



Città di Seregno

Provincia di Monza e della Brianza

VERBALE N. 2/23 DELLA COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE "POLITICHE AMBIENTALI, DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI; POLITICHE GIOVANILI; ORGANIZZAZIONE E RISORSE UMANE; SERVIZI DEMOGRAFICI "

SEDUTA DEL 23.11.2023

L'anno duemila ventitré addì quattordici del mese di novembre alle ore 19.30, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente, si è riunita la Commissione consiliare permanente "Politiche Ambientali, della Mobilità e dei Trasporti; Politiche Giovanili; Organizzazione e Risorse Umane; Servizi Demografici".

Partecipa all'adunanza la Segretaria della commissione Rita Perego la quale provvede alla redazione del presente verbale.

Presiede la commissione il consigliere sig. Caprino Matteo che alle ore 20.00 constatata la presenza del numero legale dichiara aperta la seduta.

Risultano presenti:

n.	Cognome e nome	Qualifica	Gruppo consiliare
1	Caprino Matteo	componente effettivo	Partito Democratico
2	Corti Maria Elena	componente effettivo	Scelgo Seregno Alberto Rossi Sindaco
3	Pallavicini Samuele	componente effettivo	Fratelli d'Italia
4	Trezzi Edoardo (**)	componente supplente	Lega Salvini Premier Lombardia
5	Foti Tommaso (°)	componente effettivo	Seregno al centro
6	Ronchi Susanna (°) (*)	componente effettivo	Cambia Seregno - Alberto Rossi Sindaco
7	Tommasi Luca (°°)	componente effettivo	Forza Italia

(°) entrano alle ore 20.00

(°°) entra alle ore 20.15

(*) esce alle 20.30

(**) esce alle 21.05

Sono altresì presenti:

- Sforna Bruno Assessore al Bilancio; Politiche Ambientali, della Mobilità e dei Trasporti; Politiche Giovanili;
- Scaramuzzino Angela Danila - Dirigente Area Servizi al Territorio;
- Debernardi Andrea - Società META s.r.l - incaricato della redazione del Piano di Trasporto e delle attività a supporto della procedura di gara per l'affidamento del nuovo servizio di trasporto scolastico.

Il **Presidente**, invita l'assessore all'introduzione dell'argomento "Affidamento servizio trasporto scolastico anni scolastici 2024/2025 e 2025/2026. Approvazione relazione ai sensi dell'art.14 D.lgs. n.201/2022 concernete la scelta di modalità di gestione del servizio".

L'**assessore Sforna** evidenzia la volontà dell'Amministrazione comunale di dotarsi, a partire dall'anno scolastico 2024/2025, di un nuovo servizio di trasporto scolastico per gli studenti degli Istituti Comprensivi Statali di Seregno. Un servizio che verrà svolto con mezzi dedicati e con la presenza di personale con compiti di accompagnamento/assistenza e sorveglianza. Specifica altresì che i mezzi che verranno utilizzati saranno solo euro 5 o euro 6 e saranno tutti dotati di

sistema di geolocalizzazione che consentirà agli operatori, compreso il personale comunale, un maggiore controllo dell'erogazione del servizio. Sottolinea che il nuovo servizio sarà anche correlato ad una riqualificazione delle fermate e ad interventi finalizzati a potenziare la sicurezza e la riconoscibilità delle stesse, nonché ad azioni di capillare informazione e assistenza all'utenza.

Il **consigliere Trezzi** chiede che prima di procedere con la trattazione specifica dell'argomento venga messo a verbale la "totale mancanza di rispetto" dimostrata con la convocazione della Commissione in oggetto alle ore 19.30, considerata la convocazione alle ore 19.00 della Commissione Bilancio afferente al medesimo assessorato e peraltro composta da diversi consiglieri componenti effettivi in entrambe le commissioni.

L'**assessore Sforza** evidenzia al consigliere Trezzi che la Commissione Bilancio è stata convocata, non da lui, ma dal Presidente della Commissione Bilancio e dopo che era già stata convocata la Commissione in oggetto. Precisa di aver segnalato, appena ricevuta anche la convocazione della Commissione Bilancio, al Presidente del Consiglio la situazione. Sottolinea infine che la Commissione Bilancio è iniziata dopo l'orario fissato per un ritardo del Presidente e di alcuni componenti di minoranza.

Il **consigliere Trezzi** ribadisce l'ovvietà che la trattazione degli argomenti della Commissione Bilancio non poteva esaurirsi in mezz'ora ed auspica una maggiore attenzione per le prossime convocazioni.

L'**assessore Sforza** lascia la parola all'arch. Scaramuzzino per una breve introduzione dell'argomento.

L'**arch. Scaramuzzino** evidenzia che l'argomento in discussione è afferente all'approvazione della relazione, redatta ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 201/2022 "*Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*", in ordine alla scelta della modalità di gestione del nuovo servizio di trasporto scolastico comunale. Sottolinea che, come meglio dettagliato nella relazione allegata al testo deliberativo, si è optato per un affidamento del servizio tramite procedura ad evidenza pubblica - gara aperta- ai sensi dell'art.71 del nuovo Codice dei Contratti e con aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa. Segnala che il Piano di Trasporto Scolastico è stato allegato al testo deliberativo per completezza documentale.

Prosegue evidenziando che il servizio di trasporto scolastico si colloca nei servizi pubblici di rilevanza economica, di natura essenziale e non a rete, in coerenza al D.lgs. n. 201/2022 e al recente Decreto del 31 agosto 2023 del Ministero delle Imprese e del Made in Italy che ha approvato sia lo schema tipo per la redazione dei PEF, sia gli indicatori dei livelli di qualità del servizio.

Segnala che con deliberazione del Commissario Straordinario approvata nel 2017 l'Agenzia TPL MI/MB/LO/PV è subentrata, ai sensi della L.R. 6/2012, nella titolarità del contratto del trasporto urbano di Seregno che comprendeva sia corse di linea che, seppur in proporzione nettamente inferiore, corse per gli spostamenti casa-scuola-casa. Segnala che l'Agenzia TPL ha adottato, in ottemperanza alle disposizioni normative per i servizi a rete, il nuovo Piano del Bacino di Mobilità relativo al bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, che verrà messo a gara prossimamente, e che non contempla il servizio di trasporto scolastico per le scuole dell'obbligo. Da qui l'esigenza di dotarsi di un servizio di trasporto scolastico comunale.

Invita l'ing. Debernardi alla presentazione della strutturazione del nuovo servizio.

L'**ing. Debernardi** evidenzia che il servizio di trasporto scolastico è di norma annesso ai servizi scolastici e si qualifica come servizio essenziale la cui strutturazione viene rivista ogni anno in funzione degli iscritti e dell'articolazione dell'attività didattica.

Segnala altresì che le attuali linee 1 e 3 del servizio urbano rientreranno, con rimodulazioni, nel Piano di Bacino che verrà messo a gara da Agenzia e che consentirà l'attuazione di un sistema tariffario integrato STIBM, ovvero utilizzo del medesimo titolo di viaggio per le linee di TPL su gomma e linee ferroviarie.

Prosegue, con l'ausilio di slide, evidenziando che la metodologia adottata per lo sviluppo del Piano del Trasporto scolastico è stata articolata in due macro fasi: la prima relativa all'analisi della situazione attuale e la seconda alla definizione di un programma di esercizio a breve e medio-lungo termine. L'analisi della situazione attuale è stata svolta tramite l'analisi del contesto territoriale correlata ad un'analisi demografica che ha evidenziato dei tassi migratori in leggero incremento, ed una distribuzione per classi d'età afferenti alla popolazione scolastica senza variazioni significative ipotizzabili per i prossimi anni. Sottolinea che pertanto si è operato prevedendo una domanda scolastica costante. Rileva altresì che da un punto di vista territoriale la localizzazione dei 3 plessi scolastici "A. Moro", "G. Rodari" e "A. Stoppani", con più sedi in relazione al grado di istruzione, si presenta prevalentemente periferica e ciò impatta sull'organizzazione dei servizi. Segnala che è stata anche condotta un'analisi puntuale della domanda di mobilità e delle frequentazioni dalla quale è risultato che la struttura attuale presenta linee frammentarie e tortuose, che probabilmente derivano da un retaggio storico, scaturito dal sommarsi di richieste di trasporto a cui ha fatto seguito l'aggiunta di fermate per rispondere alle richieste delle famiglie, ma senza una razionalizzazione della rete. Segnala come attualmente diverse fermate attivate sono vicine e ciò comporta interruzioni continue con allungamento dei tempi di permanenza sul mezzo e minor appetibilità del servizio.

Evidenzia come la nuova strutturazione della rete sia stata condotta tramite una linearizzazione e semplificazione dei percorsi e una razionalizzazione e riduzione delle fermate.

Segnala che è stato altresì svolto un questionario on-line, rivolto a tutti gli alunni dei tre istituti scolastici dal quale sono emersi diversi elementi considerati poi nella definizione del Piano del trasporto, quale ad esempio la preferenza delle famiglie a tardare gli orari di ingresso a scuola anziché ad anticiparli.

Segnala che la strutturazione del piano è stata definita anche in coerenza agli indirizzi/orientamenti espressi dall'Amministrazione Comunale quali: avere un unico interlocutore sia per il servizio di trasporto che per il servizio di accompagnamento/assistenza/sorveglianza; coprire in modo efficace il bacino di afferenza di ciascuna scuola massimizzando l'utilizzo delle risorse umane/strumentali e finanziarie impiegate; garantire collegamenti efficaci in particolare con i quartieri periferici tentando di attenuare i disagi determinati dalla barriera ferroviaria; creare una nuova rete estesa, ma modulare con la facoltà- per ogni anno scolastico in relazione alle iscrizioni- di attuare variazioni di percorso e/o sopprimere tratte periferiche qualora non richieste; razionalizzare i punti di fermata rendendole riconoscibili, innalzare il comfort dei mezzi prevedendo l'impiego di mezzi recenti e a ridotto impatto ambientale, ma anche riducendo il tempo di permanenza a bordo, ed infine potenziando la riconoscibilità del servizio e l'informazione agli utenti.

Sottolinea come l'appalto previsto sia a misura, si paga per i Km effettivamente percorsi, e come lo stesso si articoli nelle seguenti prestazioni:

- trasporto scolastico, ovvero spostamenti casa-scuola-casa, degli alunni delle scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di I° grado dei tre Istituti Comprensivi Statali già richiamati;
- servizio di accompagnamento/sorveglianza/assistenza degli alunni delle scuole d'infanzia e primarie;
- servizio trasporto presso strutture distaccate per fini scolastici/ricreativi/culturali (biblioteca, mostre ecc.);
- programmazione operativa del servizio e gestione delle fasi di iscrizione/variazioni/comunicazioni/informazione e assistenza agli utenti.

Illustra che come dal ridisegno delle linee le percorrenze chilometriche massime previste, per ogni anno scolastico, ammontano a 38.000 km -rispetto alle attuali 50.000 Km circa - di cui 21.600 Km relativi alle scuole dell'infanzia e primarie, con presenza dell'accompagnatore, 14.000 Km relative alle scuole secondarie di I° grado e 2.400Km relative alle uscite didattiche.

Sottolinea come con questa strutturazione la durata delle corse sia contenuta nell'ordine dei 20/25 minuti, tempi sicuramente più congrui rispetto a quelli attuali che a per qualche corsa sfiorano i 40 minuti.

Sottolinea come anche in esito alle uscite differenziate il numero delle corse al pomeriggio sia superiore a quelle del mattino. In totale il nuovo servizio prevede 31 corse di cui 14 al mattino e 17 al pomeriggio e segnala che per l'erogazione del servizio così strutturato saranno necessari 9 bus per il servizio al mattino e 10 bus per il servizio al pomeriggio. Di questi bus 2 sono necessariamente degli scuolabus, in quanto destinati alle scuole dell'infanzia, di cui 1 sarà lo scuolabus di proprietà comunale concesso in comodato all'appaltatore. Segnala anche che non sussiste più l'obbligo dell'utilizzo dello scuolabus per le scuole primarie e secondarie di I° grado. Evidenzia che in relazione al numero e alla tipologia dei mezzi previsti potrà essere garantito il posto a n.484 utenti, capienza superiore sia a quella dell'a.s. 2022/2023 -pari a 348 utenti- che a quella dell'anno scolastico in corso -pari a 477 utenti- , precisando tuttavia che le iscrizioni registrate risultano determinate anche dall'iniziativa sperimentale attuata "Aggratibus". Sottolinea altresì che essendo un appalto a misura i mezzi saranno dotati di sistemi AVL che consentano l'immediato monitoraggio dei Km percorsi.

Relativamente al personale impiegato evidenzia come i criteri di valutazione dell'offerta tecnica riconoscano un punteggio maggiore in ordine alla professionalità esperienza degli stessi. Precisa che non sarà applicata la clausola sociale per l'assorbimento di personale STIE in quanto si è assunto che possa essere applicata da Agenzia per il servizio di TPL. Evidenzia altresì che ultimamente diverse gare sono andate deserte , proprio perché non ci sono autisti anche in quanto il Certificato di Qualificazione del Conducente viene rilasciato unicamente a soggetti con cittadinanza italiana e sarebbe pertanto auspicabile un intervento normativo che consenta di disporre di una platea più ampia di eventuali conducenti. Segnala che è stato previsto il rimessaggio entro e non oltre 10 Km da Seregno per garantire una maggiore tempestività nel caso di imprevisti e anche per questo obiettivo è stata prevista l'individuazione di un responsabile di servizio della ditta aggiudicataria che curerà tutte le comunicazioni circa l'ordinaria gestione e garantirà un servizio di pronta reperibilità.

In ordine all'assistenza/informazione all'utenza è prevista l'assistenza agli utenti per un minimo di 12 ore alla settimana nel periodo delle iscrizioni con premialità in caso di incremento delle ore settimanali offerte, nonché di ulteriori ore di assistenza anche in altri periodi dell'anno scolastico. Per la riconoscibilità del servizio l'operatore economico aggiudicatario dovrà altresì dotare ogni fermata di segnaletica dedicata, nonché fornire brochure informative all'utenza in ordine a percorsi/orari/modalità di accesso e di erogazione del servizio.

Relativamente all'importo dell'appalto evidenzia come lo stesso sia stato determinato da un'analisi analitica dei costi basati su tre grandi categorie: oneri in conto capitale connessi ai mezzi e alla disponibilità di aree per il rimessaggio; oneri connessi all'acquisto di materiale di consumo e per la manutenzione dei veicoli; oneri correnti per la remunerazione del personale. A tali valori viene sommato il costo per le attrezzature tecnologiche di geolocalizzazione e per l'adeguamento delle fermate e attività informativa, oltre al margine d'impresa. Ne deriva un costo unitario al netto IVA di euro 8,755 a Km -per il servizio senza accompagnatore - e di euro 10,019 a Km -per il servizio con accompagnatore -. Detti valori unitari saranno posti a base di gara.

Segnala che detti costi chilometrici risultano superiori ai costi di servizi di TPL (esempio il costo a Milano è di 5 euro/Km), ma sottolinea la natura diversa del servizio di trasporto scolastico da quello di TPL. Il servizio di trasporto scolastico ha alti costi fissi visto che il numero di Km erogati è relativamente basso in rapporto all'impegno di risorse economiche con impegno del personale di poche ore concentrate in concomitanza con gli orari di ingresso e uscita, forte incidenza dei tempi di lavoro accessori e dei costi fissi connessi alla disponibilità dei veicoli

L'importo dell'appalto per il biennio scolastico ammonta a euro 720.000,00 al netto dell'IVA, mentre il valore complessivo del contratto comprensivo dell'eventuale opzione di rinnovo per successivi due anni scolastici, dell'eventuale incremento del quinto d'obbligo e dell'eventuale proroga tecnica di 6 mesi ammonta a euro 1.944.000,00 al netto dell'IVA .

Il Presidente Caprino chiede se la proroga tecnica di 6 mesi sia sufficiente.

L'arch. Scaramuzzino specifica che detta proroga è prevista dalla legge: specifica altresì che attualmente i tempi previsti per la gara consentirebbero di ricorrere, in caso di assenza di offerte, ad una procedura di affidamento diretto prima dell'avvio dell'anno scolastico.

Il **consigliere Tommasi** chiede se sul mercato c'è offerta per questo tipo di servizio.

L'ing. Debernardi evidenzia come la situazione sia parcellizzata. In alcune grandi città il servizio è affidato, come a Seregno, al medesimo operatore che assicura il trasporto pubblico urbano locale. Più frequentemente, l'operatore economico che eroga il servizio di trasporto scolastico è una società di noleggio con conducente che impiega personale con un part time verticale spinto nella settimana con un impiego di 4/6 ore al giorno per il servizio scolastico, integrato con altri servizi durante il week end. Segnala che peraltro si stanno strutturando, in questi ultimi anni, anche società più grandi e strutturate che erogano in prevalenza servizi di trasporto scolastico. Precisa che se la gara andrà deserta la causa andrà rintracciata presumibilmente nella carenza di autisti e non nella mancata appetibilità della gara stessa.

Prosegue poi con l'elencazione dei livelli di qualità attesi, quali la continuità e la regolarità nell'erogazione del servizio; la professionalità del personale impiegato; la tempestività degli interventi e delle comunicazioni in caso di imprevisti; la tempestività di risposta ai reclami; l'accessibilità al servizio; la qualità tecnica; la sicurezza e il comfort dei mezzi; la qualità percepita dall'utente rilevata a mezzo di indagini. Segnala poi che per ogni indicatore è previsto un livello di risultato atteso e che l'eventuale non raggiungimento comporterà l'erogazione di penale.

Sottolinea che i criteri ipotizzati per la valutazione dell'offerta tecnica afferiscono a tre macro - categorie: parco mezzi adibito al servizio, rapporti con l'utenza, gestione degli imprevisti.

In particolare per la prima categoria saranno valutati la classe di omologazione; il n. di veicoli che utilizzano combustibili o fonti di energia alternativa; il n. mezzi dotati di telecamera ed avvisatori acustici di retromarcia; nonché il n. mezzi equipaggiati con sensore di rilevamento ed allarme dell'angolo cieco.

Relativamente alla categoria dei criteri di rapporti con l'utenza verrà valutata l'esperienza specifica di accompagnatori e conducenti, le ore settimanali di assistenza presso lo sportello operativo in aggiunta alle 12 ore settimanali previste dal capitolato, le ore di presenza del personale garantite al di fuori del periodo di iscrizione, nonché il n. di funzioni garantite mediante dispositivi di comunicazione (app o simili) con il Comune, le scuole e le famiglie degli alunni in ordine alla presenza dell'alunno sul mezzo, ad avvisi di eventuali imprevisti / emergenze e alla possibilità di raccogliere richieste o segnalazioni dirette da parte delle famiglie. Rileva come attualmente queste app abbiano dei costi abbastanza elevati, circa 500 euro al mese per mezzo, e da qui la scelta di inserirle solo come elemento premiale, ma non obbligatorio.

In ordine all'ultima macro categoria dei criteri premiali relativa alla gestione degli imprevisti i sub- criteri individuati sono relativi ai mezzi/personale di scorta messi a disposizione per il servizio ed al tempo massimo per la tempestiva comunicazione alla famiglie, al Comune e alle scuole interessate.

Il **consigliere Pallavicini** chiede se i mezzi che l'operatore economico aggiudicatario metterà a disposizione possano essere utilizzati per altri usi.

L'ing. Debernardi evidenzia che non sussiste il vincolo di esclusività, che sussisterebbe solo per mezzi oggetto di finanziamento pubblico, e che per la strutturazione del mercato la complementarietà di utilizzo risulta una prerogativa imprescindibile.

Segnala altresì che durante l'appalto i mezzi potranno essere sostituiti, previa comunicazione al Comune, ma con altri mezzi aventi le stesse caratteristiche di quello in sostituzione.

Il **consigliere Pallavicini** chiede con quali modalità il Comune effettuerà il controllo.

L'ing. Debernardi evidenzia che innanzitutto il Comune disporrà delle credenziali per accedere al sistema di rilevamento AVL in qualunque momento e con la possibilità di verificare anche lo storico. Sottolinea che in ottemperanza alle disposizioni vigenti verrà redatta la Carta di Qualità

del servizio e che comunque il Comune potrà operare un controllo diretto in qualunque momento sul servizio.

L'**arch. Scaramuzzino** precisa che verrà altresì individuata la figura del Direttore di Esecuzione del Contratto.

La **consigliera Corti** chiede conferma circa la fattibilità di modificare il programma di esercizio.

L'**ing. Debernardi** conferma che il programma di esercizio potrà essere rivisto ogni anno in relazione alle iscrizioni e all'articolazione dell'attività didattica. Evidenzia che peraltro la banda di oscillazione del quinto d'obbligo dovrebbe essere sufficiente a contenere dette variazioni. Le modifiche che più potrebbero impattare sul piano economico sono quelle per le quali si renderebbe necessario il ricorso a veicoli aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal bando.

L'**assessore Sforza** ringrazia l'ing. Debernardi per la presentazione puntuale e precisa del servizio. Sottolinea come la volontà dell'Amministrazione sia quella di offrire un servizio alle famiglie, togliere le auto dalle strade, educare all'utilizzo del trasporto pubblico quale forma di mobilità sostenibile che auspica di implementare con altre iniziative quali il Pedibus e il Bicibus.

Il **Presidente**, ringrazia tutti per la partecipazione e preso atto dell'assenza di altri argomenti in discussione, alle ore 21.30 dichiara chiusa la seduta.

Letto, confermato e sottoscritto.

II PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE



LA SEGRETARIA


