

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento in house del servizio pubblico locale di trasporto scolastico alla società Jesiservizi s.r.l. (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)

INDICE

1. -	PREMESSA.....	2
1.1. -	LA RELAZIONE EX ART. 34 COMMA 20 DEL D.L. 179/2012.....	2
1.2. -	OGGETTO DELLA RELAZIONE.....	2
1.3. -	QUADRO RIASSUNTIVO	3
2. -	INQUADRAMENTO NORMATIVO	4
2.1. -	IL SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO	4
3. -	CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE	5
3.1. -	OGGETTO E STANDARD DEL SERVIZIO	5
3.2. -	OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE	7
4. -	MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA	9
4.1. -	L'AFFIDAMENTO IN HOUSE	9
4.2. -	LA VERIFICA DEI REQUISITI PER L'AFFIDAMENTO <i>IN HOUSE PROVIDING</i>	11
5. -	MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA.....	12
5.1. -	ASPETTI GENERALI	12
5.2. -	ANDAMENTO DEL SERVIZIO E CONFRONTO FRA LE IPOTESI OPERATIVE DI CONTINUAZIONE DEL SERVIZIO IN ECONOMIA E DI AFFIDAMENTO IN HOUSE.....	14
5.3. -	L'ANALISI DI BENCHMARKING.....	16
6. -	CONCLUSIONI.....	17

1. - PREMESSA

1.1. - LA RELAZIONE EX ART. 34 COMMA 20 DEL D.L. 179/2012

L'articolo 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, prevede che, 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 sia effettuato sulla base di un'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. Il successivo comma 21 prevede che gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea debbano essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.

1.2. - OGGETTO DELLA RELAZIONE

La presente relazione intende ottemperare a quanto previsto dal soprarichiamato articolo 34, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, ed in particolare intende illustrare i contenuti citati dalla predetta norma in riferimento alla modalità di affidamento del servizio pubblico locale inerente il servizio di trasporto scolastico.

In particolare, il servizio è attualmente svolto in economia dall'amministrazione. Pertanto, la presente relazione ha lo scopo di analizzare le modalità e le caratteristiche operative ed economiche caratterizzanti la gestione del servizio e verificarne la sussistenza dei requisiti per un suo affidamento secondo lo schema dell'*in house providing*.

Vale la pena fare presente che il TAR Liguria Tar Liguria, sez. II, nell'ordinanza 15 novembre 2018, n. 886, ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 192, comma 2, del D.Lgs. n. 50/2016, nella parte in cui esso impone all'amministrazione, che voglia avvalersi dell'affidamento *in house* per servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, di esternare le ragioni della propria scelta, motivando sulle ragioni del mancato ricorso al mercato. Secondo l'Ordinanza, deve ritenersi definitivamente acquisito il principio che l'*in house providing* non configura affatto un'ipotesi eccezionale e derogatoria di gestione dei servizi pubblici rispetto all'ordinario espletamento di una procedura di evidenza pubblica, ma costituisce una delle ordinarie forme organizzative di conferimento della titolarità del servizio, la cui individuazione in concreto è rimessa

alle amministrazioni, sulla base di un mero giudizio di opportunità e convenienza economica. Tale essendo il quadro normativo di riferimento, ritiene il collegio che la disposizione di cui all'art. 192 comma 2 del D. Lgs. n. 50/2016, nell'imporre un onere motivazionale supplementare relativamente alle "ragioni del mancato ricorso al mercato" sia incostituzionale per eccesso di delega, perché ha palesemente ecceduto rispetto ai principi ed ai criteri direttivi contenuti nella legge di delega 28/01/2016, n. 11.

1.3. - QUADRO RIASSUNTIVO

La tabella a seguire individua gli elementi di base e riassuntivi in ordine alla definizione del nuovo affidamento del servizio pubblico locale di rilevanza economica, inerente al trasporto scolastico, di cui si tratterà in modo approfondito nel corso della presente relazione.

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto scolastico
Ente affidante	Unione dei Comuni di Belvedere Ostrense - Morro d'Alba - San Marcello
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società in house
Durata del contratto	7 anni (2019-2025)
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	La relazione riguarda un nuovo affidamento (ex D.L. 179/2012 art. 34 comma 20)
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Il servizio oggetto dell'affidamento interessa il territorio dell'Unione dei Comuni di Belvedere Ostrense - Morro d'Alba - San Marcello

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Dott.ssa Agnese Montironi
Ente di riferimento	Unione dei Comuni di Belvedere Ostrense - Morro d'Alba - San Marcello
Area/servizio	Area Amministrativo Contabile
Telefono	0731-267022
Email	unioncomsanmarcello@regione.marche.it

Data di redazione	21/12/2018
-------------------	------------

2. - INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1. - IL SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO

Il servizio di trasporto scolastico è stato riconosciuto come servizio pubblico locale a rilevanza economica¹.

Il servizio di trasporto scolastico rientra fra i servizi pubblici essenziali ai sensi della normativa vigente e conseguentemente è compreso nell'Accordo Collettivo Nazionale in materia di garanzia del funzionamento dei servizi pubblici essenziali nell'ambito del comparto Regioni – Autonomie Locali del 19.09.2002.

La normativa nazionale dei servizi pubblici negli ultimi anni è stata oggetto di una forte trasformazione, che ha inciso sull'originaria disciplina organica contenuta negli articoli 112 e 113 del d.lgs. n. 267/2000 (Tuel), con un'evoluzione scandita dall'abrogazione dell'art. 23-bis della legge n. 133/2008 prodotta dal referendum del 12-13 giugno 2011, e dalla dichiarazione di incostituzionalità dell'art. 4 del d.l. n. 138/2011.

All'indomani della citata sentenza della Corte Costituzionale la disciplina generale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica era rinvenibile nell'art. 113 del d.lgs. n. 267/2000 nelle parti ancora vigenti e nell'art. 34, commi 20 e segg. del D.L. 179/2012, conv. in l. 221/2012, oltre che nella normativa comunitaria.

In seguito, è stato approvato ed è entrato in vigore il Testo Unico delle società partecipate (TUSP), approvato con D.Lgs. n. 175/2016, che codifica le caratteristiche del modello gestionale delle società partecipate dagli enti locali.

Per quanto riguarda i servizi di interesse generale, espressamente richiamati nel testo del TUSP, notiamo come tale concetto, di derivazione comunitaria, abbia gradualmente sostituito quello classico di servizi pubblici locali che si era affermata nel nostro ordinamento nazionale sin dagli anni Novanta. Del resto già da alcuni anni la giurisprudenza ha confermato l'equivalenza delle due definizioni, sottolineata in particolare dalla Corte Costituzionale che con sentenza n. 325 del 17/11/2010 ha chiarito che sebbene in ambito comunitario non venga mai utilizzata l'espressione "servizio pubblico locale di rilevanza economica", ma solo quella di "servizio di interesse economico generale" (SIEG), la nozione comunitaria di SIEG, ove limitata all'ambito locale, e quella interna di SPL di rilevanza economica hanno "contenuto omologo".

Nel contesto normativo di riferimento vigente, l'affidamento della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica (e quindi anche dei servizi di interesse generale) può pertanto avvenire in alternativa:

¹ In tal senso Consiglio di Stato, sent. 7636/2004 e sent. 5409/2012, TAR Sardegna, sent. 1729/2005 e TAR Emilia Romagna, Bologna, sent. 460/2010

- ✓ a società di capitale individuata attraverso l'espletamento di procedura di gara ad evidenza pubblica in applicazione delle norme inerenti agli appalti o alle concessioni di servizi di cui al D.Lgs. del 18/04/2016 n. 50;
- ✓ a società a capitale misto pubblico e privato attraverso l'espletamento di procedura di gara di cui al D.Lgs. del 18/04/2016 n. 50 per la scelta del socio privato a cui attribuire specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio (procedura cd. a doppio oggetto);
- ✓ società a capitale interamente pubblico a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano (affidamento c.d. *in house*).

Quanto alla titolarità della competenza in materia di affidamento del servizio pubblico di gestione del servizio di trasporto scolastico, essa permane in capo all'Unione dei Comuni del territorio di riferimento, in quanto i servizi oggetto di affidamento non rientrano nella fattispecie dei servizi a rete di cui all'art. 3 bis comma 1-bis del D.L. 138/2011.

La normativa regionale di riferimento del servizio oggetto del presente affidamento è costituita dalla L.R. 24 dicembre 1998, n. 45 recante "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche", dalla L.R. 22 aprile 2013, n. 6 recante "Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale" e ss. mm, oltre che dalla L.R. 4 settembre 1992, n. 42 recante "Norme in materia di assistenza scolastica del diritto allo studio" e dalla L.R. 20 febbraio 2017, n. 4 recante "Disposizioni regionali in materia di diritto allo studio".

3. - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

3.1. - OGGETTO E STANDARD DEL SERVIZIO

L'oggetto del servizio

Il servizio ha per oggetto l'esercizio della gestione dei servizi di trasporto scolastico nel territorio dell'Unione dei Comuni di Belvedere Ostrense - Morro d'Alba - San Marcello, da parte di Jesiservizi s.r.l. in quanto strumento organizzativo della stessa Unione dei Comuni.

Il servizio di trasporto viene assicurato agli alunni residenti nei Comuni di Belvedere Ostrense, Morro d'Alba e San Marcello o residenti fuori Comune, che frequentano gli istituti scolastici presenti all'interno del territorio dell'Unione dei Comuni .

In particolare Jesiservizi s.r.l. si obbliga a:

- erogare il servizio nel rispetto di adeguati standard qualitativi, quantitativi, tecnici ed economici;

- osservare tutte le norme di legge e di regolamento statali, regionali e comunali vigenti in materia;
- tenere sollevato ed indenne l'Unione dei Comuni da ogni e qualsiasi danno e responsabilità che derivasse a terzi e a risarcire il Comune stesso degli eventuali danni che ad esso derivassero in dipendenza o conseguenza della gestione.

Il servizio di trasporto scolastico è generalmente qualificato come un servizio pubblico locale che rientra a pieno titolo nel quadro degli interventi appartenenti alla categoria dei servizi di assistenza scolastica pur non essendo mai stato espressamente citato tra gli stessi. La funzione principale di tale servizio è quella di facilitare il raggiungimento della scuola da parte degli alunni e rendere più agevole, specie per gli alunni domiciliati in località distanti o che comunque hanno problemi di collegamento con l'istituto scolastico, l'esercizio del diritto allo studio.

Nell'Unione dei Comuni, in relazione alla configurazione del territorio e agli obblighi di servizio costituiti dal rispetto dei tempi di percorso e al numero medio degli utenti per lo svolgimento del servizio viene utilizzato un parco scuolabus appositamente dedicato.

Il servizio viene effettuato tutti i giorni compresi nel calendario scolastico annuale e la sorveglianza sull'automezzo è garantita da personale di custodia appositamente incaricato, che gestisce i servizi educativi e di supporto alle attività didattiche dell'ente.

La società assume l'obbligo, per tutta la durata del relativo disciplinare, di provvedere a propria cura e spese alla gestione degli automezzi attualmente utilizzati dall'Unione dei Comuni per la gestione del servizio in modo che siano sempre in stato di efficienza e possano rispondere, in ogni momento, alle esigenze dei servizi gestiti, in conformità alle leggi vigenti ed alle norme di sicurezza in materia. La società è tenuta inoltre alla manutenzione ordinaria degli automezzi. L'attività di manutenzione ordinaria comprende tutti gli interventi che servono per mantenere gli automezzi esistenti nel corretto stato di decoro, efficienza e funzionalità.

La società potrà operare sugli stessi tutti gli interventi ritenuti necessari, utili ed opportuni per il migliore svolgimento del servizio, compresi la sostituzione per interventi di manutenzione, risanamento, nonché la messa fuori servizio degli automezzi obsoleti e non più utilizzabili nell'ottica del progressivo rinnovo totale del parco autobus attuale.

L'Unione dei Comuni si riserva il diritto di controllare che la gestione del servizio avvenga nel pieno rispetto delle condizioni fissate dal presente disciplinare ed, in particolare, degli standard qualitativi definiti. In particolare, l'Unione dei Comuni provvederà, attraverso il Responsabile competente, in qualità di Supervisore, ai controlli complessivi sull'esecuzione del servizio, sul raggiungimento, mantenimento e miglioramento degli standard qualitativi fissati dall'ente e sul rispetto della Carta dei Servizi.

Lo standard del servizio

Il servizio sopra descritto è considerarsi ad ogni effetto servizio pubblico, pertanto l'erogazione da parte della società dovrà avere carattere di regolarità, continuità, completezza e possedere i seguenti requisiti:

- casi di funzionamento irregolare o di interruzione temporanea potranno verificarsi soltanto per scioperi o cause di forza maggiore nel rispetto delle norme sui servizi essenziali;
- ogni caso di funzionamento irregolare o interruzione del servizio dovrà essere formalmente comunicato al Responsabile competente dell'Unione dei Comuni da parte di Jesiservizi s.r.l. che dovrà adottare tutte le misure possibili per ridurre il disagio agli utenti;
- la società, nell'espletamento dei servizi, si impegna a dimostrare e rendicontare il perseguimento dei seguenti obiettivi:
 - o migliorare complessivamente negli anni di gestione i servizi, mantenendolo adeguati, per qualità e quantità delle prestazioni rese, alle esigenze della comunità locale e all'evoluzione della normativa nel rispetto della sensibilità dei cittadini;
 - o diversificare ed estendere l'offerta dei servizi, al fine di rispondere alla complessità delle esigenze della cittadinanza.

3.2. - OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

In via generale, i contenuti dell'oggetto dell'affidamento corrispondono ai servizi ed attività svolti attualmente e descritti al par. 3.1.

Il servizio oggetto della presente relazione è da considerarsi di pubblico interesse e, come tale, non potrà essere sospeso od abbandonato.

L'affidatario, per tutta la durata del contratto, si obbliga a:

- assicurare il servizio dall'inizio dell'anno scolastico fino al termine dello stesso;
- osservare ed effettuare i percorsi stabiliti dall'ente affidante. Non sono ammesse percorrenze estranee agli itinerari indicati dall'ente, se non a seguito di sua espressa autorizzazione, oppure per fattori di forza maggiore che dovranno essere immediatamente comunicati al competente ufficio dell'Unione. Ugualmente non sono ammesse soste e fermate durante lo svolgimento del percorso per effettuare rifornimenti di carburante, operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e quant'altro comporti immotivato ritardo nello svolgimento del servizio;
- caricare e scaricare gli alunni negli spazi consentiti all'ingresso dei plessi scolastici;
- nel caso di trasporto di bambini della scuola dell'infanzia, effettuare il servizio solo in presenza di un accompagnatore responsabile della custodia e assistenza dei bambini;
- nel caso di alunni portatori di handicap, deve essere garantito il servizio utilizzando, se necessario, veicoli a pianale ribassato;
- assicurare la costante pulizia ed efficienza degli automezzi impiegati per i servizi, con particolare riferimento alle misure di sicurezza;
- curarsi e garantire che nessun alunno venga lasciato solo alla sosta;
- garantire la continuità del servizio di trasporto;

- trasportare gli alunni sotto la propria responsabilità dal luogo di partenza a quello di arrivo, curandosi di garantirne la salita e la discesa dal mezzo nel più scrupoloso rispetto delle norme di sicurezza;
- verificare che gli alunni trasportati siano quelli effettivamente iscritti e comunicati dal competente ufficio comunale;
- garantire da parte degli autisti un comportamento corretto e consono al di tipo di utenti trasportati;
- osservare ed applicare le norme di sicurezza nei luoghi di lavoro e di prevenzione degli infortuni stabiliti dalle vigenti normative in materia;
- fornire agli uffici dell'ente immediata comunicazione telegrafica e telefonica di tutti gli incidenti in cui dovesse incorrere durante l'espletamento del servizio, qualunque importanza essi rivestano ed anche quando nessun danno si sia verificato;
- comunicare tempestivamente all'Ente affidante qualsiasi interruzione, sospensione o variazione del servizio che dovesse verificarsi per cause di forza maggiore;
- attenersi, nell'esecuzione del servizio, alle normative vigenti in materia di circolazione e sicurezza stradale, con particolare riferimento al Codice della strada;
- fornire ai referenti indicati dall'Unione dei Comuni ogni indicazione relativa a comportamenti scorretti da parte dell'utenza;
- acconsentire a far viaggiare sui propri mezzi il personale addetto alla sorveglianza rispetto al quale tutto quanto attiene all'assunzione, ai pagamenti e alle assicurazioni fa integralmente capo all'Unione dei Comuni.

Jesiservizi s.r.l. si assume l'obbligo di adottare, nell'esecuzione del servizio, tutte le misure e le cautele che risultino necessarie, in base alla particolarità del lavoro, all'esperienza, alla tecnica, nonché alle prescrizioni contenute nel D.Lgs. n. 81/2008 e successive normative di settore, a garantire la vita e l'incolumità psicofisica dei soggetti incaricati, a qualsiasi titolo, di svolgere le prestazioni contrattuali, nonché dei terzi, attraverso l'eliminazione, o quantomeno la riduzione, dei rischi di infortunio o di inquinamento.

Sono a totale carico della società i risarcimenti degli eventuali danni a terzi connessi all'esercizio del servizio, così come ogni responsabilità civile e penale.

A fronte del servizio prestato, l'Unione dei Comuni corrisponderà al gestore il corrispettivo scaturente dall'offerta presentata. Il corrispettivo verrà erogato a fronte di presentazione al protocollo dell'ente, da parte della società Jesiservizi s.r.l., di regolare fattura.

4. - MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESELTA

4.1. - L'AFFIDAMENTO IN HOUSE

La giurisprudenza della Corte di Giustizia e dei giudici nazionali ha individuato i caratteri che distinguono le società *in house* rispetto alle altre società pubbliche, che svolgono attività di impresa.

I caratteri essenziali delle società *in house* sono stati individuati inizialmente con la sentenza della Corte di Giustizia del 18 novembre 1999, Teckal (C-107/98) e sono:

- a) "controllo analogo congiunto";
- b) "attività dedicata".

Il primo carattere essenziale presuppone che gli enti pubblici soci esercitino sulla società un controllo analogo congiunto, ovvero analogo a quello esercitato sui propri uffici e servizi. Il secondo richiede che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o con gli enti che la controllano.

Il requisito del controllo analogo congiunto

In primo luogo, si consideri che la sussistenza del controllo analogo implica la partecipazione pubblica totalitaria. Infatti, la partecipazione (pure minoritaria) di un'impresa privata al capitale di una società, alla quale partecipi anche l'amministrazione affidante il servizio, esclude in ogni caso che tale amministrazione possa esercitare su detta società un controllo analogo a quello che essa svolge sui propri servizi (sentenza della Corte di Giustizia, sez. II, 19 aprile 2007, C-295/05, Asociación de Empresas Forestales c. Transformación Agraria SA (TRASGA); 21 luglio 2005, C-231/03, Consorzio Corame; 11 gennaio 2005, C-26/03, Stadt Halle).

Al fine di inquadrare gli ulteriori connotati del "controllo analogo", la giurisprudenza ha precisato che non è sufficiente che i soci pubblici detengano la totalità delle azioni del soggetto su cui lo esercitano, ma è necessario che essi siano dotati di poteri decisionali (direttivi, ispettivi e di nomina) idonei a determinare un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni importanti della società (v. sentenze della Corte di Giustizia del 13 ottobre 2005, Parking Brixen - C-458/03, punto 65; 13 novembre 2008, Coditel Brabant - C-324/07, punto 28; 10 settembre 2009, Sea - C-573/07, punto 65). In altri termini, l'amministrazione aggiudicatrice deve essere in grado di esercitare su tale entità un controllo strutturale, funzionale ed effettivo.

Inoltre, nel caso in cui venga fatto ricorso ad un'entità posseduta da più autorità pubbliche, il "controllo analogo" può essere esercitato in forma congiunta da tali autorità, senza che sia indispensabile che detto controllo venga esercitato individualmente da ciascuna di esse (v., in tal senso, citate sentenze Coditel Brabant, punti 47 e 50, nonché sentenza Sea, punto 59). Da ciò consegue che, se una amministrazione è socia di minoranza di una società a capitale interamente

pubblico al quale viene affidata la gestione di un servizio, la circostanza che la medesima società eserciti lo stesso servizio anche per le altre amministrazioni soci non esclude la sussistenza del controllo analogo. In altri termini, secondo la Corte di Giustizia, il controllo analogo può essere esercitato sia individualmente (dalla amministrazione socio unico) sia congiuntamente (da tutte le amministrazioni che partecipano al capitale sociale della società *in house*, ivi inclusa l'autorità soci di minoranza), cfr. Sentenza Sea, cit., punto 63.

Infine, la giurisprudenza europea ha precisato che la condizione del controllo analogo è soddisfatta qualora ciascuna delle autorità stesse partecipi sia al capitale sia agli organi direttivi dell'entità suddetta (sentenza del 29 novembre 2012, C-183/11).

In Jesiservizi s.r.l., oltre al Comune di Jesi è presente un altro socio Pubblica Amministrazione (il Comune di Monsano) che affida direttamente alla società i suoi servizi. La società è quindi configurabile come soggetto *in house* plurienti che deve possedere il requisito del cosiddetto «controllo analogo congiunto» la cui definizione è rinvenibile nell'art. 2 del D.lgs n. 175/2016: " *la situazione in cui l'amministrazione esercita congiuntamente con altre amministrazioni su una società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. La suddetta situazione si verifica al ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 5, comma 5, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.* ". A sua volta l'art. 5 comma 5 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 prevede: " *Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano su una persona giuridica un controllo congiunto quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:*

- a) *gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti;*
- b) *tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;*
- c) *la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti."*

Il requisito dell' "attività dedicata"

In relazione alla "attività dedicata", la Corte di Giustizia ha affermato che sussiste qualora l'affidatario svolga la maggior parte della propria attività in favore dell'ente pubblico di appartenenza (sentenza Corte di Giustizia, 13 ottobre 2005, in causa C-458/03, *Parking Brixen*).

Secondo la Corte di Giustizia, " *si può ritenere che l'impresa in questione svolga la parte più importante della sua attività con l'ente locale che la detiene, ai sensi della menzionata sentenza Teckal, solo se l'attività di detta impresa è principalmente destinata all'ente in questione e ogni altra attività risulta avere solo un carattere marginale. Per verificare se la situazione sia in questi termini il giudice competente deve prendere in considerazione tutte le circostanze del caso di*

specie, sia qualitative sia quantitative." (sentenza della Corte di Giustizia del 11 maggio 2006, Carbontermo, C-340/04, punti 63-64).

Nella stessa decisione, la Corte ha specificato, peraltro, che: *"Nel caso in cui diversi enti locali detengano un'impresa, la condizione relativa alla parte più importante della propria attività può ricorrere qualora l'impresa in questione svolga la parte più importante della propria attività non necessariamente con questo o quell'ente locale ma con tali enti complessivamente considerati. Di conseguenza, l'attività da prendere in considerazione nel caso di un'impresa detenuta da vari enti locali è quella realizzata da detta impresa con tutti questi enti."* (sentenza Carbontermo, punti 70-71).

4.2. - LA VERIFICA DEI REQUISITI PER L'AFFIDAMENTO IN HOUSE PROVIDING

Il requisito dell'attività dedicata

In relazione alla "attività dedicata", la Corte di Giustizia ha affermato che sussiste qualora l'affidatario svolga la maggior parte della propria attività in favore dell'ente pubblico di appartenenza (sentenza Corte di Giustizia, 13 ottobre 2005, in causa C-458/03, Parking Brixen).

Secondo la Corte di Giustizia, "si può ritenere che l'impresa in questione svolga la parte più importante della sua attività con l'ente locale che la detiene, ai sensi della menzionata sentenza Teckal, solo se l'attività di detta impresa è principalmente destinata all'ente in questione e ogni altra attività risulta avere solo un carattere marginale. Per verificare se la situazione sia in questi termini il giudice competente deve prendere in considerazione tutte le circostanze del caso di specie, sia qualitative sia quantitative." (sentenza della Corte di Giustizia del 11 maggio 2006, Carbontermo, C-340/04, punti 63-64).

Il comma 3 dell'articolo 16 del D.Lgs n. 175/2016 ha poi definitivamente chiarito il limite dell'attività dedicata.

Il requisito del controllo analogo congiunto

Per quanto regolato dallo Statuto di Jesiservizi s.r.l., si può ragionevolmente constatare la sussistenza dei requisiti previsti per il controllo analogo ovvero che la società è soggetto gerarchicamente subordinato all'ente pubblico socio, ed assoggettata ad un controllo funzionale, gestionale e finanziario analogo a quello da essi esercitato sui propri servizi, che si esplica attraverso la conformazione delle attività di programmazione, gestione e rendicontazione.

La totalità del capitale appartenente a soggetti pubblici della Jesiservizi s.r.l. viene garantita dall'articolo 1 dello statuto della società recante "Denominazione sede nonché durata del contratto sociale", il quale afferma espressamente che "È costituita una società a responsabilità limitata a capitale interamente pubblico".

In definitiva, per quanto sopra esposto, la società Jesiservizi s.r.l. è nelle condizioni di legittimare pienamente gli affidamenti *in house providing* in quanto:

- a) la società è interamente in mano pubblica;
- b) sono garantite le regole e gli strumenti per il controllo analogo;
- c) l'attività prevalente dell'impresa è rivolta al Comune socio.

Tali elementi, in buona sostanza, consentono di coniugare le esigenze di efficienza, efficacia, economicità e competitività dei servizi erogati con l'interesse pubblico ad esercitare un controllo stringente sull'organizzazione degli stessi mezzi di produzione dei servizi, infatti, tramite il ricorso all'autoproduzione, l'Unione dei Comuni si assicura un controllo sul soggetto erogatore non differente da quello esercitato nei confronti dei propri servizi.

Ciò consente, in primo luogo, un'influenza diretta sull'organizzazione del servizio e sulla stessa struttura che lo eroga, permettendo all'ente di modulare discrezionalmente l'atteggiarsi del servizio stesso in funzione delle esigenze, tempo per tempo esistenti, della collettività locale.

Tale risultato non sarebbe conseguibile mediante l'affidamento di una concessione a terzi, visto che si tratterebbe pur sempre di un rapporto contrattuale tra figure distinte, che implica una maggiore rigidità nei rapporti.

In merito al requisito del controllo analogo congiunto si osserva che attualmente non si riscontra nello Statuto o in altri atti parasociali gli elementi di governance sufficienti per dimostrarne la sussistenza. Sarà pertanto premura degli enti soci fare fronte all'attuale criticità provvedendo nei tempi compatibili con la successiva fase di affidamento ed implementazione del servizio ad approvare le necessarie modifiche statutarie nonché alla stipula degli eventuali atti parasociali a cui restano subordinati l'atto di acquisto delle quote societarie e il successivo affiamento in house del servizio a garanzia dei requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia.

Una volta che gli enti soci avranno adempiuto all'assunzione delle Deliberazioni richieste si potrà ragionevolmente constatare la sussistenza dei requisiti previsti per il controllo analogo congiunto ovvero che la fattispecie di società quale soggetto gerarchicamente subordinato agli enti pubblici soci, assoggettata ad un controllo funzionale, gestionale e finanziario analogo a quello da essi esercitato sui propri servizi, che si esplica attraverso una razionale articolazione delle attività di programmazione, gestione e rendicontazione.

5. - MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA

5.1. - ASPETTI GENERALI

In termini sommari e preliminari si evidenzia che, in termini economici, i seguenti elementi giustificano la predetta scelta dell'affidamento del servizio *in house*:

- ✓ **La continuità:** la possibilità di estendere gli attuali affidamenti al territorio di enti limitrofi è coerente con i contenuti del recente Piano industriale di Jesiservizi s.r.l. e fornisce basi solide ai progetti di sviluppo del business recentemente avviati;
- ✓ **La specializzazione:** il mantenimento in capo a Jesiservizi s.r.l. dei servizi assegnati consente di avere un unico interlocutore attraverso l'unitarietà della struttura organizzativa, la

complementarietà dei ruoli e delle professionalità, integrazione dei processi orientati alla crescita di qualità, efficienza e razionalizzazione nell'esercizio delle funzioni e nell'erogazione dei servizi medesimi;

- ✓ **La razionalizzazione dei costi:** la conservazione in capo a Jesiservizi s.r.l. della titolarità del servizio crea altresì i presupposti per assicurare una ragionevole economicità della gestione e genera, di conseguenza, le condizioni indispensabili per sviluppare economie e sinergie utili alla riduzione strutturale dei costi di gestione.

Si ravvisa nell'affidamento *in house* in oggetto la sussistenza di ragioni di convenienza e economicità e di pubblico interesse, in particolare, in quanto:

- la partecipazione pubblica nella società Jesiservizi s.r.l. è strategica ed essenziale, in quanto strettamente connessa al perseguimento delle finalità istituzionali dell'ente: l'Unione dei Comuni, perseguendo l'interesse pubblico anche attraverso finalità di carattere sociale, fornisce il servizio di trasporto scolastico in favore del proprio territorio tramite il modello dell' "*in house providing* c.d. pluripartecipato" in un'ottica di sinergia con i Comuni limitrofi, con l'obiettivo di garantirne la funzionalità, la qualità, l'efficienza e l'economicità a beneficio della comunità amministrata;
- l'esigenza di condividere un servizio con Comuni limitrofi, al fine di contenere i costi e massimizzarne la qualità attraverso una gestione integrata e congiunta, induce l'Unione dei Comuni ad optare, a partire dall'esercizio 2019, alla partecipazione ad Jesiservizi s.r.l. e all'affidamento alla stessa società pubblica del servizio di trasporto scolastico come opzione funzionale al perseguimento di finalità di pubblico interesse, garantendo la dotazione degli strumenti necessari per assicurare un servizio qualitativamente elevato ed economicamente sostenibile e congruo con le capacità dell'ente stesso;
- una società di capitali a totale partecipazione pubblica quale modello per la gestione di servizi pubblici locali offre adeguate garanzie sotto il profilo economico strutturale, nonché la possibilità di realizzare proficue interazioni operative con altri soggetti pubblici che ad essa partecipano, nella fattispecie enti locali del territorio;
- il ricorso all'affidamento *in house* a Jesiservizi s.r.l. per l'acquisizione del servizio di trasporto scolastico garantisce:
 - ✓ un livello elevato di flessibilità, anche in corso di contratto, per l'adeguamento continuo delle modalità di svolgimento del servizio alle esigenze sopravvenute dell'ente;
 - ✓ un controllo continuo di tipo propulsivo, preventivo e continuo su tutti gli atti di gestione dell'affidatario del servizio;
 - ✓ gli stessi poteri sostanziali di verifica anche sull'idoneità professionale psico-fisica del personale e sulla applicazione puntuale delle normative contrattuali e per la sicurezza propria e dei terzi trasportati.
- per la gestione del servizio pubblico di trasporto scolastico il modulo della società di capitali ad intera partecipazione pubblica è risultato quello più adeguato a rispondere alle esigenze dell'Amministrazione sotto il profilo operativo. In particolare, il servizio di trasporto scolastico

affidato a Jesiservizi s.r.l. nei Comuni di Jesi e di Monsano già negli anni passati, è risultato sino ad ora conforme agli standard qualitativi previsti dai contratti di servizio stipulati; la qualità del servizio reso all'utenza ed il relativo grado di soddisfazione, sono stati positivamente accertati tramite il costante monitoraggio degli uffici comunali preposti. L'affidataria del servizio ha, inoltre, fornito supporto e collaborazione alle amministrazioni comunali affidanti, dimostrando, nel corso del rapporto contrattuale, adeguata capacità organizzativa ed operativo/gestionale anche per la tempestiva risoluzione di situazioni contingenti e per soddisfare le richieste degli enti soci.

5.2. - ANDAMENTO DEL SERVIZIO E CONFRONTO FRA LE IPOTESI OPERATIVE DI CONTINUAZIONE DEL SERVIZIO IN ECONOMIA E DI AFFIDAMENTO IN HOUSE

Si valuta la congruità economica della scelta di gestione del servizio, derivante dal confronto fra l'ipotesi di affidamento del servizio di trasporto scolastico a Jesiservizi s.r.l. rispetto all'ipotesi di continuazione del servizio in economia da parte dell'amministrazione.

Attualmente il servizio viene gestito in economia dall'Unione dei Comuni mediante un parco autobus composto da 7 automezzi e di n.4 autisti di categoria giuridica B3.

Si evidenziano le criticità dell'attuale situazione di realizzazione del servizio in economia, che hanno imposto una riflessione sulle future modalità di gestione del servizio. La vetustà dei mezzi utilizzato richiede infatti il sostenimento di numerosi e costosi interventi di manutenzione, che comportano un costante e progressivo aumento delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria. Non appare più differibile pertanto la scelta di un futuro rinnovo totale del parco mezzi disponibile. L'obiettivo non appare tuttavia facilmente conseguibile alla luce dei vincoli di finanza pubblica che gravano sull'Unione dei Comuni. Le operazioni di acquisizione dei nuovi automezzi verrebbero contabilizzate come spese in conto capitale, ai sensi del Principio applicato relativo alla contabilità finanziaria Allegato n. 4/2 al D.Lgs. n. 118/2011, per intero nel saldo di bilancio dell'anno di competenza delle stesse, ponendo a rischio il conseguimento degli equilibri di bilancio da parte dell'ente in tali annualità. I differenti criteri di contabilizzazione delle operazioni di investimento da parte di Jesiservizi, che redige il proprio bilancio di esercizio ai sensi dell'articolo 2324 del Codice civile ed in base ai principi della competenza economica, consentono invece alla società di distribuire tramite le quote di ammortamento l'impatto economico delle acquisizioni di mezzi sul loro intero periodo di utilizzo.

Il rinnovo del parco autobus dovrebbe avvenire con la seguente tempistica:

- 3 mezzi a partire dall'anno 2019;
- 2 mezzi nell'anno 2021;
- 2 mezzi nell'anno 2022.

L'Unione dei Comuni ha fornito una stima dei costi sostenuti dall'ente per assicurare l'esecuzione del servizio nel triennio 2015-2017. A seguito del confronto fra gli uffici dell'ente ed i vertici della

società è stato possibile ricostruire una proiezione ragionata dei costi che saranno imputabili alla gestione del servizio di trasporto scolastico, sviluppata per il periodo dal 2019 al 2025, corrispondente alla durata stimata dell'eventuale affidamento del servizio (pari a 7 anni). Le due alternative esaminate operative sono costituite dall'affidamento *in house* del servizio alla società Jesiservizi s.r.l. e dalla continuazione del servizio in economia da parte dell'ente.

La stima viene elaborata prendendo in considerazione le seguenti premesse:

- riguardo al costo del personale occorre tenere presente che nelle ipotesi di futura gestione *in house* del servizio, esso continuerà ad essere svolto dall'attuale personale dell'ente, posto in distacco presso la società, ma che rimarrà a carico dell'Unione dei Comuni. Si tratta di personale che tuttavia effettua l'attività di autista per solo una parte del proprio orario di lavoro e che viene utilizzato dall'ente anche per ulteriori attività. C'è l'impegno da parte della Jesiservizi s.r.l. che al venir meno del personale dell'ente distaccato (ad esempio per richiami dello stesso da parte dell'amministrazione, per pensionamenti, ecc.) la società provvederà a sopperire a tali assenze impiegando i propri dipendenti. Non potendo prevedere attualmente il tasso di sostituzione del personale teoricamente da distaccare presso la società, la presente elaborazione (finalizzata ad evidenziare tutti i costi riferibili al servizio a carico dell'Unione dei Comuni) contempla l'ipotesi di totale sostituzione del personale autista attualmente in carico all'ente con personale dipendente della società (stimata per un costo di 63.360 €, che andrebbe ad integrare l'ammontare del corrispettivo richiesto dalla società). La spesa del personale stimata per l'ipotesi di continuazione del servizio in economia si basa sulla media della spesa del personale attribuita dall'ente alla gestione del servizio nel triennio 2015-2017; occorre tuttavia considerare che tale importo debba ritenersi senza dubbio sottostimato in quanto non è possibile adeguarlo a priori ai migliori standard qualitativi del servizio proposti dalla società in caso di affidamento *in house* del servizio.
- Le due ipotesi di lavoro contemplano le esigenze improrogabili di investimento già segnalate in precedenza. Pertanto, anche l'ipotesi di continuazione in economia del servizio, per potere consentire un confronto coerente in termini economici delle due offerte, considera un aggravio medio in termini di maggiori ammortamenti sui costi di gestione di 7.500 € per ogni nuovo autobus acquisito. La tempistica del rinnovo del parco autobus riflette le scadenze già sopra riportate.
- Il progressivo rinnovo del parco automezzi attuale comporterà prevedibilmente una contrazione della componente dei costi variabili di gestione. Le ipotesi di economie determinate dal rinnovo della flotta di autobus, già quantificata dalla società, vengono applicate anche alla ipotesi di continuazione del regime attuale di servizio.

IPOTESI CONTINUAZIONE DELLA GESTIONE IN ECONOMIA

	Descrizione	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTALE
COSTI DEL PERSONALE	Personale, Vestiario, Telefonia	147.324,55	147.324,55	147.324,55	147.324,55	147.324,55	147.324,55	147.324,55	1.031.271,87
COSTI STRUTTURALI MEZZI	Ammortamenti, Manut. Mecc	131.125,99	131.125,99	146.125,99	146.125,99	161.125,99	161.125,99	161.125,99	1.037.881,91
COSTI FISSI	Bollo, Assicurazione, Revisione	15.874,50	15.874,50	15.874,50	15.874,50	15.874,50	15.874,50	15.874,50	111.121,50
COSTI VARIABILI	Carburante, Freni, Tagliandi, Gomme	27.815,27	27.815,27	23.083,89	23.083,89	18.352,51	18.352,51	18.352,51	156.855,87
TOTALE GENERALE		322.140,31	322.140,31	332.408,93	332.408,93	342.677,55	342.677,55	342.677,55	2.337.131,15

IPOTESI GESTIONE IN HOUSE

	Descrizione	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTALE
COSTI DI STRUTTURA	Gestione, Coordinamento	12.024,03	12.024,03	12.024,03	12.024,03	12.024,03	12.024,03	12.024,03	84.168,21
COSTI FISSI	Bollo, Assicurazione, Revisione	10.356,50	10.356,50	10.356,50	10.356,50	10.356,50	10.356,50	10.356,50	72.495,50
COSTI STRUTTURALI MEZZI	Ammortamenti, Manut. Mecc	45.628,00	45.628,00	59.620,00	75.317,00	75.317,00	75.317,00	75.317,00	452.144,00
COSTI VARIABILI	Carburante, Freni, Tagliandi, Gomme	65.935,38	65.935,38	61.204,00	58.135,00	58.135,00	58.135,00	58.135,00	425.614,76
COSTI DEL PERSONALE	Personale, Vestiario, Telefonia	99.880,00	99.880,00	99.880,00	99.880,00	99.880,00	99.880,00	99.880,00	699.160,00
COSTI DEL PERSONALE	Costo sostituzione personale in distacco	63.360,00	63.360,00	63.360,00	63.360,00	63.360,00	63.360,00	63.360,00	443.520,00
TOTALE GENERALE		297.183,91	297.183,91	306.444,53	319.072,53	319.072,53	319.072,53	319.072,53	2.177.102,47

Nei fatti l'affidamento del servizio alla società Jesiservizi s.r.l. comporta una spesa, a parità di interventi ordinari e straordinari, non superiore rispetto a quella che l'Unione dei Comuni si ritroverebbe a sostenere qualora continuasse a gestire il servizio in economia.

5.3. - L'ANALISI DI BENCHMARKING

La valutazione dell'economicità della proposta di servizio offerta viene effettuata assumendo ad indicatore di riferimento, il corrispettivo al chilometro come di seguito descritto:

Km./anno = 140.000 Km.

Corrispettivo/km. = Corrispettivo annuo previsto (media) € 311.014,64:140.000 km.= € 2,22/km.

La natura di società *in house* della Jesiservizi s.r.l., che non mira al conseguimento di un lucro bensì all'obiettivo della mera economicità della gestione, tende a fare coincidere l'importo del corrispettivo richiesto all'ente con la copertura dei costi diretti ed indiretti necessari per la realizzazione del servizio.

Al fine di svolgere un'analisi comparativa idonea a fornire parametri di valutazione connotati da sufficienti margini di obiettività in ordine all'economicità del servizio de quo, si è quindi fatto ricorso a due studi effettuati da ANAV e ASSTRA.

Ad oggi infatti sul portale <https://www.acquistinretepa.it> non risultano attive convenzioni di cui all'art. 26, comma 1, della legge n. 488/1999 aventi ad oggetto servizi comparabili con quelli oggetto della presente relazione.

Nel mese di giugno del 2013 sul sito ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) è stato pubblicato uno studio sui costi standard del TPL effettuato dal Dipartimento di Ingegneria Informatica e Gestionale dell'Università "La Sapienza" di Roma con la collaborazione dell'ANAV.

Analogo studio è stato pubblicato nel mese di luglio del 2013 sul sito ASSTRA (ASSociazione TRAsporti). Detti documenti sono stati elaborati con riferimento ai criteri della Commissione Europea nell'allegato 1 al Regolamento 1370/CE/2007 che prevedono che la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti i costi originati dall'adempimento degli obblighi di

servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi relativi agli stessi nonché di un margine di utile ritenuto ragionevole per l'adempimento di tali obblighi.

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

Costo standard €/Km.	Costo €/km.	Percorso	Tipologia	Anno di riferimento
ANAV	4,34	Urbano	TPL	2011 **
ASSTRA	4,57 *	Urbano	TPL	2011 **
JESI SERVIZI S.R.L.	2,22	Urbano	Trasporto scolastico	2018

* costo chilometrico è desunto dalla media aritmetica tra i costi indicati nel rapporto per il ciclo urbano

** valori attualizzati all'anno 2018 mediante utilizzo degli indici di incremento Istat (FOI) senza tabacchi.

Dal confronto effettuato si può pertanto concludere che i prezzi proposti da Jesiservizi per la realizzazione del servizio vanno giudicati validi e convenienti rispetto al mercato, atteso che risultano migliori rispetto a quelli praticati in media dalle altre aziende di settore concorrenti.

6. - CONCLUSIONI

Le considerazioni ed i valori esposti nel corso della presente relazione illustrativa dimostrano, come ampiamente analizzato, la sussistenza circa i requisiti giuridici ed economici necessari al fine di poter dar corso all'affidamento *in house* della gestione del servizio di trasporto scolastico alla società Jesiservizi s.r.l., fatto salvo quanto già espresso relativamente al controllo analogo congiunto.

In particolare, ai sensi del D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21, la scelta dell'affidamento diretto *in house* risulta essere ammissibile sia in relazione ai vincoli ed obblighi giuridici inerenti la scelta in oggetto sia gli in relazione agli aspetti di efficienza ed economicità.

Quanto agli aspetti giuridici si attesta che l'affidamento *in house* risulta essere ammissibile in quanto, come esposto nella presente relazione, i Comuni soci assoggettano Jesiservizi s.r.l. a condizioni di "controllo analogo" da parte delle amministrazioni, consentendo alle stesse di disporre con continuità e tempestivamente di tutte le informazioni ritenute necessarie a valutare l'andamento del servizio ed il grado di soddisfacimento dei fabbisogni del servizio pubblico e dell'utenza servita. In particolare, la natura ed il dettaglio delle informazioni che le Amministrazioni Comunali attualmente socie possono ottenere dalla società affidataria non sono limitate da regole contrattuali ma, proprio per l'instaurarsi delle citate condizioni di "controllo analogo" sono illimitate, a analogamente a quanto avviene per l'attività interna degli uffici e delle funzioni comunali.

Sarà premura degli enti soci provvedere con le opportune Deliberazioni, nei tempi compatibili con la successiva fase di affidamento ed implementazione del servizio, ad approvare le modifiche

statutarie e/o alla stipula degli eventuali atti parasociali necessari per dimostrare la piena sussistenza in capo alla società Jesiservizi s.r.l. dei requisiti previsti per il controllo analogo congiunto. La presente relazione dimostra, inoltre, che le condizioni di svolgimento del servizio pubblico offerte dalla società risultano migliorative, sia sotto il profilo economico sia della qualità, rispetto a quelle prospettate dall'ipotesi di continuazione della gestione del servizio in economia ma anche rispetto ad eventuali scelte di ricorso al mercato tramite procedure ad evidenza pubblica.

In conclusione, quanto esposto ed analiticamente dimostrato costituisce evidenza sufficiente e necessaria al fine di poter dar seguito all'affidamento diretto *in house providing* della gestione del servizio di trasporto scolastico in ossequio a quanto normato dal D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21.

Con osservanza.

Ravenna, 21 dicembre 2018