



REPERTORIO N.

RACCOLTA N.

**CONTRATTO D'APPALTO PER LA FORNITURA DI UNA
IMBARCAZIONE DA RICERCA E DIDATTICA PER LE ESIGENZE DEL
DIPARTIMENTO DI SCIENZE DELLA VITA E DELL'AMBIENTE
DELL'UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE**

CUP: I36C18000630001 - Numero di gara 8515874 - CIG 9176578FB6

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno, il giorno del mese di

.....

In Ancona, presso dell'Università Politecnica delle Marche, via
.....

Avanti a me, dott., nato in il in qualità di Ufficiale

Rogante dell'Università Politecnica delle Marche, ai sensi dell'art. 129 del

"Regolamento generale universitario" emanato con R.D. 6 aprile 1924, n.674,

designato con ordinanza del Direttore amministrativo dell'Università medesima n.

839 del 16 luglio 2007, senza l'assistenza di testimoni, per espressa e concorde

rinuncia fattane dai componenti, con il mio consenso, sono personalmente presenti

i Signori:

-, nato a il, Direttore generale, domiciliato

per la carica in Ancona, piazza Roma 22, il quale interviene nel presente atto non in

proprio ma in rappresentanza dell'**Università Politecnica delle Marche**, con

sede in Ancona, piazza Roma n.22, in esecuzione di quanto stabilito con n.

..... del, a quanto infra autorizzato ai sensi dell'art.4 del D. Lgs. 30

marzo 2001, n.165, nonché degli artt. 17 e 71 del vigente Regolamento per

l'Amministrazione, la Finanza e la Contabilità dell'Università Politecnica delle



Marche (cfn.00382520427);

-, nat... a (.....) il, domiciliato per la carica in (.....), via n....., il quale interviene nel presente atto non in proprio ma nella sua dichiarata qualità di della, con sede in (.....), via n....., cap. soc. €..... (i.v.), iscritta al Registro delle Imprese di al n....., (codice fiscale);
comparenti della cui identità io rogante sono certo, che mi richiedono di ricevere il presente atto mediante il quale:

PREMESSO

- che, con n. del, si è disposto, fra l'altro, di procedere all'affidamento della fornitura di una imbarcazione da ricerca e didattica per le esigenze del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente dell'Università Politecnica delle Marche, mediante procedura aperta, ai sensi dell'art. 60 del D. Lgs n. 50/2016, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2, del medesimo D.Lgs.n.50/2016, sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, per un importo a base di gara pari ad € 300.000,00, (oneri per la sicurezza da rischi interferenti pari ad € 0,00); importi al netto dell'IVA;

- che, con n. del, l'appalto in oggetto è stato definitivamente aggiudicato all'Impresa, con sede in (.....), via n....;

CIO' PREMESSO

le parti, come sopra rappresentate, convengono e stipulano quanto segue:

ART.1 - OGGETTO DEL CONTRATTO

L'Università Politecnica delle Marche, in seguito chiamata "Università", concede a



....., in seguito chiamata "Impresa", che accetta, la fornitura di una imbarcazione da ricerca e didattica per le esigenze del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente dell'Università Politecnica delle Marche, da eseguirsi ai patti e condizioni di cui al presente contratto ed al Capitolato Speciale d'appalto che **si allega al presente contratto sotto la lettera "A", per costituirne parte integrante e sostanziale.**

ART. 2 – CARATTERISTICHE

Le caratteristiche dell'imbarcazione di cui al precedente art.1, sono quelle minime riportate nella Parte Seconda del Capitolato Speciale d'appalto, nonché quelle ulteriori meglio dettagliate nei Documenti Tecnici e nella Scheda Offerta Tecnica, così come presentate dall'Impresa in sede di gara sulla piattaforma telematica di e-procurement dell'Università, che si intendono parte integrante e sostanziale del presente contratto, anche se a questo materialmente non allegate.

Con la presentazione in sede di gara della propria offerta tecnica, l'Impresa si impegna ad utilizzare solo materiali, componenti, subcomponenti, impianto motore, apparecchiature, strumentazioni e dotazioni di primaria marca che dovranno essere altresì conformi, laddove previsto, alle normative e specifiche tecniche vigenti, nonché risultare di facile reperibilità, per quanto possibile, sul mercato nazionale per i relativi ricambi e materiali di consumo.

L'Impresa, deve garantire l'esecuzione della fornitura, secondo le indicazioni impartite dal Direttore dell'esecuzione del contratto, a perfetta regola d'arte, nel rispetto delle normative vigenti e secondo le condizioni, le modalità, i termini e le prescrizioni contenute nel presente contratto e nei documenti ad esso allegati o da esso richiamati.

L'Impresa, si obbliga, infine, a dare immediata comunicazione al Direttore



dell'Esecuzione del Contratto di ogni circostanza influente sull'esecuzione della fornitura.

ART. 3 - IMPORTO DEL CONTRATTO

L'importo complessivo del presente atto resta convenuto in € XXXXXXXX al netto dell'I.V.A. Tale importo è determinato dal prezzo posto a base di gara di € 300.000,00 (oneri per la sicurezza, pari a € 00,00), decurtato della percentuale di ribasso praticata dall'Impresa pari al XX,XX% (XXX virgola XXX per cento).

E' esclusa l'applicabilità dell'art.1664 c.c. in materia di revisione dei prezzi.

Sono comprese nel prezzo per dare la fornitura eseguita a regola d'arte e perfettamente funzionante, tutte le lavorazioni e forniture accessorie, necessarie, l'installazione, le configurazioni degli strumenti e dei dispositivi accessori, nonché dei sistemi software a corredo ed ogni altro onere non specificatamente elencato, ma necessario per l'esecuzione a regola d'arte della fornitura in questione.

Sono a carico dell'Impresa, intendendosi remunerati con il corrispettivo contrattuale, tutti gli oneri, i rischi e le spese relative alla fornitura, comprensivi di eventuali spese di trasporto, viaggio, trasferta per il personale addetto all'esecuzione contrattuale, nonché ogni attività che si renda necessaria o comunque opportuna per un corretto e completo adempimento delle obbligazioni previste.

L'Impresa non potrà pretendere compensi o rimborsi riferiti alla compilazione della propria offerta presentata e/o per altri atti inerenti, né risarcimenti per qualsiasi causa. L'Università, inoltre, resta indenne da ogni e qualsiasi responsabilità da parte dell'Impresa per privative industriali e/o brevetti di cui fosse coperta l'offerta nel suo complesso o in parte.

ART. 4 - TERMINI DI ESECUZIONE E CONSEGNA



La fornitura e la consegna (costruzione dell'imbarcazione completa di tutte le sue caratteristiche minime e migliorative e dei vari dispositivi a corredo) dovranno essere completate entro 210 (duecentodieci) giorni, successivi, consecutivi e continui, decorrenti dalla data di stipula del contratto, così come meglio specificato all'art.26 del Capitolato Speciale d'Appalto. All'atto della consegna sarà resa la documentazione di cui all'art.25 del Capitolato Speciale d'Appalto.

ART. 5 - FATTURAZIONE E PAGAMENTO

L'importo complessivo sarà corrisposto per stati di avanzamento, con le seguenti modalità:

- 30% alla sottoscrizione del contratto;
- 40% a chiusura dello scafo con la coperta a motori imbarcati;
- 30% al termine delle verifiche di conformità

I pagamenti avverranno entro 30 giorni dal ricevimento della fattura elettronica, previo controllo e verifica della regolare esecuzione della fornitura. La fattura elettronica dovrà essere intestata all'Università Politecnica delle Marche – Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (Codice univoco ufficio: UFHSA5 – riferimento amministrazione: 040008) dovrà riportare la dicitura: "scissione dei pagamenti", il numero di CIG (Codice Identificativo Gara) e il numero di CUP indicati nella Richiesta di Offerta.

In sede di liquidazione della fattura verranno recuperate le somme per l'applicazione di eventuali penali.

Qualsiasi irregolarità riscontrata nella qualità o quantità della prestazione, nonché nell'emissione della fattura interromperà il termine sopra indicato.

In caso di ritardo sui pagamenti all'Impresa saranno dovuti gli interessi legali vigenti.



L'Impresa assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art.3 della legge 13 agosto 2010 n. 136 come modificato dall'art. 7 del decreto legge 12 novembre 2010 n. 187, convertito, con modificazioni, in legge 17 dicembre 2010 n. 217.

Il legale rappresentante dell'Impresa, è il soggetto legittimato a riscuotere e quietanzare il corrispettivo del presente contratto.

ART. 6 - DIVIETO DI CESSIONE DEL CONTRATTO – SUBAPPALTO – CESSIONE DI CREDITI

E' vietata la cessione, anche parziale, del presente contratto.

Per quanto riguarda il subappalto, si rinvia alla disciplina contenuta nell'art. 105 del D. Lgs. 50/2016.

La cessione del corrispettivo del presente appalto è regolata dall'art. 106, comma 13 del D. Lgs. 50/2016.

L'affidamento non autorizzato in subappalto costituisce motivo per la risoluzione del contratto nonché per il risarcimento di tutti i danni che potranno derivare per la ritardata esecuzione della fornitura e/o per l'eventuale maggior costo della stessa rispetto a quello che si sarebbe verificato senza la decadenza dell'aggiudicazione.

ART. 7 - ONERI A CARICO DELL'IMPRESA

L'impresa si obbliga a provvedere, a propria cura e spese e sotto la propria esclusiva responsabilità, a tutti gli adempimenti ed a tutte le attività occorrenti, per garantire la più completa sicurezza durante l'esecuzione della fornitura per l'incolumità degli operatori e dei terzi estranei e per evitare danni materiali di qualsiasi natura, esonerando di conseguenza l'Università da ogni responsabilità.

In particolare, sono a carico dell'impresa:

- l'assicurazione del personale addetto alla fornitura in oggetto contro gli



infortuni, invalidità, vecchiaia, tubercolosi, disoccupazione, etc.;

- i mezzi d'opera, opere provvisoriale, attrezzature ordinarie e speciali, loro funzionamento, montaggio, uso e consumo, deperimento;

- ogni altro onere generale e particolare derivante dal contratto, dalle leggi o dai regolamenti vigenti.

L'impresa risponde direttamente dei danni alle persone e cose comunque verificatisi nell'esecuzione della fornitura derivanti da cause ad esso imputabili di qualunque natura o che risultino arrecati dal proprio personale, restando a suo completo ed esclusivo carico qualsiasi risarcimento senza diritto a rivalsa o compensi da parte dell'Università.

L'Impresa è tenuta ad osservare tutte le disposizioni impartite dall'Università, assumendo a suo carico tutte le responsabilità civili e penali relative alla fornitura in oggetto.

Inoltre, sono a carico dell'Impresa tutti gli obblighi e gli oneri assicurativi infortunistici, assistenziali o previdenziali, di cui l'Impresa stessa ne è la sola responsabile, con l'esclusione di ogni diritto di rivalsa e di indennizzo nei confronti dell'Università da parte della medesima.

ART. 8 - TUTELA DEI LAVORATORI E REGOLARITA' CONTRIBUTIVA

L'Impresa, unitamente agli eventuali subappaltatori, è tenuta ad applicare ai propri dipendenti i contratti collettivi di lavoro nonché ad osservare le norme vigenti in materia di tutela, sicurezza, salute, assicurazione, assistenza, contribuzione e retribuzione dei lavoratori, , assumendo a proprio carico tutti gli oneri relativi.

Eventuali inadempienze contributive accertate, incluse quelle dei subappaltatori, saranno regolate direttamente dall'Università nei confronti degli istituti previdenziali ed assicurativi, a carico del corrispettivo maturato dalla Impresa.



Pertanto, in caso di inottemperanza ai sopra citati obblighi, accertata dall'Università o ad essa segnalata dall'ispettorato del lavoro, l'Università medesima comunica all'Impresa e, se del caso, anche all'ispettorato suddetto, l'inadempienza accertata e procede alla sospensione del pagamento della fornitura.

Le somme così accantonate sono destinate a garanzia dell'adempimento degli obblighi di cui al presente articolo. Il pagamento all'impresa delle somme accantonate non viene effettuato sino a quando dall'ispettorato del lavoro non sia stato accertato che gli obblighi predetti sono stati integralmente adempiuti; in tal caso, l'impresa non può opporre eccezioni, né ha titolo a risarcimento di danni. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'impresa si obbliga a dimostrare, a semplice richiesta dell'Università, che corrisponde ai propri dipendenti una retribuzione non inferiore a quella prevista dalle vigenti Leggi e Contratti Collettivi di Lavoro Nazionali e Provinciali ed adempie a tutti gli obblighi di legge in materia di Assicurazioni Sociali.

Nel perdurare dell'inadempimento, l'Università potrà esercitare la facoltà di risolvere il contratto.

A mente dell'art.30, comma 5-bis, del D. Lgs. 18 aprile 2016, n.50, l'Università opererà, sull'importo netto progressivo delle prestazioni, una ritenuta dello 0,50 % (zero virgola cinquanta per cento). Le ritenute saranno svincolate solo in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione, da parte dell'Università medesima, del certificato di regolare esecuzione, previo rilascio del Documento Unico di Regolarità Contributiva.

ART. 9 - RESPONSABILE DELLA FORNITURA PER L'IMPRESA

L'impresa designerà, successivamente all'aggiudicazione, il responsabile della fornitura nei confronti dell'Università e ne darà tempestiva comunicazione



(unicamente ai recapiti) alla medesima.

Tutte le comunicazioni, compresi gli ordinativi, le diffide e qualsiasi altra notifica si intenderanno validamente effettuate anche se inoltrate esclusivamente a detto responsabile. A tal fine, l'Impresa comunicherà, inoltre, l'indirizzo PEC al quale notificare, ad ogni effetto di legge, tutte le comunicazioni di cui al presente articolo.

ART. 10 - DIRETTORE DELL'ESECUZIONE PER L'UNIVERSITA'

Ai sensi dell'art.101 del D. Lgs. 50/2016 il Direttore dell'esecuzione del contratto in questione è,, tel.071 220....., fax 071/220....., PEC via, 60..... Ancona, che collaborerà con il Responsabile della fornitura, di cui al precedente art. 9, individuato dall'Impresa.

Il Direttore dell'esecuzione del contratto provvede al coordinamento, alla direzione e al controllo tecnico-contabile dell'esecuzione del contratto stipulato dall'Università. Inoltre, assicura la regolare esecuzione dello stesso contratto da parte dell'Impresa, verificando che le attività e le prestazioni contrattuali siano eseguite in conformità ai documenti contrattuali.

Della verifica di conformità è redatto processo verbale sottoscritto da tutti i soggetti intervenuti.

In caso di verifica di conformità con esito negativo, salva l'applicazione della penalità di cui all'art. 13, l'impresa dovrà provvedere, nel termine fissato dal Direttore dell'esecuzione del contratto, ad adempiere alle prescrizioni impartite dal medesimo o comunque ad effettuare tutti gli adempimenti e migliorie necessari a garantire il pieno rispetto delle caratteristiche previste dal contratto ed alla completa eliminazione delle irregolarità.

ART.11 – VERIFICA DI CONFORMITA', GARANZIE

La verifica di conformità si svolgerà con le modalità di cui agli artt. 27 e 28 del



Capitolato Speciale d'Appalto.

La verifica di conformità e la dichiarazione di assunzione in carico da parte dell'Università non esonerano l'Impresa dalla responsabilità, ai sensi dell'art.1490 c.c., per eventuali vizi del bene non emersi all'atto delle predette operazioni e che lo rendano inidoneo all'uso a cui è destinato o ne diminuiscano in modo apprezzabile il valore. L'Impresa garantisce, altresì, il buon funzionamento di quanto oggetto della fornitura per almeno mesi 24 (ventiquattro) dalla data del verbale di verifica di conformità, così come meglio dettagliato dall'art.29 del Capitolato Speciale d'Appalto. La garanzia comprende la sostituzione integrale delle parti difettose nonché le spese relative alla manodopera ed al trasporto del materiale impiegato. Le eventuali manutenzioni saranno rese ai sensi dell'art.29 del Capitolato Speciale d'Appalto.

ART. 12 - GARANZIA DEFINITIVA

La garanzia definitiva, di cui all'art.103 del D. Lgs. 50/2016, è stata prestata mediante n..... rilasciata in data da, per € pari al,.....% (..... virgola per cento) dell'importo contrattuale. La predetta garanzia è di diritto assoggettata alla disciplina di cui all'art.103 del D. Lgs. 50/2016.

In caso di decurtazione dell'ammontare della garanzia, per fatti imputabili all'Impresa, essa è obbligata a reintegrare la medesima entro il termine di 10 (dieci) giorni naturali e consecutivi dalla data della PEC di comunicazione dell'Università.

L'Università darà l'assenso allo svincolo della garanzia soltanto quando saranno stati pienamente regolarizzati e liquidati tra l'Università stessa e l'Impresa tutti i rapporti di qualsiasi specie derivanti dal contratto e, comunque, non oltre i sei mesi successivi alla data di scadenza del contratto. Pertanto, la garanzia prestata dovrà



avere efficacia temporale anche per detto periodo oltre la scadenza del contratto.

ART. 13 - PENALI

Nel caso di ritardo sul termine relativo all'esecuzione della fornitura in opera di cui al precedente art.4, l'Università si riserva di procedere all'applicazione di una penale, calcolata in misura giornaliera pari al 1 per mille dell'importo totale convenuto nel contratto, per ogni giorno di ritardo, senza obbligo di avviso o di altra formalità, e comunque complessivamente non superiore al 10 per cento.

L'Università comunicherà per iscritto all'impresa (tramite PEC) l'applicazione delle penali. E' fatto comunque salvo il diritto al risarcimento al maggior danno.

In caso di anticipata risoluzione del presente contratto, comunque imputabile alla responsabilità della Impresa, quest'ultima sarà soggetta ad una penale pari alla cauzione definitiva prestata, salvo il risarcimento del maggior danno.

ART. 14 - CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA

Qualora nel corso del contratto vengano accertate gravi inadempienze o gravi negligenze nell'esecuzione degli obblighi contrattuali, l'Università procederà a contestare le stesse per iscritto, diffidando l'impresa a conformarsi alle prescrizioni entro il termine perentorio assegnatogli. Trascorso il termine stabilito, qualora l'inadempienza dovesse permanere, è facoltà dell'Università considerare risolto di diritto il contratto. Si applicano le norme di cui all'art.108 del D. Lgs. 50/2016.

In tali casi l'Università procederà all'incameramento della cauzione definitiva, salvo comunque il diritto al risarcimento di eventuali maggiori danni subiti.

Inoltre, a mente dell'art.3, comma 9-bis, della legge 13 agosto 2010 n.136 e successive modificazioni, in contratto sarà risolto di diritto in tutti i casi in cui le transazioni siano state eseguite senza avvalersi di Banche o della società Poste Italiane S.p.A. ovvero di altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità



delle operazioni.

ART. 15 - RECESSO

L'Università si riserva la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal presente contratto dandone avviso all'impresa, mediante PEC, almeno 30 (trenta) giorni prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione.

A mente dell'articolo 1, comma 13, del D.L. 6 luglio 2012, n.95, convertito in Legge 7 agosto 2012, n.135, l'Università si riserva, inoltre, la facoltà di recedere in qualsiasi momento, dal presente contratto, dandone avviso all'impresa, mediante PEC, almeno quindici giorni prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione, e previo pagamento delle prestazioni già eseguite oltre al decimo delle prestazioni non ancora eseguite, nel caso in cui, tenuto conto anche dell'importo dovuto per le prestazioni non ancora eseguite, i parametri delle convenzioni stipulate da Consip S.p.A. ai sensi dell'articolo 26, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 successivamente alla stipula del presente contratto, siano migliorativi rispetto a quelli contenuti nel presente atto e l'Impresa non acconsenta ad una modifica delle condizioni economiche tale da rispettare il limite di cui all'articolo 26, comma 3 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.

ART. 16 - VARIAZIONE O MODIFICA DELLA RAGIONE O DENOMINAZIONE SOCIALE

Le modifiche e le variazioni della ragione o denominazione sociale devono essere tempestivamente comunicate all'Università. La comunicazione deve essere corredata da copia dell'atto notarile con il quale la variazione è stata operata. In mancanza di tale documentazione, eventuali fatture pervenute con la nuova intestazione, nell'attesa, non saranno liquidate.

ART. 17 - DOCUMENTO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI



Per la fornitura oggetto del contratto non sussistono rischi interferenziali, trattandosi di collaudo e consegna da effettuare presso il luogo indicato dall'Università, alla presenza del Direttore dell'esecuzione.

L'operatore economico aggiudicatario dovrà far adottare al proprio personale o ai propri incaricati che, a qualunque titolo, accedano ai luoghi di pertinenza dell'Amministrazione le misure e le cautele di sicurezza minime per garantire l'esecuzione del contratto in totale sicurezza, in ottemperanza alle disposizioni di cui al D.Lgs. 81/2008 e ss.mm.ii.

ART. 18 – ELEZIONE DI DOMICILIO

Ai fini del presente contratto, l'Impresa elegge il proprio domicilio presso la propria sede legale.

ART. 19 - FORO COMPETENTE

In caso di controversie di qualsiasi natura, la competenza, in via esclusiva, spetterà al Foro di Ancona.

ART. 20 - RINVIO NORMATIVO

Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente contratto, l'appalto sarà regolato dalle norme contenute nel codice civile e dalle norme legislative e regolamentari vigenti in materia, con particolare riferimento al D.Lgs. n.50/2016.

ART. 21 - SPESE CONTRATTUALI

Tutte le spese del presente atto e conseguenti, comprese quelle di registrazione, cedono a carico dell'Impresa. Il presente atto è soggetto a I.V.A.

Le imposte di registro e di bollo, essendo il presente contratto un documento informatico, saranno versate con modalità telematica ai sensi di legge.

Richiesto, io Rogante ho ricevuto il presente atto che io stesso ho predisposto,



mediante strumentazione elettronica - personal computer e software di videoscrittura - (file denominato _____, di estensione .pdf.p7m).

Atto da me letto, mediante l'uso ed il controllo personale degli strumenti informatici, ai comparenti che lo dichiarano pienamente conforme alla loro volontà, compresi gli allegati, di cui hanno piena conoscenza e dei quali mi dispensano la lettura, ed a conferma lo sottoscrivono, compresi gli allegati, in mia presenza, mediante dispositivo di firma digitale. L'atto, previa verifica effettuata da me Rogante della validità dei certificati di firma delle parti, è quindi sottoscritto da me Rogante, mediante dispositivo di firma digitale e con l'apposizione di marcatura temporale e successivamente archiviato e memorizzato su apposito supporto informatico.

Il presente atto, redatto in modalità elettronica, consta, in tale formato, di pagine e tanto sin qui della

_____ (firmato digitalmente)

_____ (firmato digitalmente)

_____ - Ufficiale Rogante (firmato digitalmente)



Allegato "A" al contratto rep.n. racc.n.

CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO

Fornitura di una imbarcazione da ricerca e didattica per le esigenze del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente dell'Università Politecnica delle Marche:

CUP: I36C18000630001 - Numero di gara 8515874 - CIG 9176578FB6

PARTE PRIMA DISPOSIZIONI GENERALI

ART.1 – OGGETTO DELL'APPALTO

Oggetto dell'appalto è la fornitura di un'imbarcazione destinata ad attività di ricerca e di didattica secondo le esigenze del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DiSVA) dell'Università Politecnica delle Marche.

Nell'appalto si intendono comprese la realizzazione dell'imbarcazione secondo le specifiche concordate, la costruzione, il varo, l'equipaggiamento, gli impianti tecnologici ed operativi, i sistemi software a corredo, gli accessori e le dotazioni, le configurazioni degli strumenti, dei sistemi e dei dispositivi, nonché ogni altro onere non specificatamente elencato, ma necessario per l'esecuzione a regola d'arte della fornitura oggetto dell'appalto, la sua omologazione e trasporto al porto di Ancona, il collaudo finale con personale indicato dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente.

Oltre alle caratteristiche tecniche ed impiantistiche di seguito specificate, vengono richiesti anche alcuni elementi di innovazione tecnologica, come la propulsione ibrida e l'accumulo di energia tramite pannelli solari, in coerenza con le politiche di transizione verde portate avanti dal DiSVA. L'imbarcazione dovrà possedere tutti gli impianti, sistemi di controllo, accessori, dotazioni ed altri requisiti di idoneità per la sua destinazione ad uso in conto proprio.

Sono da ritenersi compresi nella fornitura e inclusi nel relativo prezzo i beni e i servizi accessori previsti nelle caratteristiche minime di fornitura di cui alla successiva Parte Seconda.

- Sono a carico dell'Aggiudicatario gli oneri diretti ed indiretti connessi alle prove, alle verifiche di conformità, al trasporto dallo stabilimento di produzione al punto di attracco indicato nel porto di Ancona, con imbarcazione in acqua, all'espletamento delle operazioni di varo nonché ad ogni altra attività richiesta per fornire uno scafo completo, allestito e munito di tutti i suoi accessori, le dotazioni e gli allestimenti finiti e necessari al corretto impiego dell'imbarcazione;
- le sistemazioni relative all'impiego dell'apparato di propulsione, alla sua installazione a bordo ed al controllo e monitoraggio dei singoli componenti;
- le sistemazioni relative al controllo ed al funzionamento degli impianti complementari di bordo ivi compresi quelli di sicurezza; monografiche di corredo indicate più avanti.
- le dotazioni fisse e mobili compresa la documentazione
- alaggio dell'imbarcazione e trasporto, dal punto di attracco indicato nel porto di Ancona, allo stabilimento di produzione, in caso di rifiuto della fornitura.

ART.2 - DISPOSIZIONI GENERALI E LAVORAZIONI

I materiali impiegati nella costruzione e nell'allestimento della barca saranno di prima qualità, delle migliori marche in commercio e comunque incondizionatamente idonei all'utilizzo in mare su mezzo "da lavoro".

I materiali impiegati per l'allestimento (tappezzeria, rivestimenti, ecc.), nonché le pitture impiegate nei locali di bordo, dovranno avere, per quanto possibile e in base alle offerte presenti sul mercato, caratteristiche di non infiammabilità ed atossicità.

Dovrà essere cura del costruttore, al termine degli allestimenti, la bonifica dei recessi, condotti d'aria e



ambienti vari dagli scarti di lavorazione della vetroresina e delle relative fibre e polveri.

ART.3 - NORMATIVE APPLICABILI

Nell'esecuzione della fornitura, l'Impresa dovrà operare nel pieno rispetto delle normative vigenti con particolare riferimento a quelle sotto indicate:

- Codice Civile, approvato con R.D. 16 marzo 1942, n. 262 e successive modifiche e integrazioni;
- R.D. 30 marzo 1942, n. 327, "Codice della Navigazione" e successive modifiche e integrazioni;
- D. Lgs. n. 82/2005 "Codice dell'Amministrazione Digitale" e successive modifiche e integrazioni;
- D. Lgs. n. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici e successive modifiche e integrazioni";
- D.M. n. 49/2018 "Approvazione delle linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione".

Nell'esecuzione della fornitura, l'Impresa dovrà operare nel pieno rispetto delle normative vigenti con particolare riferimento a quelle previste dall'ente di classificazione RINA o B.V..

PARTE SECONDA CARATTERISTICHE MINIME

ART.4 - DESCRIZIONE DELL'IMBARCAZIONE

Il presente Capitolato Speciale d'Appalto descrive un'imbarcazione in composito di 35 piedi con sistema a propulsione ibrido a 2 assi, con due motori diesel da almeno 200 CV, integrati da almeno un motore elettrico con potenza non inferiore a 25Kw.

L'imbarcazione dovrà avere uno scafo disegnato con forme di carena a 'V' ad alta performance, con strutture e sovrastrutture in fibra di vetro rinforzata (FRP) anche con elementi a sandwich per risparmiare sul peso, sul consumo specifico ed abbassare il centro di gravità, similmente a come indicato, a titolo di esempio, nel modello grafico facente parte della documentazione di gara.

L'imbarcazione dovrà avere Classifica RINA (Registro Italiano Navale) o B.V. (Bureau Veritas).

L'imbarcazione dovrà essere abilitata alla navigazione entro le 12 (dodici) miglia dalla costa, secondo quanto previsto dalla sua omologazione ad uso conto proprio, idonea ad operare in condizioni meteomarine fino a stato del mare 3 (*Douglas*) e dovrà sostenere un ciclo di almeno 6 ore di moto consecutivo al giorno, a velocità di crociera.

ART.5 - CARATTERISTICHE TECNICHE

Le caratteristiche tecniche contenute nel presente articolo devono intendersi quali caratteristiche tecniche minime dell'imbarcazione che, inoltre, potrà avere le ulteriori caratteristiche tecniche premiali riportate nella scheda di offerta tecnica presentate dall'Impresa in sede di gara.

Le principali caratteristiche e dimensioni di questa imbarcazione sono le seguenti:

Dimensioni principali

- | | |
|-------------------------------|----------------|
| - Lunghezza Fuori Tutto (LFT) | almeno 10.60 m |
| - Larghezza di costruzione | 3.20 m |
| - Lunghezza al Galleggiamento | 10.00 m |
| - Design Draft at Full Load | 0.95m |

Dislocamento

- | | |
|-------------------------------|---------------|
| - Dislocamento a Pieno Carico | 13 tonnellate |
| - Dislocamento a Medio Carico | 12 tonnellate |
| - Dislocamento a NSA | 10 tonnellate |

Prestazioni

L'imbarcazione sarà progettata e costruita per essere capace di ottenere le seguenti prestazioni con la



motorizzazione endotermica/elettrica come di seguito specificato:

- Velocità Massima (3800 giri) 20/22 Nodi
- Velocità di crociera (3200 giri) 16/18 Nodi
- Autonomia al 50% Potenza e Mezzo Carico almeno 120 miglia marine (una maggiore autonomia sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica);
- Autonomia di navigazione in elettrico almeno 1 ora a 6 Nodi

Motorizzazione

La motorizzazione dovrà essere ibrida.

La motorizzazione endotermica dovrà prevedere due motori Diesel ciascuno con le seguenti caratteristiche ed accessori:

- Potenza da almeno 200 CV ciascuno (una maggiore potenza sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica);
- Pannello di controllo standard fornito dal costruttore del motore sul posto in prossimità dell'installazione
- Pannello di controllo e monitoraggio fornito dal costruttore del motore in plancia

La motorizzazione dovrà inoltre prevedere almeno un motore elettrico con potenza non inferiore a 25 kw, tale da garantire una velocità di almeno 6 nodi con una ora di autonomia ed un gruppo batterie di almeno 10 Kwh (un secondo motore elettrico sarà considerato quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica).

I motori saranno montati su resilienti antivibranti fissati alle strutture resistenti longitudinali e trasversali dello scafo.

La disposizione dei motori sarà tale da poter essere sbarcati facilmente con la necessaria attrezzatura.

I tratti di tubolatura in entrata ed uscita dai circuiti ausiliari, ivi compresi quelli dei gas di scarico, saranno del tipo elastico e realizzati con manicotti di idoneo materiale.

Impianto combustibile

Il serbatoio del combustibile (gasolio) dovrà essere in acciaio o in polietilene certificato, da almeno 400 litri, e comunque tale da garantire l'autonomia richiesta considerando anche il 3% di inaspirabile. Al suo interno dovranno essere presenti dei diaframmi in modo da ridurre gli specchi liberi ed essere ispezionabile tramite adatta piastra di ispezione smontabile. Lo sfiato del serbatoio dovrà essere condotto fuoribordo, sopra la linea di galleggiamento e dovrà essere più in alto degli imbarchi. L'imbarco del carburante dovrà avvenire tramite bocchettone in inox opportunamente posizionato. L'impianto combustibile, se previsto dalla ditta costruttrice del motore, dovrà avere uno o prefiltro gasolio (una maggiore capacità del serbatoio sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica).

Sistema di propulsione

Il piede poppiere, con eliche controrotanti tipo "duoprop", dovrà essere adeguatamente dimensionato per il motore e possedere gli eventuali circuiti dell'acqua di raffreddamento e dei gas di scarico integrati. Sarà dotato di sistema di protezione che possa consentire il sollevamento della trasmissione in caso di urti contro ostacoli sommersi.

Dovrà essere sollevabile e regolabile fino a circa 50°.

La marcia della trasmissione dovrà essere inseribile con un attuatore elettronico, la servo-timoneria potrà essere idraulica o elettrica e la funzione *trim* integrata.

Le eliche dovranno essere protette per prevenire fenomeni corrosivi, inoltre dovranno essere dimensionate e costruite con adeguati materiali in modo da evitare la corrosione per cavitazione.

La propulsione potrà prevedere anche la presenza di idrogetti (la presenza di idrogetti sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica).

ART.6 - COMPOSIZIONE DEI PESI

La variazione dei pesi dovuta al consumo di combustibile non dovrà mutare in maniera significativa l'assetto longitudinale e trasversale dell'imbarcazione.



ART.7 - ASSETTO E STABILITA'

Particolare cura dovrà essere posta nella distribuzione dei pesi, fissi e mobili, in modo che l'imbarcazione, completamente allestita, risulti trasversalmente dritta. La disposizione dei pesi in senso longitudinale sarà invece curata privilegiando l'assetto ottimale dell'unità, leggermente appoppata, nelle varie condizioni di navigazione. È consentita l'installazione di "trim tabs" o "interceptor" per migliorare l'assetto in alcune fasi critiche di navigazione.

L'unità dovrà mantenere le proprie caratteristiche di stabilità, compatibilmente con le ridotte dimensioni del mezzo, anche nelle condizioni più sfavorevoli (imbarcazione con 1/3 del carburante nel serbatoio, massimo carico di nr 8 persone).

ART.8 - CARENA

La carena sarà del tipo planante con "V" adeguata e con forme idrodinamiche idonee a garantire una buona tenuta al moto ondoso.

La linea della cabina sarà tale da conciliare l'esigenza di ottenere il massimo spazio utile interno e quella di mantenere una buona visibilità di tutti i quadranti. Particolare rilievo riveste l'entità del moto ondoso generato, a qualunque andatura, che dovrà comunque mantenersi a livelli ridotti con qualsiasi assetto e velocità di navigazione. Con il "trim" del piede poppiero in posizione "azzerata" l'imbarcazione dovrà incedere dritta e senza indulgere in direzioni non previste, evitando al timoniere continue manovre correttive.

Dovrà inoltre escludersi che, alle varie velocità, nelle acque anche mosse, la prua al mascone possa tendenzialmente "infilarsi" in acqua e produrre un continuo innalzamento di spruzzi verso la cabina. E' sempre vietato l'utilizzo di rivetti.

Dovrà essere previsto nello stampo, il tunnel sotto la ruota di prua per la sistemazione del "bow thruster" in modo che esso risulti strutturale, inoltre, tutto il predetto impianto dovrà essere contenuto in un apposito vano, in cui allocare il corpo motore. Tale impianto dovrà essere agevolmente raggiungibile per le eventuali manutenzioni.

ART.9 - SCAFO

Il materiale composito dell'imbarcazione sarà di Fibra di Vetro Rinforzata (FRP). Il materiale comporta benefici come isolamento termico ed acustico, resistenza alla corrosione un ottimo rapporto tra resistenza meccanica e leggerezza, soprattutto una facile manutenzione.

La laminazione dello scafo sarà condotta "a regola d'arte" con le migliori tecniche e in accordo con le prescrizioni dell'ente di classifica RINA o B.V.

L'imbarcazione dovrà essere dotata di una plancetta a poppa conformata in modo da scongiurare la possibilità di urti da parte del piede poppiero.

La costruzione dovrà essere realizzata in ambiente chiuso con temperatura ed umidità controllate.

La struttura dello scafo sarà realizzata in modo da non dare luogo a:

- flessioni anomale dello scafo o pericolose concentrazioni di sforzi a taglio o trazione;
- palpitazioni del fondo dello scafo in navigazione;
- ristagni di liquidi o acque di sentina tra i rinforzi della struttura e il fondo dello scafo.

ART.10 - PONTI – SOVRASTRUTTURE - COPERTA

I ponti e sovrastrutture potranno essere in sandwich FRP con attenzione a resistenza e leggerezza per poter abbassare il centro di gravità per questioni di stabilità trasversale, garantendo la solidità delle strutture. Materiali ecosostenibili saranno da tenere in considerazione.

La sovrastruttura dovrà consentire il trasporto di almeno 8 persone. L'accesso in cabina dovrà avere una serratura con chiave idonea per ambiente "marino".

La coperta dovrà essere realizzata "a regola d'arte" con le migliori tecniche e in accordo con le prescrizioni dell'ente di classifica RINA o B.V.

La ferramenta di coperta come bitte, passacavi, golfari, tientibene, battagliole, corrimano e griglie di areazione saranno realizzate in alluminio trattato.

In coperta saranno installate:



- nr. 6 bitte con posizionamento adeguato per ormeggio di punta e fianco;
- nr. 1 tappo stagno di rifornimento carburante e relativo sfogo d'aria del serbatoio a norme RINA o B.V.;
- tientibene di protezione dove necessario;
- tientibene, maniglioni e poggiapiedi verranno posizionati nel pozzetto timoneria dell'imbarcazione;
- nr. 1 asta portabandiera/coronamento installata in modo tale che lo "sventolio" della bandiera non vada ad occultare la luce di coronamento;
- verricello;
- gru da 500 Kg

ART.11 - COMPARTIMENTAZIONE

La compartimentazione sarà ottenuta grazie a paratie continue in resina rinforzata o in sandwich. Le paratie stagne, costituenti l'elemento primario della struttura resistente trasversale, saranno tali da rendere omogenei gli sforzi e ripartire le sollecitazioni sia trasversali che longitudinali indotte su tutto lo scafo.

La paratia di collisione, che delimita a prua l'eventuale gavone dell'ancora dovrà essere stagna.

Il vano motore in particolare sarà separato dalla cabina da un'apposita paratia stagna.

Dovrà essere posta la massima cura per ottenere la tenuta stagna dei passaggi a paratia di tubazioni e cavi elettrici, tale tenuta sarà realizzata con sistemi approvati dal RINA o B.V., di massima elevati dal fondo dei locali e comunque sempre al di fuori delle zone in cui ci possano essere dei ristagni di acqua di sentina.

ART.12 - BOTTAZZO

L'imbarcazione dovrà essere dotata di un parabordo continuo che segnerà l'intero profilo perimetrale. Il bottazzo, saldamente ancorato alla carena, nella zona di sovrapposizione scafo-coperta, dovrà essere costruito in gomma o teflon avente una sezione di almeno 50x100 mm e avente un profilo adeguato ad assorbire gli urti del mezzo in caso di abordaggio ad altre imbarcazioni, ovvero all'azione continua di sfregamento/sollecitazione nell'ormeggio. L'ancoraggio del bottazzo dovrà essere ottenuto con viti di acciaio inox AISI 316 L. Anche la plancetta poppiera di protezione del piede sarà dotata del suddetto bottazzo.

Agli spigoli poppiari, in prossimità della coperta, dovrà eventualmente essere applicato un bottazzo rinforzato.

ART.13 - TIMONERIA/CABINA

La zona timoneria o pozzetto di guida sarà tutt'uno con la cabina, sarà ubicata al centro-prua dell'imbarcazione. Essa sarà adibita alla condotta della navigazione e del motore da parte dell'equipaggio composto da 1 operatore e al trasporto di almeno 7 passeggeri. Nella zona di prua dovrà essere prevista una seduta per il pilota installata fronte marcia.

Saranno ricavati spazi adeguati alla sistemazione di oggetti di uso comune, materiale di pronto impiego marinaresco, cime.

Sarà installata una maniglia di comando dell'impianto antincendio fisso a gas per il vano motore.

L'altezza all'interno della cabina dovrà essere di almeno 1,75 cm.

Il parabrezza sarà compreso all'interno di una intelaiatura in modo da garantire in maniera ottimale la robustezza. Dovranno essere presenti tergilavavetri adatti ad operare in ambiente "marino" che assicureranno una adeguata visibilità in caso di pioggia. Dovrà inoltre essere previsto un sistema di lavaggio ad acqua dolce mediante ugelli con serbatoio rabboccabile dal pozzetto timoneria.

L'illuminazione in timoneria e della cabina sarà realizzata con *led* applicati in fase di allestimento dove necessario.

Un cruscotto di controllo e condotta della navigazione sarà sistemato di fronte al posto di guida. Gli strumenti di controllo ed allarme, più avanti menzionati, saranno di primario costruttore, retroilluminati con regolazione dell'intensità, di tipo analogico o digitale.

Saranno previsti i seguenti apparati/strumenti:

Controllo propulsione



- ruota timone;
- *display* grafico LCD da almeno 7" con retroilluminazione e *touch screen*;
- pannello di controllo della propulsione endotermica con tutti gli indicatori, strumenti ed avvisatori previsti dall'ente di classificazione RINA o B.V.
- pannello di controllo della propulsione elettrica con tutti gli indicatori, strumenti ed avvisatori previsti dall'ente di classificazione RINA o B.V.

Controllo impianti e servizi

- indicatore livello carburante;
- comandi luci navigazione (COLREG 72);
- comandi tromba elettrica nautica;
- comandi pompe di sentina;
- comandi tergilavavetri;
- allarme fumo ed alta temperatura vano motore;
- allarme alto livello sentina;
- interruttori luci interne cabina e timoneria;
- maniglia comando impianto antincendio vano motore e serbatoio;
- sistema controllo/comando impianto di riscaldamento/raffrescamento;
- comando bow thruster (elica di manovra) di tipo proporzionale;
- comando pompa serbatoio acqua dolce.

Apparati di navigazione e telecomunicazione e varie:

- GPS/plotter elettronico cartografico;
- ecoscandaglio avente una portata di 50 metri integrato nel display del GPS/plotter;
- apparato radio in VHF marino, di ultima generazione, completo di altoparlante e antenna;
- radio AM-FM integrata installata sul cruscotto, completa di antenna, adeguato amplificatore e altoparlanti;
- possibilità di prese doppie USB "charger" dotate di protezione esterna, in idonee posizioni valutate in fase di allestimento.

Nel locale timoneria e nella cabina dovranno essere realizzati e installati:

- un angolo cottura, piano ad induzione, frigo, lavabo;
- un locale WC;
- un locale adatto ad ospitare un piccolo laboratorio.

ART.14 - VANO MOTORE

Il vano motore sarà ubicato nella zona poppiera dell'imbarcazione e sarà delimitato a poppa dallo specchio di poppa - ove si scarica la spinta del propulsore - ed a prora dalla paratia stagna del locale medesimo.

Il vano motore sarà chiuso da un unico portellone insonorizzato. Nel vano motore saranno ubicati gli apparati, i macchinari e gli impianti descritti nei successivi articoli.

Il vano motore dovrà essere adeguatamente ventilato in modo da garantire almeno la portata d'aria minima richiesta dal fabbricante del motore per il suo corretto funzionamento. La ventilazione dovrà avvenire in maniera forzata mediante ventilazione o estrazione. Le griglie di immissione ed espulsione dell'aria dovranno essere ubicate il più in alto possibile, o comunque in posizione protetta dagli spruzzi. I canali di immissione ed estrazione dell'aria dovranno inoltre essere intercettati da una serranda o altro sistema azionabile manualmente all'interno della cabina, atto ad impedire l'ingresso di aria nel vano motore.

La paratia ed il cielo del vano motore saranno opportunamente coibentati con l'installazione di pannelli aventi caratteristiche fonoassorbenti ed antifiamma secondo i previsti requisiti normativi.

ART.15 - IMPIANTO ELETTRICO IN CORRENTE CONTINUA

L'impianto elettrico di bordo sarà caratterizzato da un pacco batterie di almeno 10 Kwh che servirà ad alimentare il motore, i servizi di bordo ivi compresi gli apparati radio, l'elica di manovra e il motore elettrico.

Un piccolo generatore di potenza provvederà alla ricarica delle batterie a mezzo di ripartitore di carica.

Le apparecchiature elettriche e i relativi cavi non dovranno creare tra loro interferenze reciproche apprezzabili. I cavi elettrici, in particolare, dovranno essere del tipo "a zero alogeni", a bassa emissione



di fumi e gas tossici, non propaganti l'incendio e autoestinguenti, secondo i previsti requisiti normativi. I percorsi dei cavi elettrici dovranno essere studiati in modo tale da non interferire con gli spazi, le strutture, i macchinari e le apparecchiature in genere.

Tutti i cablaggi saranno opportunamente installati in modo che non risultino "a vista" all'interno della cabina e dovranno essere preferibilmente posizionati sul cielo del vano motore e di tutti gli altri vani e recessi dove dovessero transitare. La nomenclatura e la colorazione dei cablaggi dovrà permettere una facile identificazione utilizzando gli schemi elettrici e la monografia forniti dal cantiere costruttore.

ART.16 - ALLESTIMENTO SISTEMI DI NAVIGAZIONE

Il Costruttore provvederà all'installazione di:

- GPS cartografico
- Ecoscandaglio
- Radio VHF
- Radio AM-FM
- Antenna
- Apparato Radar

nonché dei relativi impianti e cablaggi.

ART.17 - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE

L'impianto di illuminazione dell'imbarcazione sarà costituito da luci a *led* che saranno installate in ogni settore, locale e recesso dell'imbarcazione e in particolare il loro posizionamento in cabina e zona timoneria sarà concordato, in sede di allestimento.

ART.18 - IMPIANTO ESAURIMENTO SENTINE

L'impianto di esaurimento delle sentine dovrà essere realizzato in modo da aspirare l'acqua da tutti i compartimenti. Sarà costituito da almeno nr.2 pompe, una elettrica con girante in neoprene e con portata superiore a 5 mc/h e una manuale.

Le pompe dovranno scaricare mediante tubazioni di sezione non inferiore a 30 mm dovranno avere passaggi a paratia stagni attestati su rinforzi stratificati. Dovranno essere presi opportuni accorgimenti affinché le acque oleose di sentina non vengano riversate in mare accidentalmente. Gli allarmi alti livelli sentina dovranno esser collocati sul cruscotto ed essere ottico-acustici.

ART.19 - IMPIANTO ANTINCENDIO

Un sistema di rilevazione fumi ed alta temperatura sarà ubicato nel vano motore e sarà associato ad un allarme ottico-acustico sulla *consolle* della timoneria.

Un impianto antincendio fisso a gas ad attivazione manuale e automatica - omologato RINA o B.V. - provvederà a saturare il vano motore.

ART.20 - IMPIANTO DI RISCALDAMENTO/CONDIZIONAMENTO

In cabina sarà sistemato un impianto di riscaldamento/condizionamento con diffusori opportunamente disposti. Il controllo della temperatura dovrà avvenire con un termostato digitale presente nella zona del cruscotto in timoneria e/o dalla cabina stessa. Per il riscaldamento e il condizionamento della cabina sarà utilizzata una opportuna pompa di calore.

ART.21 - IMPIANTO ACQUA DOLCE/ACQUA MARE

L'imbarcazione sarà dotata:

- di un impianto per acqua dolce della capacità di almeno 100 litri (una maggiore capacità sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla



scheda di offerta tecnica);
- di un impianto per acqua mare.

La presenza di un dissalatore sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica.

ART.22 - PITTURAZIONI

Il colore dello scafo e delle murate della sovrastruttura sarà di colore bianco o in alternativa rosso (Pantone 200 CV) con l'impiego di *gelcoat* di spessore omogeneo. L'opera viva sarà trattata con ciclo di pittura antivegetativa. Le superfici interne dei gavoni, delle sentine e dei depositi saranno trattate, a finire, con almeno due mani di *gelcoat*.

ART.23 – SCRITTE DISTINTIVE

Le scritte distintive, i disegni istituzionali ed i numeri identificativi dell'imbarcazione, con eventuali altre piccole serigrafie, saranno applicate secondo le indicazioni e logo distintivo dell'Università Politecnica delle Marche.

ART.24 - DOTAZIONI

L'imbarcazione sarà corredata anche dalle seguenti dotazioni:

GRUPPO ELETTROGENO

A combustione diesel da 25 kw, montato su supporti elastici con cassa di insonorizzazione, marmitta a bagno d'acqua per intrappolare i gas residui.

IMPIANTO FOTOVOLTAICO

- Sistema di pannelli a celle fotovoltaiche capace di produrre almeno 2 Kwp, che sarà sistemato su tettino timoneria, cielo laboratory e spiaggetta di poppa.

MARINARESCHE

– 1 ancora, opportunamente dimensionata per le dimensioni dell'imbarcazione, avente 4 m di catena da 6 mm e cavo sintetico di lunghezza 25 m e diametro di 12 mm.

PARTE TERZA DISPOSIZIONI FINALI

ART.25 – DOCUMENTAZIONE E MONOGRAFIA

Tutta la documentazione indicata di seguito sarà fornita alla consegna dell'imbarcazione e consisterà in una copia cartacea e/o in copia su supporto informatico in lingua italiana su cui saranno illustrate le operazioni di uso e manutenzione programmata della medesima e dei suoi impianti principali.

DISEGNI COSTRUTTIVI

Dovranno essere consegnati, in concomitanza con la consegna dell'imbarcazione, i seguenti documenti:

- Piano di costruzione di scafo, coperta e sovrastruttura;
- Piani generali (vista e sezioni longitudinali ed orizzontali);
- Piano delle laminazioni e struttura scafo;
- Piano della visibilità dalla postazione di governo;
- Piano delle dotazioni di sicurezza, delle sfuggite e dei mezzi di risalita.
- Piano di invasatura e trasporto.



- Schema impianto esaurimento sentine.
- Schema impianto combustibile.
- Schema impianto ventilazione vano motore.
- Schema impianto acqua dolce.
- Schema impianto elettrico.
- Piano dei mezzi antincendio.
- Vano motore e posizionamento dello stesso.

MONOGRAFIA E LIBRETTO MATRICOLARE

La monografia conterrà:

- Certificazione di omologazione RINA o B.V. per la categoria barca da lavoro in uso conto proprio;
- Istruzioni al Comandante con il fascicolo della stabilità in accordo con l'ente di classificazione;
- Norme per la manutenzione ordinaria e periodica;
- Schemi funzionali dei principali impianti;
- Raccolta dei certificati tecnici dei vari componenti;
- Raccolta delle monografie commerciali (manuali d'uso e manutenzione) dei vari macchinari/apparati installati a bordo;

ART.26 – TERMINI DI ESECUZIONE E CONSEGNA

La fornitura (costruzione dell'imbarcazione completa di tutte le sue caratteristiche minime e migliorative e dei vari dispositivi a corredo) dovrà essere completata entro 210 (duecentodieci) giorni, successivi, consecutivi e continui, decorrenti dalla data di stipula del contratto.

La fornitura si intenderà completata a seguito dell'avvenuta consegna, consistente nel trasporto dallo stabilimento di produzione al punto di attracco indicato nel porto di Ancona, con imbarcazione in acqua, secondo le indicazioni del Direttore dell'Esecuzione del Contratto.

L'imbarcazione in oggetto sarà consegnata "chiavi in mano", pronta alla navigazione.

ART.27 – TERMINI PER LA VERIFICA DI CONFORMITA'

L'esecuzione della verifica di conformità dell'imbarcazione dovrà avvenire presso il punto di attracco indicato nel porto di Ancona, entro 7 giorni naturali successivi e continui dalla data della consegna.

ART.28 - VERIFICA DI CONFORMITÀ ED ACCETTAZIONE

Il personale indicato dall'Università Politecnica delle Marche eseguirà le prove e le verifiche intese ad accertare che l'imbarcazione sia stata realizzata conformemente alle prescrizioni del capitolato e che tutti gli impianti, allestimenti e dotazioni risultino completamente rispondenti al loro ufficio ed alle condizioni previste. L'Impresa fornirà i "Test Memoranda", per l'approvazione degli stessi, almeno 30 giorni solari prima della data prevista per le prove.

Le operazioni saranno effettuate ad Ancona e comprenderanno:

1. controllo delle dimensioni e del dislocamento;
2. verifica dell'impianto elettrico e della sua funzionalità;
3. prove dell'impianto di esaurimento sentina ivi compresi i relativi allarmi;
4. verifica della funzionalità delle sistemazioni delle batterie e del serbatoio gasolio;
5. controllo qualitativo e quantitativo delle dotazioni marinesche, di sicurezza e della documentazione tecnico-monografica;
6. verifica di conformità funzionale nelle condizioni di prova corrispondenti al dislocamento massimo con:
 - rilievo della massima velocità (con calma di mare e di vento) percorribile nei due sensi per almeno due volte, con rilevamento GPS per la durata di 30 minuti complessivi;
 - prove suppletive, della durata massima di un'ora, per determinare le qualità evolutive del



mezzo alle varie andature, manovriere in acque ristrette ed in condizioni di basso fondale, abordaggio ad altra unità, ormeggio di fianco alle briccole o in banchina e di punta, rapido arresto.

L'Impresa è tenuta ad apportare sull'imbarcazione le varianti e le correzioni che dovessero emergere e risultare necessarie in fase di verifica di conformità.

ART.29 – GARANZIA E MANUTENZIONE

Dalla data del verbale di verifica di conformità, decorrerà il periodo di garanzia di almeno 24 mesi sull'intera fornitura compresi gli impianti elettronici ed elettrici ed ogni altra apparecchiatura fissa e mobile (un'estensione della garanzia sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica).

L'assistenza tecnica del motore dovrà essere garantita ad Ancona.

Lo scafo dovrà essere garantito per almeno cinque (5) anni contro l'osmosi (un'estensione della garanzia sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica);

La manutenzione dello scafo a carico dell'impresa (pulizia e ciclo di pitturazione antivegetativa considerando un ciclo all'anno) sarà considerata quale ulteriore caratteristica tecnica oggetto di valutazione, con le modalità di cui alla scheda di offerta tecnica.

ART. 30 - DUVRI

Non sussiste l'obbligo di redazione del DUVRI e l'importo dei relativi oneri della sicurezza è pari a zero in quanto non sono previste interferenze e contatti rischiosi tra il personale dell'Università Politecnica delle Marche e quello delle imprese eventualmente operanti con contratti differenti nella medesima sede di consegna della fornitura.