

In data 06/05/26 sono pervenute le seguenti richieste di chiarimento:

- 1) Con riferimento alla previsione secondo cui l'Amministrazione potrà applicare un meccanismo di verifica dell'anomalia dei valori economici offerti fondato sul calcolo di medie e scarti, si evidenzia che, in presenza di un numero limitato di offerte, tale meccanismo rischia di risultare poco idoneo per la scarsità dei dati su cui calcolare medie e scarti. Si chiede pertanto valutare una modifica/integrazione del Disciplinare, prevedendo espressamente che in caso di (es. Di numero di offerte inferiori a 10), il metodo basato su medie e scarti non venga applicato (in considerazione della presentazione di un PEF asseverato che garantisce solidità alla proposta) e sia eventualmente sostituito da una diversa modalità di verifica dell'eventuale anomalia, da rendere nota ai concorrenti prima della presentazione delle offerte.

La decisione di applicare il meccanismo di verifica delle anomalie è a discrezione della commissione che terrà conto della numerosità delle offerte pervenute

- 2) In merito al criterio A2 "Peso della bicicletta muscolare in allestimento standard", considerando che il lock costituisce una componente funzionale alla sicurezza del veicolo che però non incide sulle caratteristiche strutturali e dinamiche della bici durante la guida, si chiede di confermare che esso non debba essere considerato parte integrante della bicicletta ai fini della valutazione della maneggevolezza e possa pertanto essere escluso dal calcolo del peso.

Il peso del sistema di bloccaggio delle biciclette va considerato parte integrante del veicolo. L'eventuale -modesta- penalizzazione che ne dovesse derivare verrebbe ampiamente compensata dalla maggiore resistenza rispetto alle possibili effrazioni.

- 3) Con riferimento alla nozione di "allestimento standard" richiamata nel criterio A2, si chiede di confermare che per "standard" si intenda la bicicletta completa di cestino e altri accessori funzionali cosicché tutti gli operatori dichiarino il peso del veicolo nella medesima configurazione al fine di garantire piena comparabilità e parità di trattamento tra i concorrenti.

Si conferma che il peso della bicicletta è comprensivo di tutti gli accessori previsti nell'allestimento standard. Si richiama in proposito quanto risposto al punto precedente.

- 4) Con riferimento al criterio B.4 "qualità dei veicoli", il Disciplinare prevede che la Commissione, in sede di valutazione, possa attribuire per ciascun elemento qualificante un coefficiente, anche direttamente quantitativo, da normalizzare rispetto al valore migliore. Si chiede di confermare che non sia possibile introdurre o valorizzare ex post elementi tecnici non previamente individuati nella documentazione di gara, ovvero creando nuovi "sotto-criteri" oggettivi, con pesi e normalizzazioni proprie, non resi noti ai concorrenti prima della presentazione delle offerte.

A tal proposito si chiede di confermare che gli elementi oggettivi suscettibili di essere valutati tramite coefficienti normalizzati siano esclusivamente quelli già indicati (peso della bicicletta, capacità delle batterie) oppure eventualmente, di indicarli puntualmente in un elenco chiuso reso noto a tutti i concorrenti; ciò al fine di garantire piena trasparenza, parità di trattamento e la possibilità per tutti gli operatori di impostare le proprie offerte in modo comparabile, evitando che elementi ritenuti ex post di maggior pregio diventino, fatto, oggetto di valutazione numerica.

Per meglio specificare le caratteristiche valutate relativamente al criterio B.4 si precisa che queste sono:

- **la robustezza dei veicoli e degli accessori;**
- **la presenza di accessori oltre a quelli normativamente obbligatori, quali cambio, portapacchi, portacellulare, paragonna ecc.;**
- **presenza e caratteristiche del display di bordo (solo per veicoli elettrici);**
- **la tipologia di trasmissione;**
- **sistemi di ammortizzazione;**

- **dimensione e tipologia dei cerchi;**
- **l'uso di componenti e accessori non standard e/o protetti, cioè non riutilizzabili su altri veicoli al fine di evitare furti e vandalismi;**
- **la robustezza dei dispositivi di chiusura;**
- **collocazione e bloccaggio delle batterie;**
- **la capacità delle batterie (km percorribili con una ricarica);**
- **le caratteristiche degli pneumatici (in particolare protezione dalle forature);**
- **le modalità di alimentazione e accensione delle luci e le loro caratteristiche;**
- **la riciclabilità delle diverse componenti dei veicoli;**
- **altri elementi che il concorrente intende proporre come migliorativi/qualificanti;**
- **altri elementi che il concorrente intende proporre come innovativi.**

Si ricorda anche che altre caratteristiche, quali scorrevolezza, manovrabilità, adattabilità alle diverse strutture fisiche degli utenti e frenatura saranno valutate nel corso del *test drive*.

Si coglie l'occasione per sottolineare che i veicoli dovranno obbligatoriamente disporre delle certificazioni e degli accessori previsti dalla normativa vigente.

- 5) Alla luce dei chiarimenti forniti il 29/04/26 in merito all'art. 13.d dell'Avviso, chiediamo di confermare che i requisiti di età ivi indicati debbano essere intesi come soglie minime ai fini dell'autorizzazione.

L'accesso al servizio deve essere permesso alle persone di età di 14 anni o superiori per le biciclette muscolari ed elettriche e a 16 anni per i monopattini elettrici.