



Comune di Palermo

Parere di Regolarità Contabile

Proposta di Delibera di Giunta 56 del 15 marzo 2022

Oggetto: AMAT Palermo SpA. - Piano di Risanamento ed Efficientamento per il rilancio aziendale nel triennio 2022-2024. Atto d'indirizzo

Il Ragioniere Generale (o suo delegato) esprime, sulla proposta di deliberazione in oggetto, parere non dovuto in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 53 L. n. 142/90 come recepito dalla L.R. n.48/91 ed integrato dall'art. 12 L.R. n. 30/2000 e succ. mm. e ii., nonché ai sensi dell'art. 4, comma 4, del vigente regolamento unico dei controlli interni (approvato con D.C.C. n. 4/2017) e dell'art. 6 del vigente regolamento di contabilità (approvato con D.C.C. n. 58/2019)

Con le seguenti considerazioni:

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE RESO SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE AVENTE AD OGGETTO "AMAT Palermo SpA. - Piano di Risanamento ed Efficientamento per il rilancio aziendale nel triennio 2022-2024. Atto d'indirizzo".

Perviene, ai fini dell'acquisizione del parere di regolarità contabile – che è dovuto, giusta modifica introdotta nell'ordinamento dell'art.3, comma 1, del D.L. n.174/2012, qualora comporti riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente – , la proposta di deliberazione n.56 del 15 marzo 2022, all'oggetto "AMAT Palermo SpA. - Piano di Risanamento ed Efficientamento per il rilancio aziendale nel triennio 2022-2024. Atto d'indirizzo".

Con riferimento all'atto *proponendo*, l'attestazione della sussistenza dei profili di legittimità e regolarità tecnica è stata resa attraverso il parere favorevole reso dai dirigenti proponenti l'atto di

cui è corredata la proposta di deliberazione in argomento ⁽¹⁾, anche con riferimento alla congruità complessiva degli obiettivi ivi individuati.

La proposta è espressamente definita quale “atto di indirizzo”, e nella parte dispositiva della stessa è contenuta la formale attestazione secondo cui *“Il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio comunale, in quanto l’attuazione delle misure correttive previste dal Piano non prevede alcun onere a carico della finanza pubblica in coerenza con il Piano di Riequilibrio approvato dall’Amministrazione comunale”*, sicché sulla stessa, giusta l’art.53 della Legge n.142/1990, come recepito nell’Ordinamento locale con la L.R. n.48/1991, il parere di regolarità contabile non è dovuto, e così non viene reso. D’altra parte, con la proposta in esame si propone di *prendere atto che il C.d.A. della società AMAT PALERMO ha adottato in data 1 marzo 2022 il “Piano di Risanamento ed efficientamento” ai sensi e per gli effetti dell’articolo 14, comma 2[^] e 3[^] del D.lgs. n. 175/2016 (T.U.S.P.P.)* e che *“la dimostrazione dell’idoneità delle misure proposte nel Piano, in relazione alle finalità di cui all’articolo 14, comma 2[^] e 3[^] del D.lgs. n. 175/2016 (T.U.S.P.P.), è a carico della società partecipata, la quale è onerata di trasmettere con cadenza trimestrale un report nel quale dovranno essere analizzati in modo analitico e completo lo stato di attuazione delle misure adottate nel Piano”*.

Pur tuttavia, tenuto conto della previsione di cui all’art.147 *quinques*, ultimo comma, del D. Lgs. n.267/2000, si espongono *in primis* di seguito, a beneficio dell’Organo deliberante, i profili di criticità che si ritiene connotino il Piano di risanamento presentato da AMAT e sottoposto all’apprezzamento della Giunta comunale con l’atto *esaminando*, che si auspica sia sottoposto, tenuto conto della sua importanza, al previsto avviso del Sig. Segretario Generale, anche in relazione al riferito ruolo svolto nell’ambito della cabina di regia.

1.- Nel Piano è dato rinvenirsi l’affermazione (cfr. pag. 1) secondo cui una delle cause dello squilibrio strutturale sarebbe imputabile all’assenza di piena sussistenza di nesso di reciprocità e di squilibrio sinallagmatico rinvenibile nel vigente Contratto di Servizio, che, come noto, è stato approvato dal Consiglio comunale il 29 dicembre del 2015, mentre il primo Piano di risanamento, per quanto mai attuato, è stato adottato dalla partecipata già il 05.04.2019. La partecipata va al riguardo oltre, allorquando (cfr. pag. 3) afferma che i profili di criticità contenuti nel contratto di servizio *“sono alla base dei gravi danni a tutt’oggi subiti da AMAT e di grande ostacolo per il raggiungimento degli obiettivi che attraverso l’attuazione del Piano di risanamento si intendono conseguire”*: si ritiene che rispetto a tale grave accusa, l’organo deliberante, a tutela dell’Amministrazione comunale, debba appropriatamente controdedurre, poiché diversamente le affermazioni della partecipata potrebbero anche essere utilizzate contro gli amministratori del Comune, che nella prospettiva di AMAT hanno di fatto costretto la stessa ad operare (dal 2016 ad oggi) in un contesto di non ammesso squilibrio sinallagmatico. Profili di identica criticità si ritiene configuri quella parte del Piano (cfr. pagg. 15/17) nella quale la partecipata afferma che l’aggiornamento presentato nel mese di gennaio 2021 dimostrava che la stessa aveva ivi *“dato*

1) Si richiama, al riguardo, la CIRCOLARE 13 aprile 2001, n. 2 dell’Assessorato regionale Autonomie Locali, pubblicata sulla G.U.R.S. 4 maggio 2001, n. 20, a mente della quale, a seguito dell’abolizione del parere di legittimità del Segretario sulle delibere degli enti locali, è stato evidenziato *“che il parere del responsabile tecnico conserva ovviamente anche il profilo della legittimità della delibera oggetto di proposta”*. Inoltre, giusta la previsione di cui all’art.6, comma 8, del vigente Regolamento di Contabilità, approvato con delibera del C.C. n.58 del 07.03.2019, rubricato *“Parere di Regolarità Contabile sulle proposte di deliberazione di competenza del Consiglio e della Giunta”*, è disposto che *“Non costituiscono oggetto di valutazione del Ragioniere generale le verifiche inerenti il rispetto di norme e regolamenti riguardanti aspetti non contabili per i quali risponde il dirigente che ha apposto il parere di regolarità tecnica di cui all’art. 49, comma 1 del D. Lgs. n. 267/2000”*, in tale direzione essendosi pure espressa la Corte dei conti Sezione giurisdizionale della Calabria in seno alla sentenza n.185/2019.

prova di volere fortemente perseguire la strada del risanamento” in una “prospettiva del raggiungimento dell’area del profitto già a partire dall’anno 2021, inevitabilmente legata [però] ad un tempestivo intervento [...] soprattutto del Suo socio Unico volto a rendere effettivo il Piano, in quanto ogni ritardo nella esecuzione dello stesso determinerebbe uno slittamento in avanti nel tempo degli effetti positivi auspicati”. Anche con riferimento a tali asserzioni si ritiene che l’organo deliberante debba a propria tutela appropriatamente controdedurre, se del caso facendo proprie le considerazioni al riguardo svolte dal dott. Maneri nella sua prot. n. 189406 del 10.03.2022 (allegata alla proposta in esame), secondo cui, opportunamente e condivisamente, “Nel merito, il piano di risanamento de quo dedica le prime ventiquattro pagine ad una ricostruzione delle vicende in esame con riferimenti che, in alcuni casi, non hanno alcuna rispondenza con le risultanze agli atti d’Ufficio, arrivando ad ipotizzare financo una “pretestuosa” responsabilità dell’Amministrazione per la mancata attuazione del piano di risanamento nelle sue diverse versioni e proponendo anche la risoluzione del contenzioso tributario in sede contrattuale. [...] la governance aziendale” non ha provveduto “a porre in essere, nei fatti, alcuna delle linee strategiche approvate nel primo piano di risanamento che prevedeva due fondamentali leve riguardanti il contenimento dei costi e l’aumento dei ricavi (aumentare la produttività dell’azienda e gli aumenti dei ricavi da bigliettazione ed abbonamenti) dei servizi anche in funzione degli strumenti previsti dal contratto di servizio”.

2.- Rispetto alla idoneità delle misure contenute nel Piano di risanamento al raggiungimento dell’equilibrio economico della gestione va precisato che gli unici servizi ivi previsti da erogare previo corrispettivo a carico del bilancio comunale sono i servizi di TPL e quelli di Segnaletica, per complessivi € 30.489.990 (IVA inclusa), con un incremento di spesa per complessivi € 1.218.532 (IVA inclusa), rispetto alle risorse stanziata ed impegnata per l’esercizio 2021, che ammontano a € 29.271.457 (IVA inclusa), che in atto non trova alcuna forma di copertura rispetto al Piano di riequilibrio approvato dal Consiglio comunale:

AMAT STANZIAMENTI E IMPEGNI 2021 - CONFRONTO CON DATI DA PIANO DI RISANAMENTO						
SERVIZIO	CORRISPETTIVO RIDOTTO	STANZIAMENTO 2021	impegnato 2021	Totale con IVA	Da Piano di risanamento (senza IVA)	iva
TPL	24.973.740,00	24.973.740,00	24.973.740,00	27.748.600,00	25.226.000,00	2.522.600,00
TRASP. SCOLASTICO	-	-				
SEGNALETICA	1.378.651,98	1.378.651,98	1.378.651,98	1.220.000,00	1.000.000,00	220.000,00
SEGNALETICA	1.213.672,27	1.213.672,27	1.213.672,27	1.098.000,00	900.000,00	198.000,00
SEGNALETICA	561.393,21	561.393,21	561.393,21	423.390,02	347.041,00	76.349,02
TRAS. SPECIALI	1.144.000,00	1.144.000,00	1.144.000,00			
	29.271.457,46	29.271.457,46	29.271.457,46	30.489.990,02	27.473.041,00	3.016.949,02
	maggiore onere su bilancio comunale			1.218.532,56		

Nel piano di risanamento trasmesso, segnatamente nelle tabelle di cui alle pagine 25/26, la partecipata espone risultati ante imposte del TPL (deve ritenersi, pur in assenza di specificazioni al riguardo, che tali risultati sono computati tenendo conto di tutti i costi, anche quelli indiretti, e non solo quelli relativi alla gestione caratteristica), tutti negativi per gli anni 2022-2024, e tengono conto di contributi annuali della Regione pari nel triennio a € 35.736.531,25, rispetto ai quali viene precisato a pag. 58 che la Società “non considera l’alea della variazione al ribasso fattore questo che il Socio dovrà nel tempo tenere ben presente per il caso che la contribuzione regionale dovesse subire delle riduzioni”.

Nella tabella che segue (ricavata dal piano) la partecipata propone di colmare il deficit di fine anno con i proventi dalla ZTL:

TPL - PREVISIONE RISULTATO ECONOMICO	Anno 2019	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024
Deficit colmabile dai proventi netti ZTL	-1.131.029	-4.739.340	-3.293.804	-1.157.764
Oneri finanziari	727.815	500.000	500.000	500.000
Risultato ante imposte pre-ZTL	-1.858.844	-5.239.340	-3.793.804	-1.657.764

Al riguardo, si segnala doverosamente che dall'analisi del bilancio di AMAT relativo al 2019 (dunque, ante pandemia) emerge che il ricavo registrato da ZTL ha assunto il valore di € 2.585.516, che, al netto dell'imputazione dei costi diretti e comuni, restituisce un margine positivo pari ad € 1.881.836. Tale dato contabile dimostra l'incompatibilità della superiore tabella rispetto all'effettività e veridicità della colmabilità del deficit da TPL con i proventi netti da ZTL.

A tal riguardo è doveroso rilevare che l'adozione della vigente ZTL è anche frutto di scelte di natura discrezionale assunte da organi politici, il cui orientamento potrebbe variare nel tempo, con conseguente impatto negativo sulle misure proposte nel Piano.

Da tali scelte potrebbero pertanto sorgere (*rectius*: sono già purtroppo sorte) ⁽²⁾, rispetto ad azzardate condizioni contrattuali, potenziali contenziosi tra la società e il Comune.

3.- Viene precisato, a pag. 63, che *“L'equilibrio del comparto [TPL n.d.r.], pertanto, dovrà realizzarsi, come peraltro previsto dall'attuale Contratto di servizio, attraverso l'affidamento della gestione tecnica ed economica della ZTL, con riguardo alla quale, data la natura aleatoria ed estranea alla sfera di competenze decisionali di AMAT, la Società non ritiene di doversi assumere il rischio legato all'incertezza dei relativi proventi”*. L'alea, dunque, viene di fatto trasferita sul Comune, con profili di incompatibilità con i principi contabili, nonché con la *ratio* ispiratrice dell'art.14 del d. Lgs. n.175/2016, che come noto prescrive, di fronte all'accertamento di uno o più indicatori di crisi aziendale, l'obbligo in capo all'organo amministrativo della società a controllo pubblico di adottare *“senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento”*.

4.- La quantificazione dell'obiettivo di percorrenza chilometrica, per ragioni non note, differisce da quello di cui all'art. 13 del vigente contratto di servizio al netto della franchigia pari a km 11.507.759,55 (cfr. pag. 3 e 58), a fronte di km 11.760.000 da contratto.

5.- Dei servizi di Rimozione, *Car e Bike Sharing*, Segnaletica e sosta tariffata, AMAT propone la loro rimodulazione, in gran parte, di fatto, attraverso la loro esternalizzazione (va accertato se tale misura configura un sub appalto/concessione, nel quale caso verificarne la legittimità); precisato che i margini di contribuzione permangono prevalentemente negativi anche

2) Si rinvia, al riguardo, alla nota di Amat prot. DEF/306/21 del 2/11/2021, con la quale la società ha avanzato richiesta per il riconoscimento del mancato ricavo, per un ammontare complessivo di € 2.560.798, derivante dalla sospensione della zona a traffico limitato nei periodi 12.03.2020-02.08.2020, 22.12.2020-1.03.2021 e 22.03.2021-31.05.2021 e delle zone blu nel periodo 12.03.2020-02.08.2020.

per tali servizi, ad eccezione della sosta tariffata, di cui si dirà *infra*, come risulta dalla tabella riportata di seguito (desunta da quella di pagina 55 del piano), va valutata la legittimità dell'affidamento *in house*, piuttosto che il ricorso al mercato, che potrebbe risultare più vantaggioso per l'Amministrazione:

Comparti produttivi	Effetto netto degli interventi da Piano a CE a regime	MOL 2019	MOL 2022	MOL 2023	Stima del MOL a regime (2024)
Rimozione	458.086,54	-376.345	-238.919	-101.493	81.742
Car/Bike Sharing	232.000,00	-760.003	-690.403	-620.803	-528.003
Segnaletica	111.515,52	-416.548	-383.093	-349.639	-305.032
Sosta tariffata (*)	7.299.795,04	-3.395.559	1.431.866	2.262.969	3.904.236
Totale	8.101.397,10	-4.948.455	119.450	1.191.034	3.152.942

6.- Con specifico riferimento alla sosta tariffata, AMAT riporta nel piano la restituzione di un margine operativo lordo positivo fondato sulla legittimità dell'ipotesi di esenzione, che si ritiene necessario inserire nel nuovo contratto di servizio, dal pagamento della TOSAP (€ 4.700.494), e con un onere per TARI pari a soli € 250.000. La legittimità di tale proposta deve essere sottoposta, previamente a qualsivoglia modifica contrattuale ed eventuale presa d'atto del piano da parte dell'Amministrazione comunale, al formale avviso del Capo Area delle Entrate e dei Tributi comunali. Il detto Capo Area dovrà, altresì, esprimere il proprio formale avviso rispetto alla legittimità della riportata proposta (cfr. pagina 13) di annullare definitivamente gli avvisi di accertamento TOSAP notificati negli anni precedenti, nonché di limitare, con riferimento alla TARI "al solo tributo (quindi per sola sorte capitale) e in forma rateizzata fino alla data di scadenza (attualmente in vigore, anno 2035) del contratto di servizio". Occorre, comunque, sin d'ora segnalare che al riguardo sono stati espressi formali pareri legali dell'Avvocatura comunale, mentre, rispetto alla legittimità di inserire in un contratto di servizio a beneficio di una partecipata *in house* l'esenzione dal pagamento di tributi comunali il Tribunale di Palermo ha espresso il proprio chiaro avviso nell'ambito della Sentenza n.33/2020. Rispetto alla circostanza che lo strutturale disequilibrio economico della Società maturato sino alla data odierna sia influenzato, tra i fattori "endogeni", anche dalla "annosa problematica dei tributi locali TOSAP, TARSU/TARES/TARI essenzialmente legata alla gestione della sosta tariffata" si rinvia ai contenuti della missiva prot. n. 1016316 del 6.10.2021 rimessa a corredo del presente parere (**Allegato "A"**).

Al netto del superiore profilo di criticità, già di per sé potenzialmente idoneo a rendere inattendibile lo "effetto netto degli interventi da Piano a CE a regime", occorre, ai fini della valutazione della sussistenza di un effettivo equilibrio economico complessivo della gestione, che per i servizi indicati nella superiore tabella venga quantificato anche il risultato ante imposte, analogamente a quanto fatto con riferimento al TPL.

7.- Nel piano, AMAT richiama reiteratamente l'atto di diffida e messa in mora notificato all'Amministrazione comunale, di fatto confermando la volontà di non ritirarlo. Al riguardo, si osserva che il Collegio dei Revisori, con profili di ampia condivisione dello scrivente, nell'ambito del parere espresso sul Piano di riequilibrio del Comune, ha segnalato "l'incombenza della mancata definizione del reclamato credito da parte di AMAT al 31.12.2019 per € 111.076.500,00", che "ove non definito transattivamente renderebbe inutile ogni buon proponimento risanante". In tale direzione dispone – si ritiene opportunamente – il punto *sub* 7 della parte dispositiva della

proposta in esame, seppure ciò che rileva sul piano sostanziale è l'effettivo ritiro della diffida, che AMAT conferma di non voler fare.

8.- Nel piano, AMAT, per ragioni non immediatamente comprensibili, fa reiteratamente riferimento all'attività di direzione e coordinamento del Comune, rispetto al cui esercizio, e connesse responsabilità scaturenti a carico dell'Amministrazione, si rinvia alla copiosa corrispondenza assunta dalla Ragioneria Generale.

9.- Conclusivamente, non risulta immediatamente apprezzabile: a) se le azioni prospettate nel Piano di risanamento del quale si propone la presa d'atto, siano idonee a garantire l'equilibrio economico, poiché i margini calcolati per i vari servizi non sono tra loro omogenei (risultato ante imposte per TPL e MOL per gli altri servizi); b) quale sia il contributo che i ricavi da ZTL devono fornire per consentire l'equilibrio economico complessivo della gestione, contributo che, per quanto ovvio, può essere conosciuto solo a consuntivo. Peraltro, tale alea di fatto è da AMAT trasferita al Comune, quasi a postulare la volontà della partecipata di ritenere ammissibile un rimborso dei costi sostenuti a prescindere dall'analisi di congruità dei costi e dall'andamento dei ricavi dal ZTL:

MARGINI PER SERVIZI	2019	2022	2023	2024
Servizio TPL - previsione risultato economico				
Componenti positivi	82.158.932	77.662.531	78.862.531	81.062.531
Componenti negativi	83.289.691	82.401.871	82.156.335	82.220.295
Deficit da colmare con ZTL	- 1.130.759	- 4.739.340	- 3.293.804	- 1.157.764
oneri finanziari	727.815	500.000	500.000	500.000
	- 1.858.574	- 5.239.340	- 3.793.804	- 1.657.764
Altri servizi - previsione MOL (Margine Operativo Lordo)				
Rimozione	- 376.345	- 238.919	- 101.493	81.742
Car/Bike Sharing	- 760.003	- 690.403	- 620.803	- 528.003
Segnaletica	- 416.548	- 383.093	- 349.639	- 305.032
Sosta tariffata	- 3.395.559	1.431.866	2.262.969	3.904.236
	- 4.948.455	119.451	1.191.034	3.152.943

All'evidenza, dai superiori prospetti di AMAT emerge che questa non ha fornito il dato relativo al risultato dei servizi diversi dal TPL che tenga conto anche dei costi indiretti e degli oneri finanziari.

Esposti i profili di criticità che si ritiene connotino il Piano di risanamento presentato da AMAT, si espongono *in secundis* di seguito i profili di incoerenza di talune sue parti con il contenuto dispositivo della proposta di deliberazione.

1.- Con i punti *sub* 1 e 2 della parte dispositiva della proposta, si propone all'Organo giuntale, si ritiene in coerenza con la *ratio* dell'art.14 *ut supra* cit., di prendere meramente atto che il C.d.A. della partecipata ha adottato un Piano di Risanamento, la dimostrazione della cui della cui

idoneità rispetto ai fini della legge “è a carico della società partecipata, la quale è onerata di trasmettere con cadenza trimestrale un report nel quale dovranno essere analizzati in modo analitico e completo lo stato di attuazione delle misure adottate nel Piano”. E però, si osserva che nonostante quanto sopra, nella proposta è previsto di “approvare lo schema di sinallagma contrattuale, allegato alla presente deliberazione e di cui costituisce parte integrante, elaborato dagli Uffici sulla base delle misure contenute nel Piano di Risanamento ed efficientamento e dell’atto d’indirizzo dell’Assessore al Ramo”. All’evidenza, le azioni proposte, individuate sulla base dell’atto di indirizzo dell’Assessore al ramo prot. n. 201748 del 15.03.2022 (allegato 2 alla proposta e riportate nello Schema di Sinallagma Contrattuale), divergono significativamente da quelle individuate dalla Società, per le ragioni che di seguito vengono esposte.

a.- sono diversi i servizi remunerati con corrispettivi indicati alla pagina 2 dello schema rispetto a quelli desumibili dal Piano di risanamento: ci si riferisce, in particolare alle “Navette”, rispetto alle quali viene previsto un corrispettivo dedicato, mentre si legge alla pagina 22 del Piano di risanamento che “il presente Piano propone l’assorbimento degli stessi [corrispettivi] attraverso il **taglio dei servizi speciali accessori al TPL** (a titolo di esempio si segnalano i servizi di navetta e scuolabus, servizio quest’ultimo per il quale il Socio peraltro aveva già azzerato i relativi finanziamenti/stanziamenti) in modo da non gravare sulla componente principale del comparto produttivo, rappresentata dal servizio di linea del gommato e del Tram di fondamentale importanza sia per il raggiungimento degli obiettivi in termini chilometrici percorsi fissati dalla Regione Sicilia e dal Comune di Palermo, sia, conseguentemente, per garantire alla Città di Palermo l’adeguato servizio di trasporto pubblico di cui i cittadini hanno bisogno”. Al riguardo, si rinvia ai dati esposti nella tabella che segue:

AMAT CORRISPETTIVI - CONFRONTO CON DATI DA PIANO DI RISANAMENTO E SCHEMA SINALLAGMA CONTRATTUALE						
SERVIZIO	SCHEMA SINALLGMA CONTRATTUALE			PIANO DI RISANAMENTO AMAT		
	Corrispettivo con IVA	Corrispettivo senza IVA	IVA	Corrispettivo con IVA	Corrispettivo senza IVA	IVA
TPL -gomma e ferro	29.073.486,46	26.430.442,24	2.643.044,22	27.748.600,00	25.226.000,00	2.522.600,00
SEGNALETICA	2.500.000,00	2.049.180,33	450.819,67	1.220.000,00	1.000.000,00	220.000,00
SEGNALETICA				1.098.000,00	900.000,00	198.000,00
SEGNALETICA				423.390,02	347.041,00	76.349,02
<i>totale segnaletica</i>	2.500.000,00	2.049.180,33	450.819,67	2.741.390,02	2.247.041,00	494.349,02
NAVETTE	1.500.000,00	1.363.636,36	136.363,64	servizio non previsto nel Piano		
	33.073.486,46	29.843.258,93	3.230.227,53	30.489.990,02	27.473.041,00	3.016.949,02

Va, altresì, evidenziato che il corrispettivo per TPL è quantificato nello schema di sinallagma contrattuale distintamente per il trasporto su gomma in € 1,97 a chilometro e in € 3,50 a chilometro per trasporto su ferro, importi riquantificati al netto della franchigia, rispettivamente in € 2,32 ed € 4,09. Non si conosce il costo per chilometro sostenuto dalla Società poiché non riportato nel Piano di risanamento, pertanto alcuna valutazione può essere al riguardo effettuata se non il necessario rinvio alle cogenti disposizioni del Codice degli appalti in ordine agli affidamenti *in house* e alla necessità che per detti corrispettivi sia, all’atto della predisposizione dei provvedimenti di modifica del vigente contratto di servizio, adeguatamente attestata la congruità.

Va ancora segnalato che i corrispettivi unitari a carico del bilancio comunale divergono da quelli indicati alla medesima pag. 3 dello schema a carico del contributo regionale. Questi ultimi risultano, al lordo dell’IVA significativamente superiori e pari rispettivamente € 3,20 e € 4,84.

b.- la riscossione dei proventi da ZTL, secondo l'atto di indirizzo dell'Assessore, viene internalizzata, senza che tale ipotesi sia contemplata nel Piano di risanamento. Tale iniziativa va tuttavia scrutinata sotto il profilo della corretta previsione delle entrate al bilancio comunale, dei costi da sostenere per l'internalizzazione dell'attività, nonché della quantificazione della quota di costi fissi sostenuti dalla partecipata, che non si contrarranno per effetto della nuova modalità di gestione dei proventi da ZTL. Non sfugga che lo schema impegna, comunque, l'amministrazione alla erogazione di un ulteriore corrispettivo per TPL alla Società quantificato in € 2.585.516 sulla scorta dei dati di bilancio della Partecipata al 31.12.2019. Si segnala ancora che la ipotizzata internalizzazione da parte del Comune delle attività di accertamento e riscossione dei ricavi tariffari derivanti dalla ZTL deve ricevere, nell'attuale contesto di diffusa disfunzione degli uffici per carenze di organico, la previa valutazione di impatto organizzativo a cura degli Uffici comunali competenti.

c.- alla pagina 5 dello schema di sinallagma il proponente condivide la quantificazione del MOL dei cosiddetti servizi complementari, che vengono ritenuti *“suscettibili di colmare il deficit strutturale societario”*. Al riguardo, come già *supra* precisato, la quantificazione del MOL in assenza della determinazione dei costi indiretti, da imputare ai singoli servizi, non consente di dimostrare la possibilità di raggiungere l'equilibrio strutturale. Non sfugga, inoltre, che dal Piano di risanamento il TPL viene erogato in perdita per importi che non sono coperti negli anni 2022 e 2023 dall'incremento del corrispettivo previsto a pag. 2 dello schema di sinallagma a valere sulle entrate comunali da ZTL.

d. – la misura di indirizzo dell'Assessore prevista alla lett E) , ovvero *“La istituzione di una categoria contrattuale denominata genericamente “servizi complementari alla mobilità urbana” che ricomprenda gli altri servizi affidati alla società (tutti i servizi speciali di mobilità urbana e sostenibile e la segnaletica stradale) in modo da realizzare una gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e di mobilità complementare”* deve essere trasfusa nel contratto unitamente ad un idoneo sistema di obiettivi e di penali da applicare per garantire il pieno raggiungimento degli risultati da parte della società committente.

E' di tutta evidenza che la possibilità di attuazione delle misure contenute nell'atto di indirizzo del Sig. Assessore, che si propone alla Giunta di fare proprie, sono interamente subordinate alla tempestiva predisposizione e approvazione dell'atto deliberativo con il quale saranno apportate le modifiche al vigente contratto di servizio, nonché all'adozione delle misure organizzative necessarie a dare attuazione al processo di *“insourcing”* del servizio di accertamento e riscossione dei ricavi tariffari derivanti dalla Zona a Traffico Limitato le quali, si ritiene, non potranno avere effetto retroattivo e necessiteranno della corretta quantificazione delle somme già riscosse per l'esercizio 2022 dalla partecipata.

Da ultimo, si ribadisce la piena condivisione in ordine alla circostanza che *“la dimostrazione dell'idoneità delle misure proposte nel Piano, in relazione alle finalità di cui all'articolo 14, comma 2^a e 3^a del D.lgs. n. 175/2016 (T.U.S.P.P.), è a carico della società partecipata, la quale è onerata di trasmettere con cadenza trimestrale un report nel quale dovranno essere analizzati in modo analitico e completo lo stato di attuazione delle misure adottate nel Piano”*, non senza precisare che le direttive contenute nell'atto di indirizzo del Sig. Assessore deliberate dalla Giunta in difformità rispetto ai contenuti del Piano di risanamento dovranno essere

notificate alla Società che, come detto, rimane l'unico soggetto responsabile del conseguimento dello strutturale equilibrio della gestione.

Conclusivamente, dallo scrutinio contabile eseguito sul Piano di AMAT emerge l'inidoneità dello stesso rispetto ai fini di cui all'art.14 del D. Lgs. n.175/2016, nonché la necessità di una sua armonizzazione rispetto alle significative modifiche che ad esso si propone di apportare attraverso i punti *sub* 3 e seguenti dell'atto.

Da ultimo, con riferimento all'attestazione secondo cui *"Il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio comunale, in quanto l'attuazione delle misure correttive previste dal Piano non prevede alcun onere a carico della finanza pubblica in coerenza con il Piano di Riequilibrio approvato dall'Amministrazione comunale"*, lo scrivente vigilerà affinché tutti i successivi provvedimenti attuativi del presente atto di indirizzo siano effettivamente privi di alcun riflesso sugli equilibri di bilancio, sia sul fronte di eventuali minori entrate, ovvero maggiori spese, nonché sul patrimonio comunale.

IL RAGIONIERE GENERALE

Dott. Bohuslav Basile

Firmato digitalmente da

BOHUSLAV BASILE

Data: 18/03/2022 11:11