certifichi l'affidabilità del sistema in ordine alla sicurezza, sia con sportello in posizione di apertura, sia in posizione di chiusura.

10.6.1 Cinematismo di apertura

Tutti i portelloni 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 apribile a libro 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 dei portelloni laterali e di testata dovranno comprendere un dispositivo da azionare per l'apertura.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 34/36
---	---	--

La chiusura di sicurezza potrà essere realizzata a mezzo chiave di blocco o, a richiesta del Cliente, tramite dispositivo elettrico e/o pneumatico comandato da posto guida.

La posizione di aperto/chiuso di uno qualsiasi dei portelloni laterali dovrà essere segnalata sul cruscotto da apposito dispositivo luminoso acceso/spento rispettivamente.

In sede di offerta deve essere trasmessa una idonea documentazione che certifichi l'affidabilità del sistema in ordine alla sicurezza, sia con sportello in posizione di apertura, sia in posizione di chiusura.

10.7 PARAURTI

La soluzione costruttiva deve essere in grado di assorbire, senza deformazioni permanenti, urti con superficie piana che interessi tutta la zona di eventuale contatto, fino a 5 km/h con il veicolo a pieno carico.

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 deve essere preferibilmente 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 12 mm. Si richiede che le soglie porte e gli eventuali gradini interni siano dotati di profili di tipo antisdrucchiolo.

Sono ammesse soluzioni con materiali alternativi quali fiberglass, lega leggera, ecc. da documentare in sede di offerta.

Il pavimento deve essere rivestito in materiale impermeabile e antiscivolo.

Il rivestimento 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 o con altra soluzione che preveda giunzioni e sigillature di provata tenuta ed impermeabilità in corrispondenza, ad esempio, delle cuffie passaruote, dei podesti e delle pareti anteriori e posteriori, e che conservino tali caratteristiche per lunga durata.

10.9 BOTOLE DI ISPEZIONE

Tutte le parti meccaniche, pneumatiche, ecc. 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 non devono creare intralcio, né tanto meno pericolo, alla movimentazione 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.

In sede di offerta deve essere presentata la disposizione delle botole e la soluzione scelta per il sistema di chiusura.

10.10 PASSARUOTA

Devono essere realizzati con caratteristiche tali da garantire:

- l'incolumità dei passeggeri contro una eventuale esplosione del 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.

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 35/36
---	---	--

Nell'ipotesi in cui vengano previste nell'allestimento di carrozzeria cuffie di protezione dei passaruota, queste devono essere rimovibili senza rimozione di alcuna zona del pavimento.
Analogamente per i rivestimenti delle pareti.
In corrispondenza delle ruote dovranno essere montati i relativi paraspruzzi.

10.11 SUPERFICI VETRATE

La vetratura del comparto passeggeri, sarà realizzata con vetro semplice di tipo parzialmente oscurante (colore grigio) con almeno numero 2 vetri apribili a scorrimento orizzontale sul lato porte e 4 vetri apribili a scorrimento orizzontale sull'altro lato, chiudibili tramite chiave ad utensile.

10.12 CAPPELLIERE

I veicoli dovranno essere dotati di cappelliere. 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 mancorrente continuo di appiglio.

10.14 BAGAGLIERE

I veicoli dovranno essere dotati di bagagliaio di cui si dovrà indicare la volumetria.

CAPITOLO 11 - IMPIANTI DI ALLESTIMENTO

11.1 MOZZI, CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

I pneumatici dovranno essere di normale produzione di serie, di qualificati costruttori, reperibili a catalogo.

Su ogni sesto ruota devono essere riportati, la misura della campanatura e pressione del pneumatico da montare.

Ogni veicolo dovrà essere corredato da pneumatico di scorta, compreso il cerchio, installato a bordo del veicolo.

Il committente si riserva la facoltà di chiedere una particolare tipologia di pneumatici in funzione delle proprie esigenze di servizio. In particolare si riserva di poter chiedere, senza alcun supplemento di prezzo, pneumatici marcati M+S.

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, fissi o smontabili; in caso di gancio smontabile, questo dovrà essere (quando smontato) vincolato a bordo del veicolo in posizione ben accessibile.

11.3 ACCESSORI

Devono essere presenti i seguenti accessori:

- Martelletti rompi cristallo e relativi accessori (di cui almeno uno in prossimità del posto guida);
- Estintore/i conforme/i alle norme vigenti;
- Cassetta pronto soccorso;
- Triangolo;

Regione Liguria FI.L.S.E. S.p.A. I.R.E. S.p.A.	CAPITOLATO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS Veicoli diesel EURO VI, classe II extraurbano, lunghezza tra 6,30 e 7,80 mt PARTE II – CARATTERISTICHE TECNICHE DEL VEICOLO	Maggio 2015 Rev. 2.0 pag. 36/36
---	---	--

- Calzatoie e apposito vano di ricovero;
- Specchio interno (visibilità corridoio e area ingresso prima porta);
- Targhette ed adesivi.
- Specchi retrovisori esterni a comando elettrico e resistenza antiappannante;
- Bracci specchi con fermo e ritorno rapido;
- Serie chiavi di servizio per apertura pannelli e sportelli;
- Faro (insieme a segnalatore acustico) di retromarcia collegato al cambio;
- Fari fendinebbia anteriori e fari retronebbia a luce rossa;
- Porta cedolino;
- Porta tagliando assicurazione;
- Paraspruzzi alle ruote;
- Poggia piede conducente;
- Custodia tabella orari;
- Parasole conducente;
- Fascia parasole su parabrezza;
- Tendina filtravento estensibile per finestrino autista;
- Tendine parasole in tessuto scorrevoli per ciascun finestrino laterale, in colore a scelta del Cliente, realizzate con tessuto di ottima qualità, resistente ed antistrappo.
- Custodia porta libretto;
- Gancio giacca conducente;
- Portapacchi per conducente dim. 250x500 mm (con sportello di chiusura);
- Porta ombrello per conducente;
- Borsa o vano portadocumenti per conducente;
- Predisposizione per la vendita dei titoli di viaggio;
- Fascia distintiva e logo regionale;
- Segnali autoadesivi dei limiti di velocità;
- Indicazioni di servizio pubblico, come da tabella CUNA NC 587-10/11, interne ed esterne, bilingue (italiano ed inglese).

11.4 SISTEMI AUSILIARI PER L'ESERCIZIO

Sui veicoli deve essere prevista la possibilità di montare un sistema di telerilevamento, di trasmissione dati, ricetrasmisione, annuncio di prossima fermata e conteggio passeggeri.

SCHEDE TECNICHE

- 2.2 POSTI A SEDERE E SEDILI PASSEGGERI
- 3 POSTO GUIDA
- 4.2 DIAGRAMMA DI TRAZIONE VEICOLI CLASSE II
- 4.4dx MANOVRABILITÀ STERZATA DESTRA
- 4.4sx MANOVRABILITÀ STERZATA SINISTRA
- 5.2. CALCOLO COSTI DI ESERCIZIO ENERGETICI E AMBIENTALI
- 7.2 CODIFICA TUBAZIONI IMPIANTO PNEUMATICO
- 7.4 BILANCIO ENERGETICO PNEUMATICO CLASSE II
- 8.6 BILANCIO ENERGETICO ELETTRICO CLASSE II