

Ardara  
Ittireddu  
Mores  
Nughedu S. N.  
Ozieri  
Pattada  
Tula



**UNIONE DEL LOGUDORO** | Via De Gasperi, 98 | 07014 Ozieri (SS)  
| tel. 079 786603 | fax 079 7851196 P.I. 90007390900  
| [www.unionecomunilogudoro.ss.it](http://www.unionecomunilogudoro.ss.it)

## **RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE RAGIONI E DELLA SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI PER LA FORMA DI AFFIDAMENTO PRESCELTA (EX D.L. 18 OTTOBRE 2012 N. 179, ART. 34 COMMI 20 E 21)**

### **SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO IN FORMA ASSOCIATA**

#### **INFORMAZIONI DI SINTESI**

Oggetto dell'affidamento	<b>Servizio di trasporto scolastico in forma associata nei comuni di Ardara, Ittireddu, Mores, Nughedu S. N., Ozieri, Pattada e Tula.</b>
Ente affidante	<b>Unione del Logudoro</b>
Tipo di affidamento	<b>Contratto di appalto</b>
Modalità di affidamento	<b>Affidamento <i>in house</i></b>
Durata del contratto	<b>1 anno</b>

#### **SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE**

Nominativo	<b>Angelo Masala</b>
Ente di riferimento	<b>Unione del Logudoro</b>
Area/servizio	<b>Area Amministrativa</b>
Telefono	<b>079786603</b>
Email	<b><a href="mailto:amasala@unionecomunilogudoro.ss.it">amasala@unionecomunilogudoro.ss.it</a></b>
Data di aggiornamento	<b>Giugno 2023</b>

## PREMESSA

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 potenziale,

Ai sensi dell'art. 34 comma 20 del D.L. 18/10/2012 n. 179, per l'affidamento di servizi pubblici locali a rilevanza economica l'Ente, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, deve redigere apposita relazione, pubblicata sul sito dell'ente affidante, che dia conto delle ragioni e della sussistenza di requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisca i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

Il D.L. n. 179/2012, convertito nella Legge n. 221 del 17/12/2012 (art. 34 comma 20) ha scelto di non indicare un modello preferibile – ossia non si predilige né l'*in house* né la piena espressione della concorrenza nel mercato e neppure il partenariato pubblico-privato, ma rinvia alla scelta concreta del singolo Ente affidante. Ne consegue una maggiore autonomia degli enti locali nella scelta delle tipologie organizzative.

L'ordinamento non propone, infatti, una specifica tipologia organizzativa demandando agli enti l'individuazione di un percorso di adeguatezza alle condizioni esistenti ovvero al tipo di servizio, alla remuneratività della gestione, all'organizzazione del mercato, alle condizioni delle infrastrutture e delle reti e, principalmente, all'interesse della collettività.

Ai sensi del D.L. n. 179/2012, nel rispetto dei criteri previsti dell'art. 34 comma 20, la scelta dei modelli organizzativi dei servizi pubblici va effettuata sulla base della reale situazione di fatto: economicità della gestione, parità tra gli operatori e adeguata informazione alla collettività.

Per la classificazione tra Servizio pubblico locale a rilevanza economica e non, deve farsi riferimento non tanto a definizioni giuridiche quanto a pratiche di fattibilità finanziaria. Per qualificare un servizio pubblico come avente rilevanza economica o meno si deve prendere in considerazione non solo la tipologia o caratteristica merceologica del servizio ma anche la soluzione organizzativa che l'ente locale, quando può scegliere, ritiene più appropriata per rispondere alle esigenze dei cittadini.

Sempre ai fini della distinzione tra servizi pubblici locali di rilevanza economica e non, il Consiglio di Stato (Sez. V sentenza n. 6529 del 10/09/2010) aveva già ritenuto che è l'Ente a “qualificare” il servizio, affermando che la rilevanza economica non dipende dalla sola capacità di produrre utili del modulo gestionale, ma deriva da vari elementi di sviluppo del contesto quali: la struttura del servizio, le modalità di espletamento, gli specifici connotati economico-organizzativi, la disciplina normativa, la natura del soggetto chiamato ad espletarlo.

## SEZIONE A

### 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 sovracompensazioni”.*

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).

#### 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;
- art. 34, c. 20 del D.L. 179/2012 in merito all'obbligo di predisposizione della presente relazione *““(…) 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.”;*
- artt. 112 e 113 del D.lgs. 267/2000 in materia di gestione dei servizi pubblici locali;
- art. 2 del D.lgs. 175/2016 riportante la definizione di servizi di interesse generale;
- Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica - Decreto Legislativo 23

## NORMATIVA NAZIONALE SETTORIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO

- Legge Regionale 25 giugno 1984, n. 31 *“Nuove norme sul diritto allo studio e sull’esercizio delle competenze delegate”*;
- 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”*;
- Legge 104/1992 *“Legge-quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”*.

## CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

L’Unione dei Comuni del Logudoro ha attivato la gestione associata del servizio di trasporto scolastico degli alunni della scuola dell’infanzia, primaria e secondaria di I grado, a partire dall’annualità 2012. Si richiamano di seguito i provvedimenti salienti:

- Deliberazione n. 3 del 31/01/2011 l’Assemblea Generale dei Sindaci col la quale si è stabilito:
  - approvare la volontà di attivare la gestione associata del servizio di trasporto scolastico obbligatorio per il diritto allo studio, a partire dall’anno scolastico 2011/2012;
  - incaricare il Segretario dell’Unione per l’attivazione delle conseguenti procedure, ivi compreso l’incarico ad un professionista esterno per l’affidamento del servizio di redazione di un progetto di gestione associata del servizio e di un piano di trasporto scolastico sovracomunale che risponda all’esigenza dei comuni appartenenti all’Unione del Logudoro;
- Deliberazioni dell’A.G.S. n. 28 del 14/11/2012 e n. 33 del 21/12/2012, l’Unione del Logudoro, con le quali, ai sensi dell’art. 8 dello Statuto dell’Unione, si è preso atto delle deliberazioni dei Comuni dell’Unione con le quali i consigli comunali hanno approvato il trasferimento delle relative competenze;
- Deliberazione dell’Assemblea Generale dei Sindaci n. 28 del 14/11/2012 con la quale si è stabilito di affidare il Servizio Associato di Trasporto Scolastico alla Società in house “Logudoro Ambiente S.r.l.”, interamente partecipata dall’Unione del Logudoro;
- Deliberazione dell’Assemblea Straordinaria della Società, in data 20.12.2012, con Atto Pubblico a rogito del Notaio Dott. Andrea Pinna Vistoso Rep. N. 18669 del 20/12/2012, la nuova denominazione della società è la seguente “LOGUDORO SERVIZI UNIPERSONALE S.R.L.” Codice Fiscale e P. Iva 02372360905;
- Deliberazione dell’Assemblea Generale dei Sindaci n. 34 del 21/12/2012 con la quale è stato approvato il Piano Tecnico / Economico del servizio che comprende le risorse finanziarie, il

personale e i mezzi che dovranno essere trasferiti all'Unione;

- Convenzione per la gestione associata del servizio di trasporto scolastico degli alunni della scuola dell'obbligo stipulata in data 20/02/2013 tra l'Unione del Logudoro e i comuni di Ardara, Ittireddu, Mores, Nughedu S.N., Ozieri, Pattada e Tula;

La gestione ed il funzionamento del servizio sono di competenza dell'Unione, la quale si è finora avvalsa della Società *in house* Logudoro Servizi Unipersonale Srl detenuta al 100% dall'Unione del Logudoro, la quale agisce sotto la sorveglianza ed il controllo dell'Unione che esercita sulla stessa un controllo analogo di cui al D.Lgs 175/2016 (TUSP) è materialmente iniziata in data 01.03.2013.

Il servizio di trasporto scolastico risponde all'esigenza di facilitare l'assolvimento dell'obbligo scolastico, concorre a rendere effettivo il diritto allo studio e facilita l'accesso alla scuola di competenza, con priorità per coloro per i quali il raggiungimento della sede scolastica presenta difficoltà di ordine oggettivo.

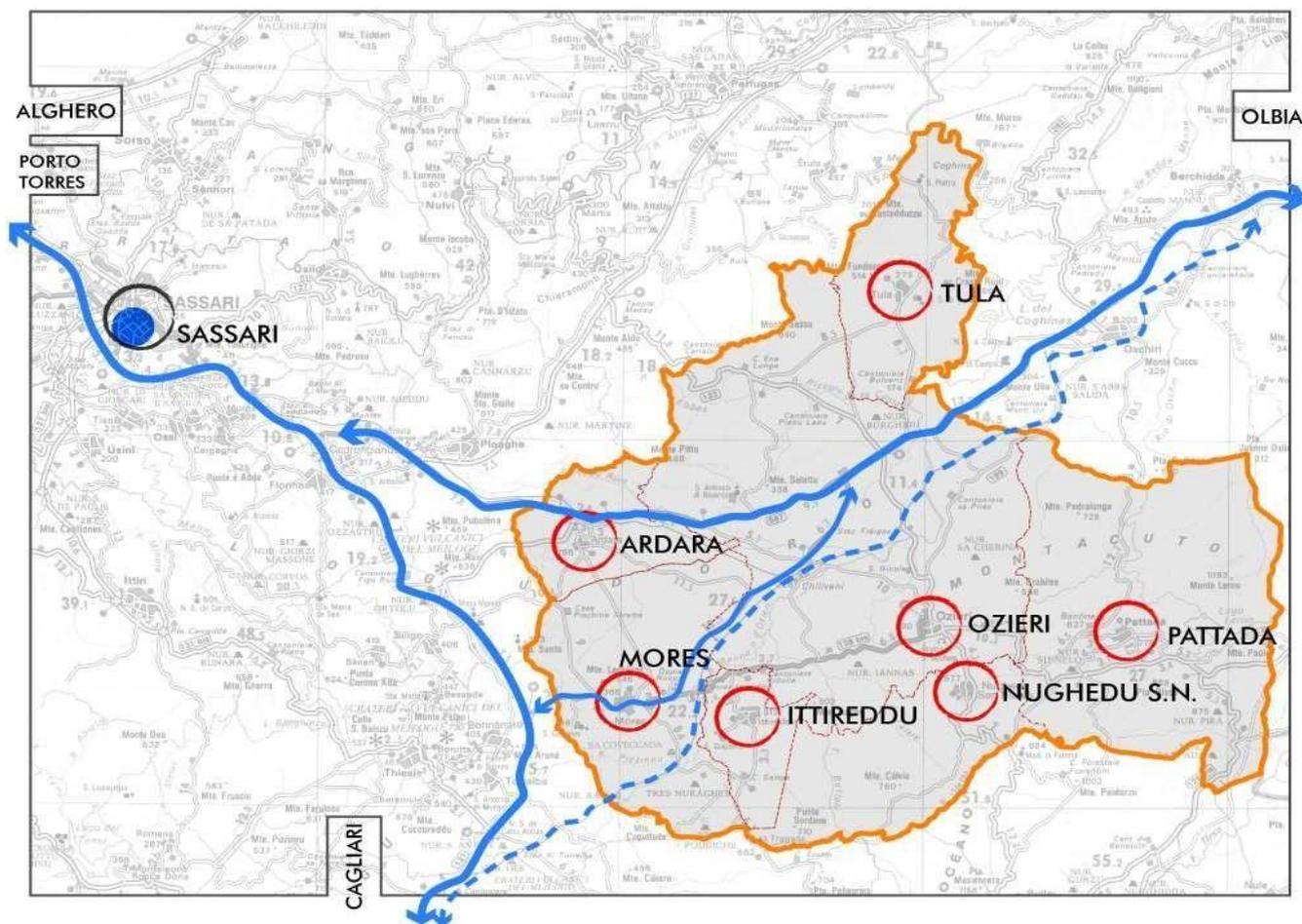
Per l'erogazione del servizio la Società si avvale dell'utilizzazione di scuolabus di proprietà dell'Unione e/o ricevuti in comodato dai Comuni aderenti. Il servizio di trasporto viene effettuato secondo il calendario scolastico annualmente stabilito dal Ministero della Pubblica Istruzione, tramite il proprio organo di sovrintendenza regionale.

Il servizio è istituito per gli alunni residenti in zone periferiche rispetto alle sedi scolastiche, o nelle frazioni e per coloro che, a causa della distanza abitazione - scuola, hanno difficoltà oggettive a raggiungere la sede scolastica più vicino alla residenza. Inoltre, il servizio è rivolto a quei Comuni aderenti all'Unione in cui sono state soppresse le scuole dell'obbligo. Il servizio viene effettuato in orario antimeridiano per coloro che frequentano le scuole a tempo normale ed in orario pomeridiano per gli alunni delle classi o scuole con il rientro. Allo scopo di sostenere iniziative didattiche e educative della scuola, l'Unione per il tramite della Società, nei limiti delle risorse tecnico - economica disposizione, mira a soddisfare eventuali esigenze di trasporto scolastico per visite guidate sul territorio, per partecipazione a spettacoli teatrali, gite scolastiche, ed ogni altra iniziativa esterna, purché di carattere formativo-educativo.

#### AMBITO TERRITORIALE

L'ambito territoriale interessato dal progetto di gestione associata del Servizio Scuolabus comprende i territori comunali di Ardara, Ittireddu, Mores, Nughedu San Nicolò, Ozieri, Pattada e Tula. I limiti amministrativi di ciascun comune sono riportati nella figura seguente, dove in rosso sono stati indicate le posizioni dei centri abitati. L'area di intervento, che si estende su una superficie di 708 Km<sup>2</sup> pari al 16,32 % del territorio della provincia di Sassari, è prevalentemente collinare. Solamente i Comuni di Nughedu San Nicolò e Pattada con altitudine media superiore ai 600 m.s.l.m. sono comuni montani.

COMUNE	Superficie territoriale totale (km <sup>2</sup> )	Altitudine media slm	Popolazione residente al 01/01/2023	Densità abitativa Ab/Km <sup>2</sup>
<i>ARDARA</i>	38	324	729	19
<i>ITTIREDDU</i>	24	316	469	20
<i>MORES</i>	95	366	1.720	18
<i>NUGHEDU</i>	68	582	744	11
<i>OZIERI</i>	252	390	9836	39
<i>PATTADA</i>	165	878	2855	17
<i>TULA</i>	66	275	1431	22
<b>TOTALE</b>	<b>708</b>		17.784	25



La Legge Regionale 25 giugno 1984, n. 31 “Nuove norme sul diritto allo studio e sull’esercizio delle competenze delegate”, al fine di concorrere a rendere effettivo il diritto allo studio, in attuazione degli articoli 3 e 34 della Costituzione, dell’articolo 5 dello Statuto e della norma prevista nel Capo quinto del decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1979, n. 348, stabilisce che “I Comuni esercitano le funzioni amministrative di cui alla presente legge, per l’attuazione dei servizi destinati agli alunni che frequentano le scuole materne, dell’obbligo e gli istituti di istruzione secondaria superiore situati nei rispettivi territori. Le funzioni concernenti il trasporto degli alunni delle scuole materne, dell’obbligo e della scuola secondaria superiore, e l’erogazione degli assegni di studio vengono esercitate dai Comuni, singoli o associati, nel cui territorio risiedono gli alunni stessi.” (art. 11 ult. comma). Inoltre, attraverso le direttive applicative delle leggi regionali in tema di diritto allo studio (del 1984 e del 1993), la Regione Sardegna ha disposto che “nei casi in cui si verificano le soppressioni di classi o di scuole, il servizio di trasporto dovrà essere garantito gratuitamente”.

Ogni anno l’Unione del Logudoro partecipa al bando indetto dalla RAS per l’assegnazione di un contributo straordinario previsto dalla Legge regionale n. 31 del 25.06.1984, finalizzato a garantire il trasporto degli alunni nei comuni in cui si sono verificate le soppressioni di classi o di scuole. Per l’Anno scolastico 2022/2023 la RAS ha assegnato all’Unione del Logudoro un finanziamento pari ad € 244.111,00, che dovrà essere confermato in sede di approvazione della rendicontazione.

Di seguito si riportano i dati salienti relativi all’attuale assetto organizzativo del servizio di trasporto scolastico svolto in forma associata ed in particolare l’elenco dei mezzi utilizzati, le figure professionali impiegate, i dati sugli studenti trasportati, e sui percorsi effettuati.

<b>ELENCO MEZZI TRASPORTO SCOLASTICO</b>			
MODELLO	TARGA	PROPRIETA'	POSTI
CAR IND	GE 059 BX	NUGHEDU	50
IVECO	GA 892 VY	ARDARA	38
RENAULT FDC1L6	DE 869 JT	ARDARA	22
RENAULT 56 ANA1	DF 535 FJ	TULA	30
RENAULT FDC1L6	DE 874 JT	MORES	24

MERCEDES	GK 182 DG	UNIONE	41
MERCEDES	FE 714 AF	UNIONE	28
MERCEDES	FG 178 HG	UNIONE	35
MERCEDES	FG 179 HG	UNIONE	35
DAIMLERCHRYSLER AG 670	DK 567 BN	OZIERI	38
DAIMLERCHRYSLER	DP 146 EL	OZIERI	34
MERCEDES	EH 297 ZR	OZIERI	32
IVECO A40C/26	CC 532 AK	OZIERI	30
PEUGEOT	FB 354 FA	UNIONE	9
PEUGEOT	FB 844 FA	UNIONE	9
MERCEDES	GH 095 FD	ITTIREDDU	37

<b>PERSONALE IMPIEGATO NEL SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO</b>		
COMUNE	AUTISTA	ACCOMPAGNATORE
ARDARA	n.1 (dipendente Comune di Ardara)	n.1
ITTIREDDU	n.1	n.1
MORES	n.1	n.1
NUGHEDU SN	n.1	n.1
OZIERI	n.4	n.4
PATTADA	n.1	n.1
TULA	n.1	n.1
<b>TOTALE</b>	<b>n.10</b>	<b>n.10</b>

<b>DATI STUDENTI TRASPORTATI A.S. 2022/2023</b>				
Ente	N° studenti trasportati scuola infanzia	N° studenti trasportati scuola primaria	N° studenti trasportati scuola secondaria primo grado	<b>TOTALI</b>
ARDARA	0	2	16	<b>18</b>
ITTIREDDU	0	7	6	<b>13</b>
MORES	0	7	6	<b>13</b>
NUGHEDU S.N.	7	17	20	<b>44</b>
OZIERI	26	91	70	<b>187</b>
PATTADA	11	16	4	<b>31</b>
TULA	3	8	3	<b>14</b>
<b>TOTALE</b>	<b>47</b>	<b>148</b>	<b>125</b>	<b>320</b>

<b>RIEPILOGO DATI SUI PERCORSI</b>					
COMUNE	PERCORSO TRATTA	N. ALUNNI	KM – AR Giorno	Giorni / anno	Km /Anno
OZIERI	1 S.N.	187	74	200	14.800
OZIERI	2 EH		110	200	22.000
OZIERI	3 CA		130	200	26.000
OZIERI	4 CH		85	200	17.000
OZIERI	5 B		61	200	12.200
ARDARA		18	80	200	16.000
MORES		13	60	200	12.000

TULA		14	100	200	20.000
PATTADA		31	59	200	11.800
ITTIREDDU		13	67	200	13.400
NUGHEDU		44	65	200	13.000
TOTALE ALUNNI		320	TOTALE KM/ANNO (dati indicativi)		178.200

I dati relativi ai Km sono indicativi in base alle percorrenze comunicate con nota prot. n.1559 del 26.11.2021.

- I giorni / anno sono quelli mediamente previsti dal calendario scolastico;
- Il numero degli alunni è relativo a quelli trasportati e/o iscritti al servizio nell’A.S. 2022/2023.

### **B.1 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE**

Il servizio di trasporto scolastico risulta possedere le caratteristiche del servizio pubblico locale a rilevanza economica, pertanto, ai sensi del comma 20, dell’art. 34 sopra citato del D.L. 18/10/2012 n. 179, occorre dare atto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e dei contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

La nozione di servizio pubblico locale a rilevanza economica, in base alle interpretazioni elaborate al riguardo dalle pronunce della Commissione europea, deve essere considerata omologa a quella comunitaria di Servizio di Interesse Generale, ove limitata all’ambito locale. Il servizio pubblico è quello che consente all’Unione di realizzare fini sociali e di promuovere lo sviluppo civile della comunità locale ai sensi dell’art. 112 del D. Lgs. 267/2000, in quanto preordinato a soddisfare i bisogni della cittadinanza indifferenziata.

Il D.L. 30 settembre 2003, n. 269, (convertito nella Legge 24 dicembre 2003 n. 350), ha modificato gli articoli 113 e 113/bis del D. Lgs. 267/2000, distinguendo fra servizi aventi rilevanza economica e servizi privi di tale rilevanza. Anche in questo caso non vi è una norma espressa che individua la nozione precisa delle due fattispecie giuridiche per cui bisogna ricorrere alle definizioni che ne hanno dato la dottrina e la giurisprudenza. In primo luogo, è opportuno riferirsi al “Libro Verde sui servizi di interesse generale” presentato il 21/05/2003, dalla Commissione europea, 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 18/2001), sia secondo la Corte Costituzionale (sentenza n° 272/2004), 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. In altri termini la differenza fra le due tipologie di servizi pubblici attiene all’impatto che l’attività può avere sull’assetto della concorrenza ed ai suoi caratteri di redditività. Deve dunque ritenersi di rilevanza economica il servizio che si innesta in un settore per il quale esiste una potenziale redditività, e quindi una competizione sul mercato e ciò ancorché siano previste forme di finanziamento pubblico, più o meno ampie, dell’attività in questione.

In tal senso il servizio di trasporto scolastico si configura come un servizio pubblico locale ed in quanto tale deve essere offerto con modalità che ne garantiscano l’accesso in condizioni di parità per tutti gli utenti e a prezzi accessibili.

## **SEZIONE C**

### **MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA**

Secondo il quadro normativo in essere le modalità di organizzazione dei servizi pubblici, o meglio di scelta del soggetto gestore, sono le seguenti:

1. il ricorso al mercato;
2. il partenariato pubblico-privato istituzionalizzato;
3. l'affidamento in house.

La prima modalità rappresenta il modello della cd. evidenza pubblica, ossia della scelta del soggetto affidatario previa gara, rispettosa del regime comunitario di libera concorrenza.

La seconda modalità si riferisce al fenomeno delle società miste, il quale si realizza attraverso la cosiddetta gara a doppio oggetto, riguardante sia la qualità di socio che la gestione del servizio, in cui la società viene costituita per una specifica missione in base a una gara che ha ad oggetto la scelta del socio e l'affidamento della missione medesima.

La terza modalità è il cosiddetto affidamento "in house" che consente l'affidamento diretto, senza gara, a un soggetto solo formalmente, e non sostanzialmente, diverso dall'ente affidante. Ciò è consentito dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'U.E. in presenza di tre condizioni:

- a) totale partecipazione pubblica;
- b) controllo analogo sulla società affidataria a quello che l'ente o gli enti affidanti esercitano sui propri servizi;
- c) realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti che la controllano.

L'affidamento *in house* rappresenta una modalità di gestione 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, mediante un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma che ne costituisce 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 controllante.

L'esclusione dell'applicazione delle norme del Codice per le società in house, pertanto, vale 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"*.

## **SEZIONE D**

### **MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA – COMPENSAZIONI ECONOMICHE**

#### **PIANO ECONOMICO/FINANZIARIO E RENDICONTAZIONE COSTI**

L'Unione del Logudoro gestisce in forma associata il servizio di trasporto associato a partire dall'annualità 2013, e per l'erogazione dello stesso si è finora avvalsa dell'affidamento in house providing nei confronti della propria società Logudoro Servizi Unipersonale Srl. Di seguito si riporta il piano economico finanziario relativo all'annualità 2023 approvato con deliberazione dell'Assemblea dei Sindaci n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_, dal quale si evincono i costi del servizio e le fonti di copertura della spesa:

<b>PIANO ECONOMICO FINANZIARIO SERVIZIO TRASPORTO SCOLASTICO 2023 (Anno finanziario)</b>		
--	--	--

<b>COSTO TOTALE DEL SERVIZIO A =</b>	<b>471.835,73 €</b>	NOTE
--------------------------------------	---------------------	------

<b>A1+A2+A3+A4</b>		
DI CUI AFFIDAMENTO SOCIETÀ LOGUDORO SERVIZI (A1)	441.835,73 €	
DI CUI COSTI DA TRASFERIRE AL COMUNE DI OZIERI (A2)	8.000,00 €	*assicurazioni e bollo da confermare in sede di rendiconto
DI CUI COSTI DA TRASFERIRE AL COMUNE DI ARDARA (A3)	20.000,00 €	* costo autista dipendente del Comune da confermare in sede di rendiconto
DI CUI CUSTI DA TRASFERIRE AL COMUNE DI ITTIREDDU (A4)	2.000,00 €	* assicurazione e bollo da confermare in sede di rendiconto

<b>FINANZIAMENTO DEL SERVIZIO B = B1 + B2</b>	<b>471.835,73 €</b>	
DI CUI FINANZIATO COL FONDO UNICO REGIONALE	227.724,73 €	
DI CUI FINANZIATO COL CONTRIBUTO L.R. 31/1984	244.111,00 €	*finanziamento da confermare in sede di rendicontazione
DI CUI A CARICO DEI COMUNI	- €	

Si presentano di seguito rispettivamente la tabella riportante la rendicontazione dei costi del servizio per l'annualità 2022 presentato dalla società e acquisito al prot. n.714 del 31.05.2023:

<b>RENDICONTO SCUOLABUS 2022</b>		
	Totale	Annotazioni
<b>SPESE DIRETTE</b>		
Costi Personale Dipendente	269.725,16 €	
Prestazioni di Lavoro Non Dipendente inerente attività	16.777,35 €	Compresa spesa per disabile (256,00)
Spese per Direzione/Gestione Tecnica Trasporto Persone	6.000,00 €	
Spese per Amministrazione e Gestione Personale Dipendente	7.588,00 €	
Acquisto di Beni	462,77 €	
Acquisto di Servizi	4.230,00 €	
Spese Ordinarie per Automezzi (Carburanti, Manutenzioni, ecc.)	52.687,06 €	
Assicurazione Automezzi	5.077,00 €	
Bolli Automezzi	1.543,88 €	
Revisioni Automezzi	448,82 €	
Spese Amministrative e Generali	-	
Costo di Godimento Beni di Terzi	375,00 €	
Oneri Diversi di Gestione	4.158,98 €	
Oneri Finanziari	597,72 €	
<b>TOTALE SPESE DIRETTE</b>	<b>369.671,74 €</b>	

<b>SPESE INDIRETTE</b>		
Descrizione Voce di Spesa	Importo	Annotazioni
Costo Supporto Tecnico (Dipendente RSU)	16.094,49 €	Costo totale al 50% per 9/12
Costo Supporto Amministrativo (Impiegata RSU)		Costo totale al 50% per 9/12

	12.273,05 €	
TOTALE SPESE INDIRETTE	28.367,54 €	

<b>RIEPILOGO GENERALE</b>	
<b>TOTALE ENTRATE</b>	<b>401.924,85 €</b>
<b>TOTALE SPESE (Dirette + Indirette)</b>	<b>398.039,28 €</b>
<b>DIFFERENZA + / -</b>	<b>3.885,57 €</b>

#### MOTIVAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

L'affidamento in house si è finora dimostrata una soluzione che ha permesso di garantire l'erogazione del servizio in maniera soddisfacente e continua nel territorio ed ha fatto sì che la Società Logudoro Servizi Srl abbia maturato una rilevante esperienza sul campo.

Al fine di effettuare delle valutazioni in relazione alla convenienza economico finanziaria dell'affidamento in house non si può non citare il riepilogo dello studio condotto dall'ANCI, denominato "Indagine sull'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico dedicato nei Comuni Rapporto finale Dicembre 2021".

In tale documento, a fronte di una analisi complessiva dei dati e delle caratteristiche che assume il trasporto scolastico nei comuni italiani, si conclude che *“emerge con forza dall'analisi un Paese dai mille campanili dove le risposte sul tema del trasporto scolastico dedicato sono estremamente eterogenee e «trasversali», nel senso che non dipendono né dalla dimensione del Comune, né dalla loro collocazione territoriale (o almeno non in modo sistematico) E' un'eterogeneità che si legge clamorosamente nei dati, ricordati, relativi alla quota di studenti trasportati rispetto alla popolazione scolastica oppure in quelli relativi al costo del servizio per alunno, così come nell'eterogeneità delle situazioni in relazione al rinnovo del parco autobus adibito al trasporto scolastico e alle politiche di mobilità sostenibile e sicura”*.

Detto in altri termini, nel contesto dell'affidamento di cui trattasi, caratterizzato dalla presenza di numerose variabili peculiari (presenza di Enti in cui sono state soppresse alcune scuole, estensione territoriale, numero degli alunni, dimensione e distanza dei comuni coinvolti, ecc.) allo stato attuale non sussistono elementi reali di confronto con altre realtà similari che possano deporre per la convenienza della esternalizzazione o dell'affidamento *in house* ed inoltre la stesura di un quadro economico standardizzato dei costi mal si concilia con l'esigenza di prendere in considerazione le citate variabili.

Tra le soluzioni che si intravedono, anche alla luce della rilevanza europea che caratterizza la soglia dell'affidamento, vi è la possibilità di indire una consultazione preliminare di mercato, finalizzata a sondare la presenza di operatori economici interessati e propedeutica all'indizione di una procedura negoziata.

Stante la particolare connotazione tecnica del servizio, tale procedura permetterebbe una verifica delle attuali potenzialità del mercato di riferimento garantendo, tra l'altro, pubblicità all'iniziativa, l'osservanza dei principi di trasparenza e massima partecipazione degli operatori economici, al fine di valutare l'eventuale esternalizzazione del servizio in argomento.

Tale procedura andrebbe a configurarsi come una semplice valutazione di mercato, non finalizzata all'aggiudicazione di alcun contratto, ma volta al verificare l'esistenza di operatori economici in grado di svolgere le attività richieste qualora in possesso dei requisiti tecnico professionali necessari, nonché di avviare un dialogo informale con gli operatori economici, onde ricevere dai medesimi osservazioni, suggerimenti e informazioni circa la loro disponibilità ad essere invitati alla procedura, onde verificare l'eventuale esistenza di soluzioni tecniche alternative per l'espletamento dei servizi.

In ogni caso, l'Amministrazione avrà piena facoltà di invitare o meno all'eventuale procedura competitiva i partecipanti alla presente consultazione preliminare di mercato e di non procedere all'espletamento della relativa procedura competitiva, tenendo conto anche delle eventuali problematiche che potrebbero aversi in ordine alla tutela dei posti di lavoro ed alla continuità del servizio.

Tale soluzione permetterebbe in maniera di sondare il mercato onde rilevare la presenza di soggetti

economici interessati e di soppesare eventuali soluzioni rispetto a quella in essere, e permetterebbe altresì di reperire un parametro economico utile per valutare la convenienza economica dell'affidamento in house.

Considerati i tempi di indizione della suddetta procedura, ed al fine di garantire la continuità del servizio di trasporto scolastico, si rende necessario disporre l'affidamento, per la durata di un anno, alla società in house Logudoro Servizi Srl, stabilendo che il corrispettivo del servizio sia pari ad € 401.668,85, oltre IVA al 10% pari ad € 40.166,88, per un importo complessivo pari ad € 441.835,73 (e che pertanto l'importo non possa eccedere gli importi dell'annualità 2021, come delineati con Deliberazione dell'assemblea dei sindaci n.3 del 08.03.2023).

#### COMPENSAZIONI ECONOMICHE

La Sezione autonomie della Corte dei Conti con delibera n. 25 del 7 ottobre 2019, attraverso una ricostruzione del quadro normativo in materia costituzionalmente orientata, ha stabilito che *“nell'ambito della propria autonomia e nel rispetto degli equilibri di bilancio, ove il Comune ne ravvisi la motivata necessità e vi sia un rilevante e preminente interesse pubblico ovvero il servizio debba essere erogato nei confronti di categorie di utenti particolarmente deboli e/o disagiate, può decidere di erogare il servizio di trasporto scolastico anche gratuitamente”*. Al pari degli altri servizi scolastici (mensa, fornitura dei libri di testo ecc.), il servizio di trasporto scolastico può essere, dunque, erogato in forma gratuita, oppure con contribuzione delle famiglie, ferma restando la gratuità totale qualora già prevista a legislazione vigente.

La normativa regionale esistente consente l'erogazione di un servizio gratuito, sia in quanto non si tratta di un servizio a domanda individuale, sia perché la concorrenza di un finanziamento regionale consente di non gravare totalmente sulle casse dell'Unione.

Al riguardo, l'Amministrazione regionale ha introdotto strumenti di sostegno finanziario alle azioni che valorizzano e potenziano il diritto allo studio, che ha portato a coprire una parte consistente dei costi del servizio erogato (vedi piano economico finanziario), consentendo all'Unione e di conseguenza ai Comuni di garantire alle famiglie l'accesso al servizio in forma gratuita.

La Legge Regionale 26 settembre 2019, n. 17 *“Misure urgenti in materia di trasporto scolastico”* prevede all'art. 1 che *“1. Al fine di favorire la frequenza della scuola dell'infanzia e della scuola primaria e secondaria di primo grado e fermo restando quanto disposto dalla legge regionale 25 giugno 1984, n. 31 (Nuove norme sul diritto allo studio e sull'esercizio delle competenze delegate), gli enti locali possono determinare, con delibera motivata della Giunta comunale e purché sia rispettato l'equilibrio di bilancio, la quota di partecipazione, anche nulla, dovuta dalle famiglie per l'accesso ai servizi di trasporto scolastico.”* e, all'art. 2 che *“1. Dall'applicazione della presente legge non derivano oneri a carico del bilancio della Regione.”*

Il Decreto-Legge 29 ottobre 2019, n. 126 convertito con modificazioni dalla L. 20 dicembre 2019, n. 159 si ribadisce il principio della possibile piena gratuità del servizio, prevedendo all'art. 3 che 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.

Ozieri 29 giugno 2023