



CITTA METROPOLITANA DI FIRENZE

**CONCESSIONE
SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA
RETE A DOMANDA DEBOLE**

Allegato O al Capitolato: "Griglia di valutazione dell'offerta tecnica ed economica"

L'aggiudicazione sarà effettuata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con attribuzione all'Offerta tecnica di massimo 60 punti e all'Offerta economica di massimo 40 punti.

Il presente documento illustra le modalità di presentazione dell'offerta, i criteri di valutazione e le modalità di attribuzione dei relativi punteggi.

In Data Room sono messi a disposizione documenti in vari formati, anche editabili, utili alla formulazione dell'offerta.

All'Offerta tecnica e all'Offerta economica verranno attribuiti i punteggi secondo i parametri e criteri di valutazione di seguito riportati.

OFFERTA TECNICA: 60 PUNTI

- 1 progetto rete: massimo 40 punti;
- 2 proposta della struttura organizzativa per la gestione della rete e delle modifiche dei servizi oltre che dei rapporti con la stazione concedente, nell'ambito della gestione associata con i Comuni: massimo 10 punti;
- 3 modalità attuazione programma rinnovo bus: massimo 10 punti.

OFFERTA ECONOMICA: 40 PUNTI

- 1 prezzo: massimo 15 punti
- 2 investimenti per rinnovo del parco bus: massimo 25 punti

OFFERTA TECNICA

L'offerta tecnica che il concorrente deve presentare si compone di: progetto di rete, proposta della struttura organizzativa e modalità attuazione programma rinnovo bus, come di seguito specificato.

1-Progetto di rete – Max 40 punti.

Nel “progetto di rete”, il concorrente deve illustrare la proposta di rete offerta, sulla base delle indicazioni e prescrizioni progettuali riportate nell'allegato B - “Programma di Esercizio base. Indirizzi e vincoli per la progettazione”, comprensiva delle percorrenze e dei calendari di esercizio previsti, evidenziando gli interventi proposti e le sue modalità di gestione, in merito a:

1. Ambito Mugello-Alto Mugello:

- servizio a domanda nei Comuni di Marradi e Palazzuolo sul Senio ;
- miglioramento e ottimizzazione dell'organizzazione dei servizi, anche in termini di maggiori percorrenze, considerando anche l'assorbimento di corse omogenee dal lotto unico regionale, negli scenari previsti anche a T2;
- completamento servizio San Piero FS - Scarperia.

2. Ambito Valdarno-Valdisieve:

- servizi a domanda nei comprensori dei Comuni di Reggello, Figline-Incisa Valdarno e Londa-Rufina;
- circolare Figline-Incisa Valdarno;
- completamento servizi S. Francesco - Pelago - Tosi - Donnini;
- miglioramento ottimizzazione dell'organizzazione dei servizi, anche in termini di maggiori percorrenze, considerando anche l'assorbimento di corse omogenee dal lotto unico regionale, negli scenari previsti anche a T2.

Nell'Allegato B al Capitolato, il concorrente trova dettagliati gli elementi della progettazione da sviluppare e codificare le corse e/o le linee da modificare e/o da completare.

Il concorrente deve presentare una relazione che non superi le 20 pagine (formato A4 carattere Times New Roman, dimensione carattere 12, 25 righe per pagina), comprensive di tabelle, schemi, foto ecc., nella quale dovranno essere illustrate le caratteristiche dei singoli progetti richiesti, evidenziando il criterio di analisi utilizzato per individuare le potenzialità del servizio proposto e della conseguente progettazione realizzata. Dovranno essere inoltre riportate il riepilogo delle percorrenze e dei calendari di esercizio proposti, indicate le modalità di gestione, in particolare per i servizi flessibili a domanda.

Nel formulare l'offerta il concorrente deve considerare i documenti contenuti in data room relativi ai progetti di rete per i servizi extraurbani della Città Metropolitana, previsti nel lotto unico regionale, sia relativamente al servizio attuale, coincidente sostanzialmente con l'avvio del servizio alla stipula del contratto fra Regione Toscana e nuovo concessionario, sia al tempo T2 da attuare dopo due anni dalla stipula del contratto di servizio fra Regione Toscana e nuovo concessionario a seguito della riprogettazione del servizio. Il concorrente deve tenere altresì conto dei documenti, sempre presenti in data room, allegati alla D.G.R.T. n° 134 del 20-02-2012 e alla D.G.P. n°109/2012.

2-Proposta della struttura organizzativa per la gestione della rete e delle modifiche dei servizi oltre che dei rapporti con la stazione concedente, nell'ambito della gestione associata con i Comuni – Max 10 punti.

Il concorrente dovrà indicare la struttura organizzativa proposta rispetto all'articolazione della rete, alle relative caratteristiche territoriali in cui essa si sviluppa, considerando anche l'articolazione e le interrelazioni fra i soggetti istituzionali interessati ai servizi ed alla loro gestione, oltre alla peculiarità e flessibilità dei servizi di loro interesse come, ad esempio, quelli rivolti alle scuole.

Nel descrivere la struttura organizzativa dovranno essere evidenziate le funzioni ed i ruoli ricoperti nella gestione operativa del servizio, facendo emergere quelli che il concorrente ritiene di rilievo e funzionali ai fini della massima efficacia ed efficienza gestionale del servizio.

Il concorrente deve presentare una relazione che non superi 5 pagine (formato A4 carattere Times New Roman, dimensione carattere 12, 25 righe per pagina), comprensive di tabelle, schemi, foto ecc., dove descrivere in modo esemplificato la struttura organizzativa che intende porre in essere per garantire:

- l'immediata riconoscibilità e l'accessibilità al servizio;
- la continuità operativa nella gestione dei servizi soprattutto di tipo scolastico (utilizzo di personale stabile su questo tipo di servizi) con particolare riferimento alle linee di interesse comunale;
- una gestione efficace delle modifiche al servizio soprattutto di tipo scolastico;
- una gestione flessibile nei servizi per soddisfare le reali esigenze di domanda del territorio.

3-Modalità attuazione del programma di rinnovo bus – Max 10 punti

Il concorrente nella predisposizione della proposta di attuazione del Programma di rinnovo bus deve utilizzare il modello predisposto come da Tabella 1, indicando per ciascun anno di vigenza contrattuale la percentuale di utilizzo delle risorse che si obbliga complessivamente ad utilizzare per l'acquisto di nuovi bus da utilizzare per i servizi della concessione. La percentuale annuale indicata dovrà garantire l'acquisto di almeno un mezzo nel rispetto dei valori indicati nella tabella "conversione bus", in allegato al presente documento.

Tabella 1. Percentuale attuazione rinnovo parco bus distinta per anno di concessione

	PROGRAMMA RINNOVO BUS									
ID colonna										N
anni rif		1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	totali
VALORE PERCENTUALE ATTUAZIONE		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Punteggio massimo previsto per anno		1	2,25	2,5	2,25	1	0,5	0,3	0,2	10

VALUTAZIONE DELL'OFFERTA TECNICA

Progetto di rete (Max 40 punti) e proposta organizzativa (Max 10 punti)

La valutazione dell'offerta tecnica e l'assegnazione dei punteggi saranno effettuate come di seguito specificato.

Elementi in valutazione	Criteri di valutazione per l'attribuzione del punteggio	Punteggio massimo
T1-Struttura e modalità di gestione dei servizi flessibili a domanda proposti	Efficacia e rispondenza del servizio proposto rispetto alle effettive esigenze di mobilità dei territori interessati. Livello di accessibilità al servizio in relazione alla sua estensione spaziale e temporale, ed alla sua facilità di fruizione. Coerenza e completezza, anche nella sua estensione, della struttura del servizio in riferimento alle peculiarità territoriali ed all'offerta complessiva presente sul territorio - flessibilità ed efficacia della gestione	7
T2-Ottimizzazione e miglioramento dell'organizzazione dei servizi anche in termini di maggiori percorrenze	Efficacia delle ottimizzazioni proposte in termini di effettivo miglioramento dell'offerta complessiva e della sua distribuzione territoriale, anche in termini quantitativi. Massimizzazione dell'integrazione dei servizi della rete debole con quella del lotto unico regionale e con quella dei servizi ferroviari. Contestualizzazione e corretto inserimento di modifiche dei servizi e completamento della struttura di rete in riferimento alle peculiarità territoriali ed all'offerta complessiva presente sul territorio (servizi ferroviari e servizi lotto unico regionale).	16
T3-Struttura e completamento del servizio San Piero FS - Scarperia	Massimizzazione dell'integrazione del servizio con quelli del lotto unico regionale e con quelli dei servizi ferroviari. Completamento e distribuzione dell'offerta ed efficacia delle coincidenze treno/gomma e gomma/gomma. Efficacia della struttura del servizio in termini quantitativi e di distribuzione oraria	4

Elementi in valutazione	Criteri di valutazione per l'attribuzione del punteggio	Punteggio massimo
T4-Struttura e numero di corse Circolare Figline - Incisa	Efficacia e rispondenza del servizio proposto rispetto alle effettive esigenze di mobilità dei territori interessati. Distribuzione dell'offerta, completamento e contestualizzazione del servizio anche in relazione alle frazioni servite. Livello di accessibilità al servizio in relazione alla sua estensione spaziale e temporale, ed alla sua facilità di fruizione.	7
T5-Completamento servizi San Francesco - Pelago - Tosi - Donnini	Efficacia e rispondenza del servizio proposto in termini di ottimizzazione ed integrazione dell'offerta e sua contestualizzazione, rispetto alle effettive esigenze di mobilità del territorio interessato.	6

Elementi in valutazione	Criteri di valutazione per l'attribuzione del punteggio	Punteggio massimo
T6-Articolazione organizzativa per le relazioni con il concedente	Efficacia della struttura organizzativa e sua accessibilità, in termini di riconoscibilità e semplicità relazionale, anche in merito alle articolazioni della rete, alle peculiarità territoriale e istituzionali.	5
T7-Modalità di gestione delle istruttorie e delle modifiche dei servizi	Efficacia e completezza della metodologia per la gestione delle modifiche ai servizi, delle informazioni, sua analisi ed elaborazione delle soluzioni attuative.	3
T8-Modalità di gestione dei servizi con periodicità scolastica	Rispondenza gestionale dei servizi in termini di adattabilità e continuità rispetto alle caratteristiche e tipologia dei servizi e dei contesti territoriali.	2

La Commissione giudicatrice in relazione a ciascun parametro attribuirà i punteggi, secondo il **Metodo di calcolo aggregativo-compensatore**, applicando la seguente formula: $C(i) = \sum_n [WT_j * ViT_j]$

Dove:

$C(i)$ = indice di valutazione dell'offerta (i-esima);

n = numero totale dei parametri di valutazione;

WT_j = punteggio attribuito al parametro di valutazione T_j ;

ViT_j = coefficiente della prestazione dell'offerta (i-esima) rispetto al parametro di valutazione (T_j) variabile tra zero e uno;

$\sum_n$ = sommatoria

Il risultato del prodotto $[WT_j * ViT_j]$ viene arrotondato (per eccesso/difetto) alla seconda cifra decimale.

I coefficienti V_{iTj} sono determinati tramite il metodo del confronto a coppie, ai sensi del punto 2 dell'allegato "P", D.P.R.. 207/2010, attraverso la media dei coefficienti, variabili tra zero ed uno, calcolati da ciascun commissario.

Nell'applicazione di tale metodo, ogni commissario, per il calcolo di ogni coefficiente determina la preferenza fra ogni coppia di offerte attraverso la seguente tabella:

1. preferenza massima: 6 punti
2. preferenza grande: 5 punti
3. preferenza media: 4 punti
4. preferenza piccola: 3 punti
5. preferenza minima: 2 punti
6. parità: 1 punto

Verrà determinato, per ogni concorrente, il valore di $V(i)T1p$ = coefficiente provvisorio della prestazione dell'offerta (i-esima) per l'elemento in valutazione T1 pari alla media dei coefficienti $V(i)T1p$, variabili fra 0 ed 1 ed espressi in valore centesimale, attribuiti discrezionalmente da ogni singolo commissario. Detta media sarà arrotondata alla seconda cifra decimale con l'avvertenza che ove la terza cifra decimale sia pari a cinque si procederà ad arrotondamento alla seconda cifra decimale superiore.

Una volta determinato per tutti i concorrenti il coefficiente $V(i)T1p$ si procederà al calcolo, sempre per ogni concorrente, di $V(i)T1$ = coefficiente definitivo della prestazione dell'offerta (i-esima) per l'elemento in valutazione T1, riportando ad uno il coefficiente $V(i)T1p$ più alto e proporzionando a tale coefficiente massimo i coefficienti provvisori prima calcolati. Anche in questo caso i coefficienti verranno arrotondati alla seconda cifra decimale con l'avvertenza che ove la terza cifra decimale sia pari a 5 si arrotonderà alla seconda cifra decimale superiore.

Con lo stesso metodo si calcolerà il coefficiente definitivo della prestazione dell'offerta (i-esima) per tutti gli elementi in valutazione del progetto di rete (da T1 a T5) e successivamente per quelli della proposta organizzativa (da T6 a T8).

Il punteggio attribuito al *progetto di rete* del concorrente (i-esimo) ovvero al complesso degli elementi in valutazione da T1 a T5 verrà calcolato attraverso la seguente formula:

$$V(i)1 = (V(i)T1 * 7) + (V(i)T2 * 16) + (V(i)T3 * 4) + (V(i)T4 * 7) + (V(i)T5 * 6).$$

Il punteggio attribuito alla *proposta organizzativa* del concorrente (a) ovvero al complesso degli elementi in valutazione da T6 a T8 verrà calcolato attraverso la seguente formula:

$$V(i)2 = (V(i)T6 * 5) + (V(i)T7 * 3) + (V(i)T8 * 2)$$

In considerazione del peso attribuito ad ogni elemento in valutazione non si procederà ad alcuna ulteriore riparametrazione dei punteggi attribuiti oltre a quella descritta per la determinazione dei coefficienti T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7 e T8.

Per ognuno degli elementi in valutazione, sia relativamente al *progetto di rete* che alla *proposta organizzativa*, qualora il numero delle offerte da esaminare sia minore di tre, in sostituzione del metodo del confronto a coppie, il punteggio sarà determinato nel seguente modo:

1. calcolo della media aritmetica dei coefficienti compresi tra 0 ed 1 attribuiti discrezionalmente dai singoli commissari;
2. si procede, quindi, a trasformare la media dei coefficienti attribuiti ad ogni offerta da parte di tutti i commissari in coefficienti definitivi, riportando ad 1 (uno) la media più alta e proporzionando a tale media massima le medie provvisorie prima calcolate.

Modalità attuazione del programma rinnovo bus

La valutazione dell'offerta del concorrente viene effettuata considerando il punteggio somma dei punteggi ottenuti per ogni singolo anno riparametrata al punteggio massimo assegnabile.

Il punteggio massimo da assegnare è 10 punti.

Per ogni singolo anno il punteggio è attribuito con la seguente formula:

$$P_{i,n} = V_{i,n} / V_{\max,n} * P_n$$

Dove:

- $V_{i,n}$ è la percentuale di attuazione offerta dal concorrente "i-esimo" per l'anno "n-esimo";
- $V_{\max,n}$ è la percentuale di attuazione più alta offerta dai concorrenti per l'anno "n-esimo";
- P_n è il punteggio previsto per ogni anno n.

Per assegnare il punteggio massimo di 10 punti all'offerta che ha raggiunto il punteggio più alto, sommando i punteggi dei singoli anni, si applica la seguente formula:

$$P_i = (V_i / V_{\max}) * 10$$

Dove:

- V_i è il valore della somma dei punteggi dei singoli anni calcolato come specificato in precedenza dal concorrente "i-esimo";
- $V_{\max}$ è il massimo dei V_i precedentemente definiti.

Il punteggio complessivo dell'offerta tecnica è dato dalla sommatoria di $V(i)1 + V(i)2 + P_i$.

OFFERTA ECONOMICA

L'offerta economica è costituita dal ribasso percentuale offerto sul prezzo complessivo a base di gara (Euro 21.198.118,88) e dalle risorse aggiuntive che complessivamente che il concorrente si impegna a destinare per il rinnovo del parco bus.

Fa parte inoltre dell'offerta economica il Piano Economico Finanziario (PEF) finalizzato a dimostrare e garantire la sostenibilità/congruità economico-finanziaria del servizio offerto per l'intero arco temporale dell'affidamento.

La valutazione delle offerte e l'assegnazione dei punteggi saranno effettuate come di seguito specificato.

1-Prezzo - Max punti 15 punti

L'offerta è costituita dal ribasso percentuale offerto che viene a determinarsi sul prezzo complessivo a base di gara per i 6 anni più 2 di durata della Concessione (Euro 21.198.118,88), considerando la somma dei prezzi offerti per ciascun anno. Il ribasso relativo a ciascuna annualità di vigenza contrattuale può essere diverso.

Il modello per la presentazione dell'offerta, come da Tabella 2, deve essere compilato secondo le seguenti indicazioni:

- A. Il concorrente indica, nelle caselle comprese fra le righe 17 e 18 e le colonne da A ad H, i prezzi unitari offerti per bus*km espressi in euro con massimo 4 decimali, per ciascun anno. Conseguentemente nel modello, vengono a determinarsi i valori relativi al prezzo complessivo (derivanti dal prodotto fra le quantità indicate per ciascun anno ed il prezzo unitario). Il prezzo totale per anno è riportato alla riga 26. Vengono così a determinarsi automaticamente il ribasso assoluto relativo a ciascun anno e, sulla base del prezzo complessivo offerto, il ribasso percentuale offerto sul prezzo complessivo a base di gara espresso con arrotondamento alla quarta cifra decimale. Il ribasso percentuale offerto sul prezzo complessivo, costituisce l'elemento per il confronto delle proposte di Offerta sul prezzo.
- B. Il concorrente deve inoltre indicare gli oneri complessivi della sicurezza afferenti l'impresa, che costituiscono un "di cui" dell'offerta economica complessiva. Gli oneri che devono essere indicati sono quelli sostenuti dal concorrente per gli adempimenti cui è tenuto ai sensi del D.Lgs. 81/2008 e imputati alla specifica concessione. Si precisa che per oneri della sicurezza afferenti l'impresa si intendono i costi ex lege sostenuti dal concorrente per la

sicurezza e tutela dei lavoratori inerenti la propria attività di impresa commisurati alle caratteristiche e all'entità della concessione, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: oneri connessi alla sorveglianza sanitaria, dpi individuali, redazione ed elaborazione DVR etc., e comunque diversi da quelli da interferenze.

Tabella 2. Modello per offerta prezzo

OFFERTA ECONOMICA - CRITERIO PREZZO										
	Indicatore colonna	A	B	C	D	E	F	G	H	N
N° riga	anno →	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	TOTALE BASE GARA
1	RISORSE BASE GARA	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 21'198'118,88
2	RIBASSO PERCENTUALE OFFERTO	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
3	RIBASSO IN VALORE ASSOLUTO	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 2'649'764,86	€ 21'198'118,88
4	PREZZO OFFERTO	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
5	DI CUI ONERI PER LA SICUREZZA									
6	anno →	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	
7										
8										
9	Percorrenze									TOTALE PERCORRENZE
10	Mugello-Alto Mugello	758'640	758'640	758'640	758'640	758'640	758'640	758'640	758'640	6'069'121
11	Valdarno-Valdisieve	897'463	897'463	897'463	897'463	897'463	897'463	897'463	897'463	7'179'703
12	totale percorrenze	1'656'103	1'656'103	1'656'103	1'656'103	1'656'103	1'656'103	1'656'103	1'656'103	13'248'824
13										
14										
15	anno →	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	
16	Prezzo unitario									
17	Mugello-Alto Mugello	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
18	Valdarno-Valdisieve	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
19										
20										
21										
22	anno →	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	TOTALE PREZZO
23	Prezzo per ambito									
24	Mugello-Alto Mugello	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
25	Valdarno-Valdisieve	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
26	totale prezzo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

La valutazione dell'offerta viene effettuata considerando il ribasso percentuale offerto da ciascun concorrente sul prezzo complessivo relativo ai 6 anni più 2 di concessione del servizio.

2-Investimento per rinnovo del parco bus – Max punti 25

L'offerta è rappresentata dalle risorse aggiuntive che complessivamente che il concorrente si impegna a destinare per l'acquisto di nuovi autobus per il rinnovo del parco mezzi necessario all'effettuazione del servizio in ciascuno dei 6 anni più 2 di vigenza della Concessione. Tali risorse si sommano a quelle messe a disposizione dal terzo anno contrattuale dall'Ente Concedente (1.354.993,38 euro). Non sono ammesse offerte pari a 0 e in tal caso l'offerta verrà esclusa. La realizzazione del programma di rinnovo bus offerto dal concessionario non potrà usufruire di eventuali contributi pubblici ulteriori all'importo di 1.354.993,38 euro messo a disposizione dall'Ente Concedente.

L'offerta dovrà essere presentata utilizzando il modello come da Tabella 3.

Tabella 3. Risorse aggiuntive per rinnovo parco bus

RISORSE AGGIUNTIVE PER RINNOVO PARCO BUS			
risorse base	1	€	1'354'993,38
risorse aggiuntive offerte	2	€	-
risorse totali	(1+2)	€	1'354'993,38

VALUTAZIONE DELL'OFFERTA ECONOMICA

Il punteggio per ciascun elemento di valutazione dell'offerta economica è attribuito con le seguenti formule:

Prezzo:

$$P_i = [(V_i/V_{\max})^{0,3}] * 15$$

Investimenti per rinnovo del parco bus:

$$P_i = [(V_i/V_{\max})^{0,3}] * 25$$

Dove:

- V_i è il valore del ribasso percentuale/ delle risorse aggiuntive offerte dal concorrente "i-esimo";
- $V_{\max}$ è il massimo del ribasso percentuale/ delle risorse aggiuntive offerte dai concorrenti e 0,3 è il valore esponenziale da applicare al rapporto $V_i/V_{\max}$.

Il concorrente deve indicare, come da modello che segue, la distribuzione delle risorse offerte per ogni anno. La compilazione del modello è necessaria per verificare la coerenza con le percentuali di attuazione del programma di rinnovo bus indicate in offerta tecnica.

	PROGRAMMA RINNOVO BUS								
ID colonna	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Anno	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	totali
DISTRIBUZIONE VALORE DELLE RISORSE OFFERTE	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Il punteggio complessivo dell'offerta economica è dato dalla sommatoria dei punteggi conseguiti sull'elemento "prezzo" e sull'elemento "investimento per rinnovo parco bus".

Piano Economico Finanziario (PEF)

L'offerta economica deve essere accompagnata dal Piano Economico Finanziario (PEF) asseverato e redatto secondo il documento "Linee Guida per la redazione del Piano Economico Finanziario" **Allegato N al Capitolato**.

Il PEF deve essere prodotto in cartaceo ed in supporto digitale, editabile e con formule in chiaro pena l'esclusione.

Il Piano Economico Finanziario è finalizzato a dimostrare e garantire la sostenibilità/congruità economico-finanziaria del servizio offerto per l'intero arco temporale dell'affidamento, tenendo conto delle risorse messe a disposizione dalla stazione appaltante per servizi ed investimenti. La sostenibilità/congruità sarà valutata con riferimento a:

- Coerenza con quanto indicato nell'offerta tecnica;
- Coerenza con quanto previsto dal Contratto per il subentro nei beni mobili ed immobili dettagliati nell'allegato D;
- Coerenza con ogni altra previsione del Capitolato;
- Valori degli indici così come descritti nello specifico paragrafo delle "Linee guida per la redazione del Piano Economico Finanziario".

In caso di evidente incoerenza del PEF con l'offerta tecnica nonché in caso di mancata corrispondenza tra i valori di prezzo indicati in offerta economica e quelli riportati nel PEF, l'offerta verrà esclusa.

ALLEGATO – TABELLA CONVERSIONE BUS

TIPOLOGIE BUS E COSTI DI ACQUISTO STIMATI

extraurbano	extraurbano	extraurbano
		costo complessivo stimato per base conversione
lunghezza	categoria	
<=7,50 metri	Metano o gpl omologato EEV/Euro 6	€ 110'000,00
	Gasolio omologato Euro 6	€ 100'000,00
>7,50 <=8 metri	Metano o gpl omologato EEV/Euro 6	€ 150'000,00
	Gasolio omologato Euro 6	€ 125'000,00
>8 <=10 metri	Metano o gpl omologato EEV/Euro 6	€ 220'000,00
	Gasolio omologato Euro 6	€ 200'000,00
> 10 <= 11 metri	Metano o gpl omologato EEV/Euro 6	€ 235'000,00
	Gasolio omologato Euro 6	€ 220'000,00
>11 <=12 metri	Metano o gpl omologato EEV/Euro 6	€ 260'000,00
	Gasolio omologato Euro 6	€ 250'000,00