



A. M. A. T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti-Taranto

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Presa atto Capitolato Tecnico Speciale e lettera di invito a gara.-

L'anno millenovecentottantuno il giorno 2 (due)
del mese di Dicembre, alle ore 17.00 in TARANTO e nella
sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice
nelle persone dei Signori:

1. Luigi PIGNATELLI

PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

2. Fulvio MASTROBUONO

3. Vito Franco FIORE (a.g.)

4. Enrico GRILLI

5. Alberto GALLUZZO

6. Matteo MALANDRINO

7. Giuseppe MESTO

MEMBRI SUPPLENTI

8. Francesco RUGGIERI (a.g.)

9. Cosimo MICCOLI (con diritto
a voto).-

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. Silvano CAVALIERE

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. FERRANTE Francesco

Il Presidente constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- PREMESSO che con deliberazione n° 314 del 7/Ottobre/1981, regolarmente
vistata dalla Giunta Municipale in data 3/Novembre/1981 e approvata dal
CO.RE.CO. di Taranto nella seduta del 13/Novembre/1981 con atto n.35064,
veniva deciso di indire appalto concorso per l'acquisto di n° 10 autobus

eventualmente elevabili a n° 18;

- VISTO il Capitolato Tecnico Speciale d'Appalto e la relativa lettera di invito a gara riferiti all'innanzi citata fornitura, predisposti dall'Ufficio Segreteria dell'Azienda che allegati al presente provvedimento ne fanno parte integrante;
- AVUTO il voto consultivo del Direttore di Esercizio;
- A VOTI unanimi;

DELIBERA

- di prendere atto del Capitolato Tecnico Speciale d'Appalto e della lettera di invito a gara relativi all'appalto concorso per l'acquisto di n° 10 autobus eventualmente elevabili a n° 18 che, allegati al presente provvedimento, ne fanno parte integrante.-

Segretario
[Signature]

Visto:

Il Presidente

[Signature]

Comunicata all'Amministrazione Comunale il 26/1/1982

la Giunta Municipale nella seduta
Approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n.// del 2/2/1982

Resa esecutiva il//

Il Funzionario Superiore
Il Direttore
(Francesco FERRANTE)
Ferrante



A. M. A. T.
Azienda Municipalizzata Autotrasporti-Taranto

COPIA DI DELIBERAZIONE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Appalto concorso per l'acquisto di autobus.

L'anno millenovecentottantuno il giorno 7 (sette)
del mese di O t t o b r e, alle ore 18,00 in TARANTO e nella
sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice
nelle persone dei Signori:

1. **Luigi PUGNATELLI**

PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

2. **Fulvio MASTROBUONO**

3. **Vito Franco FIORE**

4. **Enrico GRILLI**

5. **Alberto GALLUZZO (a.g.)**

6. **Matteo MALANDRINO**

7. **Giuseppe MESTO (a.g.)**

MEMBRI SUPPLENTI

8. **Francesco RUGGIERI (a.g.)**

9. **Cosimo MICCOLI (con diritto a voto)**

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. **Silvano CAVALIERE**

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. **CAVALIERE Silvano**

Il Presidente constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- **PREMESSO** che con deliberazioni n.100 e n.151 del 1981, in conformità alla legge n.3 dell'8/gennaio/1979, l'Azienda approntava i piani di riorganizzazione e ristrutturazione dei servizi per il triennio 1981/1983, condivisi dalle Organizzazioni Sindacali in un'apposita riunione;

- CHE nei citati piani si prevedeva, fra l'altro, la ristrutturazione del parco autobus in esercizio con la necessaria riserva tecnica per eliminare quanto di frequente accade e cioè l'improvviso impiego di numero inferiore al previsto di autobus sulla linea;
- TENUTO CONTO che nella relazione del Presidente è stato evidenziato lo stato precario del parco autobus in esercizio dovuto ai n.9 (nove) autobus fermi in attesa di decisioni della Commissione Amministrativa per una eventuale rimessa a nuovo e ai n.10 (dieci) autobus 418 fermi per grosse deficienze nelle parti di carrozzeria;
- CHE altri 44 (quarantaquattro) autobus abbisognevano di urgenti lavori delle carrozzerie vengono tenuti in esercizio per evitare una notevole e preoccupante diminuzione del servizio;
- CONSIDERATO, infine, che con l'espansione della città crescente risultano le richieste per nuovi collegamenti e per il potenziamento delle attuali linee;
- VISTA la legge finanziaria n.151 del 10/aprile/1981, del Fondo Nazionale Trasporti che prevede la erogazione, a favore di Enti di trasporto, di contributi nella misura del 75% della spesa per l'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'art.17 del decreto-legge 13/agosto/1975, n.377, convertito con modificazioni nella Legge 16/ottobre/1975, n.493 e di altri mezzi di trasporto di persone terrestri, lagunari e lacuali, mediante la costituzione per quattro anni, sino al 1984, presso il Ministero dei Trasporti di un fondo per gli investimenti del settore dei trasporti pubblici locali;
- CONSIDERATO che nel bilancio di previsione dell'anno 1981, al capitolo proprio, è previsto uno stanziamento sufficiente per l'acquisto di n.10 (dieci) autobus e quindi a coprire ampiamente la quota del 25% (venticinqueper cento) a carico dell'Azienda qualora l'acquisto venisse perfezionato con il ricorso della Legge innanzi richiamata;
- CHE l'Appalto Concorso in argomento, se si considera ^{che} il costo di un autobus si aggira intorno ai 120 milioni di lire, prevede una spesa di ~~---~~ £.1.200.000.000,= (unmiliardoduecentomilioni) se gli autobus, secondo la destinazione del Fondo Regionale di Trasporto sarà per l'Azienda di n.10 (dieci) autobus e di £.2.160.000.000,= (duemiliardicentosessantamilioni se la destinazione sarà per n.18 (diciotto) autobus;
- RITENUTO, quindi, per i motivi innanzi specificati, poter indire appalto concorso per l'acquisto di un minimo di 10 (dieci) ad un massimo di 18 (diciotto) autobus;
- AVUTO il voto consultivo del Direttore di Esercizio;
- A VOTI unanimi

DELIBERA

- di indire, per i motivi in narrativa esplicitati, Appalto Concorso per l'acquisto di un minimo di 10 (dieci) ed un massimo di 18 (diciotto) autobus;
- di chiedere agli Organi tutori la prescritta autorizzazione;
- di dare mandato all'Ufficio Contratti per la predisposizione degli atti occorrenti per ottenere il contributo di cui alla Legge 10/aprile/1981, n.151 del Fondo Nazionale Trasporti per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti del Settore, successivamente all'espletamento dell'Appalto Concorso;

- di imputare la spesa di £.300.000.000.= (trecentomilioni) :

$\left(\frac{1.200.000.000. = X \ 25}{100} \right)$ oppure la spesa di

£.540.000.000.= (cinquecentoquarantamilioni) :

$\left(\frac{2.160.000.000. = X \ 25}{100} \right)$ al CAP. proprio del bilancio di previsione dell'anno 1981 che prevede disponibilità.

Il segretario
F/to C AVALIERE Silvano

Visto : Il Presidente
F/to ing. Luigi PIGNATELLI

p.c.c. :

IL SEGRETARIO
Della Commissione Amministrativa
(F.to Francesco)

[Signature]

REGIONE PUGLIA
Sezione Provinciale Regionale di Controllo
Sede: Via dei Riformatori
70121 - BARI

Prot. n. 2/10/11

La Commissione Amministrativa
ha deliberato in data 10/10/81
il Presidente

F.to C. Avaliere
Il Segretario

REGIONE PUGLIA
Sezione Provinciale Decentrata di Controllo
sugli Atti degli Enti Locali
TARANTO

Prot. n. 35064

La Commissione nella seduta del 13 NOV. 1981

prende atto vedi note allegato - 2

Taranto, li 14 NOV. 1981

Il Presidente

f.to E. D'Ippolito



p.c.c. il Segretario

Remo Spagnoletti

04

Comunicata all'Amministrazione Comunale il

Approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. del

Resa esecutiva il

Il Direttore

REGIONE PUGLIA

SEZIONE PROVINCIALE DECENTRATA DI CONTROLLO

SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI

DI TARANTO

74100 Taranto, II

14 NOV. 1981

N. di prot. 3506

AMAT-TARANTO

19 NOV. 1981

N° 5617/81 di PROT.

Allegati N. 1

Taranto

OGGETTO:

Delibere n° 314 del 8.10.812

Il Comitato di Controllo nella seduta del 13.11.1981 ha preso atto della delibera in oggetto indicata subordinatamente all'acquisizione dei mezzi finanziari.

Si restituisce la delibera.=

IL PRESIDENTE

E. D'Ippolito

d'ordine

Remo Spagnoletti



ALL'UFFICIO

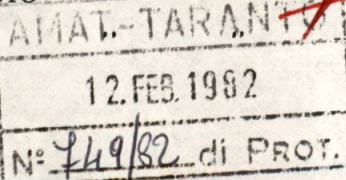
MUNICIPALIZZATE

COMUNE DI TARANTO

e.p.c. ALL'UFFICIO

DIREZIONE A.M.A.T.

Segreteria Generale



S E D I

DECISIONE DELLA G.M. RIUNITASI IL

2.2.1982

Oggetto : **Delibera A.M.A.T. n.381 del 2.12.1981.-**

(Relatore **LAMANNA**)

La G.M. , nella seduta del **2.2.1982** (assenti: Cannata, Intelligente, Armentani, Guadagnolo) **APPROVA.-**

Taranto li, **4.2.1982**

IL FUNZIONARIO DELEGATO
IL (dr. Emilio ROMANDINI)



74100 Taranto, 26/gennaio/1982

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

N. di protocollo 200/82 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

All'Assessore alle Municipalizzate
del Comune di

T A R A N T O

Compiegata alla presente trasmettiamo, per opportuna conoscenza n.3 (tre) copie delle deliberazioni assunte dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda:

- Del. n.381 - "Preso atto Capitolato Tecnico Speciale e lettera di invito a gara".-
- Del. n.415 - "Preso atto spese trasferta ad AMALFI".-
- Del. n. 3 - "Preso atto fattura n.557/81 della Ditta TIEMME di Manduria".-

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)

P. 1.
Rubb
26.1.82

FF/RS.-



74100 Taranto, 26/gennaio/1982

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

N. di protocollo 201/82 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

Spett./le REGIONE PUGLIA
Sezione Provinciale Decentrata
di Controllo sugli Atti degli
Enti Locali.
Via De Cesare, 102

RACCOMANDATA A MANO

TARANTO

Trasmettiamo oggetto delle deliberazioni assunte dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda nelle sedute a fianco di ciascuna segnate:

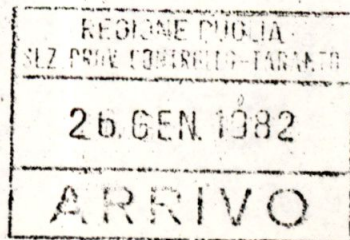
- Del. n.381 del 2/dicembre/1981 - "Preso atto Capitolato Tecnico Speciale e lettera di invito a gara".-
- Del. n.415 del 21/dicembre/1981 - "Preso atto trasferta ad AMAL FI".-
- Del. n. 3 del 6/gennaio/ 1982 - "Preso atto fattura n.557/81 della Ditta TIEMME di Manduria"

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore

(Francesco FERRANTE)
[Signature]

FF/RS.-





25 GEN. 1982

74100 Taranto,

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

Tel. 34101 (N. 3 linee urbane)

A

N. di protocollo Rip.

Risposta a N. del

Allegati n.

OGGETTO: Appalto concorso per la fornitura di n. 10 autobus urbani di
tipo lungo eventualmente elevabili a n. 18.-

RACCOMANDATA R.R.

Codesta Ditta è invitata a partecipare all'appalto concorso indetto da questa Azienda in esecuzione alla delibera n. 314 del 7/Ottobre/1981, per la fornitura anche parziale di n. 18 autobus urbani di tipo lungo rispondenti alle caratteristiche richieste nell'allegato Capitolato Speciale.

La gara si svolgerà secondo il procedimento previsto dall'art. 91 del R.D. 23/Maggio/1924, n. 827.

Per poter partecipare alla gara, codesta Ditta dovrà far pervenire entro e non oltre le ore 12.00 del giorno **20 FEB. 1982** all' A.M.A.T. (Azienda Municipalizzata Autotrasporti - Taranto - Via Cesare Battisti, n. 657) :

- 1) - I progetti in duplice esemplare, corredati dai documenti e dagli elaborati necessari a chiarire le caratteristiche indicate nel Capitolato Speciale, nonché da una relazione su tali caratteristiche;
- 2) - L'offerta, redatta su foglio bollato e firmata dal Titolare o dal Legale rappresentante della Ditta, contenente tutti gli elementi richiesti all'art. 7 del Capitolato Speciale;
- 3) - Una dichiarazione in carta bollata sottoscritta dal Titolare o dal Legale rappresentante della Ditta concorrente, attestante che essa ha preso visione ed accettato tutte le condizioni e le norme previste dal Capitolato Speciale di Appalto;
- 4) - Certificato Generale del Casellario Giudiziale riguardante il Titolare della Ditta in data non anteriore a tre mesi da quella fissata con termine per la presentazione del progetto;

./.

5) - Certificato della Cancelleria del Tribunale competente, di data non anteriore a tre mesi da quella fissata come termine per la presentazione del progetto, dal quale risulti che la Ditta o la Società non si trovi in stato di liquidazione, fallimento o procedure concordatarie e che tali procedure non si siano verificate nel quinquennio anteriore alla data fissata come termine per la presentazione del progetto;

6) - Attestato rilasciato da un primario Istituto di Credito comprovante la costituzione in favore dell' A.M.A.T. del deposito di cauzione di abilitazione all'offerta nella misura del 5% (cinquepercento) dell'importo globale, al netto di I.V.A., dell'offerta riferita a n. 10 autobus da acquistare.

Tale cauzione può essere costituita in contanti oppure, per valore equivalente, secondo le quotazioni ufficiali di Borsa del giorno del versamento, nelle seguenti specie di titoli: di Stato, garantiti dallo Stato, assimilati dai garantiti dallo Stato, oppure sotto forma di fidejussione bancaria o polizza cauzionale rilasciata da Impresa di Assicurazione regolarmente autorizzata ai sensi del D.P.R. 13/2/1959, n. 449.

La cauzione di cui sopra resta vincolata ed infruttifera per la Ditta aggiudicataria fino alla stipulazione del contratto; per le cauzioni degli altri concorrenti, parimenti infruttifere, l'Azienda rilascia il Nulla Osta per lo svincolo appena aggiudicata la gara.

Qualora codesta Ditta fosse costituita in Società Commerciale o Cooperativa, oltre agli atti di cui ai punti 1), 5) e 6) deve produrre la seguente documentazione:

a) - L'estratto autentico, rilasciato da un Notaio, degli atti di nomina dei Componenti degli Organi Amministrativi della Società, dal quale risulti il conferimento ad un suo rappresentante di tutte le facoltà necessarie per concorrere alla gara e per adempiere, successivamente, a tutte le incombenze dipendenti dall'eventuale aggiudicazione dell'appalto;

b) - Il certificato generale del Casellario Giudiziale per tutti i Componenti, ove si tratti di Società in Nome Collettivo; per tutti i Soci Accomandatari, ove si tratti di Società Accomandita Semplice; per gli Amministratori muniti di poteri di rappresentanza per gli altri tipi di Società.

Tale certificato deve risultare rilasciato in data non anteriore a tre mesi da quella stabilita per la gara.

I progetti, gli elaborati e l'offerta dovranno essere contenuti in una busta, con almeno un sigillo di ceralacca e firmata con non meno di due firme interessanti i lembi di chiusura, sulla quale dovrà essere indicata la denominazione della Ditta concorrente e la dicitura: " Appalto concorso per la fornitura di n. 10 autobus urbani di tipo lungo eventualmente elevabili a n. 18 - Progetti, elaborati, offerte ".

L'attestato di costituzione, la dichiarazione di cui al punto 3) e i documenti richiesti per l'ammissione alla gara dovranno essere contenuti in una seconda busta, con almeno un sigillo in ceralacca e firmata con non meno di due firme interessanti i lembi di chiusura, sulla quale dovrà essere indicata la denominazione della Ditta concorrente e la dicitura: " Appalto concorso per la fornitura di autobus urbani di tipo lungo - Attestato di costituzione cauzione e documenti ".

Le buste dovranno essere racchiuse in un plico con almeno un sigillo in ceralacca e firmato con non meno di due firme interessanti i lembi di chiusura, sul quale dovrà essere indicato la denominazione della Ditta concorrente e la dicitura: " Appalto concorso per la fornitura di autobus urbani di tipo lungo ".

La tempestività del recapito resta a completo ed esclusivo rischio del mittente.

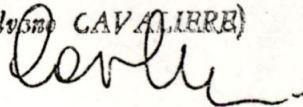
L'inosservanza di una qualsiasi delle predette norme, nonché di quelle indicate nel Capitolato Speciale e delle indicazioni di cui alla presente lettera comporta l'esclusione dall'appalto concorso.

Con nota successiva sarà comunicata la data dell'apertura delle buste contenente i documenti comprovanti l'ammissibilità alla gara.

Chiarimenti e notizie possono essere richiesti da codesta Ditta direttamente alla Segreteria dell' A.M.A.T. - Via Cesare Battisti, n° 657 - TARANTO -, dalle ore 10.00 alle ore 12.00 di ogni giorno feriale.

Sarà gradito un cenno di ricezione della presente, anche se codesta Impresa non intende presentare offerta.-

IL DIRETTORE DI ESERCIZIO
(ing. *Silvano* CAVALLIERE)



CAPITOLATO TECNICO SPECIALE D'APPALTOArt. 1

(oggetto dell' appalto)

L'appalto ha per oggetto la fornitura di n° 10 autobus eventualmente elevabili a n° 18 per trasporti urbani da utilizzare per il servizio di linea urbano della Città di Taranto.

Art. 2

(Requisiti tecnici degli autobus)

Gli autobus dovranno possedere i seguenti requisiti tecnici:

1 - GENERALITA'

1-1 Caratteristiche principali

Gli autobus urbani di tipo lungo da mt. 12, oggetto dell'offerta dovranno avere le caratteristiche generali di seguito indicate e le dimensioni precisate nei successivi punti.

La struttura dovrà essere con telaio saldato.

La carrozzeria dovrà essere a struttura a profilati di acciaio. Gli assi dovranno essere due, di cui solo quello posteriore sarà motore.

La guida dovrà essere a sinistra in posizione tale, in pianta ed elevazione, che siano realizzate le condizioni migliori di visibilità.

1-2 Prescrizioni alle quali il veicolo dovrà soddisfare

- a) - Quelle stabilite dalla legislazione vigente, nonchè quelle fissate in materia dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale M.C.T.C.-.
- b) - Quelle del presente Capitolato, nonchè, per quanto in esse non previsto, quelle concordate in sede di eventuale indagine durante l'allestimento dei veicoli.

Il veicolo dovrà essere idoneo a superare il collaudo da parte del competente Ufficio della Direzione Generale M.C.T.C. per una portata di almeno n. 120 posti omologati, senza che sia considerato veicolo "eccezionale".

1-3 Dimensioni

Gli autobus dovranno essere del tipo lungo ai sensi del D.M. 18/8/1976 sulle caratteristiche funzionali degli autobus urbani e comunque:

- lunghezza max compreso paraurti m. 12,000
- larghezza max m. 2,500
- altezza max m. 2,950
- altezza pavimento da terra ad esclusione delle zone interessate dal motore e dal ponte senza gradini interni..... m. 0,700
- raggio minimo di sterzata m. 8,900
- angolo di sterzo 60°

1 - 4 Capacità di trasporto e pesi

Massimo carico ammesso Kg. 18.400.=

Posti totali almeno 120 di cui a sedere $20 \div 25$.

1 - 5 Garanzia

Gli autobus nuovi di fabbrica devono godere di garanzia di al meno sei mesi senza limite di percorrenza.

2 - CARATTERISTICHE DEI COMPLESSI MECCANICI E PRESTAZIONI

2 - 1 Autotelaio

Telaio e gruppi meccanici, ivi compresi: motore, organi di trasmissione, assali, organi di guida, sospensioni, impianto di frenatura, impianto di aria compressa, impianto di raffreddamento, impianto di alimentazione del combustibile, impianto elettrico, apparecchiature varie, e comandi sul cruscotto, ruote, cerchi e misure dei pneumatici dovranno essere del tipo omologato dal Ministero dei Trasporti nelle forme, nelle posizioni e nelle dimensioni.

2 - 2 Caratteristiche meccaniche - Prestazioni

Il motore dovrà essere FIAT del tipo ciclo Diesel ad iniezione diretta.

Esso dovrà assicurare, per il veicolo a pieno carico le seguenti prestazioni:

-- velocità max tra 60 e 70 Km/h.

-- spazio frenatura in conformità del vigente Codice Stradale.

Sarà dotato di cambio automatico con rallentatore.

La disposizione interna sarà prevista in modo da consentire l'esercizio con agente unico.

La sistemazione dei gruppi meccanici, dovrà essere, delle bote di ispezione e dei portelli in fiancata, studiata anche al fine di rendere più semplici e quindi meno onerosi tutti gli interventi di manutenzione.

L'aspirazione dell'aria per il motore Diesel dovrà essere situata nella parte superiore del tetto, sul lato destro del veicolo.

L'impianto di raffreddamento dovrà essere largamente dimensionato onde evitare in modo assoluto il verificarsi di fenomeni di surriscaldamento del motore anche nelle più gravose condizioni di esercizio ed alle elevate temperature esterne delle città italiane. Per la costruzione della massa radiante dovranno essere impiegati esclusivamente materiali costituiti da leghe di rame.

3 - CARATTERISTICHE DELLA CARROZZERIA

3 - 1 Ossatura

Ossatura di fondo, fiancate e padiglioni dovranno essere previsti in profilati di acciaio al fine di garantire un'unica struttura resistente di grande rigidità.

La soluzione per la protezione delle superfici metalliche dalla ossidazione e dalle correnti galvaniche dovrà essere particolarmente curata e dettagliatamente esposta.

3 - 2 Rivestimenti esterni

Saranno realizzati in lamiera di acciaio saldato all'ossatura sottostante.

Nelle fiancate e nelle testate saranno ricavati sportelli per l'ispezione degli organi del motore, dell'impianto elettrico, di quello pneumatico e per l'ispezione della cassa batteria.

Gli sportelli saranno muniti di cerniere orizzontali, con apertura verso l'alto.

Tutti gli sportelli saranno mantenuti, in posizione aperta, da martinetti a gas.

3 - 3 Rivestimenti interni

Il rivestimento interno dovrà essere eseguito sia con pannelli in laminato plastico sia con elementi stampati in resina PRFV. Il rivestimento sotto cielo ed il compartimento motore dovrà essere rivestito con pannelli di materiale termoisolante e fonoassorbente.

3 - 4 Finestrini laterali e posteriori

Tutti i finestrini laterali saranno del tipo apribile verticalmente con equilibratore, completi di sicura per bloccare i finestrini in posizione di chiusura, escluso quello dell'autista che dovrà essere del tipo apribile lateralmente.

Tutti i finestrini saranno fissati all'ossatura con profilati di gomma autobloccante.

3 - 5 Cristalli parabrezza

Il cristallo del parabrezza sarà piano del tipo stratificato. L'inclinazione del parabrezza sarà tale da ridurre al minimo i riflessi che possano molestare il conducente durante la guida serale.

I cristalli saranno fissati alla struttura con profilati di gomma autobloccante.

3 - 6 Pavimento

Il pavimento sarà realizzato con pannelli di multistrato di legno con spessore di 15 mm., possibilmente di compensato marino, fissati alla struttura con viti.

Le testate dei vari pannelli, nelle zone interessate dal taglio, saranno protette contro le infiltrazioni di acqua.

Le botole di ispezione saranno in multistrato di legno dello stesso tipo del pavimento, protette da uno strato di amianto per evitare che con il calore si scollino gli strati di legno ed ubicate in modo tale da facilitare l'accesso ai gruppi meccanici dall'interno del veicolo.

Esse saranno tenute in posizione chiusa con chiavistelli affidabili e tali da non creare ostacolo al flusso dei passeggeri.

Il pavimento sarà rivestito con tappeto in gomma liscia sotto i sedili ed a bollini nelle zone di corridoio.

Lo stesso materiale sarà utilizzato anche per ricoprire le botole ed i gradini delle porte.

Le cuffie passaruote saranno realizzate in resina P.R.F.V. con stuoia in vetroresina dello spessore di mm. 4, con l'intercapedine in materiale espanso all'interno che conferisce all'insieme una buona resistenza meccanica unita ad una efficace azione fonoassorbente.

3 - 7 Porte di servizio

Le porte di servizio saranno in numero di tre di dimensioni unificate e con vano di 1360 mm. Saranno del tipo a quattro antine.

Le antine saranno in lega leggera con ampi cristalli per facilitare la visibilità attraverso le stesse e tali da garantire la visibilità esterna della fiancata destra tramite lo specchio retrovisore esterno destro, del tipo appeso con corsia di sfere applicate sul travetto superiore.

Ai bordi delle antine saranno applicate guarnizioni in gomma atte a subire una deformazione tale da consentire il passaggio di un oggetto largo 100 mm. circa.

Le porte saranno comandate da valvole elettropneumatiche funzionanti ad impulso; il comando sarà affidato all'autista tramite tre pulsanti situati nella zona del posto guida.

I cilindri pneumatici saranno alloggiati nella parte superiore del vano porta ed in numero di due per ogni porta.

In prossimità delle porte, all'interno del veicolo sarà installato il comando di apertura di emergenza.

Le tubazioni dell'impianto pneumatico saranno di tubi di gomma telata ad alta pressione.

In posizione di apertura, le antine e relative guarnizioni saranno tali da ridurre al minimo gli ingombri all'esterno della fiancata.

La porta anteriore sarà azionata anche dall'esterno mediante apposito pulsante posizionato sul lato destro della testata.

I vani porta saranno provvisti di due gradini realizzati in lamiera di acciaio, rivestiti con lo stesso materiale usato per il pavimento.

I gradini saranno illuminati a mezzo di due plafoniere disposte nella parte superiore del vano porta.

3 - 8 Illuminazione interna

L'illuminazione interna del veicolo sarà realizzata con lampade a scarica da 20 e/o 40 W. applicate lungo la linea longitudinale del padiglione e protette da plafoniere trasparenti in materiale plastico.

Vi saranno due distinti circuiti comandati dal posto di guida così da ottenere due gradi di illuminazione: normale e ridotta. L'impianto di illuminazione sarà tale da garantire un grado di illuminamento, a veicolo nuovo, di circa 100 lux misurati nella condizione di piena luce sulla mezzeria del veicolo ed alla quota di 1 metro dal pavimento.

3 - 9 Illuminazione esterna

L'impianto di illuminazione esterna sarà rispondente alle norme di legge vigenti.

Sarà prevista una idonea sede atta a ricevere i fari fendinebbia ed il retronebbia.

E' richiesta una soluzione con fanaleria anteriore incernierata per una facile ispezione dei gruppi ottici.

Sarà prevista altresì idonea illuminazione per i cartelli indicatori di linea.

3 - 10 Sedili passeggeri

I sedili saranno in numero di 20 (venti) disposti singoli e con la sistemazione delle macchinette obliterate biglietti e con le aree destinate ai posti in piedi.

Ossatura metallica con doppi attacchi sia per sedili in laminato plastico che per sedili imbottiti.

I sedili saranno del tipo in laminato plastico con una ossatura metallica ancorata al pavimento.

La sistemazione dei posti a sedere dovrà essere effettuata, di norma, con sedili monoposto, disposti fronte marcia.

Per una migliore utilizzazione del piano di carico, è ammessa l'applicazione di un numero limitato di sedili in posizione spalle marcia o anche, in via eccezionale, fianco marcia.

I sedili devono essere disposti lungo le fiancate della vettura, su non più di due file, una semplice da un lato e una semplice dall'altro.

Nei veicoli a motore posteriore, una fila di sedili affiancati dovrà essere disposta lungo la parete posteriore.

Per il distanziamento dei sedili l'uno dall'altro nelle posizioni di montaggio prescritte o ammesse saranno in ogni caso rispettate le prescrizioni della tabella CUNA NC 581-20.

3 - 11 Piantoni e mancorrenti

I mancorrenti ed i piantoni saranno realizzati in tubo di acciaio del diametro di 30 mm. e rivestito in resina PVC ignifugato o rilsanizzato.

Il collegamento tra loro ed il fissaggio ai rispettivi piani di appoggio sarà realizzato, dove possibile, con pezzi unificati secondo il dis. Federtrasporti n° 00103.

3 - 12 Posto di guida

La disposizione del posto guida sarà studiata per essere realizzata con massima cura in base ai più recenti studi ergonomici.

Sarà assicurata un'ampia visibilità del conducente anche verso la zona antero-laterale destra del veicolo.

La sistemazione dei tubi mancorrenti sarà tale da garantire una buona visibilità attraverso la porta anteriore.

Particolare cura sarà posta nella eliminazione dei riflessi sul parabrezza durante la guida notturna con l'illuminazione interna accesa.

La posizione del volante sarà tale da permettere un confortevole assetto di guida.

Sarà applicato un efficace impianto di sbrinamento parabrezza e riscaldamento del posto guida tale da garantire un completo disappannamento di tutte le superfici vetrate della testata.

La potenzialità termica dell'impianto di riscaldamento e sbrinamento sarà superiore alle 12.000 Kcal/ora misurate con salto termico allo scambio di 80° C.

Il sedile dell'autista sarà realizzato con poltroncina imbottita, del tipo equilibrato con ammortizzatore e regolabile sia in senso longitudinale che verticale.

3 - 13 Separazione del posto guida

Il posto di guida sarà separato dall'abitacolo mediante due paretine verticali tra di loro contigue di cui una posta dietro il posto di guida e l'altra inclinata sul lato destro.

La paretina laterale sarà altresì collegata ad una transenna anterolaterale destra e tale da consentire una buona visibilità attraverso la porta anteriore.

3 - 14 Cruscotti e strumentazione

Il cruscotto principale contenente tutta la strumentazione di controllo e di misura con le relative spie sarà sistemato in posizione anteriore sotto al volante dell'autista.

Una serie di pulsanti relativi a servizi a bordo del veicolo sarà applicata a sinistra del posto guida nella zona superiore della cassetta apparecchiature elettriche.

3 - 15 Impianto elettrico

L'impianto elettrico sarà unipolare con un polo a massa.

La tensione nominale di alimentazione dei circuiti è di 24 V.

I vari circuiti elettrici saranno realizzati con cavo in rame di tipo flessibile, isolato secondo le norme CEI vigenti e di sezione non inferiore ad 1 mm².

La sezione dei cavi dei vari circuiti sarà realizzata in modo da ottenere densità di corrente tali da garantire un'ampia affidabilità dell'impianto.

I cavi saranno contenuti entro opportune canalizzazioni realizzate con guaine tubolari in PVC adeguatamente dimensionate per consentire l'agevole passaggio ed ispezione dei cavi.

L'identificazione dei vari circuiti sarà effettuata mediante cavi di colorazione diversa.

Le morsettiere e le cassette di derivazione saranno ampiamente dimensionate e facilmente accessibili.

All'esterno del veicolo, sulla fiancata sinistra sarà realizzato un vano atto a contenere tutte le apparecchiature elettriche.

3 - 16 Batterie accumulatori

Il veicolo sarà dotato di due batterie del tipo unificato secondo le tab. CUNA NC 161-26 e con capacità di 220 Ah.

Le batterie contenute in un idoneo cassonetto, saranno montate su un telaio estraibile a bandiera e tale da consentire agevolmente le operazioni di carico e scarico del cestello.

3 - 17 Avvisatori ottico acustici interni

Per la segnalazione di richiesta fermata della vettura saranno previsti i seguenti dispositivi:

- campanello di richieste fermata con suoneria a colpo unico.
- una spia luminosa posta sul cruscotto anteriore del posto guida.

3 - 18 Biglietteria automatica

Il veicolo sarà predisposto per l'installazione di una o di due macchinette obliterate di biglietti.

Il relativo cablaggio sarà contenuto in un'apposita condotta realizzata con tubo in plastica applicato sotto il pavimento.

3 - 19 Cartelli indicatori di linea

Sul veicolo saranno previsti vani per l'installazione di due cartelli indicatori numerici a tre cifre, disposti come segue:

- uno, anteriore frontale, in alto in posizione centrale;
- uno, posteriore, in alto in posizione centrale.

Le superfici dei vani per gli indicatori numerici di percorso saranno conformi alle tabelle CUNA NC 587-20.

3 - 20 Verniciatura

La verniciatura esterna del veicolo sarà realizzata secondo la colorazione giallo arancio con le tonalità cromatiche stabilite dalla norma CUNA NC 584-02 ad eccezione delle porte di servizio che saranno di colore grigio.

La verniciatura esterna (ad esclusione delle porte) sarà eseguita con ciclo epossidico poliuretano e sarà tale da garantire un'elevata resistenza alla corrosione ed alla ossidazione di tutta la cassa del veicolo.

Una speciale vernice all'alluminio applicata sulla superficie superiore dell'imperiale aumenterà la resistenza alla ossidazione di questa parte del veicolo.

3 - 21 Accessori

Ogni veicolo dovrà essere provvisto dei seguenti accessori:

- impianto tergivetro azionato da un motorino elettrico, con due velocità di funzionamento.
- cappelliera portapacchi per il conducente situata alle spalle del sedile autista.
- custodia portadocumenti.
- parasole.
- specchi retrovisori esterni.
- specchio retrovisore interno.
- scritte monitrici e sigle aziendali.
- estintore da 5 Kg. applicato nella zona del posto guida con relativo supporto.
- pedanina poggiapiedi sul lato sinistro della pedaliera autista.
- custodia portabollo e custodia contrassegno assicurazione.
- triangolo di segnalazione veicolo fermo.
- calzatoie di fermo veicolo.

4 - 1 PRESCRIZIONI REGOLAMENTARI

Per tutto ciò che non è stato espressamente previsto si fa riferimento a quanto prescritto dal D.M. 18/8/1976 per le caratteristiche funzionali e dal D.M. 18/4/1977 per le caratteristiche costruttive.

Art. 3

(Designazione delle opere da eseguire)

Le opere oggetto dell'appalto sono tutte quelle necessarie a dare completi, finiti e funzionanti gli autobus di cui trattasi, in conformità dei requisiti tecnici di cui al precedente Art. 2.

•/.

Art. 4

(Disposizioni Generali)

Nella formulazione dell'offerta è lasciata libertà completa alle Ditte partecipanti all'appalto sia per quanto riguarda le soluzioni da prospettare, compatibilmente con i requisiti richiesti, sia per quanto riguarda i materiali da utilizzare.

Art. 5

(Obblighi ed oneri generali e speciali a carico dell'Impresa)

Saranno a carico della Ditta, oltre agli oneri di cui al presente Capitolato o da questo richiamati, anche quelli di cui appresso:

- 1)- la completa esecuzione dei lavori attenendosi scrupolosamente alle leggi vigenti in materia;
- 2)- l'adatta mano d'opera, gli apparecchi di controllo è di misura preventivamente tarati e quanto altro occorre per eseguire le eventuali verifiche e prove preliminari richieste dall'Ente e le prove di collaudo;
- 3)- le eventuali prove dei materiali impiegati, su richiesta dell'A.M.A.T.;
- 4)- la manutenzione e custodia degli autobus fino all'approvazione del collaudo da parte dell' A.M.A.T.-.

Art. 6

(Spese a carico dell'Impresa)

Sono a carico della Ditta appaltatrice, oltre a quelle necessarie per consegnare franco Taranto, nel luogo indicato dalla A.M.A.T. compiuti e funzionanti, gli autobus, e per soddisfare gli obblighi ed oneri di cui al precedente articolo, tutte le spese inerenti e conseguenti al contratto di appalto, nonché le spese di collaudo e immatricolazione.

Art. 7

(Progetto degli autobus)

I progetti e preventivi degli autobus di cui si tratta, dovranno essere compilati dalla Ditta, tenendo conto delle prescri-

zioni tutte contenute nelle presenti norme, delle modalità di cui alla lettera d'invito, e dovranno comprendere:

- 1) - Una relazione illustrativa dell'autobus nel suo complesso e nei dettagli, con particolare riferimento ai trattamenti anticorrosione.
- 2) - Tutti i disegni occorrenti a bene illustrare il progetto e le modalità d'uso.
- 3) - L'offerta, redatta con le modalità di cui alla lettera d'invito dovrà indicare:
 - a) - il tipo ed il numero degli autobus che la Ditta intende offrire.
Si fa presente che sono ammesse offerte anche per un numero di autobus inferiore a 18.
 - b) - il prezzo di listino del singolo autobus in allestimento standard, i prezzi di listino dei singoli accessori montati per rendere l'autobus rispondente al Capitolato, il prezzo complessivo di listino (cifre ed in lettere) risultante dalla somma dei prezzi su indicati.
 - c) - il prezzo finale di offerta del singolo autobus risultante dalla somma del prezzo complessivo e delle spese di trasporto e di immatricolazione.
Essendo possibile il frazionamento dell'aggiudicazione dell'appalto, la Ditta dovrà dichiarare se il prezzo finale di offerta di cui sopra resta valido anche in caso di aggiudicazione parziale a suo favore.
 - d) - i termini di consegna degli autobus offerti, con le modalità previste all'art. 12.
Tali termini di consegna devono essere calcolati in giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di comunicazione dell'avvenuta approvazione della delibera di aggiudicazione dell'appalto, che sarà adottata entro 40 (quaranta) giorni dal termine utile di presentazione dell'offerta. La eventuale revisione dei prezzi sarà regolata dalle norme previste dal Capitolato Generale Federtrasporti del 18/5/1981 (art.1.15).

Art. 8

(Aggiudicazione dell'Appalto)

I progetti presentati dalle Ditte concorrenti con le modalità e nel termine utile stabiliti nella lettera di invito saranno sottoposti all'esame della Commissione Giudicatrice dell' A.M.A.T. la quale sceglierà il o i progetti che, a suo giudizio, riterrà migliori sotto il profilo tecnico, economico in rapporto al tipo di autobus, dei termini di consegna.

L'aggiudicazione della gara potrà essere frazionata per cui potranno esservi più Ditte aggiudicatarie della stessa, anche più di una per ciascun tipo di autobus.

La delibera di aggiudicazione, che sarà adottata entro quaranta giorni dal termine utile per la presentazione dell'offerta, sarà sottoposta all'approvazione dell'Organo di Controllo.

La Ditta o le Ditte aggiudicatrici, pertanto, resteranno vincolate in pendenza di detta approvazione.

L'ammontare complessivo dell'appalto sarà costituito dal prodotto del prezzo unitario offerto per il numero di autobus aggiudicati.

L' A.M.A.T. potrà anche non scegliere alcuna delle Ditte concorrenti, provvedendo come meglio crederà alla fornitura di che trattasi.

Nessun compenso spetterà ad alcuna Ditta concorrente per lo studio e la compilazione dei progetti presentati, i quali non saranno in alcun caso restituiti e rimarranno di proprietà dell' A.M.A.T.-.

Art. 9

(Prezzo dell' Appalto)

Per tutte le opere e le forniture esplicitamente contemplate nel preventivo che sarà allegato al contratto, per quelle altre non previste ma che si renderanno necessarie per fornire gli autobus finiti a regola d'arte, in perfetto stato di funzionamento e rispondente pienamente ai requisiti prescritti, è stabilito il prezzo globale, nella misura che sarà accertata in sede di aggiudicazione dell'Appalto.

La Ditta da parte sua non potrà introdurre alcuna variazione ai prezzi.

Ogni infrazione a tali norme è a completo rischio e pericolo della Ditta, la quale dovrà eliminare le difformità delle opere e delle forniture rispetto a quelle fissate. In ogni caso la Ditta, senza alcun aumento di prezzo, sarà obbligata all'esecuzione delle opere necessarie per assicurare l'osservanza delle prescrizioni contrattuali e la perfetta funzionalità degli autobus.

Solo ove l' A.M.A.T. lo richiedesse la Ditta sarà tenuta a fornire ulteriore quantitativo di rifiniture ed accessori da contabilizzare a parte.

Art. 10

(Cauzione definitiva)

Al momento della stipulazione del contratto la Ditta aggiudicataria dovrà prestare cauzione nella misura del 5% (cinqueper cento) dell'importo netto del contratto che può essere costituita in contanti oppure, per valore equivalente, secondo le quotazioni ufficiali di Borsa del giorno del versamento, nelle seguenti specie di Titoli: di Stato, garantiti dallo Stato, assimilati ai garantiti dallo Stato, oppure sotto forma di fidejussione bancaria o polizza cauzionale rilasciata da Impresa di Assicurazione regolarmente autorizzata ai sensi del D.P.R. 13/2/1959, n° 449.

Ove la cauzione venga costituita sotto forma di fidejussione bancaria o di polizza assicurativa si procederà ad un miglioramento, dell'importo netto del contratto, determinato con le modalità di cui alla C.M. n° 8228 del 29/12/1951 del Ministero dei LL.PP.-.

Tale cauzione resterà vincolata ed infruttifera fino alla scadenza della garanzia dell'ultimo autobus consegnato.

Art. 11

(Documenti che fanno parte del contratto)

Fanno parte integrante del contratto di appalto i seguenti documenti:

- 1) - il presente Capitolato Speciale;
- 2) - il Capitolato Generale per l'appalto delle opere pubbliche del Ministero dei LL.PP. (D.P.R. 16/7/1962, n° 1063) in quanto compatibili con le norme previste dal presente Capitolato;
- 3) - il progetto presentato dalla Ditta appaltatrice corredato di tutti i documenti indicati precedentemente.

Art. 12

(Modalità di consegna. Penale per ritardo)

Gli autobus dovranno essere consegnati già collaudati ed immatricolati.

Se l'aggiudicazione in favore della Ditta riguardi un numero maggiore di 10 autobus, è consentita la consegna in lotti, fermi restando i termini di consegna indicati nell'offerta.

In caso di ritardi nelle consegne, non giustificati da cause di forza maggiore, verranno applicate le penalità secondo le modalità previste dal Capitolato Generale Federtrasporti del 18/5/1981 (art. 1.13).

Art. 13

(Variazione del numero degli autobus)

Sino al completamento della fornitura ed alle stesse condizioni stabilite in contratto, l'A.M.A.T. si riserva di stabilire il numero dei bus da acquistare in relazione alle disponibilità finanziarie derivanti dall'applicazione delle leggi regionali di attuazione della legge n. 151 del 1981.

In caso di mancata accettazione, l'A.M.A.T. si riserva il diritto di recedere dal contratto.

Art. 14

(Collaudo dei veicoli)

A) - Collaudo in corso d'opera

L'A.M.A.T. si riserva la facoltà di eseguire prove e accertamenti sulle varie parti degli autobus e sui materiali impiegati nella costruzione di questi, al fine di verificare la rispondenza alle prescrizioni del Capitolato e ad altre eventualmente precisate dall'A.M.A.T. medesima.

B) - Collaudo finale

Ogni autobus dovrà essere sottoposto, prima dell'accettazione, a prove e verifiche intese ad accertare il regolare funzionamento e la completa rispondenza alle prescrizioni.

Tutti i collaudi di cui sopra saranno eseguiti di norma in contraddittorio con la partecipazione di rappresentanti della Ditta fornitrice e del committente, presso il Costruttore.

Art. 15

(Prescrizioni finali di consegna. Disegni e norme per la manutenzione e riparazione)

Allo scopo di consentire all' A.M.A.T. di eseguire correttamente le operazioni di manutenzione e riparazione degli autobus di cui al presente Capitolato, la Ditta fornitrice dovrà fornire tempestivamente e comunque prima del completamento della fornitura, la seguente documentazione:

- una raccolta di disegni interessanti l'esercizio e la manutenzione degli autobus e possibilmente in copia riproducibile;
- una copia del catalogo nomenclatore delle parti di ricambio dell'autobus, per ogni dieci autobus;
- una copia dei manuali di istruzione degli autobus, nei quali dovranno essere precisati, tra l'altro, i valori delle copie di serraggio dei vari organi di collegamento filettati (una copia per ogni dieci autobus) e quanto altro occorre per l'esecuzione di una corretta manutenzione preventiva.

La Ditta fornitrice è tenuta inoltre a fornire, su richiesta dell'A.M.A.T. chiarimenti, illustrazioni, e disegni che si rendessero necessari per il regolare esercizio, per la manutenzione e riparazione degli autobus, nonché i disegni costruttivi dei ricambi dei quali fosse dichiarata cessata la produzione.

Art. 16

(Pagamento)

Il pagamento sarà effettuato entro 90 (novanta) giorni dalla data della fattura riguardante il singolo lotto, intendendosi gli autobus oggetto del lotto o della fornitura già collaudati, immatricolati e consegnati.

Per eventuali ritardi nei pagamenti si farà riferimento a quanto previsto dal Capitolato Generale FEDERTRASPORTI del 18/maggio/1981 (art. 1.14).

Art. 17

(Disposizione finale)

CONTROVERSIE

Tutte le vertenze, sia durante l'esecuzione, sia al termine della fornitura, che non si fossero potute definire in via amministrativa extragiudiziale, verranno deferite al Foro avente giurisdizione nella sede del committente.

Art. 18DOMICILIO

Il costruttore dichiara di eleggere il proprio domicilio presso la propria filiale o rappresentanza avente sede nello stesso Comune del committente, o, in mancanza, nella stessa Provincia o nella stessa Regione.

Ove manchi tale requisito, il fornitore dovrà indicare esplicitamente in offerta il luogo ove intende eleggere il proprio domicilio, luogo che dovrà essere accettato dal committente, con la precisazione che, in assenza di tale indicazione o di tale accettazione, detto domicilio si intende trasferito presso il Comune ove ha sede il committente.-

=. =. =. =. =. =. =. =. =. =.

FF/SC/VM.-

LEGGI E DECRETI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
5 dicembre 1980, n. 1120.

Modificazione allo statuto dell'Università degli studi di Milano.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Veduto lo statuto dell'Università di Milano, approvato con regio decreto 4 novembre 1926, n. 2280 e modificato con regio decreto 13 ottobre 1927, n. 2233, e successive modificazioni;

Veduto il testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592;

Veduto il regio decreto-legge 20 giugno 1935, n. 1071, convertito nella legge 2 gennaio 1936, n. 73;

Veduto il regio decreto 30 settembre 1938, n. 1652, e successive modificazioni;

Veduta la legge 11 aprile 1953, n. 312;

Veduto il decreto del Presidente della Repubblica 31 ottobre 1979, n. 908, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 134 del 17 maggio 1980;

Considerato che la denominazione dell'insegnamento contrassegnato nell'art. 53 con il n. 10), compreso nell'elenco degli insegnamenti complementari comuni ai tre indirizzi, presenta un errore materiale;

Considerata, pertanto, la necessità di procedere alla rettifica di detto errore;

Sulla proposta del Ministro della pubblica istruzione;

Decreta:

Articolo unico

La denominazione dell'insegnamento contrassegnato con il n. 10), nell'elenco degli insegnamenti complementari comuni ai tre indirizzi, dell'art. 53 dello statuto dell'Università degli studi di Milano, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 908 del 31 ottobre 1979, è così rettificata:

econometrica;

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 dicembre 1980

PERTINI

BODRATO

Visto, il Guardasigilli: SARTI

Registrato alla Corte dei conti, addì 10 aprile 1981

Registro n. 33 Istruzione, foglio n. 378

LEGGE 10 aprile 1981, n. 151.

Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio o per gli investimenti nel settore.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Titolo I

PRINCIPI FONDAMENTALI

Art. 1.

La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione, in materia di trasporti pubblici locali. Si intendono per tali i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe pre-stabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

Appartengono altresì alla competenza regionale le funzioni amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti pubblici.

Le regioni delegano, di norma, agli enti locali e a loro consorzi, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma precedente.

Art. 2.

Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti nel quadro di una visione integrata dei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture, le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

b) predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare la integrazione e il coordinamento con i servizi ferroviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi;

c) adottano programmi poliennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

Le regioni concorrono, altresì, secondo la legislazione statale, alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e dei piani di settore, e collaborano alla predisposizione delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate.

Art. 3.

Nelle materie di cui agli articoli 1 e 2, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

- 1) definire i limiti territoriali dei bacini di traffico sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità;
- 2) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto;
- 3) fissare criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei piani di bacino di traffico, da parte degli enti locali, e per assicurarne la coerenza con il piano regionale dei trasporti;
- 4) stabilire una organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico, compreso quello urbano, secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino di traffico e favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani;
- 5) promuovere e sostenere, nell'ambito di ogni bacino di traffico, la costituzione di consorzi o altre forme associative tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali;
- 6) assicurare la più ampia partecipazione degli enti e degli organismi interessati alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti;
- 7) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori per irregolarità di documento di viaggio.

Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'unità territoriale entro la quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche.

Art. 4.

I servizi di trasporto di cui all'articolo 1 sono gestiti in uno dei seguenti modi:

- a) in economia dagli enti locali;
- b) mediante aziende speciali;
- c) in regime di concessione.

Le concessioni sono accordate alle aziende pubbliche e private secondo quanto previsto dalla legge regionale che disciplinerà, tra l'altro:

- a) durata e modalità delle concessioni;
- b) criteri di attribuzione delle concessioni, tenendo conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazione dei procedimenti e degli atti relativi al rilascio delle concessioni stesse;
- c) forme di esercizio delle concessioni, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;
- d) i casi di risoluzione, revoca e decadenza delle concessioni;
- e) i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le incombenze di cui alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente, di intesa con la regione finitima interessata.

Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare non attribuisce il diritto ad alcun indennizzo. Le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile potranno essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente con diritto di prelazione al netto degli eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati. E' vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse.

Le norme di cui ai capi I, II, V, VI e VII della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, non si applicano ai servizi di trasporto di cui all'articolo 1 della presente legge a decorrere dall'entrata in vigore delle rispettive leggi regionali di cui al precedente secondo comma, ad eccezione delle disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 4, come modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1490, delle disposizioni contenute nell'articolo 25 del capo VI, nonché di quelle contenute nella lettera c) dell'articolo 34 della stessa legge 28 settembre 1939, n. 1822, concernenti, rispettivamente, l'obbligo del trasporto degli effetti postali, agevolazioni fiscali ed il rifiuto di trasporto dei predetti effetti postali.

Art. 5.

I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui alla lettera c) dell'articolo 2, relativi ai servizi di trasporto pubblico locale di cui al primo comma dell'articolo 1, sono erogati dalla regione direttamente ovvero tramite gli enti o gli organismi di cui al terzo comma dell'articolo 1.

Le somme che le regioni stanzianno annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto a tale scopo sarà stato loro attribuito ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli articoli 9 e 11.

Art. 6.

I contributi di esercizio, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione, sulla base di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e sono determinati annualmente calcolando:

- a) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali in cui esso viene svolto;
- b) i ricavi del traffico presunti derivanti dall'applicazione di tariffe minime stabilite dalla regione, con il concorso degli enti locali interessati. Detti ricavi debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e di intesa con la commissione con-

sultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281. Le tariffe, nonché i provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale e l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico, debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto « ricavi-costi » da definirsi a livello regionale, tenuto conto anche dei contributi per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali;

c) l'ammontare dei contributi, entro i limiti dello stanziamento di cui all'articolo 5, da erogare alle imprese od esercizi di trasporto sulla base di parametri obiettivi per coprire la differenza tra costi e ricavi come sopra stabiliti.

L'erogazione avviene in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno a cui si riferiscono i contributi stessi.

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto.

Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali all'interno dei propri bilanci senza possibilità di rimborso da parte dello Stato, sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di cinque anni, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge.

La verifica dello stato di attuazione del piano stesso, redatto sulla base di quanto previsto dall'articolo 9-bis del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuata mediante resoconti semestrali.

Art. 7.

Le regioni, in collaborazione con gli enti locali o i loro consorzi, compiono annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale.

Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui alla lettera a) dell'articolo 6.

Per le aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il consuntivo è rappresentato dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

Ai fini della presente legge le imprese od esercizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a presentare i loro bilanci secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministro del tesoro ai sensi del quarto comma dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Art. 8.

I contributi per gli investimenti, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione alle aziende, sulla base dei piani regionali di cui alla lettera b) dell'articolo 2 e dei piani di bacino di traffico di cui al numero 3) dell'articolo 3.

Detti investimenti debbono essere utilizzati anche per contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto e alla accessibilità agli

invalidi non deambulanti di una parte almeno dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, numero 118.

Titolo II

FONDO NAZIONALE PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO

Art. 9.

E' istituito, a partire dall'esercizio finanziario 1982, presso il Ministro dei trasporti un Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il fondo viene dotato per il 1982 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1981 dalle regioni, dalle province e dai comuni, direttamente o indirettamente, in favore delle aziende di cui al primo comma e per le finalità ivi considerate.

Per il 1982 e per gli anni successivi detto importo sarà modificato anche in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del Paese.

La legge finanziaria per il 1982 e per gli anni successivi indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma, nonché il maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma e la relativa copertura.

A partire dall'anno 1982 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi degli articoli 8 e 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sono ridotte di un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto agli effetti del secondo comma.

Agli effetti di quanto previsto dal secondo comma, gli enti locali dovranno evidenziare i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria).

Le regioni comunicheranno al Ministero dei trasporti, entro il 31 ottobre 1981, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1981 per le finalità di cui al primo comma.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni, comprese quelle a statuto speciale, sulla base della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui i servizi stessi si svolgono, nonché del progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende come previsto dall'articolo 6. Il Ministro dei trasporti provvede altresì alla effettiva corrispondenza del fondo così ripartito alle regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti o alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dall'articolo 6.

Sarà sentito, altresì, il parere della commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sui programmi annuali di attuazione dei piani di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. Il parere sarà vincolante sulla utilizzazione dei capitoli di bilancio relativi agli interventi

a favore delle ferrovie in concessione per le quali, ai sensi della stessa legge, sia intervenuta la delega alle regioni di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Art. 10.

Nel primo esercizio finanziario di applicazione del fondo nazionale trasporti, alle aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il cui disavanzo è iscritto nel bilancio di previsione degli enti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, in legge 27 febbraio 1978, n. 43, sarà assicurata dalla regione anche la copertura del disavanzo dell'anno precedente risultante dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile in aggiunta alle erogazioni di cui all'articolo 5.

Titolo III

FONDO PER GLI INVESTIMENTI

Art. 11.

E' costituito per quattro anni, sino al 1984, presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1981 è destinato agli scopi di cui al presente articolo l'importo di 450 miliardi di lire.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

Art. 12.

Le regioni, dopo aver quantificato, con il concorso degli enti locali interessati e sentite le rappresentanze delle imprese a gestione privata, il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale, sottopongono al Ministero dei trasporti le corrispondenti richieste di finanziamento.

Il Ministro dei trasporti effettua la ripartizione del fondo alle regioni, d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, tenendo conto della densità di popolazione e dei flussi di traffico, nonché dei programmi di sviluppo e di assetto territoriale.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti o alle imprese di trasporto di contributi nella

misura massima del 75 per cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari.

Per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche unificate di cui all'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, le regioni concordano, in sede di commissione consultiva interregionale, un programma di ripartizione, a livello nazionale o regionale, in modo da assicurare che almeno il 50 per cento delle forniture sia riservato alle imprese industriali ubicate nei territori indicati dall'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Le regioni sono tenute a comunicare semestralmente al Ministero dei trasporti lo stato della spesa dei fondi concessi.

Titolo IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 13.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11, l'onere di lire 450 miliardi per l'anno 1981 viene fronteggiato rispettivamente a carico e mediante riduzione dei capitoli 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1980 e 1981, in ragione di lire 150 miliardi per l'anno 1980 e di lire 300 miliardi per l'anno 1981. La legge finanziaria, nell'ambito della residua autorizzazione complessiva di lire 1.550 miliardi, provvederà ad indicare le quote destinate a gravare su ciascuno degli anni 1982, 1983 e 1984.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 10 aprile 1981

PERTINI

FORLANI — FORMICA
ANDREATTA — LA Malfa

Visto, il Guardasigilli: SARTI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
19 gennaio 1981, n. 152.

Modificazioni allo statuto dell'Università degli studi di Catania.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Veduto lo statuto dell'Università di Catania, approvato con regio decreto n. 1073 del 20 aprile 1939 e modificato con regio decreto n. 1527 del 16 ottobre 1940, e successive modificazioni;

Veduto il testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592;

Veduto il regio decreto-legge 20 giugno 1935, n. 1071, convertito nella legge 2 gennaio 1936, n. 73,