



AFFIDAMENTO IN HOUSE PROVIDING DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SCOLASTICO DEL COMUNE DELLA SPEZIA

**Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio e
delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di
affidamento prescelta
(ex D.Lgs. 23 dicembre 2022 n. 201, art. 14 commi 2 e 3)**

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	Servizio trasporto scolastico
Ente affidante	Comune della Spezia
Tipo di affidamento (appalto/concessione/contratto di servizio)	Contratto di servizio
Modalità di affidamento (gara/in house/società mista; se normativa speciale indicare il testo di legge di riferimento)	Affidamento <i>in house</i>
Durata del contratto	5 anni
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Principalmente territorio del Comune della Spezia

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Dott. Massimiliano Curletto
Ente di riferimento	Comune della Spezia
Area/servizio	Servizi Educativi
Telefono	0187 727713
Email	massimiliano.curletto@comune.sp.it
Data di redazione	7/12/2022

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il Decreto Legislativo 23/12/2022 n. 201 "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica" (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30 dicembre 2022 in vigore dal 31 dicembre 2022) all'articolo 14 "Scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale" commi 2 e 3 prevede: "2. Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

3. Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzioni."

Il Decreto Legislativo 23/12/2022 n. 201 all'articolo 31, ha previsto inoltre che "Al fine di rafforzare la trasparenza e la comprensibilità degli atti e dei dati concernenti l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, gli enti locali redigono la deliberazione di cui all'articolo 10, comma 5, la relazione di cui all'articolo 14, comma 3, la deliberazione di cui all'articolo 17, comma 2 e la relazione di cui all'articolo 30, comma 2, tenendo conto degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7,

8 e 9.” e ha disposto che gli atti di cui sopra e il contratto di servizio siano pubblicati senza indugio sul sito istituzionale dell'ente affidante e trasmessi contestualmente all'Anac.

Con il Codice appalti (D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.) sono state recepite le disposizioni in materia di affidamenti in house contenute nelle direttive europee in materia di concessioni e appalti dei settori ordinari e speciali (acqua, energia, trasporti e servizi postali).

Si tratta dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE (Concessioni tra enti nell'ambito del settore pubblico), dell'art. 12 della direttiva 2014/24/UE (Appalti pubblici tra enti nell'ambito del settore pubblico), dell'art. 28 della direttiva 2014/25/UE (Appalti tra amministrazioni aggiudicatrici), i quali - con identiche disposizioni - disciplinano tipologie di concessioni e di appalti che presentano caratteristiche tali da poter essere escluse dall'ambito di applicazione della normativa europea in materia di procedure di affidamento dei contratti pubblici e da consentire il ricorso all'affidamento in house.

Tra le disposizioni europee richiamate, la previsione di cui all'art. 12 della direttiva 2014/24/UE, che disciplina l'in house nei settori ordinari, può essere assunta a paradigma anche per l'in house nell'ambito delle concessioni e dei settori speciali, vista l'identità dei testi normativi specifici. Il citato art. 12 ha definito le condizioni che necessitano, ai fini dell'esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva stessa, di un appalto pubblico aggiudicato da un'amministrazione a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato.

Già prima della codificazione normativa europea, la giurisprudenza europea e quella nazionale avevano avuto modo di elaborare indici identificativi da utilizzare per verificare la legittimità del ricorso all'in house providing: la totale partecipazione pubblica; il controllo analogo, anche congiunto nel caso di affidamento in house in favore di società partecipata da più enti pubblici; la prevalenza dell'attività con l'ente affidante. La formulazione della disciplina dell'in house recata dalle citate direttive ha recepito la giurisprudenza della Corte di Giustizia sui requisiti dell'in house, introducendo, tuttavia, alcune innovazioni, che sono state diffusamente illustrate, tra gli altri, nel parere del Consiglio di Stato n. 298/2015.

Il Codice, recependo i presupposti elaborati nel corso degli anni dalla giurisprudenza comunitaria in materia di affidamenti diretti e i principi contenuti nelle citate Direttive, disciplina tutti i presupposti per gli affidamenti in house (art. 5). Accanto a ciò il Codice prevede che, per poter legittimamente affidare un contratto con modalità in house, avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti devono effettuare preventivamente una valutazione della congruità economica dell'offerta formulata del soggetto in house, avendo riguardo all'oggetto e al valore della prestazione (art. 192).

Inoltre è disposta l'istituzione presso l'ANAC dell'elenco delle stazioni appaltanti che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house. L'iscrizione in tale elenco deve avvenire secondo le modalità e i criteri definiti dall'ANAC e consente di procedere mediante affidamenti diretti dei contratti. Le linee guida adottate dall'Autorità prevedono anche che, con riferimento ai servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, gli enti di governo degli ambiti ottimali istituiti devono richiedere l'iscrizione nell'Elenco, indicando nella domanda di iscrizione gli enti locali partecipanti. In sintesi il D.lgs. 18.04.2016 n. 50 e s.m.i agli artt. 5 e 192 e le Linee Guida ANAC n. 7 (Delibera n. 235 del 15.02.2017, aggiornate con Delibera n. 951 del 20 settembre 2017) hanno codificato l'istituto dell'in house providing per “precisare in quali casi i contratti conclusi nell'ambito del settore pubblico non sono soggetti all'applicazione delle norme in materia di appalti pubblici”.

In termini di contenuti, quindi la presente relazione:

a) individua la normativa di riferimento

- b) definisce le caratteristiche del servizio e gli obblighi di servizio pubblico e universale nonché gli specifici obblighi di servizio del comune
- c) descrive il servizio e la relativa organizzazione
- d) dà conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento comunitario e nazionale per la forma di affidamento "in house"
- e) individua in conclusione l'ente affidante, il gestore ed il contratto di servizio indicando le compensazioni economiche previste.

Nello specifico la relazione ex art. 14 comma 3 intende illustrare tali contenuti in riferimento all'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale scolastico.

PRINCIPALI DISPOSIZIONI COMUNITARIE E NAZIONALI SUI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

- Libro Verde sui servizi di interesse economico generale - COM (2003) 270
- Principio di concorrenza (richiamato dalla Corte Costituzionale nella sentenza 199/2012) - Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, art. 106
- Direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione - Dir. 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 26 febbraio 2014
- Direttiva 2014/24/UE - Appalti pubblici tra enti nell'ambito del settore pubblico;
- Direttiva 2014/25/UE - Appalti tra amministrazioni aggiudicatrici.

ORGANIZZAZIONE E AFFIDAMENTO DEI SERVIZI PUBBLICI DI RILEVANZA ECONOMICA (NORMATIVA NAZIONALE TRASVERSALE)

- Codice dei contratti pubblici - Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e Linee Guida ANAC
- Funzioni fondamentali dei Comuni - Decreto Legge 31 maggio 2010 n. 78, art. 14 comma 27
- Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica - Decreto Legislativo 23 dicembre 2022 n. 201

NORMATIVA NAZIONALE SETTORIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO

- D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e ss.mm.ii. (Codice della strada)
- Decreto Ministeriale 31 gennaio 1997 e Circolare Ministero dei Trasporti 11 marzo 1997, n.23
- D.M. 20/12/1991 n. 448
- Circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 2 del 02/12/2011
- Art.1 commi 180 e 181 della Legge 13 luglio 2015, n. 107 Riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti
- Art. 5 del Decreto Legislativo 13 aprile 2017, n. 63 "Effettività del diritto allo studio attraverso la definizione delle prestazioni, in relazione ai servizi alla persona, con particolare riferimento alle condizioni di disagio e ai servizi strumentali, nonché potenziamento della carta dello studente, a norma dell'articolo 1, commi 180 e 181, lettera f), della legge 13 luglio 2015, n. 107
- D.P.C.M. 11 luglio 2018 "Individuazione delle categorie merceologiche, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2014, n. 89"
- Art. 3 del Decreto Legge 29 ottobre 2019, n. 126 convertito con modifiche dalla Legge 20 dicembre 2019, n. 159 recante: «Misure di straordinaria necessità ed urgenza in materia di reclutamento del personale scolastico e degli enti di ricerca e di abilitazione dei docenti»
- Legge 104/1992 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate"

► Art. 5 della Legge Regionale 8 giugno 2006, n. 15 "Norme ed interventi in materia di diritto all'istruzione e alla formazione"

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

1.1. Il concetto di servizio pubblico

Prima di descrivere nel dettaglio l'organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale scolastico è opportuno analizzare il concetto di servizio pubblico. Per quanto concerne il settore effettivo di applicazione dell'art. 10 del D.Lgs. 201/2022 necessita prima di tutto spiegare la nozione di *"servizio pubblico locale a rilevanza economica"*.

L'art. 3 del D.Lgs. 201/2022 "Principi generali del servizio pubblico locale" si limita a statuire che "I servizi di interesse economico generale di livello locale rispondono alle esigenze delle comunità di riferimento e alla soddisfazione dei bisogni dei cittadini e degli utenti, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità"

Già l'art. 112 del D. Lgs. n. 267/00 (Tuel), abrogato dal richiamato D.Lgs. 201/2022 denominato *"Servizi pubblici locali"*, si limitava a statuire che i *"servizi pubblici locali"* debbano avere *"per oggetto produzione di beni e attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali"*. La giurisprudenza ha affermato che il *"servizio pubblico"* è quello che permette al Comune di conseguire fini sociali e di promuovere lo sviluppo economico civile della comunità locale ai sensi dell'art. 112 del Tuel, in quanto preordinato a soddisfare i bisogni della cittadinanza indifferenziata.

In merito al concetto di *"servizio pubblico locale"*, la giurisprudenza ha precisato quanto segue:

- il *"servizio pubblico locale"* risulta fondato su alcuni elementi quali l'organizzazione dell'attività volta a soddisfare in modo diretto esigenze proprie di una platea indifferenziata di fruitori, l'imposizione a carico del gestore ad una serie di obblighi, tra i quali quelli di esercizio e tariffari, volti a uniformare l'espletamento dell'attività a regole di regolarità, capacità tecnico- professionale e qualità;
- il *"servizio pubblico locale"*, poiché persegue scopi sociali e di sviluppo economico della comunità, è rivolto al soddisfacimento diretto di necessità collettive della stessa con effetto generalizzato sul suo assetto socio-economico;
- riguarda di conseguenza un'utenza indifferenziata, anche se sia fruibile individualmente, ed è sottoposto a obblighi di esercizio imposti dall'ente pubblico affinché gli scopi suddetti siano garantiti (in questo senso, Sentenza Consiglio di Stato, Sezione VI, 22 novembre 2013, n. 5532).

Il D.L. n. 269/03, convertito nella Legge n. 350/03, ha modificato gli artt. 113 e 113-bis (di cui è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale con Sentenza Corte Costituzionale n. 272/04) del Tuel, distinguendo fra *"servizi aventi rilevanza economica"* e *"servizi privi di tale rilevanza"*.

Anche in questo caso, la mancanza di una norma che ne individui espressamente la nozione precisa, impone di ricorrere alle definizioni che ne hanno dato la dottrina e la giurisprudenza.

In primo luogo, è necessario riferirsi al "Libro Verde sui servizi di interesse generale" presentato il 21 maggio 2003 dalla Commissione delle Comunità Europee, in cui si afferma che la distinzione tra attività economiche e non economiche ha carattere dinamico ed evolutivo, cosicché non sarebbe possibile fissare a priori un elenco definitivo dei servizi di interesse generale di natura "non economica". Sia secondo la Corte di Giustizia europea (Sentenza 22 maggio 2003, Causa n. 18/01), sia secondo la

Corte Costituzionale (Sentenza n. 272/04), è compito del Legislatore nazionale valutare circostanze e condizioni in cui il servizio viene prestato, tenendo conto in particolare dell'assenza di uno scopo precipuamente lucrativo, della mancata assunzione dei rischi connessi a tale attività ed anche all'eventuale finanziamento pubblico della stessa.

La differenza fra tipologie di "servizi pubblici" attiene all'impatto che l'attività può avere sull'assetto della concorrenza ed ai suoi caratteri di redditività (Sentenza Tar Puglia, Bari 12 aprile 2006, n. 1318).

Dunque, deve ritenersi di rilevanza economica il servizio che si innesta in un settore per il quale esiste, quantomeno potenzialmente, una redditività e quindi una competizione sul mercato, ciò ancorché siano previste forme di finanziamento pubblico, più o meno ampie, dell'attività in questione.

La distinzione tra il carattere della rilevanza economica o meno del "servizio pubblico" non è dato né dalla natura dell'attività, né dal suo oggetto, ma piuttosto dalla modalità di gestione che ne determina l'indice della sua economicità.

Ai fini della qualificazione di un "servizio pubblico locale" sotto il profilo della rilevanza economica, non importa la valutazione fornita dalla P.A., ma occorre verificare in concreto se l'attività da espletare presenti o meno il connotato della redditività, anche solo in via potenziale (Sentenza Consiglio di Stato, Sezione V, 27 agosto 2009, n. 5097). Con l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del D.Lgs. recante il T.U. sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (Riforma Madia), dopo i pareri favorevoli della Conferenza Unificata, del Consiglio di Stato e Commissioni Parlamentari competenti, si è pervenuti al termine di una lunga fase di incertezza e di instabilità che ha caratterizzato l'assetto normativo.

Questo testo si configura infatti come una stabilizzazione in forma organica delle disposizioni in essere, in particolare di quelle intervenute a seguito dell'emanazione delle Direttive Europee (n. 23 e 24 del 2014) sia del varo del codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.) sia di una serie di disposizioni sul tema contenute nelle leggi di stabilità 2014 e 2015 (L. 147/2013 e L. 190/2014).

Chiarito cosa si intenda per servizio pubblico possiamo definire il trasporto pubblico, che non è altro che un tipo di servizio pubblico così come lo sono le telecomunicazioni, la gestione dell'acqua e dell'elettricità, etc. Con il termine trasporto pubblico si intende l'insieme dei mezzi di trasporto e delle modalità organizzative che permettono ai cittadini di esercitare il proprio diritto alla mobilità servendosi di mezzi non di proprietà (appartenenti invece alla categoria del trasporto privato). Tale servizio può essere realizzato con svariati mezzi di trasporto tra i quali citiamo: autobus, filobus, taxi, treno, tram, funicolare, metropolitana, funivia, aeroplano, traghetti.

1.2 La gestione delle flotte di veicoli per il trasporto pubblico locale

L'utilizzo e la gestione di un sistema di trasporto pubblico soddisfa i bisogni della collettività (e del cittadino in quanto singolo) per diverse ragioni. Sicuramente produce una riduzione dei costi del viaggio, una limitazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, diminuisce la congestione dovuta all'utilizzo dei mezzi di trasporto individuali e soprattutto garantisce la mobilità anche a chi non possiede un mezzo privato. Definito cosa si intenda per trasporto pubblico deve scendersi al dettaglio delle caratteristiche del trasporto pubblico locale. Con tale termine non si intende altro che la sottocategoria del trasporto pubblico che si occupa di consentire l'effettuazione di piccoli viaggi (pendolarismo) come quelli casa-scuola, casa-lavoro, in cui vanno ricomprese pertanto tutte le diverse modalità di trasporto pubblico (autobus, filobus, metropolitana, tram, treno) che permettono l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini su scala locale (urbana, provinciale e regionale) e sovra locale. A favore del TPL giocano sicuramente la concorrenzialità rispetto al trasporto privato, la diffusione e la capillarità sul territorio, la convenienza economica, la sicurezza (meno incidenti), la velocità commerciale (nel caso di trasporto su ferro). Tra i contro (comfort inferiore rispetto a un mezzo privato, mancanza di autonomia nella pianificazione dello spostamento ecc.) sicuramente

troviamo la mancanza/carenza di servizi in aree a domanda debole, siano esse quartieri periferici urbani con difficile accesso o piccoli agglomerati extra-urbani. Alcune società per fronteggiare questo problema si stanno attrezzando con sistemi a chiamata che consentono attraverso la telefonata a un centralino di prenotare il viaggio da/per un determinato quartiere o paese di vallata ad un'ora ben precisa, il tutto ad un costo identico o di poco superiore a quello del servizio tradizionale. Alcuni Enti, ed è qui che introduciamo il servizio oggetto della presente relazione, a sostegno del Trasporto Pubblico Locale si sono organizzati con servizi di trasporto pubblico locale dedicati a particolari tipologie di utenti, in aree che non offrono copertura sufficiente con i classici sistemi di TPL e che sono diretti a dare risposta a precise esigenze di mobilità (lavoro, scuola) ben individuabili nel tempo (per fasce orarie) e nello spazio (specifici luoghi di destinazione); è qui che si inserisce il trasporto pubblico scolastico.

1.3 Servizio comunale di trasporto scolastico: natura e caratteristiche

Proseguendo logicamente con quanto sopra affermato, può ritenersi che il servizio oggetto della presente relazione rivesta le caratteristiche di trasporto pubblico locale ai sensi del D. Lgs. 422/97 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n. 59" e della Legge Regionale 7 novembre 2013 n. 33 "Disciplina del sistema di trasporto pubblico regionale e locale e del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti" in quanto:

- ai sensi dell'art. 1 comma 2 del D. Lgs. 422/97 sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci che non rientrano tra quelli di interesse nazionale e che comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale;

- l'art. 2 della L.R. 33/2013 definisce come servizi di trasporto pubblico regionale e locale "i servizi di trasporto collettivo effettuati con modalità terrestri, marittima, fluviale ed aerea, che si svolgono, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, normalmente nel territorio regionale, con offerta indifferenziata a utenti anche appartenenti a particolari categorie, relativamente al trasporto di persone".

La giurisprudenza, pur rilevando che la prestazione dello stesso si caratterizza per essere riservato a categorie specifiche di utenti, ha confermato il carattere di servizio pubblico locale e "non di linea" del trasporto scolastico (Consiglio di Stato, Sez. VI, 22 novembre 2004 n. 7636) e ha sottolineato che lo stesso non è tra l'altro incompatibile con lo svolgimento di servizi di linea (TAR Campania - Napoli - Sez. I, 26 febbraio 2010 n. 1191). In proposito, ai sensi del decreto legislativo 22 settembre 1998, n. 345, e della legge 15 gennaio 1992, n. 21, i Comuni esercitano tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico non di linea di persone.

Si deve pertanto ritenere che il servizio di trasporto scolastico sia un servizio pubblico locale di trasporto, pertanto escluso dalla disciplina normativa dei servizi pubblici a domanda individuale.

Il servizio in oggetto è, altresì, servizio pubblico locale a rilevanza economica, in quanto erogato non gratuitamente bensì dietro corrispettivo di una tariffa a carico degli utenti stabilita dall'Amministrazione e con il riconoscimento di un corrispettivo per il servizio reso al soggetto gestore. Ciò corrisponde alla nozione di rilevanza economica di un servizio quando venga offerto al mercato dietro il pagamento di un corrispettivo oppure quando la prestazione svolta dall'operatore privato sia, comunque, redditizia, essendo remunerata direttamente dalla Pubblica Amministrazione che si fa carico dei relativi costi.

In questo senso in particolare la delibera n. 46 della Corte dei Conti, sezione regionale di controllo del Piemonte, del 27 maggio 2019, che si è pronunciata in merito alla copertura della spesa del servizio di trasporto scolastico, in relazione all'entità delle

quote di partecipazione finanziaria a carico dell'utenza. La pronuncia dei magistrati contabili piemontesi è intervenuta sulla natura giuridica del servizio di trasporto scolastico, affermando come lo stesso sia, "pleno iure", un servizio pubblico di trasporto e, come tale, escluso dalla disciplina normativa dei servizi pubblici a domanda individuale; ciò per affermare che, pertanto, il suo costo troverebbe totale copertura da parte dell'utenza, in coerenza con le indicazioni della giurisprudenza contabile (tra le tante Sezione regionale di controllo della Sicilia e della Campania) e della giurisprudenza amministrativa, secondo la quale in occasione dell'erogazione di un servizio pubblico, gli Enti «... saranno tenuti, in sede di copertura, alla stretta osservanza delle disposizioni dell'art. 117 Tuel, in particolare, del principio dell'equilibrio ex ante tra costi e risorse a copertura, principio che riguarda indistintamente tutti i servizi pubblici erogati dall'ente locale, a prescindere dalla forma contrattuale di affidamento del servizio (cit. delibera 46 Sez. regionale Piemonte Corte dei Conti).

La Sezione delle Autonomie della Corte dei conti, con la decisione n. 25/SEZAUT/2019/QMIG assunta il 7 ottobre 2019 (e depositata il 18/10/2019), ha stabilito che gli enti locali, "nell'ambito della propria autonomia finanziaria, nel rispetto degli equilibri di bilancio e della clausola d'invarianza finanziaria", possano "dare copertura finanziaria al servizio di trasporto scolastico anche con risorse proprie, con corrispondente minor aggravio a carico all'utenza". Secondo la Sezione delle Autonomie, la cui deliberazione quindi si discosta sensibilmente dalle decisioni assunte in precedenza da diverse Sezioni regionali, l'erogazione del servizio di trasporto scolastico è "doverosa per legge". Trattandosi di un "servizio pubblico essenziale a garanzia del primario diritto allo studio", la contribuzione pagata dai fruitori può essere anche nulla o di modica entità, "purché individuata attraverso meccanismi, previamente definiti, di graduazione della contribuzione degli utenti in conseguenza delle diverse situazioni economiche in cui gli stessi versano".

Sulla materia della copertura del costo, a salvaguardia della particolare finalità del servizio che supporta la fruizione dell'istruzione di base (secondo le previsioni della Legge 107/2015 cd. "Buona Scuola") è infine intervenuto il legislatore che al sopraccitato art. 3 del Decreto Legge 29 ottobre 2019, n. 126 convertito con modifiche dalla Legge 20 dicembre 2019, n. 159 ha disposto "Fermo restando quanto disposto dall'articolo 5 del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 63 "Effettività del diritto allo studio attraverso la definizione delle prestazioni, in relazione ai servizi alla persona, con particolare riferimento alle condizioni di disagio e ai servizi strumentali, nonché potenziamento della Carta dello Studente", la quota di partecipazione diretta dovuta dalle famiglie per l'accesso ai servizi di trasporto degli alunni può essere, in ragione delle condizioni della famiglia e sulla base di delibera motivata, inferiore ai costi sostenuti dall'ente locale per l'erogazione del servizio, o anche nulla, purché sia rispettato l'equilibrio di bilancio di cui all'articolo 1, commi da 819 a 826, della legge 30 dicembre 2018, n. 145".

1.4 L'organizzazione del servizio di trasporto scolastico del Comune

Nel territorio comunale della Spezia hanno sede 6 Istituti Comprensivi Statali, cui fanno capo complessivamente 43 scuole; il territorio comunale, che ha una superficie complessiva di 51,39 Kmq, presenta intorno al nucleo urbano che prospetta sul golfo omonimo una serie di rilievi collinari sui quali insistono diversi piccoli abitati; la scelta dell'Ente, rispetto all'organizzazione della rete scolastica, si è diretta negli anni a preservare i plessi scolastici collinari quali promotori delle identità e tradizioni locali e della conservazione e valorizzazione del territorio. Proprio in ragione della natura delle comunità delle zone collinari, connotate da piccoli abitati e prevalenti case sparse difficilmente collegabili con un capillare servizio di trasporto pubblico locale, il Comune ha affiancato al sistema della mobilità urbana/extraurbana un servizio di trasporto dedicato alle comunità scolastiche più isolate, a supporto della frequenza scolastica e come elemento della rete complessiva dei servizi offerti nel quadro del diritto allo studio, in conformità all'art. 5 della Legge Regionale 15/2006.

Il servizio di trasporto scolastico è realizzato dal Comune della Spezia nell'ambito delle proprie competenze in materia di assistenza scolastica nei limiti delle disponibilità di bilancio per gli alunni della scuola primaria (art. 5 Decreto Legislativo 13 aprile 2017, n. 63), ed è garantito sul territorio comunale al fine di agevolarne la frequenza quando sussistano condizioni oggettive di difficoltà nel raggiungimento della scuola vicinior e precisamente:

- per le località del territorio comunale non collegate o scarsamente collegate dai mezzi pubblici alle sedi scolastiche di riferimento;
- per le località del territorio comunale la cui scuola primaria sia stata soppressa, verso la scuola divenuta sede accorpata del plesso soppresso.

A parità di condizioni, il servizio di trasporto scolastico può essere fruito dai bambini frequentanti scuole dell'infanzia. Con separato contratto di servizio, non oggetto della presente relazione, è garantito 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".

Il trasporto scolastico è attualmente esternalizzato in regime di appalto di servizi, visto che l'Ente non dispone di risorse umane e strumentali adeguate alla sua gestione; le ultime procedure di affidamento, svoltesi negli anni 2010, 2016 e 2018 in conformità alle norme disciplinanti la contrattualistica pubblica succedutesi nel tempo (D. Lgs. n. 163/2006 e D. Lgs. n. 50/2016) hanno avuto come esito costante l'aggiudicazione ad ATC Esercizio S.p.A. della Spezia quale unica partecipante alle procedure di affidamento; l'attuale aggiudicazione, le cui prestazioni sono dettagliate nella tabella seguente, è avvenuta al costo annuo di Euro 195.020,30 (ribasso d'asta offerto 6,15%) e prevede l'effettuazione di un chilometraggio annuo presunto di 35.000 km (nella lunghezza delle tratte non vengono computati i tragitti relativi alla distanza tra la rimessa del mezzo adibito al trasporto e la prima e ultima fermata del servizio); eventuali variazioni chilometriche che superino del 2% in eccesso o in difetto la percorrenza stabilita vengono conguagliate a favore della parte interessata al prezzo chilometrico risultante dall'aggiudicazione ($195.020,30/35.000 = \text{Euro } 5,58$) moltiplicato per il numero di chilometri eccedenti il 2% effettuati in più (conguaglio a favore dell'appaltatore) o in meno (conguaglio a favore dell'appaltante). Il prezzo è rimasto invariato dal 2018. Occorre evidenziare come il servizio organizzato dal Comune della Spezia, per le finalità perseguite e le caratteristiche ineliminabili del territorio e della rete scolastica, è connotato da un elevato numero di tratte (nove) con una bassa percorrenza chilometrica complessiva e per tratta (35.000 Km annui, media per tratta 3.889 Km): linee così corte determinano, per remunerare i costi fissi (mezzo, manodopera, assicurazioni, tasse automobilistiche, maggior incidenza proporzionale dei costi di trasporto dall'autorimessa alla prima fermata e dall'ultima fermata all'autorimessa), una ricaduta sul costo chilometrico, che risulta difficilmente comparabile a quello di servizi analoghi, la cui percorrenza minima per tratta si aggira in genere sui 7/8.000 Km annui.

Il contratto di servizio prevede la disponibilità di un parco mezzi composto da 13 scuolabus per assicurare la continuità delle prestazioni. Il sistema di tariffazione a carico dell'utenza è definito dall'Amministrazione comunale.

All'attualità (anno scolastico 2021/2022) l'organizzazione del servizio ha previsto 9 tratte di trasporto, che di seguito si descrivono:

Scuole servite e tratte	Frequenza servizio e orario di inizio/fine tragitti	N. BAMBINI
Tratta 1 Infanzia e primaria Pegazzano	Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,45/8,15	12

Via Damiano Chiesa, 32	Uscita: lunedì e mercoledì ore 15,55/16,25 Uscita: martedì, giovedì e venerdì ore 12,55/13,25	
Tratta 2 Primaria Fabiano Via Paverano, 1	Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,45/8,15 Uscita: martedì, mercoledì e venerdì ore 12,50/13,25 Uscita: lunedì e giovedì ore 15,50/16,25	17
Tratta 3 e Tratta 4 (2 scuolabus) Primaria Foce Via Parodi, 17 Infanzia Strà Via Montalbano 476	1° scuolabus: Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,35/8,40 Uscita: da lunedì a venerdì ore 15,40/16,50 2° scuolabus: Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,40/8,25 Uscita: da lunedì a venerdì ore 16,10/16,50	56
Tratta 5 e Tratta 6 (2 scuolabus) Infanzia e primaria Favaro Via Ticino, 1	1° scuolabus: Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,45/8,10 Uscita: lunedì, martedì e mercoledì ore 15,50/16,10 Uscita: giovedì e venerdì ore 12,40/13,05 2° scuolabus: Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,45/8,10 Uscita: lunedì, martedì e mercoledì ore 15,50/16,10 Uscita: giovedì e venerdì ore 12,40/13,00	30
Tratta 7 e Tratta 8 (2 scuolabus) Infanzia e primaria San Venerio Via San Rocco 13 primaria Carducci Via Giulio della Torre, 68 primaria Melara Via dei Pini 1	1° scuolabus Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,45/8,10 Uscita: lunedì, martedì e mercoledì ore 15,15/15,45 Uscita: giovedì e venerdì ore 12,15/12,45 2° scuolabus Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,35/8,30 Uscita: lunedì, martedì e mercoledì ore 15,25/16,10 Uscita: giovedì e venerdì ore 12,25/13,00	76
Tratta 9 Scuole diverse 1 scuolabus allestito per trasporto persone con disabilità motoria	Entrata: da lunedì a venerdì ore 7,30/9,05 Uscita: da lunedì a venerdì ore 11,45/13,45	13

Occorre considerare che per la propria intrinseca finalità il trasporto scolastico si connota per esigenze in costante evoluzione, in base a nuove iscrizioni, trasferimenti di alunni, ritiri, variazione degli orari scolastici, ecc. per cui il Piano di trasporto annuale è

destinato per sua natura a subire modifiche, sia nel corso di un anno scolastico che da un anno scolastico all'altro, che non rappresentano variazioni al contratto originario ma la peculiare dinamica prestazionale del servizio.

Il servizio di trasporto scolastico che si intende affidare nelle modalità e per le ragioni esposte nella presente relazione sarà connotato dalle medesime caratteristiche fin qui descritte per numero di tratte, percorrenze e chilometraggio annuo; l'utilizzo dei mezzi avverrà come attualmente su percorsi predeterminati, punti di raccolta/discesi definiti sui tragitti da raggiungere ad orari fissi, individuati in base agli orari delle scuole servite; il contratto di servizio definirà gli obiettivi di servizio pubblico ed universale, gli standard di funzionamento e gli investimenti nel parco mezzi necessari ad implementare la qualità del servizio; il periodo prestazionale verrà programmato annualmente in base al calendario scolastico approvato dalla Regione Liguria .

2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

Dato che la norma in materia fa riferimento agli "obblighi di servizio pubblico e universale", si rende necessario individuare il significato di tali termini ed i correlati obblighi ivi sottesi.

Il servizio pubblico può essere definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

In particolare, l'Unione Europea intende il servizio universale come " 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".

La Direttiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, seppur afferente al servizio universale ed ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), fornisce alcuni chiarimenti circa la nozione di "servizio universale".

In *primis*, si precisa che il fatto di assicurare un servizio universale può comportare la prestazione di determinati servizi a determinati utenti finali a prezzi che si discostano da quelli risultanti dalle normali condizioni di mercato. Tuttavia, il fatto di fornire un compenso alle imprese designate per fornire tali servizi in dette circostanze non deve tradursi in una distorsione di concorrenza, purché tali imprese ottengano un compenso per il costo netto specifico sostenuto e purché l'onere relativo a tale costo netto sia indennizzato in un modo che sia neutrale in termini di concorrenza. Più nello specifico, gli Stati membri, ove necessario, dovrebbero istituire meccanismi di finanziamento del costo netto, derivante dagli obblighi di servizio universale, qualora sia dimostrato che tali obblighi possono essere assunti solo in perdita o ad un costo netto superiore alle normali condizioni commerciali: infatti, occorre vigilare affinché il costo netto derivante dagli obblighi di servizio universale sia correttamente calcolato e affinché l'eventuale finanziamento comporti distorsioni minime per il mercato e per gli organismi che vi operano e sia compatibile con il disposto degli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità Europea (ora articoli 107 e 108 della Sezione 2 rubricata "Aiuti concessi dagli Stati" del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (dopo il Trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007)).

In *secundis*, si puntualizza che per "prezzo abbordabile" deve intendersi un prezzo definito a livello nazionale dagli Stati membri in base alle specifiche circostanze nazionali, che può comprendere la definizione di una tariffa comune indipendente dall'ubicazione geografica o formule tariffarie speciali destinate a rispondere alle esigenze degli utenti a basso reddito. Dal punto di vista del consumatore, l'abbordabilità dei prezzi è correlata alla possibilità di sorvegliare e controllare le proprie spese. Ciò al

fine di rendere un determinato servizio pubblico pienamente accessibile e fruibile a tutti gli utenti finali, garantendo altresì un determinato livello qualitativo, a prescindere dall'ubicazione geografica dei medesimi e tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali.

Inoltre, la suddetta Direttiva 2002/22/CE esplicita che la qualità ed il prezzo del servizio sono fattori determinanti in un mercato concorrenziale e le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero essere in grado di controllare la qualità del servizio prestato dalle imprese designate quali imprese soggette ad obblighi di servizio universale.

Al riguardo si puntualizza che non dovrebbero esistere limitazioni per quanto riguarda gli operatori designati ad assumersi la totalità ovvero una parte soltanto degli obblighi di servizio universale.

In sintesi, il concetto di servizio pubblico può essere funzionalmente definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile. Relativamente alla materia dei servizi pubblici locali si può concludere che le due testé citate nozioni rappresentano, nella sostanza, le due facce di una stessa medaglia, in quanto laddove si parla di "servizio pubblico" tout court l'attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico che deve esplicitare (direttamente ovvero indirettamente mediante la concessione ad imprese pubbliche, miste o private) l'attività di interesse generale, mentre laddove si parla di "servizio universale" l'attenzione si focalizza verso gli utenti finali di tale servizio pubblico e, più precisamente, verso le condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la *ratio* degli stessi va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità).

L'Ente locale deve intervenire laddove, per garantire un servizio accessibile a tutti, di qualità ed ad un prezzo abbordabile, si rendano necessarie adeguate compensazioni economiche (e quindi integrative della tariffa) al fine di rendere appetibile un servizio che, senza tali condizioni, non risulterebbe contendibile per il mercato.

Pertanto, sotto il profilo dell'individuazione dei contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico ed universale ai fini della presente relazione è opportuno evidenziare che, atteso i superiori interessi pubblici all'istruzione, alla mobilità ed alla tutela dell'ambiente, riconosciuti a livello costituzionale, l'ente locale competente non possa esimersi dall'imporre al gestore specifici obblighi di servizio pubblico. Ciò deve avvenire attraverso un intervento regolatore che stabilisca alcuni elementi imprescindibili come il metodo tariffario, rimesso alle definizioni dell'ente, i livelli essenziali di servizio e le forme di monitoraggio sulla qualità delle prestazioni; in particolare tali esigenze giustificano, attraverso la stipulazione del contratto di servizio, la definizione degli *standard* qualitativi e quantitativi di funzionamento a beneficio dell'utenza.

Si tratta quindi di obblighi volti a garantire che i relativi servizi siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a prezzi uniformi ed a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità), oltre alla trasparenza ed al carattere economicamente accessibile del servizio.

Pertanto il contratto di servizio prevedrà che il trasporto scolastico, da considerarsi di pubblico interesse, non possa essere interrotto. L'affidatario dovrà svolgere il servizio

del trasporto scolastico con un numero adeguato di scuolabus rispondenti alle vigenti norme in materia, rendendo disponibile un parco mezzi e personale adeguato a fronteggiare le situazioni di criticità per garantire la continuità delle prestazioni, organizzare il servizio sulla base di quanto stabilito dall'ente in conformità allo svolgimento dell'orario scolastico in essere presso gli Istituti comprensivi, che può modificarsi nei vari anni scolastici; dovrà eseguire il servizio in conformità a tutte le disposizioni legislative e regolamentari concernenti i veicoli in servizio pubblico e la circolazione sulle strade ed aree pubbliche, dovrà essere in regola con le disposizioni che disciplinano il trasporto scolastico in particolare con il Decreto Ministero dei Trasporti 31/01/1997, la circolare n. 23 dell'11/03/1997, il D.M. 20/12/1991 n. 448, la Circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti N. 2 del 02/12/2011. I conducenti degli automezzi dovranno essere in possesso del tipo di patente prevista per la conduzione dei mezzi idonei all'uso indicato e del certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio della Motorizzazione Civile e dovranno essere debitamente formati per un corretto svolgimento del servizio, che oltre ai profili di sicurezza si connota per il clima educativo che deve essere garantito a bordo per il benessere degli utenti, che appartengono alla fascia d'età 3/11 anni e nei confronti dei quali pertanto la responsabilità è assai più ampia di quanto occorra in un ordinario servizio di trasporto di persone adulte. Il gestore del servizio dovrà collaborare con il Comune nell'individuazione dei percorsi degli scuolabus, effettuando tempestivamente le modifiche al percorso funzionali alle iscrizioni al servizio anche in corso d'anno scolastico e comunicando le eventuali variazioni ed aggiornamenti rese opportune dalle condizioni della viabilità urbana (cantieri stradali, modifica della viabilità ecc.); dovrà garantire le condizioni di sicurezza nella fase di riconsegna dei minori alle famiglie, evitando disagi che turbino la serenità dei bambini; provvedere alla redazione di apposito piano annuale delle manutenzioni dei mezzi con consegna di apposita documentazione a comprova della realizzazione degli interventi previsti; rilevare la percorrenza giornaliera di ogni singolo mezzo; allestire i mezzi con pneumatici da neve nel periodo invernale. In caso di sciopero o di assemblea del personale della ditta aggiudicataria, la stessa dovrà fornire i servizi nel rispetto della vigente normativa di garanzia che disciplina i servizi pubblici essenziali. Le interruzioni del servizio dovute a forza maggiore sono ammesse solo dopo che l'affidatario avrà esperito ogni tentativo per lo svolgimento del servizio. Per quanto riguarda la compensazione economica, se l'operatore economico chiamato a gestire un servizio pubblico agisse in maniera del tutto scevra da condizionamenti derivanti dalla "mission" particolare che la natura del servizio pubblico impone esso potrebbe far dipendere la propria offerta esclusivamente dalle regole economiche che governano l'incontro tra la domanda e l'offerta; per questo il committente, in quanto soggetto cui compete la tutela dell'interesse pubblico, è tenuto a riequilibrare lo scompenso economico gravante sul gestore con delle compensazioni economiche a suo vantaggio qualora la prestazione universale non operi in un mercato remunerativo della medesima, al fine di consentirne la fornitura secondo le prescrizioni fondamentali che precedono. La giurisprudenza della Corte di Giustizia europea ha messo a punto, soprattutto con la sentenza Altmark, i principi relativi alle compensazioni economiche evidenziando, in particolare, che "la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenuto conto degli introiti relativi agli stessi, nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento". In ogni caso la compensazione deve essere effettivamente utilizzata per garantire il funzionamento del servizio di interesse economico generale e non deve essere utilizzata per operare su altri mercati, in quanto, in tale ultimo caso, costituirebbe un aiuto di stato incompatibile con la normativa vigente in materia.

Come evidenziato nella presente relazione, il servizio di trasporto scolastico risulta possedere le caratteristiche del servizio pubblico locale a rilevanza economica poiché sussiste in ambito privatistico come distinta attività economica e, in ambito pubblico,

non può essere considerato mera attività strumentale per l'amministrazione locale poiché eroga un servizio alla collettività finanziato dalla contribuzione degli utenti sulla base delle tariffe definite dall'ente. Per la prestazione dei servizi oggetto di affidamento il gestore riceverà dall'ente il compenso determinato, in funzione dei costi delle prestazioni fornite, dal contratto di servizio frutto del confronto tra le parti contraenti; nel prosieguo della relazione sono definite le specifiche relative al costo di affidamento del servizio ed alla sua congruità.

3 MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.

La modalità di affidamento prescelta per il servizio di trasporto pubblico locale scolastico è l'affidamento diretto *in house* alla società ATC Esercizio S.p.a. della Spezia, nel quadro delle considerazioni esposte nella presente relazione.

3.1 Contesto normativo

Attualmente le modalità di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica offerte dal contesto normativo comunitario (e anche nazionale) sono:

- appalti e concessioni, mediante mercato, ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario (per il trasporto scolastico ai sensi del D.P.C.M. 11 luglio 2018 "Individuazione delle categorie merceologiche, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2014, n. 89", il ricorso al mercato per importi superiori a Euro 40.000,00 può avvenire esclusivamente attraverso convenzioni CONSIP o altri soggetti aggregatori);
- partenariato pubblico – privato, ossia per mezzo di una società mista quindi con una gara a doppio oggetto per la scelta del socio e per la gestione del servizio;
- affidamento diretto, *in house*, senza previa gara ad un soggetto diverso dall'ente ma che ne costituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo.

L'affidamento *in house* in particolare è una modalità di gestione del servizio pubblico locale di rilevanza economica per mezzo della quale la pubblica amministrazione acquisisce i servizi attingendo all'interno della propria compagine organizzativa senza ricorrere a terzi tramite gara e dunque al mercato.

Negli ultimi anni numerosi interventi normativi hanno investito la disciplina dei "servizi pubblici locali a rilevanza economica", che si sono sostanzialmente stabilizzati con la Sentenza Corte Costituzionale 20 luglio 2012, n. 199, alla quale si è conformata la giurisprudenza successiva, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, del D.L. n. 138/11, come convertito con Legge n. 144/11, affermando che i "servizi pubblici locali di rilevanza economica" possono essere gestiti indifferentemente mediante il mercato (ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario) ovvero attraverso il c.d. "partenariato pubblico privato" (ossia per mezzo di una Società mista e quindi con una "gara a doppio oggetto" per la scelta del socio o poi per la gestione del servizio), ovvero attraverso l'affidamento diretto "in house", senza previa gara, ad un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma che ne sostituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo (sulla Società affidataria) analogo (a quello che l'Ente affidante esercita sui propri servizi) e della realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della sua attività con l'Ente o gli Enti che la controllano.

L'affidamento diretto "in house" costituisce quindi una delle forme di gestione dei "servizi pubblici locali", con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei "servizi pubblici locali", ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto "in house" (sempre che ne ricorrano tutti i requisiti delineatisi per effetto della normativa comunitaria e della relativa giurisprudenza), costituisce

frutto di una scelta che deve essere adeguatamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano vale a dire:

- valutazione comparativa di tutti gli interessi pubblici e privati coinvolti
- individuazione del modello più efficiente ed economico
- adeguata istruttoria e motivazione

La nozione di "*in house providing*" individua una forma di delegazione interorganica, con cui una persona giuridica di diritto privato o pubblico agisce come un organo dell'Amministrazione comunale; le condizioni idonee a determinare tale condizione sono:

→ partecipazione pubblica nella persona giuridica controllata non deve esserci alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati le quali non comportano controllo o potere di veto previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.;

→ "controllo analogo" l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;

→ destinazione prevalente dell'attività a favore dell'Ente affidante oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi.

Rispetto a quanto sopra, conseguono i seguenti principi fondamentali:

1) *"l'affidamento diretto di un "servizio pubblico" è consentito allorché l'Ente pubblico decide di affidare la gestione del servizio al di fuori del sistema della gara, avvalendosi di una società esterna (ossia, soggettivamente separata) che presenti caratteristiche tali da poterla qualificare come una "derivazione", o una "longa manus", dell'Ente stesso";*

2) *in questa prospettiva, "l'espressione 'in house' indica una gestione in qualche modo riconducibile allo stesso Ente affidante o alle sue articolazioni.*

Le Direttive 26 febbraio 2014 nn. 24/2014/Ue e 23/2014/Ue (rispettivamente "*sugli appalti*" e "*sull'aggiudicazione dei contratti di concessione*") sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE il 28 marzo 2014 e sono entrate in vigore il 17 aprile 2014. Gli Stati membri erano tenuti a recepirle entro il termine del 17 aprile 2016. Va sottolineato come la Direttiva 2014/24/UE ricorda che "nessuna disposizione d'essa obbliga gli Stati Membri ad attivare a terzi o a esternalizzare la prestazione di servizi che desiderano prestare essi stessi o organizzare con strumenti diversi dagli appalti pubblici ai sensi della predetta direttiva".

Dalla lettura del Paragrafo 1, sia dell'art. 12 della Direttiva "*sugli appalti*", sia dell'art. 17 della Direttiva "*sull'aggiudicazione dei contratti di concessione*", si evince che affinché una persona giuridica (di diritto pubblico o di diritto privato) possa ricevere in affidamento diretto - cioè senza gara ad evidenza pubblica - la gestione di un servizio pubblico locale (o anche strumentale) da un'Amministrazione aggiudicatrice, occorre che quest'ultima eserciti sulla prima entità un controllo analogo a quello che svolge sui propri servizi. Inoltre, i compiti affidati senza gara alla persona giuridica devono coprire almeno l'80% delle sue attività. Altra condizione richiesta per evitare l'applicazione delle regole concorrenziali è quella per cui nella persona giuridica affidataria non vi deve essere "... *alcuna partecipazione diretta di capitali privati*, ad eccezione di forme di partecipazioni di capitali privati che non comportano controllo o potere di veto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali *in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata*".

L'ordinamento italiano le ha recepite con il nuovo "Codice degli Appalti" (D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii).

L'art. 5 del D. Lgs. n. 50/2016 prevede che l'affidamento diretto sia possibile al ricorrere delle seguenti condizioni:

- *l'Amministrazione aggiudicatrice o l'Ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;*

- *oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi;*

- *nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati le quali non comportano controllo o potere di veto, previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata";*

mentre l'articolo 192 dello stesso decreto legislativo detta il nuovo "regime" speciale per gli affidamenti *in house*.

L'esclusione dell'applicazione delle norme del Codice per le società *in house*, pertanto, valgono entro certi limiti e, in ogni caso, vengono stabilite specifiche procedure per la legittimità degli affidamenti da parte della PA. Detto art. 192, comma 2, del codice, prevede che: "ai fini dell'affidamento *in house* di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuano preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti *in house*, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche".

Infine, con riferimento all'art. 192, comma 1, del predetto D.Lgs. 50/2016 sono state emanate, con delibera del Consiglio dell'ANAC n. 235 del 15.02.2017 e aggiornata ai sensi del TLGS 19/04/2017 con deliberazione del Consiglio ANAC 951 del 20.09.2017, le linee guida per l'iscrizione nell'elenco delle amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatari che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società *in house*, prescrivendo tutti gli adempimenti per l'iscrizione nel predetto Elenco, con decorrenza per la presentazione della relativa domanda di iscrizione a partire dal 30.11.2017, termine successivamente prorogato al 15.02.2018.

Per quanto attiene la definizione di Società "*in house*", è rilevante, inoltre, quanto disposto dall'art. 16 del D.Lgs. 175/2017 "*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*", in attuazione dell'art. 18 della Legge n. 124/15 (c.d. "*Legge Madia*") che ha tenuto conto per l'esatta definizione dei requisiti *in house* del citato parere del Consiglio di Stato del 16/03/2016, che ha tracciato alcune osservazioni.

Letteralmente, il comma 1 dell'art. 16, riprende le definizioni di cui alle Direttive comunitarie citate, stabilendo che "*nelle Società a controllo pubblico titolari di contratti pubblici ricevuti in affidamento diretto, sulle quali l'Amministrazione pubblica o le Amministrazioni pubbliche esercitano un 'controllo analogo' a quello esercitato sui propri servizi, non vi è partecipazione di capitali privati, ad eccezione di quella prevista da norme di legge e che avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla Società controllata*".

3.2 Ricorrenza delle condizioni che consentono l'affidamento in house

Viste le sopra riepilogate premesse normative, di seguito si esplicitano le condizioni per le quali sussistono i requisiti ordinamentali, comunitari e nazionali, in ordine alla scelta dell'affidamento in house providing alla società ATC Esercizio s.p.a.:

1) La società è una Società per Azioni a totale capitale pubblico che opera secondo il modello dell'"in house providing". Il Comune della Spezia detiene una quota del 70,07% della società. Con Deliberazione del C.C. n. 20 del 03/05/2021 il Comune della Spezia ha recepito ed approvato il nuovo statuto della società. Lo statuto aggiornato della società è stato approvato con Assemblea Straordinaria del 29/06/2021 davanti al notaio Alessia Apice con atto rep. 522 raccolta 392, atto depositato nel Registro Imprese delle RIVIERE DI LIGURIA - IMPERIA LA SPEZIA SAVONA il 05/07/2021 al numero 29300/2021 e registrato all'Agenzia delle Entrate al n. 5429 serie 1T del 5/7/2021;

2) La società effettua servizi di trasporto di persone, nel rispetto delle normative *in house providing*, ai soli comuni soci per oltre l'80% e l'eventuale produzione extra soci è consentita solo nel caso di produzioni di economie di scala e recuperi di efficienza. L'art. 3 comma 4 dello Statuto prevede infatti *"La Società è vincolata a realizzare e gestire i servizi e le attività [...] per conto degli Enti pubblici soci, o Ente/i che ai sensi dell'ordinamento vigente costituiscono espressione aggregativa degli stessi, in misura superiore all'ottanta per cento del proprio fatturato annuo. La produzione ulteriore rispetto al suddetto limite di fatturato è consentita solo alle condizioni di cui all'art. 16, comma 3-bis, Tusp e, cioè, se la stessa permette di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società."*

3) Lo statuto all'art. 3 indica quale oggetto sociale l'attività consistente *"a) gestione di servizi di trasporto pubblico locale in ambito urbano, suburbano ed extraurbano, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo; b) svolgimento di ogni altro servizio sussidiario, integrativo e/o complementare al trasporto pubblico di linea e servizi di trasporto scolastico; c) svolgimento di ogni servizio e attività collaterale, sussidiaria, strumentale e comunque connessa con il trasporto pubblico e la mobilità."*

4) I Comuni soci esercitano sulla società un controllo analogo a quello svolto sui propri servizi. Lo Statuto della società prevede all' *"Art. 4 Deroga all'art. 2380-bis c.c.*

1. Gli Enti locali soci esercitano il "controllo analogo" sulla Società attraverso l'Assemblea dei Sindaci, organo Provincia della Spezia ex art. 1 comma 54 della Legge 7 Aprile 2014, n. 56, denominata Struttura di Governance, secondo le competenze e le modalità disciplinate dal relativo Regolamento "per il controllo analogo congiunto della Provincia della Spezia, in qualità di autorità competente a livello locale, e dei comuni dell'A.T.O. La Spezia, sull'operatore economico A.T.C. Esercizio S.p.A., con sede in La Spezia, fornitore del servizio di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada", approvato con Delibera del Consiglio provinciale n. 62 del 03/12/2019, da intendersi integralmente richiamato.

2. L'Assemblea dei Sindaci è la sede istituzionale e generale della consultazione tra gli Enti locali soci.

3. Gli organi sociali svolgono le proprie attività e le proprie funzioni nel rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento sul controllo analogo congiunto di cui al comma 1, con specifico riferimento agli atti societari relativi ad un unico ambito comunale ed ai tre livelli (strategico, coordinamento/monitoraggio e gestionale) in cui opera il controllo (preventivo, concomitante ed a consuntivo) degli Enti locali soci attraverso la c.d. Struttura di Governance."

Lo Statuto prevede inoltre all' Art. 22 - Compiti dell'Organo di Amministrazione si prevede inoltre al comma "3. *L'organo amministrativo fornisce alla c.d. Struttura di Governance di cui all'art. 4 tutte le notizie, le informazioni e la documentazione relative alle attività della Società, dietro semplice richiesta e, se domandato, partecipa alle riunioni della segreteria e della stessa Struttura di Governance. 4. Il mancato rispetto delle determinazioni della Struttura di Governance da parte dell'organo amministrativo o il mancato rispetto della procedura finalizzata al coinvolgimento della Struttura di Governance nelle deliberazioni dell'organo amministrativo integrano giusta causa di revoca dello stesso.*"

4 ANALISI DI EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ DELLA SCELTA

Nelle circostanze attuali l'affidamento *in house* alla società ATC Esercizio S.p.a. risulta preferibile per l'ente rispetto al ricorso al mercato sotto più aspetti oggettivi:

1) il particolare rapporto giuridico intercorrente tra l'Amministrazione ed il soggetto affidatario risulta qualificante al fine di consentire all'ente un controllo ed una supervisione sul servizio più penetrante di quelli praticabili su di un soggetto terzo, in quanto esteso agli atti sociali e non limitato al contenuto del contratto d'appalto; l'affidamento *in house* attraverso il controllo analogo permette all'ente di acquisire – condividendolo con l'operatore - ogni elemento della prestazione e pertanto di apportare alle stesse le varianti più utili al raggiungimento degli obiettivi di servizio;

2) il pregresso affidamento *in house* del servizio di T.P.L. da parte della Provincia della Spezia alla società ATC Esercizio S.p.a. avvenuto nel 2021 non solo semplifica l'integrazione del trasporto scolastico nella rete della mobilità pubblica locale consentendo il coordinamento in tempo reale delle azioni sull'ambito complessivo dei servizi pubblici di trasporto ma ne consente la gestione con un modello organizzativo efficiente ed efficace, grazie alla disponibilità di solide infrastrutture aziendali (tecnostuttura in grado di garantire in tempo reale la conoscenza operativa del territorio, organici competenti ed aggiornati, parco mezzi adeguato, protocolli di manutenzione garantiti ecc.), rendendosi disponibili economie di scala non conseguibili mediante il ricorso al mercato; da ciò deriva altresì la ragionevolezza dell'armonizzazione dell'affidamento in argomento a quello del servizio di T.P.L.;

3) entrambi gli elementi sopra descritti concorrono proficuamente a garantire la necessaria flessibilità gestionale del servizio, che come descritto nella presente relazione per la sua stessa finalità è soggetto a modifiche quali/quantitative derivanti dalle esigenze della comunità scolastica, consentendo una permeabilità del soggetto gestore agli obiettivi dell'ente diversa e maggiore di quanto conseguibile attraverso la dinamica contrattuale che caratterizza l'affidamento in appalto ad un operatore economico, che persegue proprie strategie imprenditoriali rivolte al mercato; occorre rilevare che il servizio di trasporto scolastico non si esaurisce nell'adempire alle esigenze specifiche degli utenti con efficacia ed economicità, ma risponde, oltre al compito di supporto al diritto allo studio che ne costituisce la ratio, al ruolo fondamentale di strumento della politica di gestione della rete scolastica da parte dell'ente, consentendo che persistano presidi scolastici identitari per le comunità di riferimento, ubicate in zone collinari e contraddistinte da piccoli nuclei di abitato e case sparse e che siano garantite azioni di supporto alle famiglie in caso di necessità (ad esempio in caso di chiusura di un edificio scolastico a causa di lavori l'istituzione di una tratta temporanea di trasporto scolastico per mitigare i disagi derivanti dal trasferimento degli alunni ad altro plesso fino alla

riapertura della loro scuola): il controllo analogo svolto sull'ente gestore e l'integrazione nel T.P.L. consente che le azioni concrete svolte dagli operatori siano in ogni momento conformi agli indirizzi strategici dei decisori e che le stesse possano garantire la adattabilità di intervento necessaria, nel rispetto dell'equilibrio economico-finanziario della gestione ma evitando i più elevati livelli di remunerazione del capitale investito propri del mercato;

4) il progetto comunale per la mobilità green: considerato che una delle principali cause di inquinamento ambientale è da attribuire ai mezzi di trasporto, che sono responsabili di circa un quinto delle emissioni di gas serra, è naturale che la mobilità green, conosciuta anche mobilità sostenibile, sia la risposta a uno dei problemi che maggiormente colpiscono il pianeta e la qualità della vita nelle città; l'Amministrazione comunale ha avviato un progetto di mobilità urbana per la riduzione dell'emissione di inquinanti (nuova flotta di autobus elettrici per il trasporto pubblico locale urbano, parcheggi di interscambio, installazione di colonnine di ricarica per auto elettriche, progetti di bike-sharing, implemento delle piste ciclabili, ecc.) al quale il servizio di trasporto scolastico è rimasto finora sostanzialmente estraneo (anche per l'operare del DPCM 11 luglio 2018 che ha inserito il servizio tra quelli per i quali il ricorso al mercato può avvenire da parte delle stazioni appaltanti solo ricorrendo a convenzioni CONSIP o ad altro soggetto aggregatore); a questo punto la necessità di migliorare la qualità del parco mezzi dedicato al servizio è improcrastinabile e l'affidamento in house consente la programmazione ed il controllo sugli investimenti necessari impossibile da realizzare con lo strumento dell'appalto di servizi, regolato dalla logica del mercato e del profitto;

5) la universalità del servizio: ATC Esercizio S.p.a. è partecipata anche dai comuni limitrofi, a loro volta titolari di servizi di trasporto scolastici, per cui il "veicolo societario" partecipato offre agli enti del territorio l'accesso e la direzione di un processo di effettiva omogeneizzazione dell'accesso, della qualità e del prezzo del servizio a vantaggio della più ampia collettività;

6) i benefici per la collettività che la forma di gestione prescelta supporta sono rappresentati dalla sua economicità e valorizzazione dell'esistente – di cui anche più oltre – dalla organicità del progetto di mobilità locale proposto, dalla migliore allocazione delle risorse disponibili e dalla programmazione degli investimenti necessari in un quadro di lungo periodo, dalle garanzie ambientali, dal meccanismo di feed-back tra gli obiettivi dell'ente e le azioni operative del gestore che è più adatto a rispondere all'aspettativa dell'utenza - espressa attraverso gli strumenti garantiti dalle Carte dei Servizi – di quanto non lo sia la struttura del contrattuale d'appalto con l'aggiudicatario di una procedura di gara, dal trasferimento sugli enti di governo del know how specifico del servizio che, in caso di affidamento tramite gara, tende ad essere conservato quale specifica competenza all'interno della tecnostruttura dell'affidatario; si passa cioè dal controllo sul servizio (che rimane inalterato quale elemento irrinunciabile) al controllo sul gestore, a monte del momento esecutivo del servizio, quindi ad una crescita delle garanzie per la collettività.

L'affidamento del servizio in oggetto ad una società partecipata a totale partecipazione pubblica è più conveniente e vantaggioso per l'ente anche sotto il profilo dell'economicità in senso stretto, in quanto mantiene inalterato il prezzo vigente all'attualità (e già definito nell'affidamento in appalto effettuato a favore della medesima ATC Esercizio s.p.a. nel 2018 tramite procedura svoltasi ai sensi dell'art. 36 comma 2 lett. b) del D. Lgs. 50/2016) aumentato esclusivamente dei costi relativi all'ammortamento degli investimenti necessari per adeguare il parco mezzi all'obiettivo green dell'Amministrazione.

Come dettagliato nel Piano Finanziario approvato dal Consiglio di Amministrazione di ATC Esercizio S.p.A. in data 29/11/2022 il costo per km del servizio viene calcolato considerando i costi aziendali incrementati unicamente del costo degli investimenti programmati.

Il Piano Finanziario presentato prevede l'acquisto di 9 nuovi mezzi nell'arco dei primi sei anni del Piano Finanziario; 8 scuolabus del costo unitario di euro 60.000 e 1 del costo unitario di euro 45.000. Con lo sviluppo di tale piano di investimenti l'intera flotta di scuolabus in uso presso il Comune della Spezia verrà rinnovata.

Come illustrato nelle tabelle sotto riportate, il costo al km del servizio, avrà un andamento correlato ai costi aziendali ed alla remunerazione del capitale investito per il rinnovo della flotta di scuolabus.

Si evidenzia come la tariffa del servizio al km risulti il primo anno del piano in linea con quella attuale, derivante da gara aggiudicata nel 2018, e poi subisca un incremento moderato strettamente correlato agli investimenti (ammortamento e remunerazione del capitale).

Si precisa che il piano finanziario è stato redatto senza tenere in considerazione la componente inflattiva, sia in considerazione delle forti oscillazioni nel periodo corrente, sia in considerazione della volontà di regolare le dinamiche di adeguamento prezzi attraverso specifica clausola del contratto di servizio, in un'ottica di collaborazione tra ente e società, finalizzata al contenimento dei costi per il Comune.

Al fine di consentire il riconoscimento al gestore uscente dell'indennizzo previsto dall'art. 19 comma 2 del DLgs. 201/2022 si precisa che nel contratto di servizio sarà previsto il riconoscimento in favore del gestore uscente un indennizzo, da porre a carico del subentrante, pari al valore contabile degli investimenti non ancora integralmente ammortizzati, rivalutato in base all'indice ISTAT TIP (Tasso Inflazione Programmata) e al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili agli investimenti stessi.

Costo attuale del servizio derivante da Gara Aperta aggiudicata nel 2018

Costo annuo del servizio	195.020,30	(ribasso d'asta offerto 6,15%)
Tariffa per Km	5,58	Euro/Km

Costo del Servizio da Piano Finanziario di ATC Esercizio

anno	2023	2024	2025	2026	2027
costi aziendali per Km	5,17 €	5,37 €	5,52 €	5,64 €	5,73 €
Investimenti al netto degli ammortamenti	232.500,00 €	337.500,00 €	375.000,00 €	408.750,00 €	423.750,00 €
rendimento degli investimenti per km (calcolato al tasso del 5% su km totali invariati pari a 35000)	0,33 €	0,48 €	0,54 €	0,58 €	0,61 €
TARIFFA FINALE PER KM	5,50 €	5,86 €	6,06 €	6,22 €	6,33 €

ALLEGATO:

PEF presentato da ATC Esercizio S.p.a.



PIANO ECONOMICO FINANZIARIO 2023-2031

**SERVIZIO TRASPORTO SCOLASTICO
COMUNE DELLA SPEZIA**

Servizio Trasporto Scolastico Comune della Spezia

VOCE DI BILANCIO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Valore della produzione	193.505,33 €	205.767,70 €	212.687,02 €	218.377,15 €	222.320,52 €	223.798,30 €	222.731,61 €	221.710,69 €	222.610,50 €
2. Costi caratteristici	60.331,26 €	59.792,90 €	59.084,99 €	59.084,99 €	59.084,99 €	59.222,70 €	59.222,70 €	59.222,70 €	59.322,34 €
3. Ammortamenti	15.000,00 €	22.500,00 €	26.250,00 €	30.000,00 €	32.812,50 €	32.812,50 €	32.812,50 €	32.812,50 €	32.812,50 €
Materiali	15.000,00 €	22.500,00 €	26.250,00 €	30.000,00 €	32.812,50 €	32.812,50 €	32.812,50 €	32.812,50 €	32.812,50 €
Immateriali	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
4. Costi Personale	102.633,67 €	102.633,67 €	104.568,51 €	104.568,51 €	104.568,51 €	107.242,52 €	107.242,52 €	107.242,52 €	109.177,36 €
REDDITO OPERATIVO	15.540,39 €	20.841,13 €	22.783,52 €	24.723,65 €	25.854,52 €	24.520,59 €	23.453,89 €	22.432,98 €	21.298,31 €
5. Gestione Finanziaria	5.865,99 €	11.161,67 €	12.858,75 €	14.104,19 €	14.078,76 €	11.381,87 €	8.548,45 €	5.571,59 €	2.444,02 €
Proventi Finanziari									
Oneri Finanziari	5.865,99 €	11.161,67 €	12.858,75 €	14.104,19 €	14.078,76 €	11.381,87 €	8.548,45 €	5.571,59 €	2.444,02 €
Risultato Ante Imposte	9.674,40 €	9.679,46 €	9.924,76 €	10.619,45 €	11.775,76 €	13.138,72 €	14.905,44 €	16.861,39 €	18.854,29 €
IRES	2.321,86 €	2.323,07 €	2.381,94 €	2.548,67 €	2.826,18 €	3.153,29 €	3.577,31 €	4.046,73 €	4.525,03 €
IRAP	652,70 €	875,33 €	956,91 €	1.038,39 €	1.085,89 €	1.029,86 €	985,06 €	942,19 €	894,53 €
Risultato d'esercizio	6.699,85 €	6.481,06 €	6.585,91 €	7.032,39 €	7.863,69 €	8.955,56 €	10.343,07 €	11.872,47 €	13.434,73 €

Servizio Trasporto Scolastico Comune della Spezia

Gestione Finanziaria	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Fonti									
Free Cash Flow Operativo	24.674 €	32.179 €	36.175 €	40.619 €	44.588 €	45.951 €	47.718 €	49.674 €	51.667 €
Finanziamenti	120.000 €	120.000 €	60.000 €	60.000 €	45.000 €	- €	- €	- €	- €
Totale Fonti	144.674 €	152.179 €	96.175 €	100.619 €	89.588 €	45.951 €	47.718 €	49.674 €	51.667 €
Impieghi									
Investimenti	120.000 €	120.000 €	60.000 €	60.000 €	45.000 €	- €	- €	- €	- €
Imposte e tasse	1.190 €	1.279 €	1.336 €	1.435 €	1.565 €	1.673 €	1.825 €	1.996 €	2.168 €
Rate mutui	10.855 €	23.943 €	32.510 €	42.963 €	53.272 €	55.969 €	58.802 €	61.779 €	64.907 €
Totale Impieghi	132.045 €	145.222 €	93.846 €	104.398 €	99.837 €	57.642 €	60.627 €	63.775 €	67.075 €
Saldo Gestione Finanziaria	12.630 €	19.587 €	21.916 €	18.137 €	7.889 €	- 3.802 €	- 16.711 €	- 30.812 €	- 46.220 €

IPOTESI EVOLUZIONE VALORE DELLA PRODUZIONE									
Valore della produzione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Titoli di Viaggio									
Contratto di servizio									
Servizi aggiuntivi									
Integrazioni tariffarie									
Servizi Scolastici	193.505,33 €	205.767,70 €	212.687,02 €	218.377,15 €	222.320,52 €	223.798,30 €	222.731,61 €	221.710,69 €	222.610,50 €
Altri Servizi di trasporto									
Altri ricavi e proventi									
Sopravvenienze									
Contributi									
Totale Valore Produzione	193.505,33 €	205.767,70 €	212.687,02 €	218.377,15 €	222.320,52 €	223.798,30 €	222.731,61 €	221.710,69 €	222.610,50 €

IPOTESI EVOLUZIONE COSTI DELLA PRODUZIONE										
Costi della produzione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Materiali										
Carburante	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €	15.180,34 €
Rimb.accise	- 522,69 €	- 1.045,38 €	- 1.568,06 €	- 2.352,10 €	- 2.352,10 €	- 2.352,10 €	- 2.352,10 €	- 2.352,10 €	- 2.352,10 €	- 2.352,10 €
Lubrificanti										
Vigilanza										
Sicurezza										
Manutenzioni	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €	10.007,40 €
Premi assicurativi	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €
Utenze										
Pubblicità										
Trasporto										
Serv.Pulizia/Sanificazione	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €
Consulenze legali, fiscali										
Compensi amministratori										
Altri costi amministrativi	5.131,68 €	5.131,68 €	5.131,68 €	5.228,43 €	5.228,43 €	5.228,43 €	5.362,13 €	5.362,13 €	5.362,13 €	5.458,87 €
Altri costi per servizi										
Altri oneri per automezzi	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €
Altri oneri di gestione	1.772,90 €	1.757,22 €	1.741,54 €	1.720,92 €	1.720,92 €	1.720,92 €	1.724,93 €	1.724,93 €	1.724,93 €	1.727,84 €
Totale Costi Produzione	60.869,63 €	60.331,26 €	59.792,90 €	59.084,99 €	59.084,99 €	59.084,99 €	59.222,70 €	59.222,70 €	59.222,70 €	59.322,34 €

5%

3%

	Investimenti	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Materiali	120.000 €	120.000 €	120.000 €	60.000 €	60.000 €	45.000 €	- €	- €	- €	- €
	Immateriali										
	Aliquota media amm.to										
	Materiali	6,25%									
	Immateriali										
		120.000 €									
	Sviluppo Ammortamenti	7.500 €	15.000 €	22.500 €	26.250 €	30.000 €	32.813 €	32.813 €	32.813 €	32.813 €	32.813 €
2022	60.000 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
	60.000 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
2023	60.000 €		3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
	60.000 €		3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
2024	60.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
	60.000 €			3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
2025	60.000 €				3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
2026	60.000 €					3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €	3.750 €
2027	45.000 €						2.813 €	2.813 €	2.813 €	2.813 €	2.813 €
Numero Scuolabus	9	7.500 €	15.000 €	22.500 €	26.250 €	30.000 €	32.813 €	32.813 €	32.813 €	32.813 €	32.813 €

Personale	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
-----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Numero dipendenti	9	9	9	9	9	9	9	9	9
+ Assunzioni previste									
- Pensionamenti previsti									

Retribuzione media lorda annua	74.263,06 €	74.263,06 €	75.663,06 €	75.663,06 €	75.663,06 €	77.597,90 €	77.597,90 €	77.597,90 €	78.997,90 €
---------------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

INPS (in % retrib lorda annua)	28,31%
INAIL (in % retrib lorda annua)	2,75%
TFR (in % retrib lorda annua)	7,14%

Retribuzione	74.263,06 €	74.263,06 €	75.663,06 €	75.663,06 €	75.663,06 €	77.597,90 €	77.597,90 €	77.597,90 €	78.997,90 €
INPS	21.023,87 €	21.023,87 €	21.420,21 €	21.420,21 €	21.420,21 €	21.967,97 €	21.967,97 €	21.967,97 €	22.364,31 €
INAIL	2.042,23 €	2.042,23 €	2.080,73 €	2.080,73 €	2.080,73 €	2.133,94 €	2.133,94 €	2.133,94 €	2.172,44 €
TFR	5.304,50 €	5.304,50 €	5.404,50 €	5.404,50 €	5.404,50 €	5.542,71 €	5.542,71 €	5.542,71 €	5.642,71 €
Totale	102.633,67 €	102.633,67 €	104.568,51 €	104.568,51 €	104.568,51 €	107.242,52 €	107.242,52 €	107.242,52 €	109.177,36 €

FINANZIAMENTO N.	1	2	3	4	5	6
Data stipula contratto	01/12/2021	01/12/2022	01/12/2023	01/12/2024	01/12/2025	01/12/2026
Tasso di interesse annuale	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Inizio pagamento rata	01/06/2022	01/06/2023	01/06/2024	01/06/2025	01/06/2026	01/06/2027
Importo mutuo	120.000	120.000	120.000	60.000	60.000	45.000
Numero rate annuali	2	2	2	2	2	2
Numero Anni	10	9	8	7	6	5
Numero rate totali	20	18	16	14	12	10

Oneri finanziari	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Fin.2		5.865,99 €	5.316,46 €	4.739,12 €	4.132,54 €	3.495,26 €	2.825,72 €	2.122,28 €	1.383,23 €	606,76 €				30.487,37 € - €
Fin.3			5.845,20 €	5.210,44 €	4.543,54 €	3.842,88 €	3.106,75 €	2.333,35 €	1.520,80 €	667,11 €				27.070,06 € - €
Fin.4				2.909,20 €	2.536,84 €	2.145,63 €	1.734,62 €	1.302,80 €	849,12 €	372,47 €				11.850,68 € - €
Fin.5					2.891,27 €	2.445,41 €	1.976,97 €	1.484,82 €	967,75 €	424,51 €				10.190,73 € - €
Fin.6						2.149,58 €	1.737,82 €	1.305,20 €	850,68 €	373,16 €				6.416,44 € - €
Totale Oneri Finanziari	5.882,56 €	5.865,99 €	11.161,67 €	12.858,75 €	14.104,19 €	14.078,76 €	11.381,87 €	8.548,45 €	5.571,59 €	2.444,02 €	- €	- €	- €	91.897,85 €

Quota Capitale	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Fin.2		10.854,83 €	11.404,36 €	11.981,70 €	12.588,27 €	13.225,56 €	13.895,10 €	14.598,54 €	15.337,59 €	16.114,06 €				120.000,00 €
Fin.3			12.538,55 €	13.173,32 €	13.840,22 €	14.540,88 €	15.277,01 €	16.050,41 €	16.862,96 €	17.716,65 €				120.000,00 €
Fin.4				7.355,19 €	7.727,54 €	8.118,75 €	8.529,76 €	8.961,58 €	9.415,26 €	9.891,91 €				60.000,00 €
Fin.5					8.807,19 €	9.253,05 €	9.721,49 €	10.213,64 €	10.730,70 €	11.273,94 €				60.000,00 €
Fin.6						8.133,70 €	8.545,47 €	8.978,09 €	9.432,60 €	9.910,13 €				45.000,00 €
Totale Rate Mutui	9.512,75 €	10.854,83 €	23.942,91 €	32.510,21 €	42.963,22 €	53.271,94 €	55.968,83 €	58.802,25 €	61.779,12 €	64.906,69 €	- €	- €	- €	414.512,75 €