CITTA' DI CATANZARO
Capoluogo della Regione Calabria
Settore Pubblica Istruzione, Sport, Politiche Giovanili
Via Jannoni, 91 – 88100, Catanzaro
PEC: sett.istruzionesportpolitichegiovanili@certificata.comune.catanzaro.it

AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO SCOLASTICO ALLA SOCIETÀ AZIENDA PER LA MOBILITÀ CITTÀ DI CATANZARO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO, DELLE RAGIONI E DELLA SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI PER L'AFFIDAMENTO PRESCELTA AI SENSI DEGLI ARTT. 14 COMMI 2 E 3 E 17 COMMA 2 DEL D. LGS. N. 201 DEL 23 DICEMBRE 2022

PREMESSA

La finalità della presente Relazione è quella di assolvere agli obblighi prescritti dal D.lgs. 23 dicembre 2022 n. 201 con riferimento all'affidamento della gestione del servizio di trasporto scolastico.

Oltre alla predetta finalità di legge, il presente elaborato tende ad individuare i principali obiettivi e le specifiche motivazioni dell'affidamento che saranno utili per tracciare quel percorso operativo che permetterà di delineare e di indirizzare la gestione del servizio oggetto di affidamento.

Si intende, pertanto, illustrare i presupposti amministrativi (normativi e gestionali) ed i presupposti economico-finanziari posti a sostegno della preferenza dell'Ente nell'individuazione della modalità di affidamento prescelta rispetto alle altre possibili, in conformità alla normativa applicabile ed al principio dell'economicità dell'azione amministrativa ai sensi dell'art. 97 della Costituzione.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36 - Art. 7
- Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 - Artt. 3 comma 2, 14 comma 2 e 3, 17 comma 2, 17 comma 1
- Regolamento CE 23 ottobre 2007, n. 1370
- Decreto Legislativo 19.08.2016 n. 175 artt. 2, 3, 4 e 16

ASSETTO NORMATIVO E GIURISPRUDENZIALE DI RIFERIMENTO.

Il trasporto scolastico si caratterizza quale servizio pubblico locale.

In tal senso si è pronunciata anche la giurisprudenza amministrativa di cui si cita a titolo di esempio la sentenza del Consiglio di Stato, VI, 22.11.2004 n. 7636 secondo cui: "... *non pare che possano sussistere dubbi sul fatto che il trasporto scolastico degli alunni delle scuole dell'infanzia 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*".

Il servizio di trasporto scolastico, pur essendo una forma di servizio di traspo
nella stretta definizione di trasporto pubblico locale, in quanto risulta privo dell'elemento qualificante della "generalità", infatti non comporta la necessità di assicurare un'offerta indifferenziata al pubblico con contestuale obbligo di contrarre con chiunque, ma, per sua natura e concezione, il servizio di trasporto scolastico è volto a garantirne l'accesso solo ad una ben precisa tipologia di utenza (studenti residenti sul territorio), con conseguente necessità (obbligo) di predisporre mezzi e personale adeguati al servizio ed alla particolare utenza, i cui percorsi ed orari sono strettamente funzionali alla fruizione del servizio scolastico e non vi è una tariffazione, ma al più una contribuzione **(**cfr**.** Corte dei Conti, Sezione Autonomie, Adunanza del 7 ottobre 2019, n. 25/SEZAUT/2019/QMIG).
Peraltro il servizio oggetto della presente relazione è da considerarsi un "*servizio pubblico locale a rilevanza economica*", poiché caratterizzato da margini di redditività anche solo potenziale.
Il D.lgs. n. 201/2022, abrogando gli artt. 112 e113 del TUEL, ha fornito una definizione di servizi pubblici locali di rilevanza economica annoverandoli tra *"i servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale".*
La distinzione tra attività economiche e non economiche appare, tuttavia, connotata da un carattere dinamico ed evolutivo, cosicché non sarebbe possibile fissare, a priori, un elenco definitivo dei servizi di interesse generale di natura "non economica".
Per procedere ad una differenziazione tra servizio pubblico locale a rilevanza economica e non, deve farsi riferimento non tanto a definizioni giuridiche, quanto a fattispecie pratiche e di fattibilità finanziaria.
Nella distinzione tra il carattere della rilevanza economica o meno del "servizio pubblico" non diviene quindi determinante la tipologia o la caratteristica merceologica del servizio né il suo oggetto, ma piuttosto la soluzione organizzativa che l'ente locale, quando può scegliere, ritiene più appropriata per rispondere alle esigenze dei cittadini.
Per cui è l'Ente a "qualificare" il servizio essendo la rilevanza economica di quest'ultimo connessa sia alla capacità di produrre utili dal modulo gestionale, sia derivata 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.
Nel caso in esame il servizio di trasporto scolastico è un servizio a rilevanza economica.
E' un servizio pubblico locale che si prospetta, in ambito privatistico, come distinta attività economica e, in ambito pubblico, non si configura quale mera attività strumentale per l'amministrazione locale, poiché eroga servizi, ad una particolare categoria di utenti, finanziati, anche se parzialmente, dalle tariffe di contribuzione degli stessi.

MODALITÀ DI GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Con l'entrata in vigore del D.lgs n. 201/2022, che si pone come obiettivo, tra l'altro, quello di coordinare la disciplina dei servizi pubblici locali con quella sui contratti pubblici e sulle società a partecipazione pubblica (in particolare per gli affidamenti in house), nonché con le discipline di settore, all'art. 14, recependo la normativa comunitaria, è stato previsto che gli enti locali e gli altri enti competenti possono adottare una delle seguenti modalità di gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica:

a. affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica (favorendo il ricorso alla "concessione", piuttosto che all'appalto di servizi, in modo da trasferire il rischio d'impresa sul concessionario);

b. affidamento a società mista, secondo la disciplina prevista dall'art. 17 del D.lgs.175/2016;

c. affidamento a società "in house";

d. gestione in economia o mediante aziende speciali (solo in caso di servizi diversi da quelli a rete)

Si rileva quindi che, con l'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti, viene affermato il principio di auto-organizzazione della p.a. superando così l'atteggiamento fortemente restrittivo nei confronti *dell'in house providing*, per cui il ricorso all'autoproduzione-affidamento *in house* diviene, rispetto alla disciplina del previgente D.lgs. n. 50/2016 (art. 192), una regola pienamente alternativa all'esternalizzazione-ricorso al mercato.

Anche in relazione all'obbligo motivazionale della scelta il dettato normativo del previgente art. 192 del D.lgs. n. 50/2016 non trova una piena corrispondenza con le previsioni contenute nel D.lgs. n. 36/2023.

Tuttavia, sebbene il nuovo Codice degli Appalti ancora richieda, al comma 2 dell'art. 7 un provvedimento motivato, è altresì innegabile che da un'attenta lettura della norma si evince che non si debba più rendere conto del radicale fallimento del mercato, essendo sufficiente evidenziare la maggiore convenienza ed i maggiori vantaggi garantiti dall'autoproduzione-*in house providing* rispetto al ricorso al mercato-*outsourcing*.

Più precisamente, dalla lettura dell'art. 7 del D.lgs n. 36/2023 si comprende che, se il servizio è a vantaggio della collettività, come nel caso di specie, nella motivazione si deve rendere conto non solo della maggiore convenienza economica, ma soprattutto della migliore funzionalità per la collettività evidenziando come gli "*obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche"* possano essere meglio perseguibili con l'affidamento in *house* piuttosto che avvalendosi di un altro modello gestionale.

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

Dal combinato disposto degli artt. 14 e 17 del D.lgs n. 201/2022 emerge che l'amministrazione è chiamata ad effettuare una scelta per l'individuazione della migliore modalità di gestione del servizio rispetto al contesto territoriale di riferimento e sulla base dei principi indicati dalla legge, esercitata

con i propri poteri discrezionali al fine di tutelare l'interesse generale al perseguimento *di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e qualità del servizio",* ma con valutazioni che "*riguardando l'organizzazione del servizio e la praticabilità di scelte alternative."*

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

Occorre partire da un aspetto assolutamente rilevante: la gestione di un servizio, soprattutto in relazione alla tipologia ed alla natura del servizio, specie ove trattasi di un servizio di rilevanza economica, è una modalità di creazione di fiducia sociale importante, che deve essere garantita sia in termini di puntualità e serietà di svolgimento che con la garanzia della sua effettiva esecuzione.
Inoltre il trasporto scolastico è un servizio che riveste la duplice valenza di servizio pubblico e di servizio universale in quanto il concetto di servizio pubblico può essere funzionalmente definito come un'attività di interesse generale assunta da un soggetto pubblico che la gestisce direttamente o indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale assume una sua valenza in considerazione degli effetti perseguiti tesi a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.
Rispetto a questo servizio oggetto della relazione queste due precedenti 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 esplicare l'attività di interesse generale, mentre laddove si parla di "*servizio universale*" l'analisi deve essere rivolta agli utenti finali di tale servizio pubblico e più precisamente alle condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.
Orbene, tale quadro di insieme ha portato l'Ente comunale a ritenere che, per il servizio di trasporto scolastico, l'affidamento diretto alla società in *house* A.M.C. S.p.A. fosse la scelta più rispondente alle esigenze dei fruitori del servizio nonché in linea con i dettami normativi.

RICORRENZA DELLE CONDIZIONI CHE CONSENTONO L'AFFIDAMENTO IN HOUSE

Dalla lettura comparata dell'art. 5, comma 1, del D. lgs. n. 50/2016 e dell'art. 16 del D.lgs n. 175/2016 risulta evidente come i requisiti fondamentali richiesti per procedere all'affidamento in *house providing* siano che:
1) l'amministrazione aggiudicatrice debba esercitare sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;
2) oltre l'80 % dell'attività della persona giuridica controllata debba essere effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante;
3) nella persona giuridica controllata non debba esservi alcuna partecipazione di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati per le quali non comportano controllo o potere di veto.
In considerazione di ciò occorre procedere ad una disamina della sussistenza, in capo alla A.M.C. S.p.A. di tali elementi legittimanti l'affidamento diretto.

Il Comune di Catanzaro è socio della A.M.C. S.p.A., con una partecipazione a sociale, come peraltro esplicitato all'art. 7 rubricato "*Capitale*"

In conformità all'art. 4 comma 2 del D.lgs n. 175/2016 l'A.M.C. S.p.A. "*produce un servizio di interesse generale"* come riscontrabile dall'art. 3 dello statuto societario sotto la voce "*Denominazione, oggetto, sede e durata",* nel caso specifico ha ad oggetto: *"la gestione dei servizi pubblici urbani ed suburbani del Comune di Catanzaro…., l'esercizio di attività di trasporto di persone e cose…., ogni altra attività, anche se non analiticamente individuata, purchè complementare e/o connessa alla mobilità in generale".*

Le modalità con cui il Comune di Catanzaro effettua il controllo analogo sono individuate nel Regolamento per il controllo delle società partecipate approvato dall'Ente con deliberazione consiliare e sono riportate nell'art. 12 dello Statuto.

L'A.M.C. S.p.A. svolge, secondo quanto previsto dalla normativa all'art. 16 del D.lgs n. 175/2016, l'80% della sua attività a favore del Comune di Catanzaro, elemento posto in evidenza anche all'art 3 dello Statuto dove si legge "*Vista la particolare natura della società l'80% del fatturato della stessa viene effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente pubblico"*

Peraltro, il Comune di Catanzaro risulta regolarmente iscritto nell'Elenco delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti, previsto dall'art. 192 del D.lgs n. 50/2016, in relazione agli affidamenti all'A.M.C. S.p.A. giusta deliberazione n. 887 del 28.10.2020.

Tale dato potrebbe apparire irrilevante in quanto il nuovo codice dei contratti pubblici, ha espunto il richiamo all'Elenco di cui all'art. 192 del D.lgs. n. 50/2016, in ossequio al principio della fiducia, in forza del quale si presume che chi afferma di godere dei requisiti per essere qualificato come società *in house* li possegga realmente e, pertanto, può rendersi destinatario di affidamento diretto, ma all'interno del nuovo codice dei contratti pubblici resta salda l'importanza del presidio dell'ANAC sui rapporti di affidamento in *house providing* a cui vengono riservati specifici compiti di presidio sulle informazioni riguardanti tale tipologia di affidamenti.

Per cui il riconoscimento dato al Comune di Catanzaro, con la summenzionata iscrizione, assume comunque una connotazione di carattere positivo in quanto, seppur oggi non "spendibile", rappresenta l'espressione formale di una complessa valutazione operata da una competente autorità. Appare però doveroso rilevare, a conferma dell'importanza del ruolo dell'ANAC nel presidiare i rapporti in *house providing* e nel garantirne la massima trasparenza, un'altra novità informativa prevista dal D.lgs. n. 201/2022 in quanto da applicarsi al servizio in esame: il comma 2 dell'art. 31 di tale decreto prevede l'istituzione, sul portale dell'ANAC, di un'apposita sezione denominata «*Trasparenza dei servizi pubblici locali di rilevanza economica - Trasparenza SPL»* in cui pubblicare, oltre alle deliberazioni inerenti l'istituzione di servizi pubblici, l'individuazione della forma gestionale del servizio, la scelta *dell'in house providing*, anche il contratto di servizio riferito a tale modello gestionale.

In aggiunta, il comma 3 dell'art. 17 del D.lgs. n. 201/2022 attribuisce ulteriore rilevanza costitutiva del rapporto in *house providing* al suddetto adempimento in quanto prevede che il contratto possa

essere stipulato decorsi sessanta giorni dall'avvenuta pubblicazione del affidamento alla società in *house* sul sito dell'ANAC.

Con deliberazione n. 90 del 25.05.2023, di approvazione del Piano di revisione ordinaria delle partecipazioni societarie, adottata ai sensi dell'art. 20 del D. lgs. 175/2016, il Consiglio Comunale, in esito all'analisi dell'assetto complessivo delle società partecipate, ha deliberato il mantenimento della partecipazione all' A.M.C. S.p.A.

Con la deliberazione consiliare n. 83 del 05.09.2022 sono state presentate le linee programmatiche di mandato del Sindaco nelle quali si punta ad un'azione di rilancio della A.M.C. S.p.A.

In considerazione di quanto esposto la scelta dell'affidamento del servizio alla A.M.C. S.p.A. consentirebbe di assicurare alla Società il volume contrattuale necessario al suo funzionamento, sarebbe coerente con l'oggetto sociale, in armonia con gli obiettivi strategici perseguiti dall'Amministrazione, rispondente alle finalità che l'Ente deve assolvere (la garanzia del trasporto scolastico è uno dei prerequisiti essenziali per l'accesso al diritto allo studio), conseguenziale con la scelta di mantenere questa partecipazione ed in linea con le logiche di mandato.

ANALISI DELLA MOTIVAZIONE DELLA SCELTA DELL'IN HOUSE

Nelle circostanze attuali l'affidamento *in house* alla società A.M.C S.p.A. risulta preferibile per l'Ente rispetto al ricorso al mercato sotto più aspetti oggettivi:

a) il particolare rapporto giuridico intercorrente tra l'Amministrazione ed il soggetto affidatario risulta qualificante al fine di consentire all'ente il controllo analogo e, quindi, una supervisione sul servizio che possa essere più penetrante di quella praticabile su un soggetto terzo, in quanto esteso agli atti sociali e non limitato al solo contenuto del contratto di servizio, infatti l'affidamento in *house,* proprio attraverso il controllo analogo permette all'ente di acquisire informazioni su ogni elemento della prestazione e pertanto di apportare al servizio le varianti che potrebbero risultare più utili ed efficaci al raggiungimento degli obiettivi di servizio, viene in tal modo garantita una maggiore flessibilità nell'organizzazione delle attività che, per la sua stessa finalità, è soggetta a modifiche quali/quantitative derivanti dalle esigenze della comunità scolastica, che altrimenti resterebbe imbrigliata nelle specifiche previsioni contrattuali, qualora l'amministrazione affidasse il servizio ad un privato;

b) non può non rappresentare un punto di forza la circostanza che questo servizio sia stato già oggetto di affidamento in *house* alla A.M.C. S.p.A. e che nell'espletamento del servizio la Società ne ha sempre garantito la regolarità e la qualità, anche in occasione di condizioni metereologiche avverse, con sincronizzazione degli orari di entrata e di uscita da scuola ed eliminazione dei tempi di attesa, predisponendo un piano di trasporto che fosse flessibile in relazione al numero delle iscrizioni, stabilendo i percorsi, le fermate e gli orari in funzione delle esigenze dell'utenza, individuando le soluzioni di percorso più adatte per garantire un servizio sicuro, efficiente e puntuale;

c) alla A.M.C. S.p.A. è stato affidato anche il trasporto pubblico locale e ciò non solo semplifica l'integrazione del trasporto scolastico nella rete di mobilità pubblica locale consentendo il coordinamento in tempo reale delle azioni sull'ambito complessivo dei servizi pubblici di trasporto,

ma ne consente la gestione secondo un modello organizzativo efficiente all'erogazione del servizio, grazie alla disponibilità di solide infrastrutture aziendali, rendendosi disponibili economie di scala non conseguibili mediante il ricorso al mercato, da ciò ne discende, altresì, la ragionevolezza dell'armonizzazione dell'affidamento in argomento unitamente a quello del servizio di trasporto pubblico locale;

d) tale affidamento proprio in quanto avrebbe potuto valorizzare l'esperienza maturata dalla Società, le professionalità acquisite ed il *know how* aziendale sviluppato ha consentito alla Società di offrire oggi un Progetto maggiormente rispondente alle dinamiche ed esigenze del Servizio;

e) la continuità nell'affidamento del servizio alla Società faciliterebbe anche la piena tutela occupazionale dei dipendenti attualmente da essa impiegati, nell'ottica della continuità lavorativa e del mantenimento dei livelli occupazionali, fattore importante dal punto di vista politico e sociale per la collettività amministrata, ovviamente nel rispetto delle logiche di efficienza, efficacia ed economicità di carattere aziendalistico;

f) la gestione del servizio ad opera direttamente dell'Ente non sarebbe realizzabile, considerato che l'attuale dotazione dell'Ente non dispone di unità di personale con tale qualifica e con i particolari requisiti previsti per coprire i ruoli richiesti, né di mezzi idonei all'espletamento di tale servizio.

MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA (ARTT. 14 E 17 D.LGS n. 201/2023)

Passando all'analisi della "congruità economica", si evidenzia come, nel caso di specie, l'affidamento del servizio alla A.M.C. S.p.A. risulta assolutamente conveniente e vantaggioso per l'Ente anche sotto il profilo dell'economicità in senso stretto, in quanto la Società ha mantenuto inalterato il prezzo vigente negli affidamenti precedenti, pari ad € 407.000,00 annui oltre IVA, incluso il servizio integrativo di vigilanza all'esterno, per n.4 plessi scolastici di competenza comunale che saranno dall'Amministrazione all'uopo individuati e comunicati, per come si evince da corrispondenza tra l'Ente e l'AMC S.p.A. acquisita al prot. n. 82551 del 07/08/2025.

E' importante evidenziare come l'offerta economica formulata dalla A.M.C. S.p.A. non abbia tenuto in considerazione la volatilità del momento storico derivante dalla generalizzata crisi economica e dall'esorbitante incremento dei prezzi di alcune materie prime, proprio in un'ottica di collaborazione tra Ente e Società, finalizzata al contenimento dei costi per il Comune.

Inoltre, l'espressione congruità economica non deve essere intesa come "strumento" per misurare la capacità del modello prescelto, tra quelli ammissibili, che soddisfi il parametro della "convenienza", in senso assoluto, ma va inserita in una visione globale.

Così anche i benefici per la collettività non sono da valutare soltanto in termini economici immediati, pur essendo del tutto evidente, nel caso di specie, la congruità economica dell'offerta del soggetto *"in house*", ma in un'ottica, appunto, di garanzie tali da consentire la messa in pratica concreta di possibili mutamenti nella prestazione e negli obiettivi nel corso dell'espletamento del servizio che siano rispondenti alle esigenze degli utenti.

La possibilità di adattamento del servizio alla domanda è legata al rapporto fid tra affidante ed affidatario, mentre con un soggetto privato si appaleserebbe una minore elasticità di adeguamento al presentarsi di un cambiamento delle esigenze nell'esecuzione del Servizio rispetto a quanto previsto contrattualmente.

Anche una modifica unilaterale sarebbe difficilmente programmabile in quanto strettamente legata ad un fattore imprevedibile quale il mutare delle esigenze, per cui non assoggettabile ad una regolamentazione *ex ante.*

La scelta *dell'in house* è sorretta anche dalla sussistenza dell'operatività di quel 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.

Inoltre, con l'affidamento in *house* si estende il controllo sul servizio (che rimane comunque inalterato quale elemento irrinunciabile) al controllo sul gestore, a monte del momento esecutivo del servizio, quindi ad una crescita delle garanzie per la collettività.

Il servizio offerto dalla A.M.C. S.p.A., infatti, si presenta come un servizio capillare e diversificato, rispetto alla specificità del territorio ed alla sua utenza.

Inoltre, la gestione in *house* è dettata non strettamente da logiche di profitto e di crescita del fatturato, ma da una "*vision*" che ponga come obiettivo dell'agire l'efficientamento del Servizio in termini qualitativi ed innovativi e la "massima fruibilità del Servizio da parte degli utenti in condizioni di suo equilibrio economico e di sostenibilità economico-finanziaria", mentre l'Ente in caso di gestore terzo avrebbe la necessità di istituire un controllo pervasivo sul rispetto dei canoni di gestione del "servizio pubblico" riportati sugli atti di affidamento e sui contratti stipulati, attesa la legittima tendenziale priorità del soggetto gestore terzo al perseguimento del massimo guadagno piuttosto che delle finalità di natura "pubblica e sociale" (tipico delle gestioni "*in house*").

Altro fattore di rilievo è la riduzione della possibilità di contenzioso tra Amministrazione e Società, che ove si verificasse rispetto al privato potrebbe peraltro determinare l'insorgere di aspetti problematici dal punto di vista economico-finanziario, organizzativo e gestionale, oltre alla possibilità della cosiddetta "interruzione di pubblico servizio" (reato penalmente rilevante ex art. 340 del Codice penale);

Inoltre, la AMC S.p.A. garantisce un altro servizio di rilevante importanza, quale è il Servizio di trasporto scolastico personalizzato a richiesta per alunni con disabilità nell'ambito degli itinerari attuali nonché, compatibilmente con le risorse umane e finanziarie disponibili, il servizio di trasporto anche per le attività didattiche che necessitano di movimentazione di alunni da un plesso all'altro durante il normale orario scolastico ovvero il servizio di trasporto per eventuali attività didattiche o per consentire la partecipazione degli alunni a visite guidate che la scuola di riferimento potrebbe organizzare nell'ambito cittadino, nei limiti prefissati e subordinatamente alla disponibilità operativa e logistica di AMC S.p.A..

La scelta di affidare di nuovo tale servizio alla A.M.C. S.p.A. appare anche sotto tale aspetto positivo per la collettività in quanto si pensi che questo servizio, fruito esclusivamente da minori, essendo

gestito *in hous*e permette di studiare soluzioni, anche personalizzate, per il migl Servizio.

Senza dimenticare che l'affidamento *in house* del servizio di trasporto scolastico sarà in grado di consentire il rispetto dei seguenti principi:

1. **Universalità** - Il servizio sarà garantito su tutto il territorio comunale ai medesimi standard qualitativi a prescindere dalle condizioni fisiche degli utenti.

2. **Continuità** – A.M.C. S.p.A. assicura la continuità del servizio senza alcuna interruzione garantendo la disponibilità immediata di mezzi e personale in modo da fronteggiare eventuali imprevisti e/o criticità che dovessero verificarsi durante il periodo di affidamento.

3. **Qualità** - Standard elevato nello svolgimento dei servizi con l'introduzione di prestazioni complementari.

4. **Accessibilità e fruibilità** - Mantenimento della fruizione senza discontinuità ed apertura a nuove partecipazioni e iscrizioni di utenti durante lo svolgimento del servizio.

5. **Monitoraggio e controllo** - Gli uffici preposti del Comune di Catanzaro effettueranno un controllo diretto sullo svolgimento del servizio e verificheranno il rispetto degli obblighi contrattuali. Il controllo assume un'ulteriore garanzia nel "controllo analogo".

6. **Rappresentanza e partecipazione attiva** - Possibilità per gli utenti di segnalare disservizi e criticità, di fare osservazioni costruttive e di formulare suggerimenti per migliorare il servizio. Sarà onere della affidataria dare riscontro alle segnalazioni e alle proposte degli utenti garantendo risposte chiare e tempestive., in conformità alle prescrizioni contenute nella Carta dei Servizi.

7. **Trasparenza e informazione completa** - Sottoscrizione di un contratto di servizi in cui saranno specificati tutti i dettagli delle prestazioni richieste e garantite.

CONTRATTO DI SERVIZIO

Il contratto per il servizio di trasporto scolastico si svolgerà mediante scuolabus di adeguata capienza in relazione alle esigenze dell'utenza, dovrà essere erogato per tutti i giorni scolastici della settimana e comprendere i rientri per le lezioni pomeridiane.

Il servizio è finanziato con fondi comunali, tenuto conto della tariffazione a carico dell'utenza, che viene riscossa direttamente dall'Ente Locale, sulla base delle tariffe deliberate annualmente dalla Giunta Comunale (a.s. 2025/2026 Delibera Giunta Comunale n. 19 del 17/01/2025).

Durata: aa.ss. 2025/2026 - 2026/2027 (dal 15/09/2025 al 30/06/2027)

Importo: In analogia alle precedenti annualità, il servizio è reso per l'importo di euro 407.000,00 annui oltre IVA al 10% per n.10 ratei mensili, corrispondenti ad euro 40.700,00 mensili oltre IVA al 10%.

RIPARTIZIONE DEL SERVIZIO

Nel territorio comunale di Catanzaro hanno sede n.6 Istituti Comprensivi, dei quali attualmente n. 3 fruiscono del servizio di trasporto scolastico (IC Casalinuovo, IC Cz Sala S. Maria Milani - Preti, IC Vivaldi), come da itinerari e punti di raccolta in allegato, suscettibili di variazione in base ad eventuali esigenze sopravvenute.

PROSPETTO ECONOMICO

L'A.M.C. S.p.A., con PEC di cui alla corrispondenza con l'Ente acquisita al prot. n. 82551 del 07/08/2025, ha confermato e accettato le condizioni di cui alle intese intercorse per le vie brevi con il Direttore Generale in data 4 agosto u.s. afferenti alla precedente offerta, acquisita dall'Ente al prot. n. 8631 del 25/01/2024, avente il seguente prospetto economico:

Costi di manutenzione	€ 17.675,00
Costo carburante	€ 20.310,00
Costo assicurativo	€ 15.260,00
Costo personale	€ 337.000,00
Costi generali (10%)	€ 39.024,00
Margine (5%)	€ 19.512,00
Totale complessivo annuo	€ 448.781,00

(*) L'AMC S.p.A. con riferimento al maggiore sostenimento dei costi annui (€ 448.781,00) rispetto alla disponibilità finanziaria annua disponibile (€ 407.000,00 + iva 10%) evidenzia che *"i costi indicati superano la disponibilità finanziaria annua in appalto del Comune di Catanzaro per l'incidenza del costo del personale utilizzato in modo promiscuo in altre attività*."

Preso atto del calendario scolastico 2025/2026 di cui al Decreto del Presidente della Regione Calabria n. 36 del 05/05/2025, per l'Amministrazione Comunale l'importo dell'affidamento viene contabilizzato per come segue:

€ 407.000,00: 204 gg di giornate obbligatorie di lezioni a.s. 2025/2026 = € 1.995,10 (iva esclusa)

€ 1.995,10:12 tratte (9 tratte scuola primaria + 3 tratte scuola secondaria I grado) = € 166,26 (iva esclusa) al giorno per ogni percorso servito.

I dati di cui sopra attengono al periodo di cui al calendario scolastico regionale, ma, tenuto conto dell'eventuale necessità di utilizzo del servizio scuolabus anche dopo il termine delle attività didattiche, per esempio per la conclusione di progetti avviatisi nel corso dell'anno scolastico, il servizio per il mese di giugno deve essere prestato fino al 30 giugno di ogni anno e il termine contrattuale è fissato al 30/06/2027.

CONCLUSIONI

Per i motivi suesposti, nel rispetto della normativa nazionale ed europea vigente, dato conto altresì dell'assolvimento dell'onere motivazionale cosi come richiesto dal Legislatore, evidenziate inoltre le ragioni sottese a siffatta scelta e tenuto conto della *mission* societaria, delle competenze e *know how* acquisite, della quantità e qualità dei servizi espletati negli anni pregressi in relazione all'economicità della gestione, dei livelli occupazionali garantiti, l'opzione ritenuta più soddisfacente per il Comune di Catanzaro, relativamente alla gestione del servizio di trasporto scolastico, appare, ancora, essere quella della società *in house* con affidamento alla partecipata A.M.C. S.p.A.

Difatti, è da evidenziare che il prezzo di cui all'offerta economica per il servizio di trasporto scolastico si conferma da svariati anni senza alcuna incidenza degli incrementi dei costi che, di riflesso, hanno avuto impatto sui costi di esercizio e di gestione dell'attività medesima; inoltre, la partecipata ha incrementato l'offerta garantendo, a proprie cure e spese, il servizio di vigilanza all'esterno per n.4 plessi scolastici di competenza comunale che saranno dall'Amministrazione all'uopo individuati e comunicati.

ALLEGATI

Allegati: a) Offerta prot. n. 613 del 25/01/2024 acquisita dall'Ente al prot. n. 8631 del 25/01/2024; b) Corrispondenza tra Ente ed AMC S.p.A. prot. n. 82551 del 07/08/2025; c) Itinerari e Punti di Raccolta; d) Verbale di Assemblea A.M.C. S.p.A. a rogito Notar Rocco Guglielmo, repertorio n. 162.228 e n. 36.404 di raccolta del 30 dicembre 2020.

Il Responsabile del Procedimento

dott.ssa Barbara Aversa

Aversa Barbara
07.08.2025 14:39:07
GMT+02:00

Il Dirigente a.i. sostituto

dott. Paolo Macrina

Firmato digitalmente da: Paolo Macrina
Data: 07/08/2025 14:45:42