




CITTÀ DI VIMERCATE  
Area Lavori Pubblici  
e Ambiente

**SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE**  
**PERIODO 1 SETTEMBRE 2015 – 31 AGOSTO 2018**  
**RELAZIONE**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
IL FUNZIONARIO  
SETTORE ECOLOGIA, MOBILITÀ SOSTENIBILE  
(dott. Walter Bossi)



IL DIRIGENTE  
AREA LAVORI PUBBLICI E AMBIENTE  
(ing. Ivo Bianchi)



## RIPARTIZIONE: AREA LAVORI PUBBLICI E AMBIENTE

### OGGETTO: NUOVO APPALTO PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE – RELAZIONE.

\* \* \* \* \*

L'appalto relativo al servizio di trasporto pubblico comunale, aggiudicato alla ditta Autoservizi Zani Evaristo s.r.l con sede in via Magni 2/A – Bergamo con determinazione dirigenziale n. 865 del 24 settembre 2007 e prorogato in via tecnica con determinazione dirigenziale n. 331 del 28 maggio 2014, scadrà il prossimo 31 agosto 2015.

La Giunta Comunale del 10 dicembre 2014 ha dato parere favorevole all'indizione di un nuovo appalto di tpl della durata di tre anni, per consentire il monitoraggio dell'evoluzione della situazione normativa-gestionale (la futura agenzia regionale, l'assetto ed i compiti delle nuove province, la città metropolitana).

Nel frattempo Regione Lombardia ha approvato, con Deliberazione della Giunta Regionale 9 gennaio 2015 n.10/3008, le "linee guida di coordinamento per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale e la redazione dei contratti di servizio".

Di particolare interesse risultano i capitoli dedicati al quadro di riferimento normativo e programmatico ed agli obiettivi ed indirizzi delle procedure di affidamento.

Il Comune di Vimercate ha già in essere – ed intende riproporre - il modello negoziale *net cost* (o a costo netto) cui tra l'altro andrebbe fatto ricorso in via ordinaria secondo quanto stabilito dalla Legge Regionale n.6 del 4 aprile 2012. Tale modello, in cui il costo di produzione e il rischio commerciale sono a carico del gestore, (che incassa direttamente e trattiene i proventi tariffari), è riconducibile alla figura giuridica della concessione di servizi, alla cui normativa è quindi necessario far riferimento.

Nel caso del trasporto passeggeri con autobus o tram, l'art. 5 del *Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007*, precisa che laddove tali contratti siano configurabili come concessione di servizi (secondo, quindi, il modello *net cost*) si applicano le disposizioni del *reg. n. 1370/2007*. Inoltre, lo stesso art. 5 contempla la possibilità di affidamento diretto per contratti il cui valore annuo stimato è inferiore a 1.000.000 euro oppure riguardanti la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiori a 300.000 chilometri l'anno (l'attuale appalto ha un costo annuo di €.372.350,00 per 130.000 km/annui).

L'art.61 della legge 23 luglio 2009, n. 99, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, consente alle autorità competenti di avvalersi, ai fini dell'aggiudicazione dei contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, delle previsioni di cui all'art. 5, commi 2, 4, 5 e 6, del *reg. n.1370/2007*.

Le linee-guida regionali prevedono che il Comune debba preliminarmente valutare la convenienza relativa dei modelli suddetti e la sussistenza dei necessari presupposti previsti dalla disciplina vigente per il ricorso ad alcuni di essi. I parametri di valutazione sono riconducibili all'efficacia rispetto agli obiettivi e all'efficienza e all'economicità in termini di costi.



## VALUTAZIONE

### Analisi dei costi

E' stata realizzata un'indagine di **benchmarking** presso Comuni delle province di Milano e Monza e Brianza, con caratteristiche di servizi offerti e/o abitanti confrontabili con il Comune di Vimercate, allo scopo di verificare l'andamento dei costi annui chilometrici. I Comuni coinvolti sono stati: Cernusco sul Naviglio, Magenta, Melzo, Paderno Dugnano, Pero, Saronno, Segrate e Seregno.

Ad ogni Comune è stato richiesto – per l'anno 2014 – il costo annuo dei servizi di trasporto pubblico locale, la percorrenza annua prevista dal capitolato speciale e dal relativo programma di esercizio, nonché informazioni sull'organizzazione dei servizi.

Il modello "*net cost*" risulta essere utilizzato da tutti i comuni, che spesso organizzano i propri servizi integrandoli a quelli extraurbani gestiti dalle province. L'utenza consolidata è quella scolastica, con un uso meno continuo da parte di lavoratori o pensionati.

Il costo medio chilometrico annuo è risultato essere € 3,42, oscillante dai € 2,86 di Segrate e Vimercate agli € 4,61 di Seregno (vd. Allegato 1).

Quindi, la spesa sostenuta dal Comune di Vimercate per i servizi di tpl risulta essere comparabile con quanto sostenuto dagli altri Enti, ed anche economicamente vantaggioso (se si considera il costo chilometrico, tra i più bassi registrati).

E' possibile giungere alla medesima considerazione anche analizzando un documento presentato dall'**ASSTRA – Associazione Trasporti**, che il 3 luglio 2013, nel corso di un'audizione presso la IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati, ha presentato il documento "*Un modello di calcolo del costo standard per il trasporto pubblico locale e regionale automobilistico*".

Il principio di costo standard si deve intendere come il costo associato al fabbisogno standard (per il tpl è sinonimo di fabbisogno di mobilità o livello adeguato di servizio e viene inteso come un obiettivo indicatore di bisogno finanziario) che, valorizzando l'efficienza, l'efficacia e l'omogeneità su tutto il territorio nazionale, costituisce l'indicatore rispetto al quale comparare e valutare l'azione pubblica nonché gli obiettivi di servizio cui devono tendere le amministrazioni regionali e locali nell'esercizio delle rispettive funzioni.

Pertanto dall'associazione costo e fabbisogno standard si arriva alla quantificazione di quanto i servizi di trasporto dovranno costare nei diversi territori regionali e quindi alla determinazione delle risorse pubbliche necessarie a sostenere servizi standard, e non minimi, cioè garantiti di un livello di erogazione apprezzabile ed efficiente.

Obiettivo ultimo del lavoro, infatti, è stato quello di restituire una metodologia dei costi standard, dei ricavi standard e del ragionevole margine di utile che porti quindi alla determinazione del fabbisogno standard che, a livello di singolo bacino di traffico, è il fabbisogno finanziario necessario all'Ente affidante per il finanziamento del servizio di trasporto pubblico locale.

Al *costo standard* si è giunti attraverso un modello opera una suddivisione dei costi per processi aziendali, che offre l'opportunità di valutare l'efficienza non solo del singolo fattore della produzione ma dell'intera area di processo aziendale. Sono così state individuate diverse aree: l'Area esercizio, l'Area manutentiva, l'Area marketing, vendita, comunicazione e qualità e l'Area amministrativa.

Il *ragionevole margine di utile*, è inteso come il tasso di remunerazione del capitale e un indicatore è il tasso medio di remunerazione del capitale proprio che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intera durata dell'atto di incarico, tenendo conto del livello di rischio.

Da un'indagine effettuata su un campione di aziende di trasporto pubblico locale il tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, tenendo conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto, è risultato pari all'11%.

Il *ricavo da traffico standard* è legato sia ai passeggeri trasportati sia alle tariffe applicate. Nel panorama del trasporto pubblico locale italiano si assiste ad un'accentuata variabilità della percentuale di copertura dei costi operativi attraverso i ricavi da traffico, fermo restando l'obiettivo di legge di giungere al progressivo raggiungimento dell'obiettivo ricavi da traffico su costi operativi del 35%.

Il *modello* è stato quindi applicato individuando un'azienda tipo, selezionando un campione di aziende necessarie per formare la base dati, elaborando un questionario per la rilevazione dati, analizzati per la determinazione dei parametri standard, creando due distinti scenari (efficienza realisticamente raggiungibile ed efficienza obiettivo) e giungendo infine alla determinazione quantitativa del ricavo standard, al calcolo del ragionevole margine di utile e alla determinazione della compensazione economica.

Le simulazioni sono state effettuate separatamente per il trasporto urbano ed extraurbano e considerando due differenti scenari:

- il primo scenario (Efficienza realisticamente raggiungibile) fa riferimento a valori di efficienza che ciascuna impresa, tenuto conto anche delle condizioni operative, dovrebbe essere in grado di raggiungere.
- il secondo scenario (Efficienza ottimale) fa riferimento a valori di efficienza ottimale i quali sono stati definiti modificando quei valori su cui la gestione aziendale, in condizioni ideali, ha un margine di manovra medio-alto.

I risultati delle *simulazioni* sono visibili in Allegato 2. Il fabbisogno standard chilometrico in ambito urbano (dati 2012) può realisticamente tendere - in relazione alla velocità commerciale - a € 2,62 /3,76, confermando l'economicità dei costi sostenuti dal Comune di Vimercate.

#### Analisi della qualità del servizio svolto dalla ditta

La ditta Zani ha garantito, nel corso degli anni, un regolare e soddisfacente servizio di tpi urbano, rispettando gli standard qualitativi previsti dal Capitolato speciale, relativamente a regolarità e puntualità del servizio, qualità e pulizia dei mezzi utilizzati, idoneità del personale, servizi e informazione all'utenza.

Il Sistema di rilevamento dei Reclami del Comune di Vimercate ha registrato, negli ultimi 11 anni, solo 6 segnalazioni, di cui:

- 3 richieste di modifica dell'orario di passaggio del bus per facilitare l'interscambio con altre linee oppure per necessità dell'utenza;
- 1 richiesta di modifica del tracciato di una linea;
- 2 segnalazioni di impossibilità di utilizzo di un bus perché troppo pieno.

Ove possibile si è intervenuti per risolvere i problemi sollevati dagli utenti.



La stessa Zani ha effettuato nel 2013 un'indagine di customer satisfaction i cui risultati (Allegato 3) confermano la bontà dei servizi erogati.

Emerge infatti un'alta percentuale di soddisfazione sulla sicurezza del viaggio (abbastanza + molto > 80%), sulla regolarità del servizio (idem), su comfort e pulizia (abbastanza + molto > 85-90%), sulle informazioni all'utenza (idem), sugli aspetti relazionali (abbastanza + molto > 90%) e sull'attenzione all'ambiente (abbastanza + molto > 85-90%).

### Orientamento del servizio all'utenza

Il Comune di Vimercate, consapevole della necessità che il servizio di trasporto pubblico locale sia pienamente rispondente alle richieste degli utenti, nel corso degli anni ha adeguato il programma di esercizio, anche in funzione di nuovi insediamenti scolastici e sanitari sul territorio.

Tra il 2007 e il 2014 sono state approvate dalla giunta Comunale ben 5 modifiche al programma di esercizio, che la ditta Zani ha saputo attuare con gli opportuni adeguamenti alla propria struttura organizzativa.

Ciò ha consentito all'Amministrazione Comunale di soddisfare nuove esigenze di mobilità collettiva, offrendo alla cittadinanza – ad esempio - collegamenti tra tutti i quartieri e il nuovo ospedale, tra piazza Marconi (punto di interscambio col tpl extraurbano) e la nuova scuola professionale di Velasca, tra il quartiere di Velasca e la scuola primaria di Oreno.

Con il programma di esercizio che si intende avviare dal settembre 2015, i cambiamenti messi in atto dal Comune di Vimercate si focalizzano sulla mobilità dei lavoratori in città, per connettere il trasporto pubblico con i 2 maggiori attrattori in città: il binomio Torri Bianche – Energy Park (con attualmente circa 5.000 lavoratori presenti e con una discreta provenienza da Vimercate – da un'indagine condotta da Assolombarda nel 2014) e l'insediamento ex Ibm a Velasca (soprattutto in prospettiva futura e in stretta connessione con il tpl extraurbano). Sono inoltre stati ottimizzati i collegamenti con le strutture scolastiche, in particolare quelle con maggiori esigenze di connessione col tpl extraurbano (come la scuola Ecfop di Velasca).

Anche per questa importante variazione del Programma di esercizio, la ditta Zani si è mostrata collaborativa, sia nella predisposizione dei nuovi servizi, sia nell'adattare l'articolazione di personale e mezzi alle nuove esigenze. Ciò senza influire sugli aspetti economici dei servizi, anzi con la disponibilità a migliorare ulteriormente le condizioni tecnico-economiche contrattuali.

10 marzo 2015



<b>INDAGINE TPL URBANO - REGIONE LOMBARDIA</b>					
<b>COMUNE</b>	<b>ABITANTI</b>	<b>ANNO DI RIFERIMENTO</b>	<b>COSTO ANNUO (IVA ESCLUSA)</b>	<b>PERCORRENZA ANNUA (KM)</b>	<b>COSTO KM/ANNO</b>
<i>Vimercate</i>	<i>totale</i>	<i>2014</i>	<i>372.350,00</i>	<i>130.000,00</i>	<i>2,86</i>
<i>Vimercate</i>	<i>solo tpl</i>	<i>2014</i>	<i>323.200,00</i>	<i>115.700,00</i>	<i>2,79</i>
Cernusco s/n	32.617	2014	956.000,00	275.000,00	3,48
Magenta	23.542	2014	130.000,00	45.308,00	2,87
Melzo	18.519	2014	168.680,00	51.800,00	3,26
Paderno D.	47.735	2014	636.363,00	170.000,00	3,74
Pero	10.617	2014	105.050,00	30.040,00	3,50
Saronno	39.422	2013	656.428,28	215.383,86	3,05
Segrate	34.745	2014	1.411.102,18	493.394,00	2,86
Seregno	44.459	2014	778.363,56	168.747,00	4,61

<b>COSTO MEDIO</b>	<b>3,42</b>
--------------------	-------------



# **Un modello di calcolo del costo standard per il trasporto pubblico locale e regionale automobilistico**

*Commissione ASSTRA costi standard automobilistici*

*Audizione presso la IX Commissione trasporti, poste e  
telecomunicazioni della Camera dei Deputati*

*Roma, 3 luglio 2013*

#### 4.6.3 I risultati dell'applicazione

<i>URBANO - Efficienza realisticamente raggiungibile</i>	13 Km/h	14 Km/h	15 Km/h	16 Km/h	17 Km/h	18 Km/h	19 Km/h	20 Km/h
Costo standard	5,12	4,89	4,69	4,51	4,36	4,22	4,09	3,98
Ricavo standard	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
<b>Fabbisogno standard (contributi km)</b>	<b>3,76</b>	<b>3,53</b>	<b>3,33</b>	<b>3,15</b>	<b>3,00</b>	<b>2,86</b>	<b>2,73</b>	<b>2,62</b>
Produttività autista	17.063	18.375	19.688	21.000	22.313	23.625	24.938	26.250
Costo personale per addetto	41.948	41.920	41.892	41.865	41.838	41.811	41.785	41.759
Autisti su personale totale	78%	77%	77%	76%	76%	75%	74%	74%
Costo personale su totale costi della produzione	62%	61%	60%	59%	58%	57%	56%	55%

<i>URBANO - Efficienza obiettivo</i>	13 Km/h	14 Km/h	15 Km/h	16 Km/h	17 Km/h	18 Km/h	19 Km/h	20 Km/h
Costo standard	4,57	4,37	4,2	4,05	3,92	3,8	3,7	3,6
Ricavo standard	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
<b>Fabbisogno standard (contributi km)</b>	<b>3,21</b>	<b>3,01</b>	<b>2,84</b>	<b>2,69</b>	<b>2,56</b>	<b>2,44</b>	<b>2,34</b>	<b>2,24</b>
Produttività autista	18.448	19.867	21.286	22.705	24.124	25.543	26.962	28.382
Costo personale per addetto	40.172	40.143	40.115	40.087	40.059	40.032	40.005	39.979
Autisti su personale totale	77%	77%	76%	75%	75%	74%	74%	73%
Costo personale su totale costi della produzione	63%	61%	60%	59%	58%	57%	56%	55%

<i>EXTRAURBANO - Efficienza realisticamente raggiungibile</i>	28 Km/h	29 Km/h	30 Km/h	31 Km/h	32 Km/h	33 Km/h	34 Km/h	35 Km/h
Costo standard	3,68	3,62	3,56	3,51	3,46	3,41	3,37	3,33
Ricavo standard	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
<b>Fabbisogno standard (contributi km)</b>	<b>2,63</b>	<b>2,57</b>	<b>2,51</b>	<b>2,46</b>	<b>2,41</b>	<b>2,36</b>	<b>2,32</b>	<b>2,28</b>
Produttività autista	31.500	32.625	33.750	34.875	36.000	37.125	38.250	39.375
Costo personale per addetto	41.556	41.532	41.508	41.484	41.461	41.439	41.416	41.394
Autisti su personale totale	67%	66%	66%	65%	65%	65%	64%	64%
Costo personale su totale costi della produzione	53%	52%	52%	51%	50%	50%	49%	49%

<i>EXTRAURBANO - Efficienza ottimale</i>	28 Km/h	29 Km/h	30 Km/h	31 Km/h	32 Km/h	33 Km/h	34 Km/h	35 Km/h
Costo standard	3,39	3,34	3,29	3,25	3,2	3,16	3,13	3,09
Ricavo standard	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
<b>Fabbisogno standard (contributi km)</b>	<b>2,34</b>	<b>2,29</b>	<b>2,24</b>	<b>2,20</b>	<b>2,15</b>	<b>2,11</b>	<b>2,08</b>	<b>2,04</b>
Produttività autista	34.272	35.496	36.720	37.944	39.168	40.392	41.616	42.840
Costo personale per addetto	39.768	39.744	39.720	39.696	39.673	39.650	39.628	39.605
Autisti su personale totale	66%	65%	65%	64%	64%	63%	63%	62%
Costo personale su totale costi della produzione	52%	52%	51%	51%	50%	49%	49%	48%

Le presenti simulazioni mostrano:

- come al variare della velocità commerciale varia il costo chilometrico, la struttura dei costi e la produttività del personale (grado di efficientamento esogeno atteso che la velocità commerciale non è una leva a disposizione dell'azienda)
- a parità di velocità commerciale quale è il grado di efficientamento che le aziende possono raggiungere.

La finalità del lavoro, si ribadisce, è quella di fornire una metodologia di calcolo universale (i cui elementi quantitativi possono variare in considerazione delle oggettive condizioni in cui



**DITTA ZANI - TPL VIMERCATE****INDAGINE CUSTOMER SATISFACTION - ANNO 2013****Intervistati a bordo bus****Numero intervistati  
risultati indagine**

90

molto abbastanza poco per nulla non sa

**1. SICUREZZA DEL VIAGGIO****1.a) quanto è soddisfatto del servizio offerto in merito a**

. la condotta di guida del conducente e la sicurezza del mezzo	70%	13%	3%	1%	12%	100%
. la sicurezza da furti e molestie durante il viaggio	82%	1%	8%	1%	8%	100%
. in generale la sicurezza del viaggio	77%	7%	3%	0%	13%	100%

**2. REGOLARITÀ DEL SERVIZIO****2.a) quanto è soddisfatto del servizio offerto in merito a:**

. la frequenza/numero delle corse	79%	16%	1%	0%	4%	100%
. la puntualità/regolarità alle fermate e ai capolinea	70%	12%	0%	0%	18%	100%
. in generale la regolarità del servizio	68%	12%	0%	0%	20%	100%

**3. COMFORT E PULIZIA****3.a) quanto è soddisfatto del servizio offerto in merito a:**

. il comfort dei veicoli (climatizzazione, 'accesso, sedili...)	79%	9%	0%	0%	12%	100%
. la pulizia dei veicoli	92%	2%	0%	1%	4%	100%
. la disponibilità di posti a sedere (affollamento)	78%	7%	1%	2%	12%	100%
. la disponibilità di pedane mobili e ancoraggio carrozzine	88%	4%	0%	0%	8%	100%
. in generale il comfort e la pulizia	86%	6%	1%	0%	8%	100%

**4. INFORMAZIONI E SERVIZI ALLA CLIENTELA****4.a) quanto è soddisfatto del servizio offerto in merito a:**

. la disponibilità delle informazioni alle fermate e ai capolinea	57%	30%	3%	0%	10%	100%
. la facilità di reperire i biglietti e gli abbonamenti	73%	12%	3%	0%	11%	100%
. la chiarezza delle indicazioni sull'itinerario	76%	13%	1%	1%	9%	100%
. la predisposizione di strumenti di dialogo con l'azienda (richieste, reclami, suggerimenti...)	82%	10%	3%	0%	4%	100%
. in generale la diffusione delle informazioni e dei servizi offerti	79%	6%	6%	0%	10%	100%

**5. ASPETTI RELAZIONALI****5.a) quanto è soddisfatto del servizio offerto in merito a:**

. la cortesia e l'educazione del personale	80%	9%	2%	0%	9%	100%
. l'accuratezza e l'ordine del personale	82%	12%	3%	0%	2%	100%
. la competenza e la professionalità del personale	84%	8%	2%	1%	4%	100%

**6. ATTENZIONE ALL'AMBIENTE****6.b) quanto è soddisfatto del servizio offerto in merito a:**

. il rispetto dell'ambiente in termini di rumore	76%	10%	7%	0%	8%	100%
. il rispetto dell'ambiente in termini di inquinamento dell'aria	90%	2%	6%	0%	2%	100%