PROCEDURA APERTA PER L'ACQUISIZIONE DEL SERVIZIO DI

TRASPORTO SCOLASTICO PER COMUNI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

ALLEGATO

PROGETTO TECNICO

INDICE

Premessa....3
SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO....5
PIANO DI TRASPORTO E LINEE....7
DIVISIONE IN LOTTI....8
ANALISI DEI COSTI....10
VALORE DEI LOTTI....15
VEICOLI....20
CCNL E COSTO DELLA MANODOPERA....21
CLAUSOLA SOCIALE....22
OFFERTA ECONOMICA....23
OFFERTA TECNICA....25
CAM....27

Premessa

L'Agenzia Intercent-ER ha inserito nel Piano di attività per l'anno 2017/2018 la procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto scolastico. Con tale procedura, Intercent-ER anticipa quanto sarà sancito dal DPCM di cui al DL.N. 66/2014 - in via di emanazione - che include tale servizio tra le categorie merceologiche di spesa comune che le Amministrazioni Pubbliche potranno acquisire, oltre a determinate soglie, solo attraverso gli strumenti di acquisto messi a disposizione dai Soggetti Aggregatori. Tuttavia, in questa prima edizione, l'Agenzia ha deciso di costituire un Gruppo di Acquisto tra Comuni della regione, che servirà a sperimentare il livello di aggregabilità e standardizzazione del servizio.

Fin da subito l'analisi della normativa e delle specifiche tecniche del servizio ne hanno evidenziato una notevole complessità, dovuta alla necessità di rispondere a situazioni ed esigenze piuttosto differenziate, sul piano morfologico, demografico e sociale; alla consistente incidenza della forza lavoro unitamente alla non trascurabile incidenza degli investimenti economici necessari; infine, non ultima, alla particolare delicatezza e sensibilità dell'utenza, costituita da minori, spesso in tenera età, ai quali è dovere dei Comuni offrire un servizio in sicurezza e di qualità.

Sicurezza e qualità, nelle loro molteplici declinazioni, sono dunque i due principali valori guida, a cui è ispirata l'intera documentazione di gara:

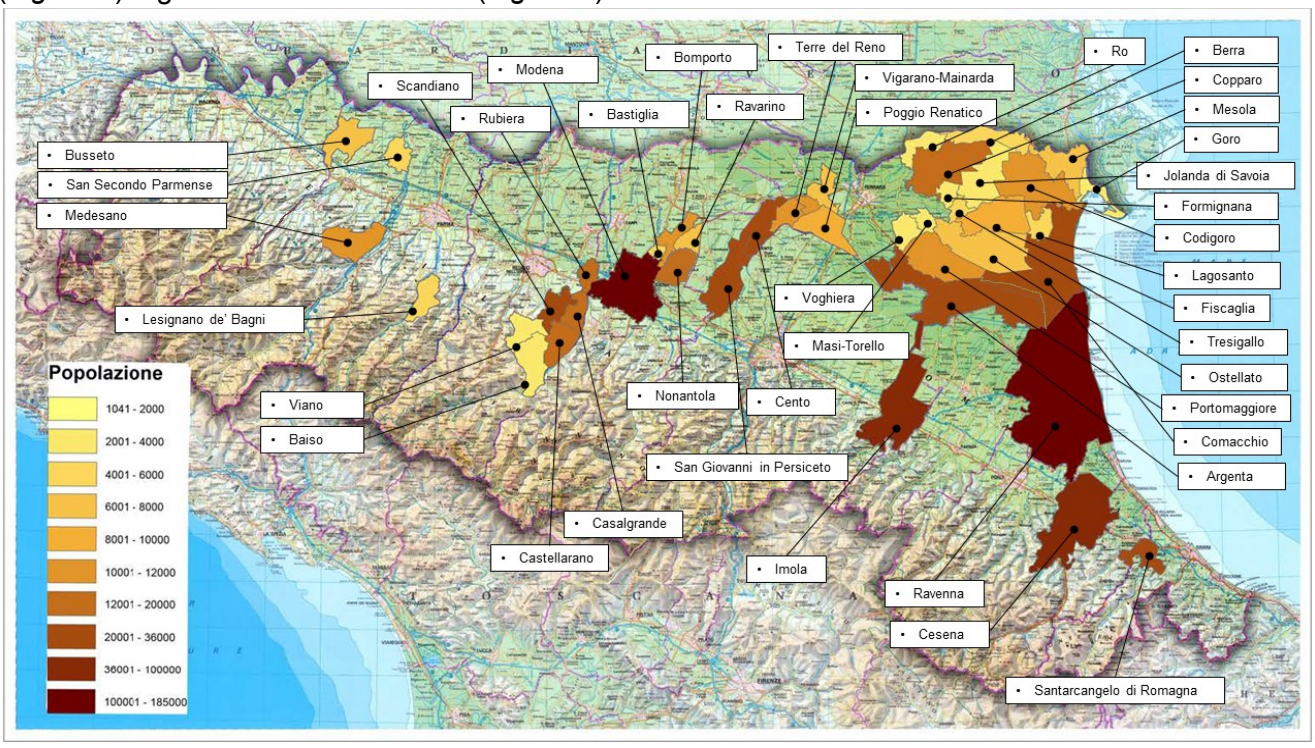
- *sicurezza e qualità* come garanzia di "buon lavoro degnamente retribuito", secondo i canoni dettati dai Contratti Collettivi Nazionali maggiormente applicati nel mercato ed in linea con i princìpi sanciti dalla Regione nel "Patto per il lavoro" e nella Legge Regionale 28 ottobre 2016, n. 18 "Testo Unico per la promozione della legalità e per la valorizzazione della cittadinanza e dell'economia responsabili";
- *sicurezza e qualità*, intese come professionalità, serietà e formazione continua del personale impiegato, quali conducenti ed accompagnatori, ampiamente valorizzate in questa procedura, sia come condizioni minime che come criteri migliorativi dell'offerta tecnica;
- *sicurezza e qualità dei veicoli utilizzati*, sotto il profilo della loro vetustà, manutenzione, pulizia e sostenibilità ambientale;
- *sicurezza e qualità* completamente tracciabili e controllabili, da parte dei Comuni e delle famiglie degli utenti, attraverso sistemi innovativi on line.

I primi contatti con i Comuni della regione sono partiti nel settembre 2017 concretizzandosi con l'inoltro di un questionario che conteneva, oltre ad una serie di domande sulle modalità di fruizione del servizio, sui relativi costi, sulle specifiche di esecuzione, anche uno specifico quesito sulla volontà di conferire all'Agenzia l'incarico di eseguire la procedura di gara, con obbligo di adesione alla Convenzione quadro che ne sarebbe scaturita. Il risultato è stata l'adesione progressiva di 42 Comuni, con i quali è stato sottoscritto un apposito protocollo d'intesa che ha dato origine alla costituzione di un Gruppo di acquisto (GdA). In particolare, mentre le prime 20 adesioni sono avvenute entro il mese di dicembre 2017, l'ingresso dei Comuni dell'hinterland ferrarese, già destinatario di una precedente procedura di gara espletata da Intercent-ER, così come di alcuni Comuni sparsi sul territorio regionale, da Parma a Rimini, si è protratto fino a maggio inoltrato 2018. Ciò ha comportato una continua integrazione del GdA, continui contatti, analisi di dati, ecc. che hanno inciso anche sui tempi di preparazione della gara.

I 42 Comuni del GdA rappresentano realtà piuttosto variegate quanto a popolazione, estensione territoriale e grado di urbanizzazione ISTAT. Tali parametri, come si vedrà nei paragrafi che seguono, si ripercuotono sul valore dell'appalto per ogni singolo Comune.

In termini di estensione territoriale e popolazione si registrano 2 capoluoghi di provincia (Comune di Modena e Comune di Ravenna) 28 con popolazione inferiore ai 15.000 abitanti di cui solo in 3 superano la soglia dei 10.000 abitanti. Complessivamente ogni anno, entro i perimetri di detti Comuni, vengono percorsi 3.023.470 chilometri per il servizio *de quo*.

Le figure che seguono mostrano l'intero Gruppo d'acquisto per estensione territoriale/popolazione (*Figura 1*) e grado di urbanizzazione (*Figura 2*).



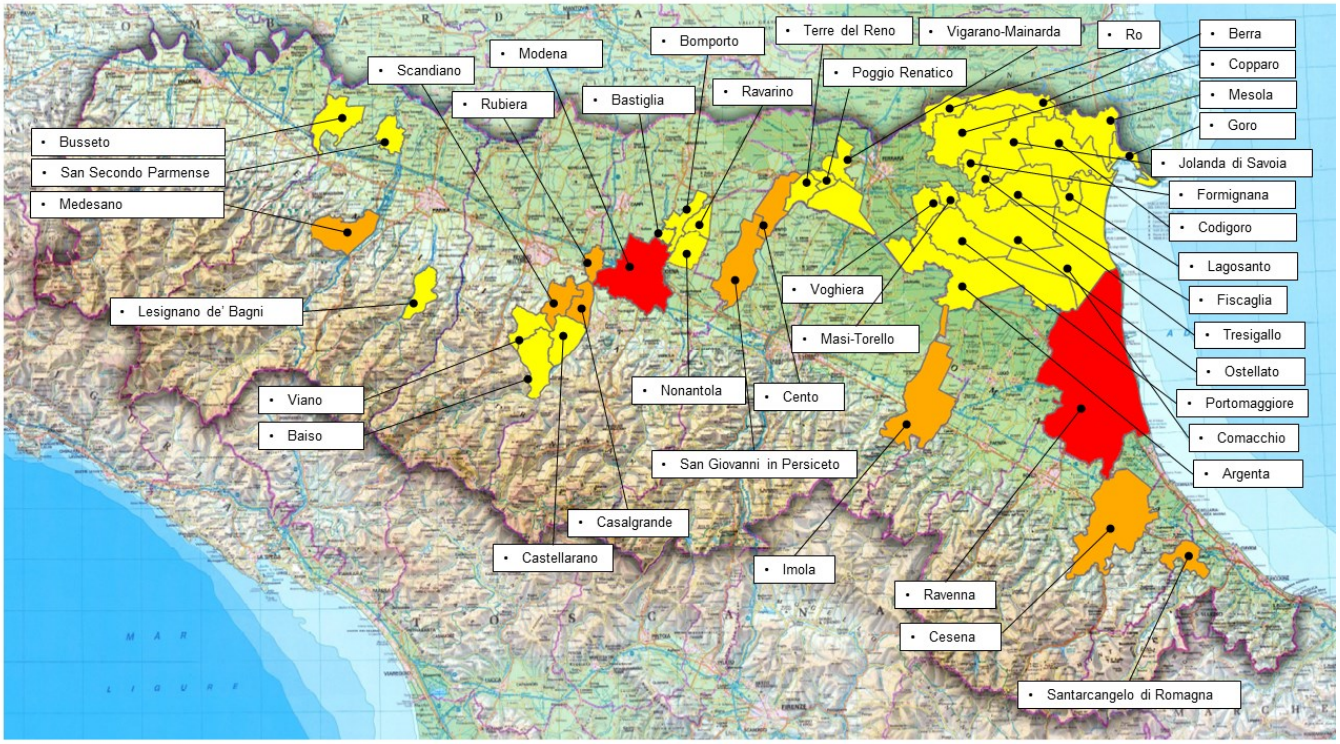


Figura 2

Dai dati restituiti dai Comuni, si è potuto constatare che il fabbisogno regionale del servizio è risultato fortemente temperato dagli appalti già in corso di esecuzione, dai bandi aperti, dall'esistenza di società *in house* a cui è affidato il servizio, dai casi di amministrazione diretta tramite personale e mezzi del Comune, nonché, nelle realtà più estese, dal fatto che il servizio è assorbito in gran parte dal trasporto pubblico locale, che è quasi assente nei centri abitati meno estesi.

SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO

Il servizio di trasporto scolastico, strettamente connesso all'assolvimento dell'obbligo d'istruzione obbligatoria e supporto per l'esercizio del diritto allo studio, è per sua natura un servizio fortemente influenzato dal continuo e naturale avvicendamento del ciclo didattico-scolastico, a causa dei frequenti cambiamenti del numero e della tipologia di utenza (per fasce di età), con ricadute sensibili sul numero e la lunghezza delle corse, sugli orari, sulle percorrenze, sui tempi di percorrenza e sul numero dei posti dei veicoli all'uopo adibiti e quindi anche sul personale da impiegare.

Peraltro, diverse realtà territoriali, rielaborando lo scopo del servizio di trasporto scolastico, hanno finito per trasformarlo da "trasporto da e per gli istituti scolastici" a "trasporto pubblico locale per la piccola utenza" ovunque questa necessiti di essere trasportata. In questo contesto, il servizio

abbandona un po' i connotati legati all'istruzione obbligatoria, sposando quelli del carattere "sociale" e divenendo via via un trasporto a 360 gradi verso plessi distaccati, centri estivi, strutture sportive, luoghi presso i quali si svolgono le diverse iniziative promosse dalle istituzioni scolastiche e dai Comuni. La progettazione di gara ha tenuto conto di queste ulteriori esigenze espresse dall'utenza, che in alcuni casi hanno acquisito un carattere di continuità e sistematicità.

Altro importante servizio "abbinato" al trasporto scolastico è il servizio di accompagnamento a bordo, obbligatorio ai sensi del DM 31 gennaio 1997 con annessa Circolare Ministeriale n.23 del 11 marzo 1997, per cui autobus, minibus, scuolabus e mini-scuolabus *"possono essere utilizzati anche dai bambini frequentanti la scuola materna* ***a condizione che in tal caso sia presente nel veicolo almeno un accompagnatore****".*

A fronte di quanto detto, l'Agenzia ha ritenuto di armonizzare l'esigenza di standardizzazione, tipica delle gare aggregate, con il rispetto delle esigenze locali, puntando all'ottenimento di uno strumento di acquisto che potesse rispondere ai bisogni dei vari Comuni, variabili di anno in anno. Pertanto, ha ritenuto ottimale scomporre il servizio di trasporto scolastico distinguendo tra:

1. Servizio di trasporto casa-scuola-casa;
2. Servizio di accompagnamento;
3. Servizio di trasporto presso strutture distaccate per fini scolastici;
4. Servizio disponibilità mezzi per attività curriculari e uscite didattiche.

1. Il primo è il trasporto scolastico comunemente inteso, da rendere nei confronti dell'utenza avente diritto nelle forme e nei modi previsti dai Comuni: esso è oggetto di gara in tutti i Comuni facenti parti del Gruppo di Acquisto. Per ogni Comune è stata predisposta la "fotografia" del servizio per l'anno scolastico 2017/2018, rappresentata in una scheda tecnica, cui è annesso il Piano di trasporto annuale (PTA). Nella scheda tecnica sono riportati i dati generali del servizio ed una sintesi delle linee di trasporto con relative corse espresse in termini di numero di chilometri, orari di svolgimento, frequenze settimanali nonché eventuali altre specifiche condizioni; nel PTA sono indicati l'indirizzo del punto di partenza e del punto di arrivo; gli orari di partenza e quelli di arrivo; la successione delle fermate e relativi orari. Tale servizio sarà acquistato da parte dell'Ente per il prezzo al chilometro offerto in sede di gara.

2. Il servizio di accompagnamento a bordo consiste nel servizio di vigilanza e controllo degli utenti durante il tragitto e di ausilio nella salita e discesa sul veicolo. E' strettamente connesso al primo servizio e la sua richiesta varia a seconda della tipologia di alunni da trasportare. Spesso il servizio è acquisito dai Comuni aderenti al GdA attraverso separati rapporti giuridici, che non interessano la presente procedura di gara: in tali casi all'operatore viene richiesto solo di munire i veicoli utilizzati per il trasporto di un posto per adulto. Tale servizio sarà acquistato da parte dell'Ente per un numero di ore necessarie sulla base di un prezzo che sia espressione generale del costo del personale impiegato, offerto in sede di gara su base oraria.

3. Il servizio di trasporto presso strutture distaccate per fini scolastici è volto a soddisfare l'esigenza degli alunni di raggiungere, durante l'orario scolastico, strutture distaccate dall'edificio scolastico, quali mense, palestre, laboratori, impianti sportivi e si caratterizza per la sua continuità. Tale servizio sarà acquistato da parte dell'Ente per il prezzo al chilometro offerto in sede di gara.

4. Il servizio di disponibilità mezzi per attività curriculari e uscite didattiche si diversifica dal classico trasporto casa-scuola-casa e da quello verso strutture decentrate, in quanto non è caratterizzato da sistematicità ed è oggetto di una programmazione che esula dalle competenze comunali sul trasporto in senso strettamente istituzionale. Esso consiste nell'acquisto di chilometri aggiuntivi a quelli previsti dal servizio di trasporto casa-scuola-casa. Tale servizio sarà acquistato da parte dell'Ente per il prezzo al chilometro offerto in sede di gara.

PIANO DI TRASPORTO E LINEE

Se il chilometro è l'unità di misura del prezzo, il servizio si articola e sviluppa in linee di trasporto. La linea di trasporto consiste in un tragitto prestabilito descritto nel Piano di trasporto annuale (PTA) di ogni singolo Comune, ove sono indicati: l'indirizzo del punto di partenza e del punto di arrivo; gli orari di partenza e quelli di arrivo; la successione delle fermate e relativi orari; il numero dei chilometri totali della linea, altri dati. La linea si distingue in corsa/e di andata e corsa/e di ritorno. La linea può comprendere più di una corsa di andata e ritorno per differenti orari differenti, giorni di esecuzione,

rientri pomeridiani, tipologia di alunni da trasportare. A ciascuna linea può corrispondere più di un mezzo ed un conducente.

Considerato che le esigenze del servizio sono in costante evoluzione da un anno scolastico all'altro, o perfino nello stesso anno, in base a nuove iscrizioni, trasferimenti di alunni, ritiri, ecc.., il Piano di trasporto annuale è destinato per sua natura a subire modifiche, sia nel corso di un anno scolastico, sia da un anno scolastico all'altro. Pertanto, aggiunta o soppressione di linee, che comportino nuovi mezzi e conducenti od aumento/diminuzione dei chilometri di una stessa linea sono frequenti e soprattutto di difficile quantificazione. Ogni modifica del Piano di trasporti annuale implica che il Comune debba corrispondere il prezzo per un numero maggiore o inferiore di chilometri con ripercussioni, anche significative, sul costo del servizio. Per garantire una sorta di equilibrio fra corrispettivi pagati e prestazioni a carico del Fornitore, il capitolato tecnico prevede che:

- siano considerate solo le variazioni chilometriche oltre la soglia del 5% rispetto ai Km del PTA;
- ogni chilometro in più o in meno della stessa linea abbia un costo inferiore al chilometro ordinario, secondo il prezzo offerto dal Fornitore in sede di gara;
- per ogni nuova linea sia sempre corrisposto il prezzo chilometrico di aggiudicazione;
- nessuna linea – originaria o di nuova istituzione - possa scendere al di sotto della "lunghezza minima", corrispondente alla media di tutte le linee del Comune interessato.

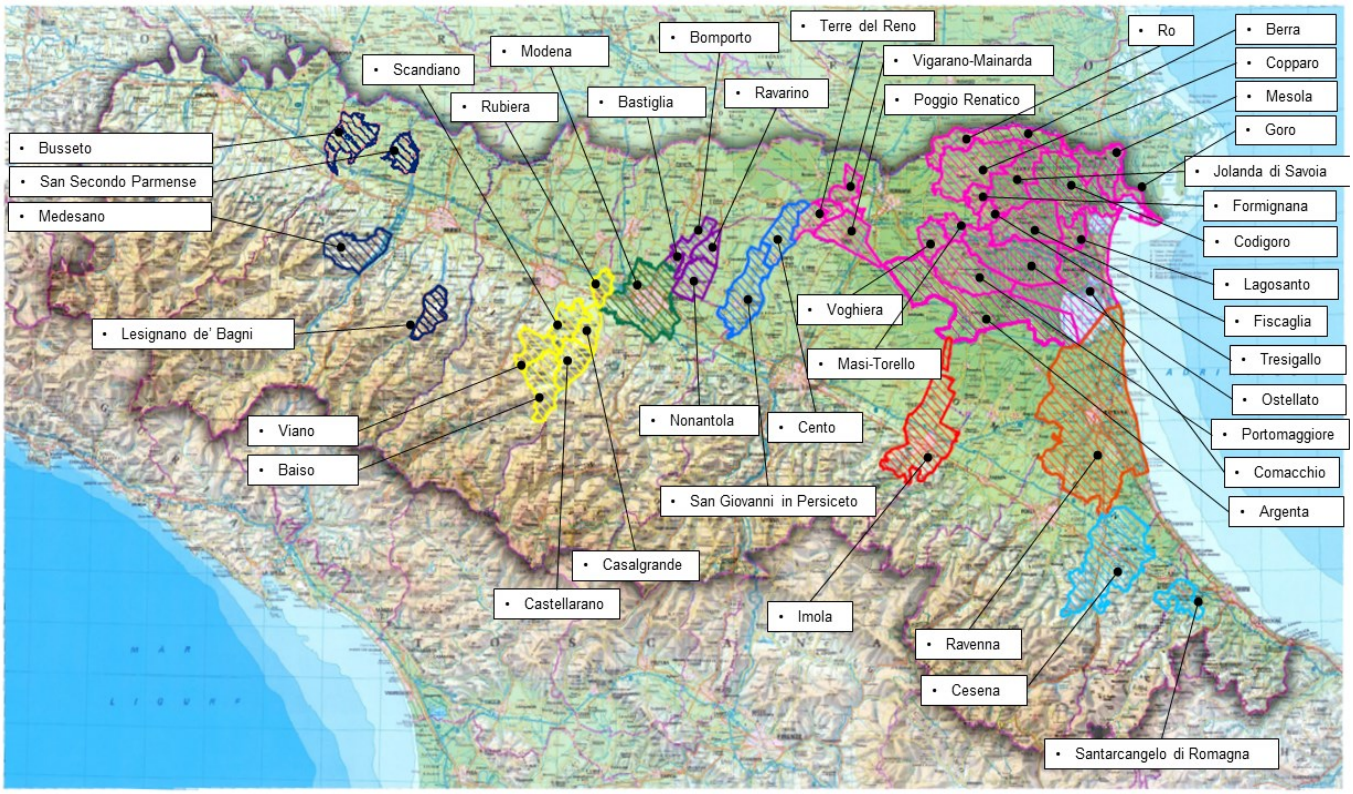
DIVISIONE IN LOTTI

La gara è divisa in 9 lotti. Per la definizione dei lotti si è tenuto conto in prima istanza della contiguità territoriale tra i Comuni aderenti al Gruppo di Acquisto. Il secondo aspetto che ha inciso sulla formulazione della divisione in lotti è la morfologia territoriale, che può avere un'incidenza anche sensibile su omogeneità di mezzi da utilizzare, costi di gestione, condizioni di esecuzione e, in definitiva, sulla razionalizzazione complessiva del servizio, con vantaggi economici di non poco conto. Infine, è stata valutata anche la complessità dei singoli Comuni in termini di densità di popolazione e di urbanizzazione, unitamente all'opportunità di costituire lotti aventi un'entità "appetibile" ed in grado di attirare un adeguato livello di concorrenza.

Pertanto, si è ritenuto operare la seguente suddivisione in lotti:

LOTTI	COMUNI
Lotto 1	Comune di Santarcangelo di Romagna e Comune di Cesena;
Lotto 2	Comune di Ravenna;
Lotto 3	Comune di Imola;
Lotto 4	Comune di Argenta, Comune di Berra, Comune di Codigoro, Comune di Comacchio, Comune di Copparo, Comune di Fiscaglia, Comune di Formignana, Comune di Goro, Comune di Jolanda di Savoia, Comune di Lagosanto, Comune di Masi-Torello, Comune di Mesola, Comune di Ostellato, Comune di Poggio Renatico, Comune di Portomaggiore, Comune di Ro, Comune di Terre del Reno, Comune di Tresigallo, Comune di Vigarano Mainarda, Comune di Voghiera;
Lotto 5	Comune di Cento, Comune di San Giovanni in Persiceto;
Lotto 6	Comune di Baiso, Comune di Casalgrande, Comune di Castellarano, Comune di Rubiera, Comune di Scandiano, Comune di Viano;
Lotto 7	Comune di Modena;
Lotto 8	Comune di Bastiglia, Comune di Bomporto, Comune di Nonantola, Comune di Ravarino;
Lotto 9	Comune di Lesignano de' Bagni, Comune di Medesano, Comune di Busseto, Comune di San Secondo Parmense.

Figura 3

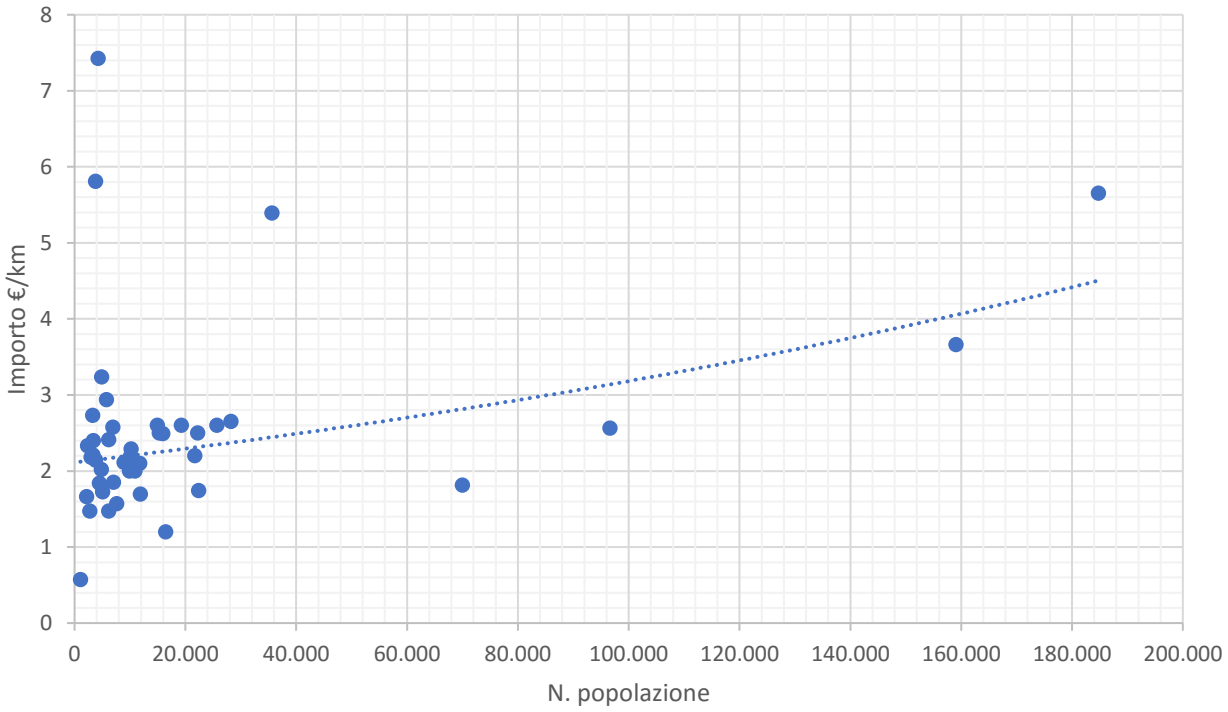


ANALISI DEI COSTI

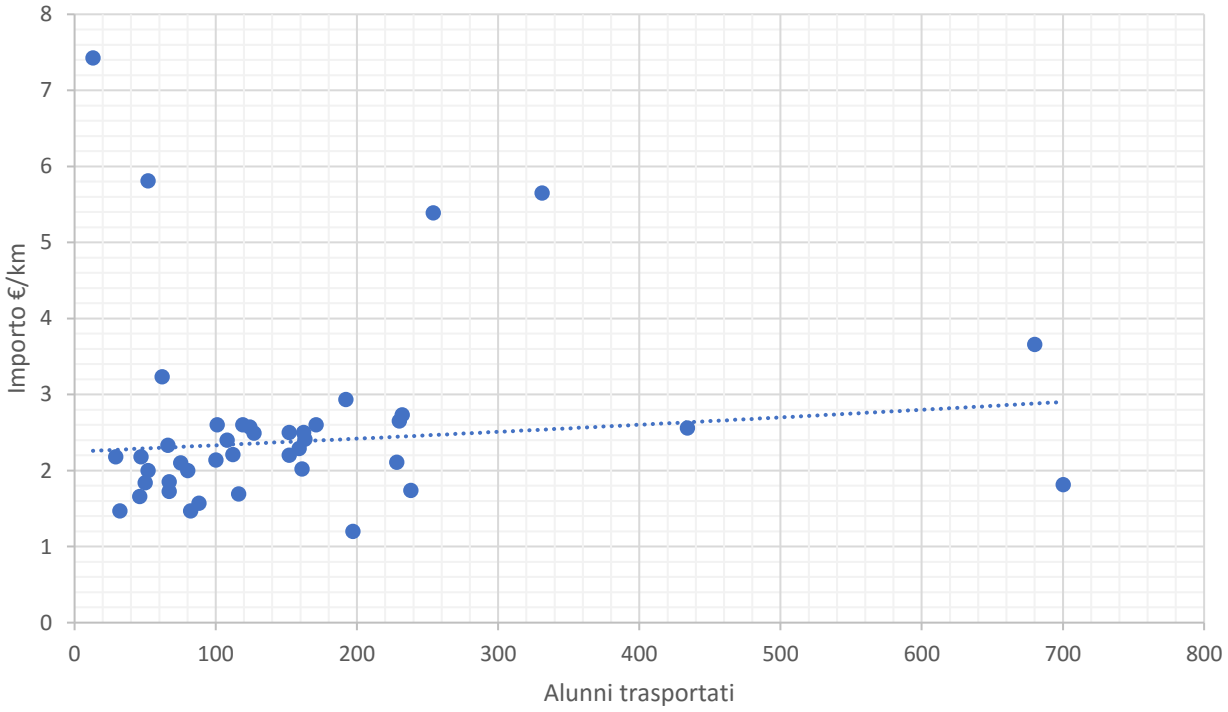
Dall'analisi dei dati raccolti grazie alle informazioni fornite dai Comuni si possono trarre, in prima battuta, alcune considerazioni relative al servizio e al prezzo medio rilevato, legate a dimensioni demografiche e geografiche.

1.1 Dimensione del potenziale bacino di utenza

L'analisi dei costi in base alla popolazione fa emergere un prezzo medio di 2,39 euro per i Comuni inferiori ai 15.000 abitanti e di 2.83 per quelli con popolazione maggiore. Solo singoli casi sporadici registrano un prezzo al chilometro decisamente non allineato alla media. Le cause dipendono da fenomeni non collegati alle varie componenti del costo, ma a vicende di carattere tecnico/amministrativo, come ad esempio l'assegnazione di contratti diversi ad operatori diversi ed in periodi temporali non coincidenti, per rispondere ad esigenze di trasporto estemporanee o, infine, l'aggiunta di servizi in più.



Inoltre, un bacino di utenza maggiore richiede la predisposizione di una rete di linee e percorsi più capillare e perciò un numero maggiore di mezzi e operatori dedicati al servizio. I dati suggeriscono che l'aumento delle risorse dedicate al servizio comporta un aumento del prezzo medio.



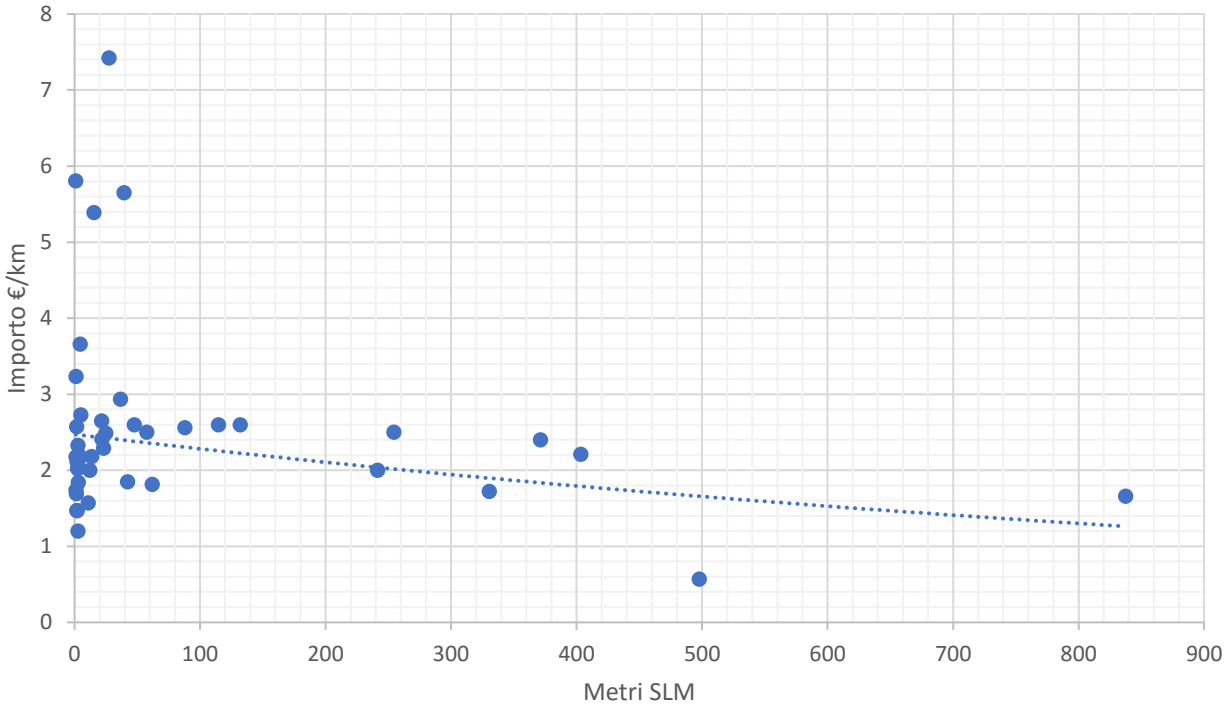
1.2 Costo in relazione all'estensione territoriale del comune

L'analisi dei dati non mostra una correlazione diretta, né proporzionale e neppure progressiva, tra superficie complessiva del comune e costo del servizio. Il motivo è riconducibile alla natura "personalizzata" del servizio di cui si è già detto nei paragrafi antecedenti sopra riportati.

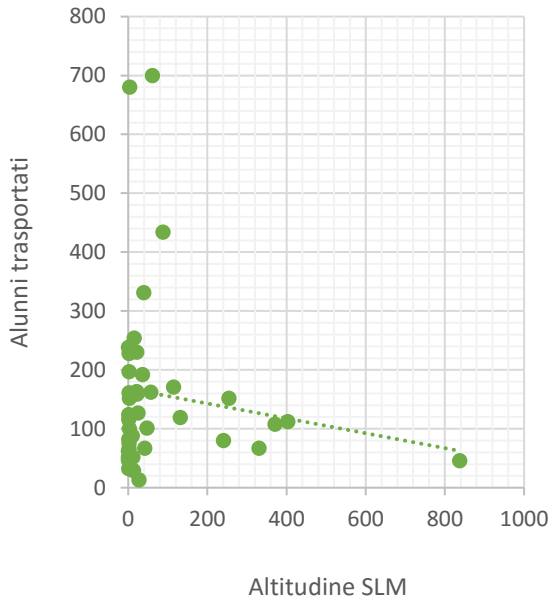
I Comuni infatti predispongono annualmente un Piano dei Trasporti con il quale tracciano le singole linee di trasporto, in funzione del prelievo degli utenti sul territorio e dei percorsi da seguire da e per le strutture scolastiche servite. A tale proposito si rileva che, mentre in alcuni Comuni il servizio è strutturato su linee di trasporto che utilizzano le fermate stradali del servizio pubblico locale (pensiline), in altri il servizio viene effettuato "porta a porta". In tale fattispecie, la capillarità del servizio raggiunge livelli tali da incidere sensibilmente sul suo costo.

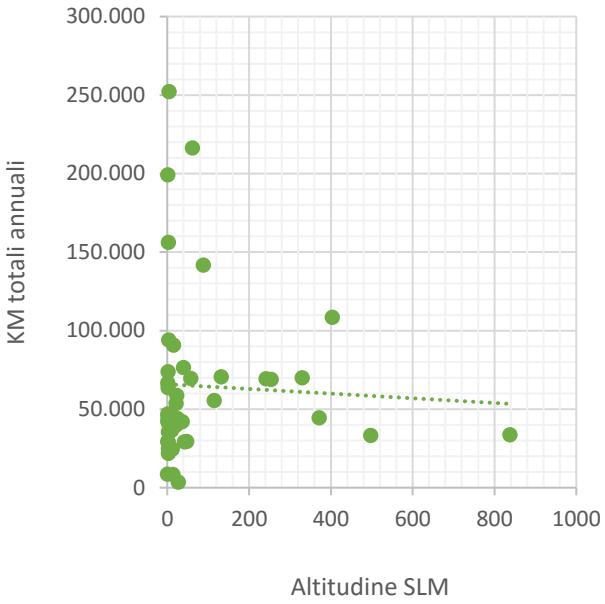
1.3 Fasce altimetriche

L'analisi dei dati mostra che non è presente una correlazione diretta tra costo del servizio e l'elevazione sul livello del mare del comune, che anzi appare inversamente proporzionale all'altitudine.



Nonostante ciò è da rilevare l'importante aspetto per cui i comuni collocati ad una elevazione maggiore sono tendenzialmente di dimensione territoriale minore, con una popolazione minore e un numero inferiore di alunni iscritti al servizio.

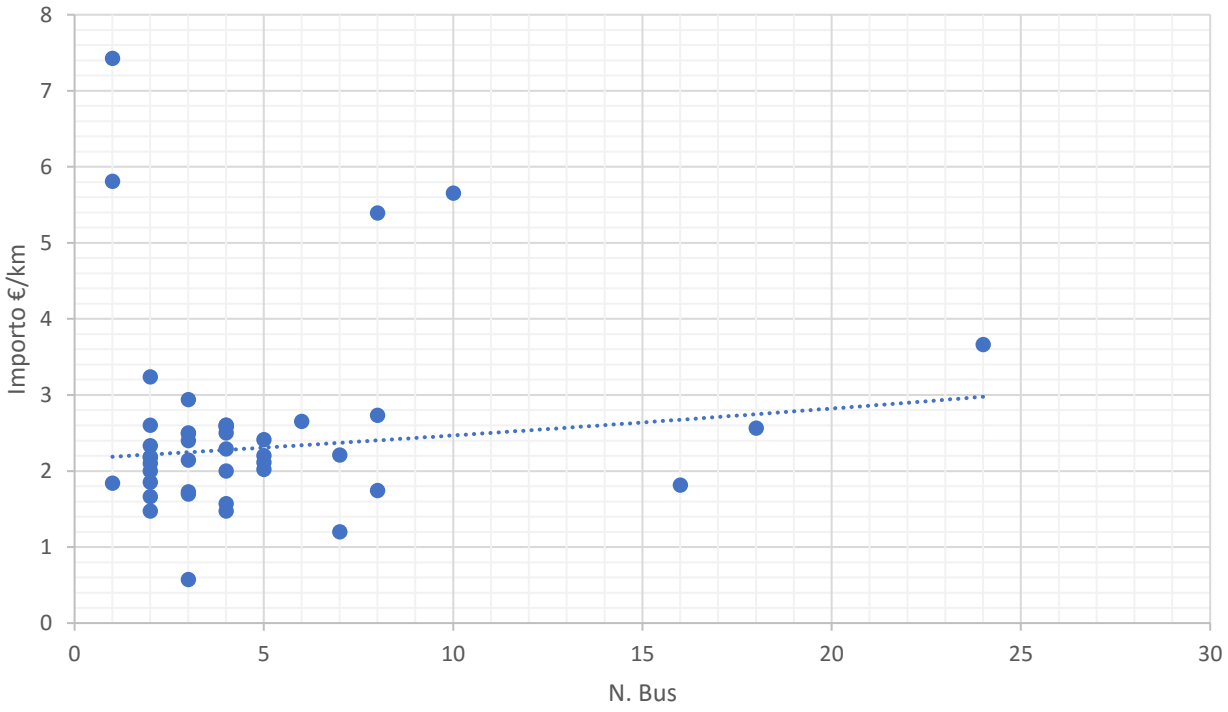




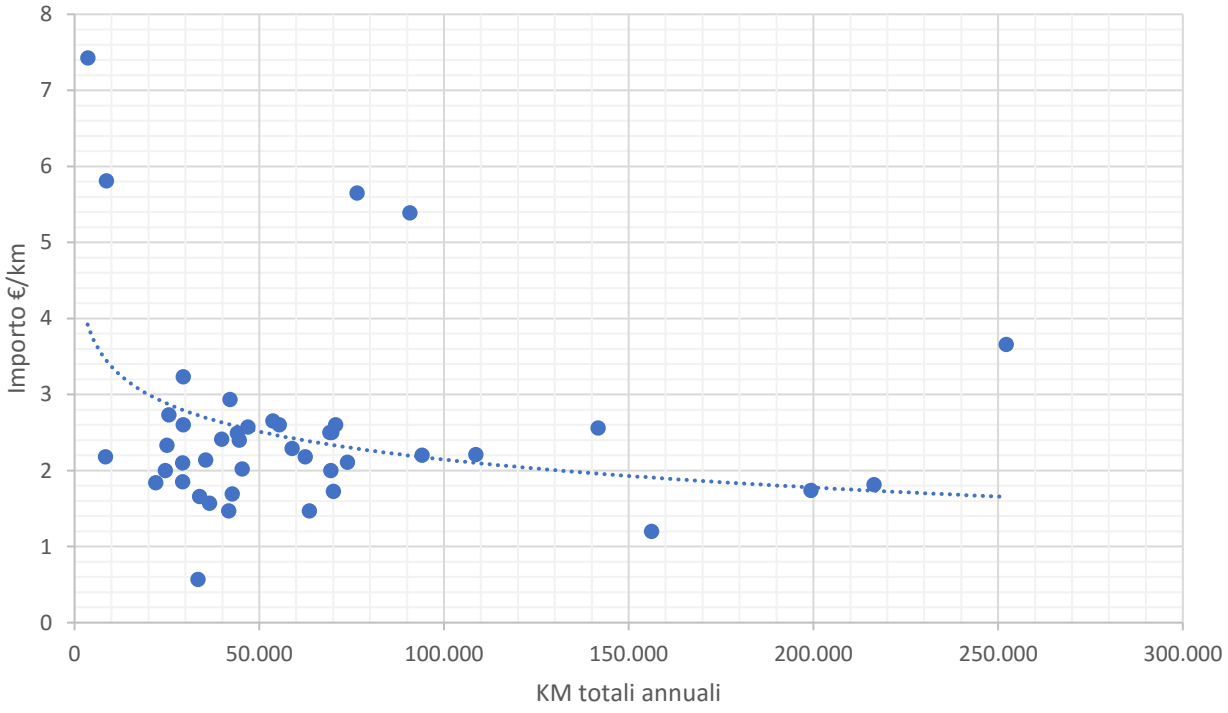
Ancora una volta, le dimensioni che più influenzano il costo del servizio si confermano popolazione di riferimento e utenti serviti.

1.4 Numero di linee del servizio e chilometri totali percorsi

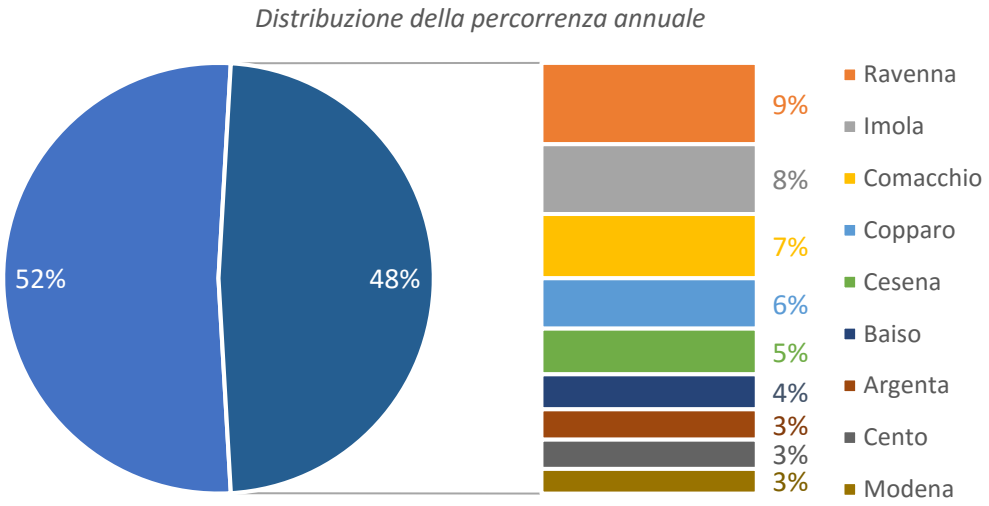
Le due dimensioni numero di linee (intese come un mezzo di trasporto e un autista) e distanza giornaliera complessiva coperta da tutte le linee attive, rappresentano due elementi di costo del servizio di natura diversa. La prima può essere definita un costo fisso, che progredisce per step incrementali di rilevante entità (il costo medio di uno scuolabus si aggira dai 50.000 ai 90.000 Euro, ammortizzabili nell'arco di una vita utile di circa 10 anni, ma si rende necessario o per trasportare contemporaneamente più di 56 alunni o per servire nella stessa finestra temporale più percorsi); la seconda invece è un costo variabile in quanto dipende direttamente dalla lunghezza del percorso indicato dal Comune nel piano dei trasporti, dall'efficienza del mezzo (e quindi dalla sua età) e da una variabile esogena al servizio (il costo del carburante) ma indispensabile. L'analisi dei dati mostra come, ad oggi, esiste una correlazione positiva tra il costo del servizio, espresso in euro al chilometro percorso, e il numero di mezzi necessari allo svolgimento: il fornitore del servizio infatti, per gestire più linee avrà bisogno di più mezzi e di assumere un numero di dipendenti maggiore.



Non emerge, invece, una correlazione marcata tra chilometri complessivi percorsi e costo al chilometro: ciò indica che l'impatto di costi variabili sul costo totale del servizio è trascurabile o comunque intorno al 10% circa dell'importo totale.



Inoltre, si può notare che l'80% dei comuni non sviluppa percorrenze superiori a 75.000 km/anno ma il restante 20% dei comuni rappresenta circa il 48% del fabbisogno complessivo (1.335391 km su 2.801.612 km totali).



Tutti i suddetti aspetti hanno indotto Intercent-ER a progettare un servizio il più rispondente possibile alle esigenze, sia degli Enti locali, in termini di certezza del *budget* di spesa a disposizione e soprattutto in termini di continuità sistematica del servizio, sia dell'aggiudicatario in termini di chiarezza e di remunerabilità. Pertanto, la procedura di gara ha previsto forme di flessibilità, giungendo al superamento dell'idea di un servizio di trasporto reso onnicomprensivamente "a corpo", pervenendo a forniture di servizi precisi e mirati di servizi distinti, ognuno dotato di un proprio prezzo. Tale impostazione dovrebbe garantire al Comune la certezza di spesa in base ai chilometri da percorrere di anno in anno, agli iscritti e alle linee di trasporto già delineate, e all'operatore di poter contare su commesse precise e puntuali in modo da razionalizzare al massimo l'analisi costo/benefici.

VALORE DEI LOTTI

Il valore di ciascun lotto è stato calcolato sull'importo unitario delle voci di prezzo, in base alle quali il servizio sarà remunerato:

1. prezzo al Km, quantificato tenendo conto di:

- retribuzione media dei conducenti;
- spese di ammortamento mezzi;
- tasse di circolazione;

- spese generali;
- spese vive di mantenimento;
- utile di impresa.

2. prezzo all'ora per il servizio di accompagnamento. Il Prezzo all'ora per il servizio di disponibilità è stato quantificato sulla base della retribuzione media degli accompagnatori,

ciascuno moltiplicato per le relative quantità. Queste ultime poi sono state ricavate dai dati numerici forniti da ogni Comune, e, per quanto riguarda il numero dei Km, incrementate del 15%, a copertura delle nuove esigenze che potranno emergere nel corso di durata degli Ordinativi di fornitura.

I prezzi unitari a base di gara sono uguali per ciascun Comune appartenente al medesimo lotto.

Tenuto conto che la Convenzione avrà una durata di 4 anni, e gli Ordinativi di fornitura, una durata di 5 anni, il valore di ogni lotto è:

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 1

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 3.988.736,05	€ 797.747,21	€ 4.786.483,26
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 25.000,00	€ 5.000,00	€ 30.000,00
Importo totale del lotto				€ 4.013.736,05	€ 802.747,21	**€ 4.816.483,26**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 2

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 4.617.944,10	€ 923.588,82	€ 5.541.532,92
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 724.531,50	€ 144.906,30	€ 869.437.80
Importo totale del lotto				€ 5.342.475,60	€ 1.068.495,12	**€ 6.410.970,72**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 3

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 3.250.596,25	€ 650.119,25	€ 3.900.715,50
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 25.000,00	€ 5.000,00	€ 30.000,00
Importo totale del lotto				€ 3.275.596,25	€ 655.119,25	**€ 3.930.715,50**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 4

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 14.304.390,10	€ 2.860.878,02	€ 17.165.268,12
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 143.762,85	€ 28.752,57	€ 172.515,42
Importo totale del lotto				€ 14.448.182,95	€ 2.889.630,59	**€ 17.337.783,54**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 5

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 3.040.591,40	€ 608.118,28	€ 3.648.709,68
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	S	€ 25.000,00	€ 5.000,00	€ 30.000,00
Importo totale del lotto				€ 3.065.591,40	€ 613.118,28	**€ 3.678.709,68**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 6

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 4.997.730,10	€ 999.546,02	€ 5.997.276,12
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 479.105,55	€ 95.821,11	€ 574.926,66
Importo totale del lotto				€ 5.476.835,65	€ 1.095.367,13	**€ 6.572.202,78**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 7

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 1.951.233,68	€ 390.246,74	€ 2.341.480,42
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 177.338,70	€ 35.467,74	€ 212.806,44
Importo totale del lotto				€ 2.128.572,38	€ 425.714,48	**€ 2.554.286,86**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 8

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 2.564.940,26	€ 512.988,05	€ 3.077.928,31
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 96.153,75	€ 19.230,75	€ 115.384,50
Importo totale del lotto				€ 2.661.094,01	€ 532.218,80	**€ 3.193.312,81**

Dettaglio delle prestazioni oggetto del lotto 9

n.	Descrizione servizi/beni	CPV	P *(principale)* S *(secondaria)*	Importo	Valore proroga art. 106, c.11 Dlgs. 50/2016	Valore totale
1	*Trasporto scolastico*	60130000-8	*P*	€ 3.060.924,90	€ 612.184,98	€ 3.673.109,88
2	*Servizio di accompagnamento*	*98000000-3*	*S*	€ 25.000,00	€ 5.000,00	€ 30.000,00
Importo totale del lotto				€ 3.085.924,90	€ 617.184,98	**€ 3.703.109,88**

VEICOLI

I veicoli costituiscono lo "strumento" ontologicamente connesso all'esecuzione del servizio.

La circolare n. 23 del Ministero dei Trasporti del 11 marzo 1997 interviene ad esplicare e chiarire il D.M. 31 gennaio 1997 "Nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico" che, nell'argomentare l'art. 1 di quest'ultimo, estende la possibilità di effettuare il trasporto scolastico ad *"ogni categoria di veicoli suscettibili, in base alle loro caratteristiche tecniche, di essere utilizzati per detto trasporto*

scolastico da parte di operatori pubblici che privati". Fermo restando l'obbligo di utilizzare mezzi in regola con tutte le prescrizioni di legge vigenti e conformi a quanto richiesto dal capitolato tecnico, il fornitore avrà la facoltà di utilizzare scuolabus, mini-scuolabus; autobus, purchè commisurati al numero e al tipo di utenza da trasportare.

Le specifiche dei veicoli sono descritte nel Capitolato tecnico, per quanto riguarda vetustà, manutenzioni, pulizia, dotazioni tecnologiche. Caratteristiche migliorative sono valorizzate ampiamente nell'ambito dell'offerta tecnica: anno di immatricolazione, vetustà media, alimentazione, piani migliorativi di mantenimento.

CCNL E COSTO DELLA MANODOPERA

Ai sensi dell'art. 23, comma 16, del Codice l'importo del singolo lotto comprende i costi della manodopera.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto, ai fini del calcolo del costo del lavoro, si è tenuto conto del numero di ore lavorate per il servizio principale, ossia il trasporto casa-scuola-casa, incrementato complessivamente del 35% per:

- i servizi accessori di trasporto presso strutture decentrate e disponibilità veicoli per uscite didattiche;
- l'attività prestata al di fuori dell'effettuazione del servizio di trasporto, per le operazioni di manutenzione e di pulizia dei mezzi;
- il tempo occorrente per il tragitto rimessa/prima fermata e viceversa.

In assenza di Tabelle del Ministero del lavoro e delle politiche sociali relative ai CCNL per autoferrotranvieri e NCC, contratti più rappresentativi ai sensi dell'art. 30, comma 4, e dell'art. 50 del Codice dei contratti pubblici, le ore così calcolate sono state valorizzate utilizzando i trattamenti retributivi previsti dalle Tabelle ministeriali di contratti analoghi, con riferimento al IV livello.

Per il servizio di accompagnamento, le ore necessarie allo svolgimento del servizio sono state valorizzate tramite i trattamenti retributivi previsti dalle Tabelle ministeriali per il CCNL Multiservizi, utilizzando come riferimento il II livello.

I valori economici così ottenuti per ciascun lotto sono stati sommati e rapportati al valore complessivo del lotto stesso. Si è potuto così osservare come, ad esito di tale attività di analisi e valorizzazione, il costo del lavoro rappresenti circa il 35% del costo complessivo del servizio:

Lotto	Valore complessivo della manodopera
Lotto 1	1.367.016,86 €
Lotto 2	1.792.383,00 €
Lotto 3	1.986.311,40 €
Lotto 4	6.574.471,27 €
Lotto 5	1.154.408,65 €
Lotto 6	2.270.476,43 €
Lotto 7	663.067,39 €
Lotto 8	1.049.855,04 €
Lotto 9	1.188.543,00 €

CLAUSOLA SOCIALE

Gli aspetti di sostenibilità sociale trovano ampia considerazione nell'ambito della procedura di gara ed hanno incidenza nella fase di esecuzione contrattuale.

E' innanzitutto previsto che, al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea, e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione dell'operatore economico subentrante e con le esigenze tecnico-organizzative e di manodopera previste nella nuova Convenzione l'aggiudicatario sia tenuto ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale già operante alle dipendenze dell'aggiudicatario uscente, come previsto dall'articolo 50 del Codice, garantendo l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del d.lgs. 15 giugno 2015, n. 81. Si intendono, in via esemplificativa, i CCNL di settore, i contratti collettivi nazionali, territoriali o aziendali stipulati da associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.

Inoltre, la Convenzione prevede una tutela particolare per categorie svantaggiate, i cui appartenenti potranno essere impiegati, entro certi limiti, nell'attività di accompagnamento.

OFFERTA ECONOMICA

L'offerta economica si compone, oltre alle voci di prezzo già analizzate al Paragrafo 5, vale a dire:

- prezzo al chilometro (da applicare ai servizi di cui ai Paragrafi 3.1, 3.3 e 3.4 del Capitolato tecnico)
- prezzo all'ora per il servizio di accompagnamento,

anche dell'offerta di un prezzo per ogni Km in più o in meno percorso rispetto al PTA, sul presupposto che tali Km abbiano un'incidenza minore sulla remunerazione del servizio. Detti valori concorrono alla individuazione della migliore offerta sul piano economico, ma non alla quantificazione del valore del lotto: essi avranno un effetto solo in fase di esecuzione contrattuale, per regolare l'aumento e/o la diminuzione dei Km percorsi annualmente.

Di seguito i prezzi unitari a base di gara:

- prezzo al Km. I concorrenti dovranno esprimere il prezzo al Km per ogni Comune del lotto, potendo offrire prezzi diversi:

LOTTO 1	€ 3,20
LOTTO 2	€ 3,70
LOTTO 3	€ 2,50
LOTTO 4	€ 2,20
LOTTO 5	€ 2,80
LOTTO 6	€ 2,26
LOTTO 7	€ 4,64
LOTTO 8	€ 3,15
LOTTO 9	€ 2,15

- prezzo per ogni Km percorso in più o in meno. I concorrenti dovranno esprimere un unico prezzo per tutti i Comuni del lotto:

LOTTO 1	**€ 1,60**
LOTTO 2	**€ 1,85**
LOTTO 3	**€ 1,25**
LOTTO 4	**€ 1,10**
LOTTO 5	**€ 1,40**
LOTTO 6	**€ 1,13**
LOTTO 7	**€ 2,32**
LOTTO 8	**€ 1,57**
LOTTO 9	**€ 1,08**

- prezzo all'ora per il servizio di accompagnamento: € 16,50. I concorrenti dovranno esprimere un unico prezzo per tutti i Comuni del lotto.

OFFERTA TECNICA

Il punteggio dell'offerta tecnica è attribuito sulla base dei criteri di valutazione elencati nella sottostante tabella con la relativa ripartizione dei punteggi:

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DEL PUNTEGGIO COEFFICIENTE	PUNTI D MAX PESO	PUNTI Q MAX PESO	PUNTI T MAX PESO
Organizzazione del servizio, caratteristiche del personale e dei veicoli					
1	Organizzazione del servizio per ogni Comune: numero di veicoli del Fornitore messi a disposizione; loro caratteristiche; marca; modello; alimentazione; classe di omologazione; n. posti; numero di autisti ed accompagnatori complessivamente messi a disposizione; struttura aziendale.		8		
2	Caratteristiche del Referente dell'appalto e descrizione delle funzioni di coordinamento del servizio e di raccordo con i Comuni.		5		
3	Disponibilità di un mezzo munito di rampa per carrozzine, sistemi di ritenuta al fine di consentire il trasporto di utenti con disabilità e compromissione motoria, da utilizzare per uscite didattiche programmate in orario scolastico. Il mezzo dovrà avere un posto minimo di 28 posti; oltre al posto per disabile e tre posti per accompagnatori.	Sì = 5 No = 0			5
4	% Veicoli del Fornitore utilizzati nel servizio immatricolati nell'anno 2017.	**R*i*/R*max*** R*i*=percentuale del concorrente *i* Rmax=percentuale più alta tra tutti i concorrenti		5	
5	% Veicoli del Fornitore utilizzati nel servizio immatricolati nell'anno 2018.	**R*i*/R*max*** R*i* =percentuale del concorrente *i* R*max*=percentuale più alta tra tutti *i* concorrenti		6	

6	Età media dei veicoli utilizzati nel servizio (considerando i veicoli immatricolati nell'anno 2018 = età 1 anno; nell'anno 2017= età 2 anni; ecc.)	**R*min*/R*i*** R*i* =età media veicoli del concorrente *i* R*min*=età media veicoli più bassa tra tutti i concorrenti		5	
7	% Veicoli del Fornitore utilizzati nel servizio alimentati a metano o ibridi.	**R*i*/R*max*** R*i* =percentuale del concorrente *i* R*max*=percentuale più alta tra tutti i concorrenti		6	
8	Piano delle manutenzioni dei veicoli utilizzati nel servizio: frequenza; parti oggetto di manutenzione.		4		
9	Controlli sui veicoli utilizzati: tipo; frequenza; parti oggetto di controllo.		3		
10	Piano delle operazioni di pulizia dei veicoli utilizzati nel servizio: frequenza; parti interessate.		2		
11	Formazione dei conducenti: contenuto dei corsi; durata; frequenza; verifica dei risultati; enti/soggetti formatori.		3		
12	Capacità di gestione delle emergenze e tempi di intervento con veicoli e personale sostitutivi, per ogni Comune del lotto.		4		
13	Tempi di intervento in casi di emergenza.			3	
Sistema di trasporto intelligente in termini di funzionalità, accessibilità e gestione					
14	Possibilità di visualizzazione da parte del genitore dell'eventuale ritardo del veicolo sul quale deve salire a bordo il figlio (per tutti gli utenti che utilizzano il servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico).	Sì = 1 No = 0			1
15	Possibilità di monitoraggio in tempo reale, da parte del genitore, del percorso del veicolo a bordo del quale si trova il figlio (per tutti gli utenti che utilizzano il servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico).	Sì = 0,50 No = 0			0,50

16	Possibilità di monitoraggio in tempo reale, da parte della scuola, del complesso dei veicoli che effettuano il servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico.	Sì = 0,50 No = 0			0,50
17	Possibilità di invio di un avviso tempestivo al genitore, circa la modifica del servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico, in concomitanza con eventi particolari.	Sì = 1 No = 0			1
18	Possibilità di invio di avviso tempestivo alla scuola, circa la modifica del servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico, in concomitanza con eventi particolari.	Sì = 0,50 No = 0			0,50
19	Possibilità di monitoraggio da parte del genitore, della salita e della discesa del bambino dal veicolo (per tutti gli utenti che utilizzano il servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico).	Sì = 0,50 No = 0			0,50
20	Ottenimento delle credenziali di accesso al sistema di trasporto intelligente da parte dei genitori in modo autonomo.	Sì = 0,50 No = 0			0,50
21	Possibilità di consultazione delle statistiche del servizio di cui al punto 3.1 del Capitolato tecnico quali i km percorsi per singola linea ad una certa data, da parte del Comune	Sì = 0,50 No = 0			0,50
Analisi dei disservizi e azioni correttive					
22	Metodologia e capacità di rilevazione e di analisi dei disservizi e azioni correttive conseguenti		6		
	TOTALE		**35**	**25**	**10**

CAM

Non sono in vigore CAM sul trasporto, bensì solo sull'acquisto ed il noleggio di mezzi di trasporto. Tali CAM hanno costituito per quanto possibile un punto di riferimento per alcuni elementi valorizzati nell'ambito dell'offerta tecnica.