



CITTÀ DI CASALE MONFERRATO

SETTORE POLITICHE SOCIO - CULTURALI E GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Allegato A) - G.C. n. 271 del 23.12.2013

RELAZIONE SULL’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO ALUNNI SCUOLA DELL’INFANZIA, PRIMARIA E SECONDARIA DI PRIMO GRADO.

Premessa

La presente relazione intende ottemperare alle disposizioni dettate dall’art. 34, commi 20 e 21, del Decreto Legge 18.10.2012, n. 179, convertito in Legge 17.12.2012, n. 221 recante “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”, secondo cui “20. *Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.* 21. *Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio e negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013*”.

In particolare intende illustrare i contenuti citati dalla predetta norma in riferimento al previsto affidamento, con decorrenza dal 1.01.2014 e sino al 31.12.2019, alla società Azienda Multiservizi Casalese S.p.A. (*breviter* A.M.C. S.p.A.), a totale partecipazione pubblica, del servizio di trasporto degli alunni frequentanti le scuole dell’infanzia, primarie e secondarie di primo grado. Tale servizio risulta già affidato alla Società *in house* a decorrere dal 10.09.2007, con scadenza al 31.12.2009 e successiva proroga,

alle medesime condizioni di servizio al 31.12.2010 e comunque sino alla stipulazione di un nuovo Contratto di Servizio.

Il quadro normativo di riferimento

Occorre preliminarmente evidenziare come, a livello normativo, il servizio di trasporto alunni, altrimenti definito “*scuolabus*”, rientri nel più vasto concetto di “*assistenza scolastica*”, le cui funzioni amministrative sono state attribuite ai Comuni con l’art. 45 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, e le cui modalità di svolgimento sono demandate alla competenza amministrativa regionale.

Risulta dunque di competenza regionale la disciplina, a mezzo di apposita legge, delle modalità di svolgimento delle funzioni comunali in materia di trasporto scolastico, in particolare per quanto attiene agli alunni frequentanti le istituzioni scolastiche attualmente denominate scuola dell’infanzia, scuola primaria e scuola secondaria di primo grado, e che, in passato, erano invece definite scuola materna, elementare e media.

In tale contesto la Regione Piemonte, con Legge 29 aprile 1985, n. 49, ha dato attuazione all’art. 45 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, assegnando ai Comuni, con l’art. 9, le funzioni di cui all’art. 42 del D.P.R. medesimo, e tra queste, il servizio di trasporto alunni.

Tale quadro delle competenze trova conferma nella riforma della parte Seconda, Titolo V, della Costituzione, intervenuta con legge costituzionale 18 ottobre 2001 n. 3, talché, successivamente, la stessa Regione Piemonte, con Legge 28 dicembre 2007, n. 28, rubricata “*norme sull’istruzione, il diritto allo studio e la libera scelta educativa*”, ha aggiornato le competenze dei Comuni, confermando in capo ai medesimi, secondo il disposto dell’art. 31, tra gli altri, gli interventi di trasporto e mensa per le scuole dell’infanzia, primarie e secondarie di primo grado.

Il trasporto scolastico si caratterizza quale servizio pubblico locale secondo la definizione contenuta nel D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, che all’art.112 prevede che “*gli enti locali provvedono alla gestione dei servizi pubblici locali che abbiano per oggetto la produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali*”. In tal senso si è pronunciata anche la giurisprudenza amministrativa di cui si cita, a titolo d’esempio, la Sentenza del Consiglio

di Stato, sez. VI, n. 7636 del 22.11.2004, che afferma “... *non pare che possano sussistere dubbi sul fatto che il trasporto scolastico degli alunni delle scuole materne e dell’obbligo rappresenti una modalità che agevola il perseguimento degli obiettivi educativi, propri della comunità scolastica, e che, per tale modalità, sia configurabile quale servizio pubblico locale*”. Peraltro il servizio in oggetto è da considerare servizio pubblico locale a rilevanza economica, poiché caratterizzato da margini di “redditività” anche solo potenziale¹, e, nel caso di specie, erogato dal Comune di Casale Monferrato dietro corrispettivo di una tariffa stabilita nell’ambito della definizione delle tariffe dei servizi a domanda individuale, sussistendo quindi in ambito privatistico come distinta attività economica e, in ambito pubblico, non potendo essere considerata mera attività strumentale per l’amministrazione locale, poiché consistente nell’erogazione di servizi alla popolazione, finanziati, anche se parzialmente, dalle tariffe di contribuzione degli utenti.

Posto che l’art. 34, comma 20 del D.L. 179/2012, fa espresso riferimento agli “obblighi di servizio pubblico e universale”, pare opportuno soffermarsi brevemente su tale definizione, nonché sugli obblighi connessi, in ragione del summenzionato inquadramento del servizio di trasporto scolastico tra i servizi pubblici locali a rilevanza economica.

Il servizio pubblico può essere rappresentato come attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico, titolare del servizio medesimo, che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato.

Il servizio universale trova la propria definizione in considerazione degli effetti perseguiti al fine di garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

A tal proposito merita attenzione la direttiva 2002/22/CE che, ancorché afferente al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica, delinea come servizio universale “*l’insieme minimo di servizi di qualità specifica cui tutti gli utenti finali hanno accesso a prezzo abbordabile tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, senza distorsioni di concorrenza*”. Ciò può comportare “*la prestazione di determinati servizi a determinati utenti finali a prezzi che si discostano da quelli risultanti dalle normali condizioni di mercato*”.

¹ Cfr. Consiglio di Stato, sez. V, n. 5409/2012.

Pertanto pare ragionevole concludere che le due nozioni anzidescritte rappresentano *de facto* i due lati di una stessa medaglia, giacché, laddove si parla di “servizio pubblico” l’attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico chiamato ad espletare l’attività di interesse generale (in via diretta ovvero indirettamente a mezzo di concessione ad imprese pubbliche, miste o private), mentre laddove si richiama il concetto di “servizio universale”, la focalizzazione si trasferisce sugli utenti finali di tale servizio pubblico e specificamente sulle condizioni di accessibilità, fruibilità e qualità di quest’ultimo.

Con la sentenza n. 199 del 20 luglio 2012 la Corte Costituzionale, decidendo sui ricorsi promossi da sei Regioni, ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’articolo 4 del D.L. 138/2011, convertito con modificazioni dalla Legge n. 148 del 14 settembre 2011, cioè della norma, rubricata come *“Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall’Unione europea”*, con la quale era stata dettata la nuova disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica in luogo dell’articolo 23 bis del D.L. 112/2008, abrogato a seguito della consultazione referendaria del 12 e 13 giugno 2011.

In via generale la Consulta, con la dichiarazione di illegittimità costituzionale, ha cancellato l’architettura legislativa in materia, in quanto riproduttiva delle disposizioni abrogate con il referendum, confermando che lo stesso riguardava non soltanto i servizi idrici, ma tutto il settore dei servizi pubblici locali, ad eccezione di quelli espressamente esclusi e già oggetto di disciplina speciale. In particolare con tale sentenza sono rimasti in essere gli affidamenti in house fino alla scadenza naturale.

L’affidamento in house dei servizi pubblici locali è tornato pertanto ad essere sottoposto ai principi comunitari.

Come noto, la Direttiva 2006/123/CE, relativa ai servizi nel mercato interno, lascia liberi gli Stati membri di decidere le modalità organizzative della prestazione dei servizi di interesse economico generale. E’ perciò consentito che, in conformità ai principi generali del diritto comunitario, gli enti pubblici scelgano se espletare tali servizi direttamente o tramite terzi e che, in quest’ultimo caso, individuino diverse forme di esternalizzazione, ivi compreso l’affidamento a società partecipate dall’ente pubblico medesimo. In tale ambito, peraltro, si possono prevedere ipotesi distinte:

- a) Il ricorso al mercato;
- b) Il partenariato pubblico – privato istituzionalizzato;
- c) L'affidamento in house.

La prima costituisce il modello della cosiddetta evidenza pubblica, ossia della scelta del soggetto affidatario previa gara, nel pieno rispetto del regime comunitario di libera concorrenza.

La seconda si definisce nel modello delle società miste, che si realizza attraverso una gara cosiddetta a doppio oggetto, riguardante sia la qualità di socio che la gestione del servizio, in cui la società stessa viene costituita per specifiche funzioni in base ad una gara.

La terza modalità si concretizza nel modello cosiddetto “*in house providing*”, in cui si prevede l'affidamento diretto senza previa gara, ad un soggetto solo formalmente diverso dall'ente locale affidante.

Nel contesto giuridico attuale, affinché si possa affidare e/o mantenere l'“in house” occorre che il soggetto affidatario rispetti alcune condizioni, individuate primariamente dalla Corte di Giustizia Europea nella nota “sentenza Teckal” (Corte di Giustizia, sentenza 18 novembre 1999, causa C-107/98, Teckal; si segnala, in ogni caso, la vastità della giurisprudenza comunitaria sul punto) e successivamente richiamate dalla giurisprudenza nazionale (*ex multis*, Corte Cost., 28 marzo 2013, n. 50; Corte Cass., sez. unite civili, 25 novembre 2013, n. 26893; Cons. Stato, sez. V, 3 febbraio 2009, n. 591; Cons. Stato, Ad. Plenaria, 3 marzo 2008, n. 1; Cons. Stato, sez. IV, 3 aprile 2007, n. 1514).

Le condizioni individuate sono le seguenti:

- a) Presenza di capitale interamente pubblico;
- b) Svolgimento dell'attività prevalentemente con i soci pubblici affidanti;
- c) Esercizio da parte dei soci, nei confronti del soggetto stesso, di un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.

La sussistenza dei requisiti nel caso specifico.

Ciò posto, nel seguito si verifica la sussistenza dei requisiti in oggetto con riferimento al caso specifico:

a) Presenza di capitale interamente pubblico

Lo statuto della società A.M.C. S.p.A. all'art. 1 "Costituzione" riporta: "1. Ai sensi degli articoli 112 e seguenti del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 è costituita una Società per azioni a totale capitale pubblico. 2. Possono divenire soci della predetta Società i comuni interessati alla gestione del servizio idrico integrato, del servizio trasporti, del servizio distribuzione gas e di tutti gli altri servizi previsti dall'oggetto sociale. 3. Gli enti pubblici territoriali non potranno mai avere una partecipazione complessivamente inferiore al 100 per cento ed il comune di Casale Monferrato una partecipazione inferiore al 51 per cento del capitale sociale".

Allo stato attuale, il requisito in esame sussiste in quanto il capitale di A.M.C. S.p.A. è totalmente pubblico, e ripartito come indicato in tabella 1.

SOCIO	% QUOTE
A.M.C. S.p.A.	0,06
COMUNE DI CASALE MONFERRATO	76,487
COMUNE DI BALZOLA	1,5144
COMUNE DI BORGO SAN MARTINO	1,4299
COMUNE DI BOZZOLE	0,848
COMUNE DI CARESANA	0,7107
COMUNE DI CELLA MONTE	0,005
COMUNE DI CONIOLO	0,005
COMUNE DI COSTANZANA	1,0225
COMUNE DI FRASSINETO PO	3,2526
COMUNE DI GIAROLE	0,6662
COMUNE DI MORANO SUL PO	3,4152
COMUNE DI MOTTA DEI CONTI	0,7184
COMUNE DI OZZANO	0,005
COMUNE DI PERTENGO	0,6258
COMUNE DI PEZZANA	1,2186
COMUNE DI PONTSTURA	0,005
COMUNE DI ROSIGANO	0,4082
COMUNE DI SALA MONFERRATO	0,005
COMUNE DI SAN GIORGIO MONFERRATO	0,005
COMUNE DI STROPPIANA	1,6256
COMUNE DI TICINETO	1,5737
COMUNE DI TERRUGGIA	0,005
COMUNE DI TREVILLE	0,005
COMUNE DI VALMACCA	2,7202
COMUNE DI VILLANOVA MONFERRATO	1,663
Totale	100

Tabella 1: Quote di partecipazione in A.M.C. S.p.A. al 12.07.2013

b) Svolgimento dell'attività prevalentemente con i soci pubblici affidanti

La giurisprudenza prevalente ritiene che tale condizione sia soddisfatta quando l'affidatario diretto non fornisca i suoi servizi a soggetti diversi dall'ente o dagli enti controllante/i, anche se pubblici, ovvero li fornisca a questi ultimi in misura quantitativamente non significativa e qualitativamente irrilevante sulle strategie aziendali, ed in ogni caso non al di fuori della competenza territoriale dell'ente controllante.

Lo statuto della società A.M.C.S.p.A. all'art. 5 "*Oggetto della Società*", comma 5, prevede che "*le attività svolte per gli enti soci ed i servizi resi alle collettività da essi rappresentate devono in ogni caso costituire la parte più importante delle attività della società*". Anche tale requisito trova sussistenza, all'interno dell'oggetto stesso della società A.M.C. S.p.A., che è costituito da attività di carattere prettamente pubblico, tra cui è altresì annoverato "*l'esercizio di attività connesse e complementari ai trasporti pubblici quali [...] scuolabus*".

Attraverso le procedure di controllo di cui si dirà *infra* viene inoltre monitorato il rispetto della prevalenza e/o dell'esclusività nello svolgimento dell'attività con i soci pubblici affidanti.

Nel caso di specie, il servizio di scuolabus viene erogato esclusivamente in favore del Comune di Casale Monferrato, pertanto anche il requisito in esame è pienamente sussistente.

c) Esercizio da parte dei soci, nei confronti del soggetto stesso, di un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi

Il controllo analogo è da intendersi, secondo la prevalente giurisprudenza nazionale e comunitaria, come controllo gestionale e finanziario stringente e penetrante esercitato dall'ente pubblico sulla società affidataria e tale da realizzare un modello nel quale la società opera come una "longa manus" del socio pubblico totalitario.

Detto controllo si traduce in capo all'amministrazione controllante in un incisivo potere di direzione, coordinamento e supervisione dell'attività del soggetto partecipato, che non possiede alcuna autonomia decisionale in relazione ai più importanti atti di gestione e che si configura come un'entità distinta solo formalmente dall'amministrazione, continuando, in concreto, a costituire un'estensione della stessa. Nel caso gli enti locali

siano più d'uno, dovrà essere garantito un controllo coordinato da parte degli stessi, tale da consentire l'espressione di forme di indirizzo e controllo unitarie, ancorché provenienti da distinti soggetti (cd. controllo analogo congiunto)².

Nel caso di specie anche il requisito in esame è sussistente, talché il Comune di Casale Monferrato, con l'obiettivo di strutturare e consolidare una politica di *governance*, ha all'uopo approvato un regolamento per il controllo analogo³ con la precipua finalità di disciplinare la tipologia e le modalità di circolazione dei flussi informativi, individuando altresì gli specifici livelli di *governance*, nonché i comportamenti degli organi in seno alle società partecipate.

Per quanto attiene allo specifico servizio di trasporto scolastico, l'Azienda Multiservizi Casalese deve fornire dati puntuali sulla gestione tanto in ambito quali-quantitativo, quanto in ambito economico-finanziario che, a livello di coordinamento e monitoraggio, confluiscono nell'apparato proprio del controllo di gestione predisposto dall'ente affidante e, a livello gestionale, consentono l'esercizio di funzioni di controllo dell'efficacia, efficienza ed economicità del servizio stesso.

- **Controllo economico-finanziario**

A tal fine il contratto di servizio, al pari di quello attualmente vigente in regime di proroga, dovrà prevedere, in stretto raccordo alla disciplina del controllo analogo, specifico riferimento alle funzioni di vigilanza e controllo, anche in termini economico-finanziari, svolte dall'ente affidante, senza alcuna limitazione ai poteri di accesso e monitoraggio, anche attraverso l'acquisizione di documenti di pianificazione e programmazione, nonché di rendicontazione, in modo da consentire la verifica degli equilibri economico-finanziari, nonché l'espletamento di procedure di controllo antecedente, concomitante e susseguente idonee a porre in evidenza la rilevazione di eventuali scostamenti.

Nello specifico, la Società A.M.C. S.p.A. dovrà provvedere alla tenuta di una dettagliata contabilità inerente la gestione del servizio, di cui dovrà essere fornita rendicontazione al Comune di Casale Monferrato entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio consuntivo dell'esercizio precedente.

² Cfr. Consiglio di Stato, Sez. V, n. 8970/2009; Corte di Giustizia europea, sentenza 13 novembre 2008 – causa C-324/07.

La struttura del rendiconto dovrà essere suddivisa in costi e ricavi diretti ed indiretti, dettagliati in modo da consentirne una corretta ed univoca interpretazione, inoltre dovrà in particolar modo essere evidenziato l'utile/perdita di gestione.

La rendicontazione dovrà essere accompagnata da una relazione descrittiva ed esplicativa delle scelte strategiche adottate, delle varie tipologie di spesa sostenute e dei ricavi ottenuti. Le spese sostenute dovranno avvenire ai sensi delle disposizioni di legge vigenti, nonché nel rispetto del "*Regolamento AMC s.p.a. per le spese in economia, le gare ed i contratti di valore inferiore alle soglie comunitarie*", adottato ai sensi dell'art. 238, comma 7 del D.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.

Al fine di consentire la verifica in itinere dell'andamento generale del servizio, dovrà essere inviata semestralmente una sintetica tabella riassuntiva contenente i dati di cui al punto precedente.

- **Controllo sulla qualità del servizio**

La qualità del servizio dovrà essere rilevata anche attraverso una verifica periodica del rispetto degli standard individuati nella "Carta dei Servizi di trasporto pubblico urbano, scuolabus e soste a pagamento", con particolare riguardo a: regolarità, puntualità del servizio, pulizia dei mezzi.

I report dei risultati conseguiti saranno resi disponibili gratuitamente a bordo di ogni scuolabus e presso l'Ufficio Pubblica Istruzione del Comune.

A.M.C. S.p.A. rileverà il rispetto degli standard con riferimento all'anno solare e ne invierà al Comune i risultati conseguiti entro il 30 giugno dell'anno successivo; ciò al fine di costituire un sistema idoneo a produrre *feedback* positivi, tendente al raggiungimento di un target elevato in termini qualitativi unitamente al progressivo coinvolgimento dell'utenza finale del servizio.

³ Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 38 del 28.10.2013

Analisi dell'economicità del servizio

• Caratteristiche del servizio

Il servizio di trasporto scolastico comprende:

A) Trasporto degli alunni della scuola dell'infanzia, primaria, secondaria di primo grado, dai punti di ritrovo individuati e verificati annualmente, alla scuola di frequenza e ritorno per l'intero anno scolastico.

Il servizio istituzionale per il tragitto "casa-scuola" è riservato agli alunni residenti nelle frazioni di Casale Monferrato ed è assicurato con la messa in esercizio di n° 2 scuolabus.

Lo **Scuolabus n° 1**, serve le frazioni di Casale Popolo e Terranova. I percorsi svolti sono due, uno in andata e l'altro in ritorno, per un totale complessivo di circa 330 km settimanali.

Lo Scuolabus n° 2, serve le frazioni di San Germano e Santa Maria del Tempio. I percorsi svolti sono tre, per un totale complessivo di circa 580 km settimanali.

Gli orari e l'organizzazione delle fermate vengono definiti con l'avvio dell'anno scolastico e in linea di massima rimangono stabili per tutta la durata dello stesso.

La fermata e gli orari in cui l'utente può fruire del servizio di scuolabus vengono comunicati all'atto dell'iscrizione al richiedente.

Il Comune di Casale svolge il servizio di trasporto scolastico a favore degli alunni della scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di primo grado, dal lunedì al venerdì per tutti i giorni di scuola previsti nel calendario scolastico per i seguenti plessi scolastici:

- Scuola Primaria XXV Aprile
- Scuola dell'Infanzia Venesio
- Scuola Primaria G.Verne
- Scuola dell'Infanzia W. Disney
- Scuola Secondaria inferiore Dante Alighieri
- Scuola Primaria San Germano
- Scuola dell'Infanzia San Germano
- Scuola Primaria Santa Maria del Tempio
- Scuola dell'Infanzia Santa Maria del Tempio

Il servizio di scuolabus viene garantito nella fascia oraria indicata nel programma di esercizio, rimanendo escluso il servizio al di fuori di tale fascia oraria, in caso – ad esempio - di agitazioni, assemblee sindacali del personale scolastico o di qualunque altro evento tale da comportare una variazione agli orari di ingresso o di uscita

scolastica.

B) e C) - Trasporto alunni delle scuole dell'infanzia e primarie, dai centri di ritrovo ai luoghi di svolgimento dei centri estivi comunali;

- Trasporto alunni frequentanti le scuole dell'infanzia, primaria e secondaria di primo grado, per visite di istruzione.

- Servizio scuolabus per Centri Estivi comunali

Il servizio di trasporto a favore dei centri estivi viene erogato nel periodo compreso tra il termine dell'anno scolastico della scuola dell'obbligo e l'inizio del nuovo anno scolastico, con l'esclusione del mese di agosto.

Nel periodo compreso tra il termine dell'anno scolastico e la fine del mese di giugno, il servizio di trasporto per i centri estivi comunali è riservato agli studenti della scuola primaria.

Dall'inizio del mese di luglio, il servizio - erogato per quanto possibile con l'impegno di un solo scuolabus - è invece rivolto sia agli studenti della scuola primaria che agli alunni della scuola dell'infanzia.

Gli orari di andata e ritorno vengono definiti di anno in anno sulla base dell'ubicazione dei centri estivi e dei centri di ritrovo.

Il servizio di trasporto scuolabus è assicurato anche per le eventuali uscite programmate da realizzarsi sul territorio che, in ogni caso, non potranno superare il percorso massimo di 50 km.

- Visite di istruzione e attività didattiche organizzate dal Comune.

Le singole scuole possono fruire del servizio scuolabus per visite di istruzione sul territorio.

L'utilizzo è limitato ai seguenti giorni e orari:

- il giovedì dalle ore 9:00 alle ore 12:00 e dalle ore 14:00 alle ore 16:00 (la richiesta può interessare l'arco dell'intera giornata);
- il venerdì dalle ore 14:00 alle 16:00;
- il sabato dalle ore 9:00 alle ore 12:00.

Le visite di istruzione sul territorio non potranno in ogni caso superare il percorso massimo di 50 km.

Per le visite di istruzione, il personale necessario all'accompagnamento sugli scuolabus viene garantito dalla scuola che ne fa richiesta.

Al fine di ottimizzare la massima integrazione possibile con la rete di trasporto pubblico urbano, con l'intento di non duplicare servizi di trasporto già presenti, garantendo altresì una migliore fruibilità degli stessi, il minore iscritto al servizio ha facoltà di fruire

promiscuamente dello scuolabus e del bus urbano (alternativamente in andata o al ritorno), secondo quanto già stabilito con determinazione dirigenziale n. 980 del 10.10.2013.

- **Scelta dell'affidamento**

Le ragioni che hanno condotto all'esternalizzazione del servizio in oggetto e alla scelta dell'affidamento *in house*:

- Trasferimento del personale stesso in capo al soggetto affidatario⁴, garantendo l'erogazione di un servizio pubblico pur se la dotazione di personale comunale non preveda attualmente le necessarie figure professionali
- Contenimento dei costi diretti e indiretti, (anche mediante la realizzazione di economie di scala attraverso opportune sinergie con il servizio di trasporto pubblico locale), senza alcun riverbero negativo sulla qualità del servizio, al fine di garantirne le migliori condizioni di accesso, a prescindere dalla domanda fortemente oscillante in funzione dell'andamento demografico e della dislocazione dell'utenza sul territorio;
- Potenziamento degli standard qualitativi del servizio anche in considerazione del particolare livello di attenzione richiesto dalla tipologia di utenza target.

- **Quadro economico e compensazioni**

Il Corrispettivo annuo previsto è strutturato come segue:

Parte fissa:

€ 120.597,97 + IVA di legge per prestazioni di cui alla lettera A)

€ 25,06 + IVA di legge per ora di servizio effettivamente svolto, di cui alle lettere B) e C), fino alla soglia di n. 300 ore/anno, con garanzia all'A.M.C. di un corrispettivo annuo di complessivi € 7.518,00 + IVA di legge

Parte variabile:

- Ricavi derivanti dalla tariffa a carico degli utenti⁵ ;

⁴ Già l'originario affidamento ad A.M.C. S.p.A. del servizio *de quo* a partire dall'anno 2007 ha comportato il trasferimento in capo alla Società *in house* del rapporto di lavoro con gli addetti al servizio.

⁵ Alla fine di ogni anno scolastico, A.M.C. S.p.A. invierà al Comune il rendiconto del servizio, specificando gli utenti che presentano una situazione di morosità con il dettaglio di tutti gli insoluti. Il Comune, procederà alla compensazione delle somme insolute nei confronti di A.M.C. S.p.A. su presentazione di regolare fattura

Eventuali servizi

- Eventuali ulteriori servizi (solo se richiesti) eccedenti il monte ore stabilito in complessive 300 ore annue disponibili, avranno un costo pari ad € 8,52 + IVA di legge per ogni ora di servizio svolto, purché non si superi il tetto di 11 ore settimanali.

Per il calcolo del corrispettivo, si è fatto ricorso a criteri diversi, talché, per le prestazioni di cui alla lettera A) del presente paragrafo viene predeterminata, all'interno del programma di esercizio, la percorrenza chilometrica su base settimanale, in riferimento al percorso pianificato per lo svolgimento del servizio di scuolabus istituzionale nel tragitto "casa-scuola".

In ordine a tale componente, è possibile considerare, quale parametro di riferimento, il corrispettivo al chilometro come di seguito descritto:

$\text{Km./anno} = 910 \text{ Km settimanali} * 36 \text{ settimane (durata media anno scolastico, compresa Scuola dell'Infanzia)} = 32.760 \text{ Km.}$

$\text{Corrispettivo/km.} = \text{Corrispettivo totale previsto } \text{€ } 120.597,97 : 32.760 \text{ km.} = \text{€ } 3,68/\text{km.}$

Per le prestazioni di cui alle lettere B) e C), invece, non risultando possibile predeterminare la percorrenza annua, si è scelto di utilizzare il criterio del corrispettivo orario applicato ad un monte ore determinato forfettariamente in base a valori medi di riferimento. In tal caso, indipendentemente dal percorso effettuato (che può variare soprattutto in riferimento alle visite di istruzione) si è stabilita una quota oraria fissa di € 25,06 oltre Iva di legge fino alla soglia di n. 300 ore/anno che, sulla base dei dati medi in possesso⁶, risulta congrua per l'ente affidante; viene comunque garantito un corrispettivo annuo di € 7.518,00 oltre Iva di legge.

Al fine di svolgere un'analisi comparativa idonea a fornire parametri di valutazione connotati da sufficienti margini di obiettività in ordine all'economicità del servizio *de quo*, si è fatto ricorso a due studi effettuati da ANAV e ASSTRA. In giugno 2013 sul sito ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) è stato pubblicato uno studio sui costi standard del TPL effettuato dal Dipartimento di Ingegneria Informatica e Gestionale dell'Università "La Sapienza" di Roma con la collaborazione dell'ANAV. Analogo studio è stato pubblicato in luglio 2013 sul sito ASSTRA (ASSociazione

TRASporti). Detti documenti sono stati elaborati con riferimento ai criteri della Commissione Europea nell'allegato 1 al Regolamento 1370/CE/2007 che prevedono che la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi relativi agli stessi nonché di un margine di utile ritenuto ragionevole per l'adempimento di tali obblighi.

Inoltre la compensazione è stata determinata in base ad un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di sufficienti mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, dovrebbe sostenere per adempiere a tali obblighi, tenendo conto degli introiti nonché di un ragionevole margine di utile.

Gli studi presi in esame tengono in considerazione dati economici analoghi a quelli utilizzabili per il servizio scuolabus per determinare il costo standard. Pertanto i due servizi, ancorché non perfettamente assimilabili, risultano tuttavia economicamente comparabili.

Per quanto attiene ai dati relativi ai costi del servizio di AMC, si riporta il dato medio ricavato dai rendiconti ottenuti all'interno delle procedure di controllo e relativi alle annualità 2012 e 2013 (preconsuntivo).

Costo standard €/Km.	Costo €/km.	Percorso	Tipologia	Anno di riferimento
ANAV	4,25	Urbano	TPL	2011 ⁷
ASSTRA	4,48 ⁸	Urbano	TPL	2011 ⁷

Costo medio €/Km.	Costo €/km.	Percorso	Tipologia	Anno di riferimento
A.M.C. S.p.A.	3,70	Urbano	Scuolabus	2012 (consuntivo)
A.M.C. S.p.A.	3,73	Urbano	Scuolabus	2013 (preconsuntivo)

⁶ V. *infra*

⁷ il solo riferimento agli indici di incremento Istat (FOI) evidenzia un incremento da settembre 2011 a settembre 2013 pari al 3,9%.

⁸ Il costo chilometrico è desunto dalla media aritmetica tra i costi indicati per il ciclo urbano

L'analisi dell'economicità del servizio appena esposta, trova valido riscontro anche in fase di verifica del rendiconto presentato da A.M.C. S.p.A. che indica i ricavi di gestione relativamente al servizio scuolabus, rendendo altresì possibile estendere il criterio del corrispettivo chilometrico quale parametro unitario per l'analisi dell'intero servizio, ivi comprese anche le prestazioni di cui alla lettera B) e alla lettera C), al fine di ottenere un risultato ancor più indicativo.

Anno 2012 - consuntivo

Valore complessivo del servizio	Km. percorsi 2012	€/km.
€ 132.048,00	Km 33.910	€ 3,89 ⁹

Si evidenzia come il valore complessivo del servizio sia costituito per € 7.656,00 da ricavi derivanti dall'applicazione di tariffe a carico utenti (pari al 5,8% del totale, ossia per €/km 0,226) e per € 124.392,00 da ricavi derivanti da corrispettivi comunali (pari al 94,2% del totale, ossia per €/km 3,668).

Occorre precisare inoltre, che l'affidamento del servizio ad AMC S.p.A. mantiene le stesse condizioni economiche già in essere dal 2007, con esclusivo incremento all'indice Istat (FOI).

Da un confronto tra i dati evidenziati, risulta che il costo del servizio scuolabus per il Comune di Casale Monferrato è inferiore al benchmark utilizzato per il riferimento, sia in termini relativi (lettera A) che in termini assoluti (lettere A+B+C+ tariffa a carico utenti) e conseguenti ad un'analisi su dati consolidati riferiti all'anno 2012.

Per quanto attiene le compensazioni economiche, sono in linea con quanto previsto dalla normativa comunitaria.

Pertanto, per i motivi sovraesposti, si ritiene che l'affidamento in oggetto ad A.M.C. S.p.A. sia conforme ai requisiti richiesti dal quadro normativo attualmente in essere.

Casale Monferrato, 20 dicembre 2013

IL DIRIGENTE

Renato Bianco

⁹ Valore al netto dell'Iva al 10%