

GARA EUROPEA PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DELLA FORNITURA E MANUTENZIONE ASSICURATA FULL SERVICE DI AUTOBUS, VERSIONE URBANA ED EXTRAURBANA, DA ADIBIRE AL SERVIZIO PUBBLICO DI LINEA. SETTORI SPECIALI.
Lotto 1 –Autobus di classe I (urbani) - CIG 7245172911
Lotto 2 – Autobus di classe II (extraurbani) - CIG 7245219FD8

Termine ultimo per la presentazione delle offerte: ore 12.00 del 24 novembre 2017

RISPOSTE AI QUESITI DI CARATTERE GENERALE

DOMANDA N. 1 – Lotto 1

In relazione all’art. 4.1 “Offerta economica – Attribuzione del punteggio PO” del Capo IV “Offerta tecnica ed economica” dell’Allegato al Capitolato Speciale per la fornitura di autobus di Classe I, si chiede di confermare che il valore Bam (base d’asta per la manutenzione assicurata full service per il periodo di 12 anni) non è pari a € 3.566.000,00 ma è pari ad € 3.800.000,00 dato dalla somma del totale manutenzione per 25 autobus a metano pari a € 3.566.000,00, del totale manutenzione per 1 autobus da 12 mt a gasolio pari a € 117.000,00 e del totale manutenzione per 1 autobus da 10,5 mt a gasolio pari a € 117.000,00.

RISPOSTA N. 1 – Lotto 1

Si conferma che il **valore Bam** (base d’asta per la manutenzione assicurata full service per il periodo di 12 anni) non è pari a € 3.566.000,00 ma è **pari ad € 3.800.000,00** dato dalla somma del totale manutenzione per 25 autobus a metano pari a € 3.566.000,00, del totale manutenzione per 1 autobus da 12 mt a gasolio pari a € 117.000,00 e del totale manutenzione per 1 autobus da 10,5 mt a gasolio pari a € 117.000,00.

DOMANDA N.2 – Lotto 1

Con riferimento all’art. 5.1 “imposto a base di gara del lotto 1” del Disciplinare di Gara, chiediamo di confermare che l’importo relativo a “Eventuali forniture supplementari” è di € 4.812.636,00 e non di € 4.772.589,00 come sembrerebbe scaturire dal calcolo proporzionale degli importi a base d’asta

RISPOSTA N. 2 - Lotto 1

Si conferma che il valore corretto delle “Eventuali forniture supplementari” del Lotto 1 è pari a € 4.812.636,00.

DOMANDA N. 3 – Lotto 1

Con riferimento all’art. 5.1 del disciplinare di gara, si chiedono delucidazioni in merito alla composizione dell’importo di € 4.772.589 per la fornitura e full service dell’eventuale opzione di ulteriori 12 autobus da 12 mt. Classe I a metano. In base allo schema di cui a pag. 2 dello stesso disciplinare, all’importo unitario ivi indicato di € 258.413 per fornitura e di € 3.566.000 per il full service per 25 autobus, dovrebbe risultare infatti per l’opzione di cui al Lotto 1 un importo complessivo superiore. Si prega dettagliare

RISPOSTA N. 3 – Lotto 1

Vedasi risposta alla domanda n. 1

DOMANDA N. 4 – Lotto 1 e Lotto 2

Con riferimento agli oneri della sicurezza SVT quantificati a pag. 3 del disciplinare di gara in € 2.460 per ciascun lotto, si chiede conferma che gli stessi sono unitari per ciascun lotto e da aggiungere all'importo complessivo (incluse le opzioni esercitabili), come si apprende dalla GUCE 2017/S 204-422040, non essendo questa citata tra i documenti sul Vostro sito.

RISPOSTA N. 4 - Lotto 1 e Lotto 2

Gli oneri per la sicurezza del Lotto 1, come riportato a pag. 3 del Disciplinare di gara, sono pari a € 2.460,00.

Gli oneri per la sicurezza del Lotto 2, come riportato a pag. 4 del Disciplinare di gara, sono pari a € 2.460,00.

L'importo contrattuale di ciascun lotto sarà pari all'importo complessivo offerto per ciascun lotto maggiorato degli oneri di sicurezza non soggetti a ribasso pari a € 2.460,00 per ciascun lotto.

DOMANDA N. 5 - Lotto 1 e Lotto 2

Con riferimento ai punti specifici di seguito elencati:

- art. 3.2.1 del capitolato speciale Lotti 1 e 2 (p. 19): penali per indice di disponibilità dichiarato;
 - art. 2.1.6 dell'Allegato A.1 Lotto 1: indice di disponibilità e relativi punteggi nelle successive pagg. 64, 67 e 70;
 - art. 7 dello schema di contratto (p. 7): indice di disponibilità giornaliero min. 70% non citato in alcun altro documento di gara ed indice semestrale da indicare in offerta;
- si chiede di chiarire in maniera sintetica ed esaustiva le condizioni di disponibilità minime/massime ed a quali periodi si deve fare riferimento (giornaliere/semestrali/annuali) ed i relativi punteggi e penali per entrambi i lotti.

RISPOSTA N. 5 - Lotto 1 e Lotto 2

1) Si precisa quanto segue:

- L'indice di disponibilità giornaliera minima richiesta, pari al 70%, è indicato nell'allegato "Manutenzione assicurata full-service" (art. 4.1.1 pag. 1);
- L'indice di disponibilità per gli autobus di Classe I (Lotto 1) offerto dalla ditta è riferito al periodo semestrale e non può essere inferiore al 90% e superiore al 95%;
- L'indice di disponibilità per gli autobus di Classe II (Lotto 2) non è oggetto di offerta tecnica; non potrà comunque essere inferiore al 90% su base semestrale,.

2) Per il Lotto 1 relativo agli autobus di Classe I, le ditte concorrenti dovranno indicare l'indice di disponibilità percentuale offerto nella documentazione prodotta a corredo delle schede 1A, 1B, 1C.

3) L'art.3.2.1 del Capitolato speciale lotti 1 e 2, è così modificato:

“3.2.1 Indice di disponibilità e penali relative

~~L'indice di indisponibilità giornaliero è il rapporto percentuale fra il numero dei veicoli non idonei per il servizio e la numerosità del lotto, rilevati alle 7.30 antimeridiane di tutti i giorni dell'anno. La numerosità del lotto coincide con il numero di autobus del lotto di gara immatricolati alla data di rilevamento.~~

Il veicolo è considerato idoneo alla erogazione del servizio quando è in grado di svolgere compiutamente il servizio, nelle seguenti condizioni:

- sicurezza per i trasportati e per gli altri utenti della strada;
- affidabilità nell'espletamento del servizio;
- buon funzionamento di tutti i dispositivi di equipaggiamento non forniti da SVT;
- normale comfort dei passeggeri e del conducente;
- livelli di inquinamento da emissioni gassose, rumore e vibrazioni ai valori tipici del veicolo;
- allestimenti ed arredi conformi;
- consumi dei liquidi di rifornimento nella norma;

- funzionalità corrispondente ai requisiti previsti dall'omologazione,
- nessuna anomalia relativa a funzionalità o caratteristiche sottoposte a verifica in sede di revisione di collaudo MCTC.
- non necessitano e/o non sono sottoposti a manutenzioni programmate e/o correttive e per caduta a gruppi meccanici, equipaggiamenti, apparati e componenti del veicolo, non forniti dall'Aggiudicante
- non sono rientrati dal servizio e/o non sono stati soccorsi in linea per guasti, per avarie attribuibili all'Aggiudicatario, per carenza nella progettazione e/o nella realizzazione e/o nella manutenzione assicurata full-service dei veicoli
- non sono in attesa di lavorazione per mancanza di ricambi imputabili a ritardata consegna da parte della ditta Aggiudicataria o suo sub-fornitore,
- non sono in attesa di lavorazione o in lavorazione per interventi in garanzia e/o di manutenzione assicurata full-service da effettuare a cura dell'Aggiudicatario,
- non sono fermi per carenza nella erogazione della garanzia e/o della manutenzione assicurata full-service a carico dell'Aggiudicatario,
- non sono mancanti della prevista documentazione di accompagnamento degli interventi,
- non sono in attesa di soluzione dei problemi documentali, informativi, ecc. relativamente alla omologazione, alle caratteristiche tecniche e/o di fornitura che impediscono di superare la revisione periodica MCTC e/o l'utilizzo del veicolo per lo specifico uso di servizio di trasporto pubblico di linea.

L'indice di indisponibilità giornaliero è il rapporto percentuale fra il numero dei veicoli non idonei per il servizio e la numerosità del lotto, rilevati alle 7.30 antimeridiane di tutti i giorni dell'anno. La numerosità del lotto coincide con il numero di autobus del lotto di gara immatricolati alla data di rilevamento.

Ai fini del calcolo dell'indice, sono conteggiati solo gli autobus che presentino uno o più motivi di non idoneità originati da anomalie coperte dalla garanzia contrattuale e quelli guasti, anche se parzialmente nella corso della giornata in esame.

Rimangono quindi esclusi dal calcolo gli autobus non efficienti ad esempio per sinistri (purché l'attesa di lavorazione non sia motivata da ritardata consegna dei ricambi), insufficiente rifornimento di carburante e/o di lubrificanti e liquidi purché non siano derivanti da carenza da parte della ditta Aggiudicataria, manutenzione programmata, pulizia interna ed esterna del veicolo a carico di SVT, sostituzione degli pneumatici, avarie alle spie, lampadine e fusibili purché siano esclusi malfunzionamenti e sovraccarichi nell'impianto elettrico.

Qualora, ad insindacabile giudizio del Cliente, l'avaria sia tale da rendere l'autobus idoneo per un servizio breve (esempio: climatizzazione passeggeri insufficiente), tale autobus sarà considerato indisponibile nella misura del 50%.

L'informazione degli eventi che causano inidoneità al servizio sarà data al Fornitore, con modalità previste in capitolato per la manutenzione assicurata, a mezzo fax o e-mail, di norma entro le ore 17.00 dei soli giorni feriali.

Calcolo degli indici

L'indice di indisponibilità semestrale è pari alla media, pesata sulla numerosità del lotto, degli indici di indisponibilità giornaliera dei giorni feriali (sabato incluso) nei sei mesi.

~~L'indice medio di indisponibilità trimestrale è pari alla media, pesata sulla numerosità del lotto, degli indici di indisponibilità giornaliera dei giorni feriali (sabato incluso) dei tre mesi.~~

~~Durante il periodo di garanzia il Fornitore deve adottare organizzazione e strutture di assistenza idonee a garantire la disponibilità offerta.~~

L'indice sarà calcolato dal 1/01 al 30/06 e dal 1/07 al 31/12 di ogni anno contrattuale, per l'intero semestre o per il rateo a partire dalla data di immatricolazione.

~~L'indice medio sarà calcolato semestralmente (1/01 – 30/06, 1/07 – 31/12).~~

Trascorso un mese dalla data di immatricolazione di ogni veicolo fornito, per ogni giorno di calendario di fermo di ogni veicolo fornito, durante il periodo di garanzia e di manutenzione assicurata full-service, in eccesso rispetto al valore massimo calcolato utilizzando l'indice di disponibilità dichiarato in sede di offerta, sarà applicata una penalità di € 150, pertanto:

Penalità = (Giorni di indisponibilità nel semestre – Giorni massimi di indisponibilità nel semestre) x (150€)

dove in cui:

- Giorni di indisponibilità nel ~~trimestre~~ semestre = sommatoria del numero di autobus indisponibili in un determinato giorno per tutti i giorni feriali del semestre ~~trimestre~~
- Giorni massimi di indisponibilità nel semestre ~~trimestre~~ = (giorni feriali nel semestre ~~trimestre~~) x (N° medio autobus lotto ~~flotta~~) x KI
- $KI = (1 - DI)$
- *DI = indice % di affidabilità (per gli autobus di classe I è il valore offerto dalla ditta, compreso tra il 90% e il 95%, di cui art.4.2 dell'Allegato A.1 al CSA - autobus Classe I car. Tecniche e punteggi Lotto 1; per gli autobus di classe II è il 90%)*

L'indice di indisponibilità giornaliero è calcolato quotidianamente nella singola giornata feriale (sabato incluso).

Trascorso un mese dalla data di immatricolazione di ogni veicolo, nel caso di superamento dell'indice di indisponibilità massimo nella singola giornata durante il periodo di garanzia e di manutenzione assicurata full-service, per ogni giornata sarà applicata la penalità, aggiuntiva a quella per il mancato rispetto dell'indice di indisponibilità semestrale, così calcolata:

$Penalità = (\text{numero autobus indisponibili} - \text{numero massimo autobus indisponibili}) \times (150€)$

dove:

- *numero autobus indisponibili = sommatoria del numero di autobus indisponibili nella giornata in esame*
- *numero massimo autobus indisponibili = N° autobus flotta x KG*
- $KG = (1 - DG)$
- $DG = 70\%$ (indice di disponibilità minimo giornaliero)

Durante il periodo di garanzia il Fornitore deve adottare l'organizzazione e le strutture di assistenza idonee a garantire l'indice di disponibilità offerto e quello minimo".

DOMANDA N. 6 - Lotto 1 e Lotto 2

Con riferimento alle opzioni esercitabili, si chiede conferma se il triennio per l'esercizio delle opzioni decorra dall'aggiudicazione (come indicato all'art. 2 del disciplinare pagg. 1-2) o dalla sottoscrizione del contratto (rif. art. 2 del disciplinare pagg. 1-2 ed art. 5.1 pagg. 3 e 4)

RISPOSTA N. 6 - Lotto 1 e Lotto 2

La decorrenza corretta per l'esercizio delle opzioni è dalla data di aggiudicazione.

DOMANDA N. 7 - Lotto 1

Con riferimento all'art.3.7.1.2 "Rumorosità" dell'Allegato al capitolato speciale per la fornitura di autobus di Classe I – Caratteristiche tecniche e attribuzione punteggi, viene indicato che "I valori di emissione acustica interna in corrispondenza del posto autista e del vano passeggeri saranno oggetto di valutazione ai fini della attribuzione del punteggio tecnico, come previsto dal D.M. Ambiente 8/5/2012".

Considerando che tale DM Ambiente 8/5/2012 rimanda alla Direttiva 2007/34/CE che fa riferimento al regolamento UNECE n.51 relativo alla rumorosità esterna, si chiede di chiarire quale valore debba essere indicato ai fini dell'attribuzione del punteggio.

RISPOSTA N. 7 - Lotto 1

Gli articoli 3.7.1.2 e 4.2 dell'Allegato al Capitolato Speciale Lotto 1 – Allegato A.1 – Autobus urbani e suburbani di Classe I - Caratteristiche tecniche e attribuzione punteggi Lotto 1 – sono rettificati come segue:

1) Art.3.7.1.2 – Rumorosità

La frase è così rettificata "I valori di emissione acustica interna in corrispondenza del posto autista e del vano passeggeri saranno oggetto di valutazione ai fini della attribuzione del punteggio tecnico, ~~come previsto dal D.M. Ambiente 8/5/2012".~~

- 2) Art.4.2 - tabella di dettaglio dei punteggi tecnici
- Il criterio di calcolo relativo al livello sonoro del veicolo viene rettificato eliminando il richiamo al “valore calcolato come indicato nel DM 8/5/2012 art.7.3”.
 - Per la valutazione della caratteristica relativa al livello sonoro del veicolo sarà considerata la somma dei valori di rumorosità interna rilevati nell’abitacolo passeggeri e nell’abitacolo autista, indicati dalla ditta nella scheda 1, calcolati come prescritto dalla CUNA 504.01, e applicato il criterio di calcolo già indicato.

N. 8 PRECISAZIONI ED ERRATA CORRIGE

- 1) Capitolato speciale lotti 1 e 2

L’art.3.2.2 - indice di guasto (pag. 19) , è così modificato:

... omissis ...

Il Cliente comunicherà Fornitore, con cadenza ~~giornaliera~~ *quindicinale* a mezzo fax o e-mail, l’elenco dei veicoli che hanno subito avaria in linea, indicandone le relative cause.

La numerazione dell’art.3.2.2 – Tempi di esecuzione degli interventi di manutenzione full-service, è rettificata in 3.2.3.

- 2) Allegato A.1 al CSA - autobus Classe I car. Tecniche e punteggi Lotto1

Art.3.4.1.2 - indicatori di percorso alfanumerico a led luminosi.

La matrice grafica richiesta per l’indicatore di percorso anteriore è di 200x24 invece del valore di 170x20 indicato.

- 3) Allegato A.2 al CSA - autobus Classe II car. Tecniche e punteggi Lotto2:

L’art.5.3 è così rettificato:

Art.5.3 – Rumorosità ~~esterna~~ e vibrazioni

La seguente frase è così rettificata “I valori di emissione acustica interna in corrispondenza del posto autista e del vano passeggeri saranno oggetto di valutazione ai fini della attribuzione del punteggio tecnico, ~~come previsto dal D.M. Ambiente 8/5/2012~~”.

Art.12.2 – Offerta tecnica del Lotto 2 tabella di dettaglio dei punteggi tecnici

Si precisa che al punto 14 “Emissioni sonore interna posto guida” la norma di riferimento corretta è la CUNA 504.01 e non 504.4 come erroneamente indicato

Si precisa che al punto 15 “Emissioni sonore interne vano passeggeri” la norma di riferimento corretta è la CUNA 504.01 e non 504.4 come erroneamente indicato

Vicenza, 15/11/2017

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Umberto Rovini