



**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI
TRASPORTO SCOLASTICO PER I COMUNI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA 2**

PROGETTO TECNICO

INDICE

1. Premessa	3
2. SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO	4
3. PIANO DI TRASPORTO E LINEE.....	5
4. DIVISIONE IN LOTTI	7
(*) Comprende anche i Comuni situati sulla Via Emilia.	8
5. ANALISI DEI COSTI E BASE DI GARA	8
6. VALORE DEI LOTTI.....	10
.....	10
7. VEICOLI	12
8. CCNL E COSTO DELLA MANODOPERA.....	13
9. CLAUSOLA SOCIALE	14
10. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE E LIMITE DI AGGIUDICAZIONE	15
11. OFFERTA ECONOMICA.....	16
12. OFFERTA TECNICA.....	16

1. Premessa

L'Agenzia Intercent-ER ha inserito nel Piano di attività per l'anno 2020/2022 la procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto scolastico, categoria merceologica obbligatoria, ai sensi del DPCM 11 luglio 2018, che le Amministrazioni Pubbliche potranno acquisire, oltre a determinate soglie, solo attraverso gli strumenti di acquisto messi a disposizione dai Soggetti Aggregatori.

La procedura di gara è alla sua seconda edizione. La prima esperienza, avviata nel 2018 e conclusasi a metà del 2019, era destinata ad un GdA costituito da 41 Comuni, sparsi sull'intero territorio regionale, che avevano sottoscritto un protocollo con Intercent-ER, vincolandosi ad aderire alla successiva Convenzione quadro. Quella prima esperienza si è conclusa con l'aggiudicazione di 6 lotti su 9.

La procedura di gara che intende ora avviare Intercent-ER esiterà invece in una o più Convenzioni quadro rivolte indistintamente a tutti i Comuni della regione. Le due procedure condividono una rilevante complessità, dovuta alla necessità di rispondere a situazioni ed esigenze piuttosto differenziate, sul piano morfologico, demografico e sociale; alla consistente incidenza della forza lavoro; 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 principi 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* come tracciabilità dei percorsi, grazie ad un sistema di trasporto intelligente, che consente la localizzazione dei mezzi e la rilevazione delle presenze a bordo scuolabus e che nella presente edizione assume carattere di obbligatorietà.

2. 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'uso 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 per tutti i Comuni e sarà remunerato per il prezzo al chilometro offerto in sede di gara.
2. Il servizio di accompagnamento a bordo è un servizio opzionale, che i Comuni potranno decidere di acquistare o meno e 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. Il servizio può anche essere acquisito dai Comuni 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 dei Comuni 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 un servizio opzionale, che i Comuni potranno decidere di acquistare o meno ed 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 specifica richiesta che esula dalle competenze comunali sul trasporto in senso strettamente istituzionale. Esso consiste nell'acquisto di servizi aggiuntivi a quelli previsti dal servizio di trasporto casa-scuola-casa. Tale servizio sarà acquistato da parte dell'Ente dietro specifica richiesta per il prezzo previsto dal capitolato tecnico.

3. 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.

Ogni linea è dunque caratterizzata da:

- un tipo di mezzo;
- un numero di Km da percorrere;
- un percorso, che può svolgersi in città più o meno grandi, in territorio extra urbano, pianeggiante, collinare o montuoso. La morfologia territoriale ha un'incidenza anche sensibile sui mezzi da utilizzare, sui costi di gestione, sulle condizioni di esecuzione;
- un tempo di percorrenza, condizionato dai precedenti fattori.

Nella lunghezza della linea non viene mai computato il tragitto dalla rimessa del mezzo adibito al trasporto fino alla prima fermata (punto di avvio del servizio) e quello dall'ultima fermata all'autorimessa.

Il prezzo di ogni linea pertanto è determinato in base a:

- mezzo utilizzato: fino a 9 posti; da 10 a 27 posti; da 28 a 38 posti; da 39 a 49 posti; da 50 e oltre posti;
- lunghezza delle linee. Sono previste 7 lunghezze di linee, cui corrispondono altrettanti prezzi al Km. E' sempre prevista una linea minima, precisamente di 7.000 km/anno ed una linea massima di 24.000 Km/anno;
- media dei Km percorsi all'ora: 5 diverse misure (fino a 20 Km/h; fino a 25 Km/ora; fino a 35 Km/ora; fino a 40Km/ora; oltre 40 Km/ora).

Complessivamente il listino prezzi si compone di 175 prezzi al Km: per ogni mezzo utilizzato (5 tipologie), sono previste 5 diverse percorrenze medie di Km all'ora e 7 diverse lunghezze di linee. E' inoltre previsto un prezzo all'ora per il servizio di accompagnamento.

E' altresì prevista una linea minima, precisamente di 7.000 km/anno ed una linea massima di 24.000 Km/anno: **al Fornitore sarà sempre garantito il corrispettivo della linea minima (7.000 Km), anche per linee aventi una lunghezza inferiore o qualora la lunghezza della linea subisca riduzioni nel corso di ciascun anno scolastico; mentre non sarà mai riconosciuto alcun corrispettivo per i Km superiori a 24.000. I limiti di 7.000 e 24.000**, individuati dall'analisi delle

linee della precedente edizione, garantiscono un'equa remunerazione del servizio, senza gravare eccessivamente sui Comuni o sui Fornitori.

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:

- variazioni chilometriche siano considerate solo se contenute nel più o meno 5%;
- nel caso in cui, nel corso di un anno scolastico, si renda necessario aumentare o diminuire i Km di una o di più linee rispetto al Piano di Trasporto Annuale vigente, tale per cui si verifichi il passaggio di una linea alla lunghezza superiore o inferiore sarà corrisposto il prezzo offerto per la corrispondente alla nuova linea solo per il periodo residuo;
- si determini un adeguamento del corrispettivo, anche nel caso in cui si renda necessario passare ad un mezzo di capienza superiore o inferiore, per adeguarlo ad una modifica del numero di bambini trasportati;
- 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” o salire al di sopra e della “lunghezza massima”.

4. DIVISIONE IN LOTTI

La gara è divisa nei seguenti 11 lotti territoriali. Tale divisione deriva dall'analisi dei fabbisogni elaborata in base ai dati in possesso dell'Agenzia, i quali hanno evidenziato che:

- sono diversi e anche di entità considerevole i Comuni potenzialmente interessati del territorio facente parte della Città Metropolitana di Bologna;

- la stragrande maggioranza dei Comuni del Ferrarese non saranno invece interessati al servizio, ragion per cui il territorio del ferrarese è stato accorpato a quello della Città metropolitana di Bologna, lotto 1;
- i Comuni appartenenti, rispettivamente, alla provincia di Modena e a quella di Forlì Cesena, potenzialmente interessati dalla Convenzione sono numerosi e di dimensioni abbastanza significative, per cui i relativi territori sono stati divisi in due parti su base geografica.

Inoltre, quella provinciale rappresenta la dimensione ottimale anche in considerazione del fatto che il servizio è connotato per sua natura da un forte legame col territorio, poiché implica spostamenti da un'autorimessa ad un luogo di avvio del servizio e la percorrenza sistematica di tragitti nell'ambito di un medesimo territorio. Infine, la non trascurabile l'implicazione economica degli investimenti richiesti, ha suggerito di incorporare la gara in più lotti, favorendo il confronto concorrenziale e la partecipazione anche da parte di piccole e medie imprese.

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

Lotto	Denominazione
1	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a NORD della Via Emilia e della provincia di Ferrara
2	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a SUD della Via Emilia compresa la città di Bologna (*)
3	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a NORD della Via Emilia (*)
4	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a SUD della Via Emilia
5	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni dell'Unione della Romagna forlivese
6	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni del Comprensorio di Cesena
7	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Parma
8	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Reggio Emilia
9	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Ravenna
10	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Piacenza
11	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Rimini

(*) Comprende anche i Comuni situati sulla Via Emilia.

5. ANALISI DEI COSTI E BASE DI GARA

L'analisi dei costi, eseguita sui giustificativi prodotti da tutti i concorrenti partecipanti alla prima edizione, consegna dati piuttosto disomogenei.

Si è potuto osservare che le voci che più influenzano il costo del servizio a livello di singola azienda sono **gli investimenti sui mezzi** e la valutazione – o si potrebbe dire la percezione – di quanto il costo della **manodopera** incida **sul servizio**, mentre, sul piano oggettivo, **normalmente il servizio in città ha un costo più alto, che si riduce man mano che si passa a percorsi extra urbani: il fattore determinante è la velocità oraria, dunque il tempo di percorrenza ed in ultima analisi ancora l'impiego della manodopera.**

La tabella sopra riportata evidenzia altresì che i costi delle manutenzioni sono sensibilmente maggiori laddove si utilizzano anche mezzi usati; che i costi dei carburanti sono pressochè omogenei mentre vi è assoluta difformità tra i costi di assicurazione, locazioni, spese generali e simili, MOL.

Questa situazione è probabilmente attribuibile al fatto che le offerte dei diversi operatori economici che hanno partecipato alla prima edizione potevano essere contestualizzate su situazioni concrete (i PTA dei 41 Comuni) e tenere conto di fattori contingenti, più o meno conosciuti, quali i Km da percorrere, i percorsi, il numero delle linee, la capienza degli scuolabus, situazioni specifiche note in particolare ai fornitori uscenti, che hanno in qualche modo condizionato le rispettive proposte economiche.

Diverso è lo scenario che si presenta in questa seconda edizione, contrassegnata da una inevitabile maggiore standardizzazione, per cui a situazioni omogenee o simili devono corrispondere trattamenti coincidenti.

Si è pertanto deciso di individuare la base di gara costituita dal prezzo al Km, avvalendosi della tabella di cui al DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 157/2018 e tenendo conto degli elementi fondamentali che incidono sul prezzo al Km:

1. capienza del mezzo utilizzato: fino a 9 posti; da 10 a 27 posti; da 28 a 38 posti; da 39 a 49 posti; da 50 e oltre posti vale a dire ammortamento del mezzo;
2. Km medi percorsi all'ora e dunque tempi di percorrenza, che a loro volta influenzano il costo del lavoro;
3. lunghezza delle linee, con basi di gara più alte in corrispondenza di linee più corte, al fine di non compromettere la possibilità di copertura dei costi fissi: mezzo, manodopera, assicurazioni, tasse automobilistiche. Anche le fasce chilometriche sono state individuate tramite l'analisi dei dati tratti dalla prima edizione, che denotano una situazione piuttosto omogenea, quanto al numero di linee appartenenti alla medesima fascia di lunghezza.

Questa metodologia di calcolo porta alla determinazione di prezzi relativi al servizio reale, ossia a quello effettivamente reso, inglobando anche i costi precedenti all'avvio del servizio e successivi al suo termine (rispettivamente, dall'autorimessa alla prima fermata e dall'ultima fermata all'autorimessa). Tale considerazione ha influenzato anche il calcolo della base di gara del Km per la fascia "fino a 7.000 km", il cui importo tiene conto altresì della maggior incidenza proporzionale su tale fascia dei costi di trasporto dall'autorimessa alla prima fermata e dall'ultima fermata all'autorimessa.

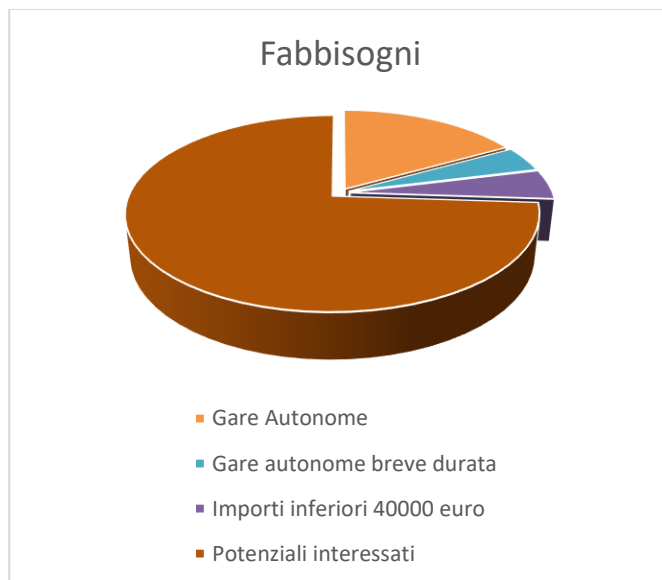
6. VALORE DEI LOTTI

Trattandosi di Convenzione quadro destinata ad una platea indistinta di Amministrazioni contraenti, il valore dei lotti è stato calcolato attraverso l'analisi dei contratti in corso dei vari Comuni, ricavandone stime sui Comuni potenzialmente interessati.

L'analisi è stata condotta utilizzando i dati della precedente edizione, nonché le informazioni ricavate tramite la piattaforma di intermediazione digitale dell'Agenzia, ampiamente utilizzata per l'espletamento di gare autonome da parte dei Comuni della regione.

E' stato preso a riferimento il totale della popolazione regionale, al netto dei Comuni che hanno aderito alla prima convenzione Intercent-ER, di quelli che hanno condotto tra il 2018 ed il 2019 gare autonome confluite in contratti aventi una durata superiore a 36 mesi e di quelli che, avendo una popolazione modesta, presumibilmente avranno contratti di importo inferiore a 40.000 euro e che quindi sono esentati dall'obbligo di adesione.

Il dato ottenuto, afferente ai Comuni potenzialmente aderenti, è stato poi ridotto percentualmente, in ragione di possibili forme di gestione in amministrazione diretta, società in house, possibili contratti pluriennali stipulati antecedentemente al biennio considerato, 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.

E' stato poi ricavato un costo medio per abitante, tenuto conto delle nuove basi di gara, che, rapportato alla popolazione dei Comuni potenzialmente interessati, ha consentito di stimare prudenzialmente il valore di ogni lotto. Infine, il valore di ogni lotto è stato aumentato di un importo stimato per il servizio di accompagnamento

Tenuto conto che la Convenzione avrà una durata di 3 anni, e gli Ordinativi di fornitura una durata di 5 anni, il valore di ogni lotto è:

Lotto	Denominazione	Importo annuo trasporto Iva esclusa	Importo annuo accompagnamento Iva esclusa	Importo totale 5 anni Iva esclusa
1	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a NORD della Via Emilia e della provincia di Ferrara	€ 1.000.000,00	€ 100.000,00	€ 5.500.000,00
2	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a SUD della Via Emilia compresa la città di Bologna (*)	€ 1.500.000,00	€ 150.000,00	€ 8.250.000,00
3	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a NORD della Via Emilia (*)	€ 1.015.000,00	€ 100.000,00	€ 5.575.000,00
4	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a SUD della Via Emilia	€ 1.160.000,00	€ 110.000,00	€ 6.350.000,00
5	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni dell'Unione della Romagna forlivese	€ 880.000,00	€ 90.000,00	€ 4.850.000,00
6	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni del comprensorio di Cesena	€ 1.250.000,00	€ 125.000,00	€ 6.875.000,00
7	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Parma	€ 1.200.000,00	€ 120.000,00	€ 6.600.000,00
8	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni	€ 1.140.000,00	€ 114.000,00	€ 6.270.000,00

	della provincia Reggio Emilia			
9	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Ravenna	€ 1.000.000,00	€ 100.000,00	€ 5.500.000,00
10	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Piacenza	€ 750.000,00	€ 75.000,00	€ 4.125.000,00
11	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Rimini	€ 620.000,00	€ 60.000,00	€ 3.400.000,00
	TOTALE			€ 63.295.000,00
(*) Comprende anche i Comuni situati sulla Via Emilia.				

Le Convenzioni saranno stipulate per il valore a base di gara dei lotti, quindi al lordo dello sconto offerto.

Per quanto riguarda, rispettivamente:

- i lotti 1 e 2, su cui è distribuito il territorio della Città Metropolitana di Bologna (oltre a quello della provincia di Ferrara per il lotto 1),
- i lotti 3 e 4 su cui è distribuito il territorio della provincia di Modena,
- i lotti 5 e 6 su cui è distribuito il territorio della provincia di Forlì Cesena,

si prevede l'applicazione di un principio di sussidiarietà, per cui qualora sia esaurito l'importo massimo spendibile di un lotto, i Comuni potranno emettere l'Ordinativo di fornitura sulla Convenzione relativa all'altro lotto o, nel caso di stesso Fornitore, attingere dall'importo relativo all'altro lotto.

7. 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 esplicitare 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, purché 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.

8. 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 fino al 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	Denominazione	
-------	---------------	--

1	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a NORD della Via Emilia e della provincia di Ferrara	€	1.925.000,00
2	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a SUD della Via Emilia compresa la città di Bologna	€	2.887.500,00
3	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a NORD della Via Emilia	€	1.951.250,00
4	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a SUD della Via Emilia	€	2.222.500,00
5	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni dell'Unione della Romagna forlivese	€	1.697.500,00
6	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni del Comprensorio di Cesena	€	2.406.250,00
7	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Parma	€	2.310.000,00
8	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Reggio Emilia	€	2.194.500,00
9	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Ravenna	€	1.925.000,00
10	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Piacenza	€	1.443.750,00
11	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Rimini	€	1.190.000,00

9. 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' infatti 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.

10. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE E LIMITE DI AGGIUDICAZIONE

Va innanzitutto premesso che si procederà ai sensi dell'art. 133, comma 8, del D. Lgs. n. 50/2016 e dell'art. 1, comma 3, del d.l. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla legge n. 55/2019, con l'inversione procedimentale, esaminando le offerte tecniche ed economiche prima della verifica della documentazione amministrativa, così snellendo il procedimento di gara e accelerando i tempi dell'aggiudicazione.

Sono stati previsti requisiti di partecipazione che, da un lato, offrano adeguate garanzie di serietà, stabilità e capacità professionale e, dall'altro, consentano un elevato livello concorrenziale anche da parte di imprese di modeste dimensioni:

a) **Fatturato specifico medio annuo** nel settore di attività oggetto dell'appalto riferito a ciascuno degli ultimi tre esercizi finanziari disponibili:

Lotto	Denominazione	Fatturato annuo medio
1	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a NORD della Via Emilia e della provincia di Ferrara (*)	€ 650.000,00
2	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della Città metropolitana di Bologna a SUD della Via Emilia compresa la città di Bologna	€ 1.000.000,00
3	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a NORD della Via Emilia (*)	€ 650.000,00
4	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Modena a SUD della Via Emilia	€ 750.000,00
5	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni dell'Unione della Romagna forlivese	€ 550.000,00
6	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni del comprensorio di Cesena	€ 800.000,00
7	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Parma	€ 800.000,00
8	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Reggio Emilia	€ 750.000,00
9	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Ravenna	€ 650.000,00
10	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Piacenza	€ 500.000,00
11	Servizio di trasporto scolastico per i Comuni della provincia Rimini	€ 400.000,00

- b) **Servizi analoghi:** il concorrente, che intenda partecipare per uno o più lotti, deve aver eseguito nel triennio 2017, 2018 e 2019 almeno cinque servizi analoghi al trasporto scolastico, precisamente: almeno cinque servizi di trasporto persone a carattere continuativo, di cui almeno tre della durata di 10 mesi e due della durata di almeno 6 mesi ciascuno.
- c) **Possesso** di una **valutazione di conformità** del proprio sistema di gestione della **qualità** alla norma UNI EN ISO 9001:2015 nel settore trasporto di persone.

Nel caso in cui lo stesso concorrente risulti primo in graduatoria per più lotti al medesimo potranno essere aggiudicati fino a un massimo di 5 lotti che saranno individuati sulla base del criterio dell'importanza economica dei lotti, inteso come maggior valore economico.

Il limite di aggiudicazione sopra descritto non si applica qualora la sua applicazione comporterebbe la non aggiudicazione di un lotto (ad esempio nel caso in cui il concorrente risulti il solo ad aver presentato offerta per ulteriori lotti oltre a quelli per cui risulta aggiudicatario, oppure nel caso in cui l'offerta del concorrente risulti essere l'unica offerta valida per ulteriori lotti oltre quelli allo stesso aggiudicati).

11. OFFERTA ECONOMICA

Come già detto, l'offerta economica si compone del prezzo per il servizio di trasporto casa – scuola e viceversa e dal prezzo all'ora per il servizio di accompagnamento.

In assenza dei quantitativi di Km da percorrere, vale a dire del numero di linee e relative lunghezze, l'offerta economica è costituita dalla percentuale di sconto offerta sul listino prezzi, con possibilità di offrire percentuali diverse a seconda della tipologia di mezzi utilizzati.

L'offerta complessiva è ricavata dal valore del lotto, detratti gli sconti offerti tra le varie componenti del prezzo: autobus fino a 9 posti; autobus da 10 a 27 posti; autobus da 28 a 38 posti; autobus da 39 a 49 posti; autobus da 50 posti e oltre; servizio di accompagnamento. Ogni componente relativa al trasporto ha un'incidenza sul valore del lotto del 19%; il servizio di accompagnamento del 5%.

12. 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	PUNTI D MAX	PUNTI Q MAX	PUNTI T MAX
1	Struttura aziendale.	<p>Descrivere la struttura aziendale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ruoli, funzioni e responsabilità dei diversi livelli coinvolti nell'organizzazione e nell'erogazione del servizio; • n. di dipendenti o prestatori di servizi; • flotta aziendale posseduta. <p>Sarà valutata l'efficacia dell'organizzazione in coerenza con le prescrizioni del capitolato tecnico.</p>	5		
2	Caratteristiche del Referente dell'appalto e descrizione delle funzioni di coordinamento del servizio e di raccordo con i Comuni.	<p>Descrivere le caratteristiche. Saranno valutate la formazione, l'esperienza e le competenze del Referente dell'appalto, i suoi compiti, e la modalità con cui gestirà le relazioni con i singoli Comuni del lotto, in funzione dell'esecuzione ottimale del servizio.</p>	3		
3	Disponibilità per i Comuni richiedenti di un mezzo munito di rampa per carrozzine, sistemi di ritenuta al fine di consentire il trasporto di utenti con disabilità e compromissione motoria.	Precisare sì o no			5
4	Impegno a mettere a disposizione di ogni Comune aderente mezzi immatricolati nell'anno di avvio del servizio.	<p>Indicare la percentuale fra le seguenti (non devono essere indicate percentuali differenti): 50%, 60%, 70%, 80%, 90%, 100%.</p> <p>Sono esclusi i veicoli di riserva.</p> <p>Il numero dei mezzi nuovi che il fornitore dovrà mettere a disposizione di ogni Comune aderente, in fase di esecuzione del contratto, sarà pari al numero di mezzi necessari complessivi moltiplicato per la percentuale offerta. Il prodotto verrà arrotondato all'unità superiore se il primo decimale dopo la virgola è pari o superiore a 5. Il prodotto verrà arrotondato all'unità se il primo</p>		20	

		<p>decimale dopo la virgola è inferiore a 5.</p> <p>Il punteggio verrà assegnato nel seguente modo: 50% = 8 punti 60% = 10 punti 70% = 13 punti 80% = 15 punti 90% = 18 punti 100% = 20 punti Percentuale inferiore al 50% = 0 punti</p>			
5	Piano delle manutenzioni ordinarie e straordinarie e dei controlli dei veicoli utilizzati nel servizio: frequenza; parti oggetto di manutenzione.	Descrivere il piano delle manutenzioni ordinarie e straordinarie e dei controlli sulle parti meccaniche, elettriche, impiantistiche, degli interni e della carrozzeria, riportando la frequenza e le parti interessate. Saranno valutate la completezza e l'efficacia del piano e le frequenze proposte.	5		
6	Criteri di selezione dei conducenti e degli accompagnatori.	Descrivere le modalità e le procedure con cui vengono selezionati conducenti ed accompagnatori: titoli, anzianità; esperienza; altri requisiti personali.	4		
7	Formazione dei conducenti: contenuto dei corsi; durata; frequenza; verifica dei risultati; enti/soggetti formatori.	Descrivere il piano della formazione: contenuti; durata; frequenza; destinatari; docenti; verifiche dell'efficacia. Saranno valutati: la completezza; la coerenza rispetto alle varie mansioni e l'efficacia.	4		
8	Capacità di gestione delle emergenze e degli imprevisti e tempi di intervento con veicoli e personale sostitutivo, per ogni Comune del lotto.	Descrivere le modalità con cui il concorrente intende far fronte alle emergenze (es: neve; ingorgo stradale) e agli imprevisti (es: assenza autista o accompagnatore; avaria del mezzo) che possono interessare il servizio. Saranno valutate la completezza dell'analisi fornita, l'efficacia delle misure proposte e i tempi occorrenti per fronteggiare le varie situazioni.	5		

9	Offerta di una APP genitori	Offerta di una APP genitori che abbia le funzionalità previste dal paragrafo 7.10 del Capitolato tecnico. Precisare sì o no			5
10	Riduzione dei tempi per l'implementazione del Sistema di trasporto intelligente (ITS)	Indicare i mesi occorrenti al fornitore per mettere a disposizione del Comune il sistema ITS completamente funzionante tra le seguenti opzioni (non devono essere indicate frazioni di mesi). Il punteggio verrà assegnato nel seguente modo: 1 mese = 5,5 2 mesi = 5 3 mesi = 4,5 4 mesi = 4 5 mesi = 3,5 6 mesi = 3 7 mesi = 2,5 8 mesi = 2 9 mesi = 1,5 10 mesi = 1 11 mesi = 0,5			5,5
11	Sistema Gestione Ambientale tipo EMAS o ISO 14001	Precisare la certificazione posseduta e allegarne copia nel relativo campo "Certificazioni" presente su Sater			2
12	Certificazione UNI EN 13816/2002	Precisare se posseduta e allegarne copia nel relativo campo "Certificazioni" presente su Sater			2,5
13	Certificazione OSHAS 18001	Precisare se posseduta e allegarne copia nel relativo campo "Certificazioni" presente su Sater			2
14	Certificazione SA 8000	Precisare se posseduta e allegarne copia nel relativo campo "Certificazioni" presente su Sater			2
TOTALE			26	20	24
TOTALE PUNTEGGIO TECNICO			70		