



CORTE DEI CONTI

Sezione regionale di controllo per il Piemonte

Deliberazione n. 33/2021/SRCPIE/PRSE

La Sezione Regionale di Controllo per il Piemonte, composta dai Magistrati:

Dott.ssa	Maria Teresa POLITO	Presidente
Dott.	Luigi GILI	Consigliere relatore
Dott.ssa	Laura ALESIANI	Referendario
Dott.	Marco MORMANDO	Referendario
Dott.	Diego Maria POGGI	Referendario
Dott.ssa	Stefania CALCARI	Referendario
Dott.ssa	Rosita LIUZZO	Referendario

nella camera di consiglio del 4 febbraio 2021, svoltasi in videoconferenza avvalendosi del collegamento in remoto,

Visto l'art. 100, comma 2, della Costituzione;

Vista la Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

Vista la Legge 5 giugno 2003, n. 131, recante disposizioni per l'adeguamento dell'Ordinamento della Repubblica alla Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

Visto il Testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con Regio Decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

Vista la Legge 21 marzo 1953, n. 161, contenente modificazioni al predetto Testo unico;

Visto il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267, recante: "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";

Vista la Legge 14 gennaio 1994, n. 20;

Vista la Legge 23 dicembre 2005, n. 266, art. 1, commi 166 e seguenti;

Visto il Decreto Legge 10 ottobre 2012, n. 174, convertito dalla legge 7 dicembre 2012, n. 213;

Viste le delibere della Sezione delle Autonomie n. 16/SEZAUT/2018/INPR e n. 12/SEZAUT/2019/INPR che hanno approvato le linee guida cui devono attenersi, ai sensi dell'art. 1, commi 166 e 167, della Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge finanziaria per il 2006), gli Organi di revisione economico-finanziaria degli Enti locali nella predisposizione delle relazioni sul rendiconto dell'esercizio 2017 e 2018 ed i relativi questionari;

Vista la delibera n. 25/2017/SRCPIE/INPR, con la quale è stato approvato il programma dei controlli di questa Sezione per gli anni 2016 e 2017;

Vista la delibera n. 22/2018/SRCPIE/INPR, con la quale è stato approvato il programma dei controlli di questa Sezione per l'anno 2018;

Vista la delibera n. 17/2019/SRCPIE/INPR, con la quale è stato approvato il programma dei controlli di questa Sezione per l'anno 2019;

Vista la delibera n. 9/2020/SRCPIE/INPR, con la quale è stato approvato il programma dei controlli di questa Sezione per l'anno 2020;

Vista la relazione sul rendiconto dell'esercizio 2018, redatta dall'Organo di revisione del **Comune di Serravalle Scrivia (AL)**, ai sensi del citato art. 1, commi 166, e seguenti, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266;

Viste le richieste istruttorie del 20 luglio 2020, del 11 dicembre 2020 e del 5 gennaio 2021, nonché tutte le successive richieste di chiarimento e di trasmissione di documentazione;

Viste le deduzioni trasmesse dall'ente locale;

Vista la richiesta di deferimento del Magistrato Istruttore, Consigliere dott. Luigi GILI;

Vista la disposizione di cui all'art. 85, comma 1, D.L. n. 18/2020, convertito in Legge n. 27 del 24 aprile 2020, che consente lo svolgimento delle camere di consiglio mediante modalità telematiche con collegamento dei magistrati partecipanti da remoto e che prevede che "Il luogo da cui si collegano i magistrati e il personale addetto è considerato camera di consiglio a tutti gli effetti di legge";

Vista la disposizione introdotta dall'art. 26 ter, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito in legge 13 ottobre 2020, n. 126, secondo cui "All'articolo 85, commi 2, 5, 6 e 8-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole: «31 agosto 2020»,

ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «termine dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19»;

Visti i decreti 25 marzo 2020 n. 2, 15 aprile 2020 n. 3, 4 maggio 2020 n. 4, 16 giugno 2020 n. 5 e 30 ottobre 2020 n.6, con cui il Presidente della Sezione ha adottato le misure organizzative per lo svolgimento delle attività della Sezione nel rispetto delle "nuove misure urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenerne gli effetti in materia di giustizia contabile" previste dall'art. 85 del D.L. 17 marzo 2020, n. 18, convertito in Legge n. 27 del 24 aprile 2020, prevedendo, tra l'altro, lo svolgimento delle Camere di consiglio in remoto, utilizzando i programmi informatici per la videoconferenza;

VISTO il decreto del 18 maggio 2020, n. 153, con cui, ai sensi dell'art. 20 bis del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni con la legge 17 dicembre 2012, n. 221, il Presidente della Corte dei conti ha dettato le norme tecniche in materia di svolgimento delle camere di consiglio e delle adunanze in videoconferenza per lo svolgimento delle funzioni di controllo della Corte dei conti e per la firma digitale dei relativi atti;

VISTO che il Presidente della Corte dei conti con decreto del 27 ottobre 2020, in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha ritenuto necessario mantenere le regole tecniche e operative in vigore in materia di svolgimento delle adunanze e camere di consiglio mediante collegamento in remoto fino al termine dello stato di emergenza;

VISTO il decreto-legge n. 2 del 14 gennaio 2021 con cui è stato prorogato al 30 aprile 2021 lo stato di emergenza connesso alla pandemia Covid;

Vista l'ordinanza con la quale il Presidente di questa Sezione di controllo ha convocato la Sezione per l'odierna Camera di consiglio, svolta in videoconferenza, effettuata tramite applicativo in uso alla Corte dei conti, con collegamento dei membri del Collegio dai propri domicili;

Udito il relatore, Consigliere dott. Luigi GILI;

PREMESSO

La legge 23 dicembre 2005, n. 266, all'art. 1, co. 166 ha previsto che le Sezioni regionali di controllo della Corte dei conti, "ai fini della tutela dell'unità economica della Repubblica e del coordinamento della finanza pubblica", svolgono verifiche ed

accertamenti sulla gestione finanziaria degli Enti locali, esaminando, per il tramite delle relazioni trasmesse dagli organi di revisione economico-finanziaria degli enti locali (co. 166), i bilanci di previsione ed i rendiconti. Giova precisare che la magistratura contabile ha sviluppato le verifiche sulla gestione finanziaria degli Enti locali, in linea con le previsioni contenute nell'art. 7, comma 7, della legge 5 giugno 2003, n. 131, quale controllo ascrivibile alla categoria del riesame di legalità e regolarità, che ha la caratteristica di finalizzare le verifiche della magistratura contabile all'adozione di effettive misure correttive da parte degli Enti interessati.

Come precisato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 60/2013), l'art. 1, commi 166 e seguenti, della legge n. 266 del 2005, e l'art. 148-bis del d.lgs. n. 267 del 2000, introdotto dall'art. 3, comma 1, lettera e), del d. l. n. 174 del 2012, hanno istituito ulteriori tipologie di controllo, estese alla generalità degli enti locali e degli enti del Servizio sanitario nazionale, ascrivibili a controlli di natura preventiva finalizzati ad evitare danni irreparabili all'equilibrio di bilancio. Tali controlli si collocano, pertanto, su un piano nettamente distinto rispetto al controllo sulla gestione amministrativa di natura collaborativa, almeno per quel che riguarda gli esiti del controllo spettante alla Corte dei conti sulla legittimità e sulla regolarità dei conti.

Queste verifiche sui bilanci degli enti territoriali sono compatibili con l'autonomia di Regioni, Province e Comuni, in forza del supremo interesse alla legalità costituzionale - finanziaria e alla tutela dell'unità economica della Repubblica perseguito dai suddetti controlli di questa Corte in riferimento agli artt. 81, 119 e 120 Cost. Alla Corte dei conti, infatti, è attribuito il vaglio sull'equilibrio economico-finanziario del complesso delle amministrazioni pubbliche a tutela dell'unità economica della Repubblica, in riferimento a parametri costituzionali (artt. 81, 119 e 120 Cost.) e ai vincoli derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea (artt. 11 e 117, primo comma, Cost.): equilibrio e vincoli che trovano generale presidio nel sindacato della Corte dei conti quale magistratura neutrale ed indipendente, garante imparziale dell'equilibrio economico-finanziario del settore pubblico. Tali prerogative assumono ancora maggior rilievo nel quadro delineato dall'art. 2, comma 1, della legge costituzionale 20 aprile 2012, n. 1 (Introduzione del principio del pareggio di bilancio nella Carta costituzionale) che, nel comma premesso all'art. 97 Cost., richiama il complesso delle pubbliche amministrazioni, in coerenza con l'ordinamento dell'Unione europea, ad assicurare l'equilibrio dei bilanci e la sostenibilità del debito pubblico.

Peraltro, qualora le irregolarità riscontrate dalla Sezione regionale non siano così gravi

da rendere necessaria l'adozione della pronuncia di accertamento prevista dall'art. 148 bis, co. 3 del TUEL, appare comunque opportuno segnalare agli Enti tali irregolarità contabili, soprattutto se accompagnate e potenziate da sintomi di criticità o da difficoltà gestionali, anche al fine di prevenire l'insorgenza di situazioni di deficitarietà o di squilibrio, idonee a pregiudicare la sana gestione finanziaria che deve caratterizzare l'amministrazione di ciascun Ente.

In ogni caso, l'Ente interessato è tenuto a valutare le segnalazioni che ha ricevuto ed a porre in essere interventi idonei per addivenire al loro superamento.

L'esame della Corte è limitato ai profili di criticità ed irregolarità segnalati nella pronuncia, sicché l'assenza di uno specifico rilievo su altri profili non può essere considerata quale implicita valutazione positiva.

CONSIDERATO IN FATTO E IN DIRITTO

In via preliminare, viene esaminata la questione relativa alla valida costituzione del Collegio mediante collegamento da remoto in videoconferenza con lo strumento Microsoft Teams.

Al riguardo, si osserva che la riunione dell'organo giudicante mediante collegamento telematico è espressamente consentita dal legislatore che, in base al combinato disposto degli artt. 84, comma 6, e 85, commi 1 e 3, lett. e), prevede lo svolgimento sia delle udienze che delle camere di consiglio mediante sistema da remoto, allo scopo di coniugare le esigenze di regolare lo svolgimento delle funzioni, anche di controllo, intestate alla Corte dei conti con le misure di sicurezza necessarie per contrastare l'emergenza sanitaria per COVID-19.

La ratio della disciplina sopra richiamata è quella di evitare il blocco dell'attività magistratuale, ove lo svolgimento della medesima possa avvenire con modalità atte a ridurre l'esposizione al pericolo della salute dei soggetti interessati (rappresentanti dell'ente, magistrati, personale amministrativo, utenti degli uffici).

Peraltra, dopo che con Delibera del Consiglio dei Ministri è stato prorogato lo stato di emergenza sul territorio nazionale fino al 31 gennaio 2021, in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili e con D.L. 30 luglio 2020 n. 83, convertito nella legge 25 settembre 2020, n. 124, sono stati prorogati alcuni termini correlati con lo stato di emergenza e con il

recente D.L n. 2 del 14 gennaio 2021 è stato prorogato lo stato di emergenza al 30 aprile 2021.

Ciò premesso, con nota istruttoria del 20 luglio 2020, venivano chieste al Comune di Serravalle Scrivia informazioni circa la società C.I.T. Spa, partecipata al 12,63%, ed attiva nel settore del trasporto pubblico, società nei cui confronti sono emerse rilevanti perdite di esercizio nel 2017 e nel 2018; in conseguenza di ciò, è emerso che la suddetta società partecipata aveva presentato un piano di risanamento di durata quadriennale approvato dall'Assemblea dei soci pubblici nel mese di ottobre 2018.

Quanto alla vicenda della C.I.T. spa nel corso dell'istruttoria è emerso che la discussione relativa all'approvazione del nuovo Piano di risanamento 2018 - 2021/2023, così come rielaborato dal nuovo advisor all'uopo incaricato, era slittata alla assemblea dei Soci CIT del 21 ottobre 2020.

In quell'occasione l'Amministrazione di Serravalle Scrivia espresse voto contrario, confermando, successivamente, la predetta decisione in apposita nota scritta indirizzata a CIT Spa del 22 novembre 2020.

Con la citata nota l'ente precisa *"In riferimento alla seduta Assemblea CIT in data 21/10 u.s., si trasmettono le considerazioni a supporto della dichiarazione di voto contrario espresso in relazione al punto 4, dell'ordine del giorno "Revisione del Piano di Risanamento e ristrutturazione 2018-2021/2023 ed eventuale sottoscrizione del relativo Accordo di Programma ex art.14, comma 5 del D. Lgs. 175/2016 (Testo Unico Società Partecipate)".*

Il Comune di Serravalle Scrivia conferma quanto da tempo sostenuto, e cioè che non intende continuare a ripianare le perdite della società partecipata. Tale posizione è espressione dell'intero Consiglio Comunale, che così si è pronunciato nelle sedute del 16 giugno e del 28 luglio scorsi.

Il Comune di Serravalle, come più volte dichiarato, considera la partecipazione alla Società CIT un asset non prioritario né strategico, non più sostenibile dal punto di vista economico, quindi è tuttora disponibile ad uscire dalla compagine azionaria, mettendo a disposizione dei soci interessati che hanno diritto di prelazione, le quote in capo al Comune di Serravalle Scrivia.

Come già detto, il precedente Piano 2018-21, formalmente approvato, si basa su presupposti errati, per cui ciò rende impossibile erogare le cifre stanziare.

I lavori di revisione di detto Piano hanno portato a una elencazione di nove

scenari, con una estensione temporale al 2023. Tutti, eccetto lo scenario "liquidazione", volti al riequilibrio solo mediante una indefinita contribuzione comunale.

Poi, a seguito delle posizioni assunte dal Comune di Novi Ligure, socio di riferimento, l'Assemblea degli Azionisti, nella seduta del 25 agosto scorso, ha espresso a maggioranza l'indirizzo di focalizzare l'attenzione sulla versione n. 5, la quale prevede una valutazione di pubblica utilità dei servizi di TPL gestiti dal C.I.T. e di convenienza al mantenimento della partecipazione pubblica nella Società, la ricostituzione nella misura minima necessaria del capitale sociale, l'intervento da parte dei Comuni soci mediante contributi in conto esercizio ed acquisto di titoli di viaggio nonché l'opportunità di conversione in mista della Società.

In ogni caso, la revisione del Piano presuppone, quale condizione essenziale, il ripiano da parte dei Comuni soci delle perdite pregresse, con conseguente ricostituzione del capitale sociale, quantomeno nella misura minima per mantenere il requisito di idoneità finanziaria necessario all'iscrizione al R.E.N. e, quindi, per la prosecuzione della propria attività, ossia in misura pari a € 150.000, a cui corrisponde un contributo complessivo pari a € 429.309,34 (oltre € 98.028,14 arretrati dovuti dal Comune di Novi Ligure, per un totale di € 527.337,48).

Il Comune di Novi Ligure, a margine di tale Assemblea, ha inoltre espresso un indirizzo articolato, non propriamente riferibile ad alcuna delle versioni inizialmente elaborate che prevede:

- di limitare entro il 30/06/2021 l'intervento del Comune a sostegno della Società, riconducendolo esclusivamente all'emergenza epidemiologica da Covid-19;
- di prevedere tale intervento mediante contributi a ripiano perdite (escludendo espressamente la possibile erogazione di contributi in conto esercizio);
- di non rilasciare fidejussioni, rinviando conseguentemente il rinnovo della flotta aziendale; di prevedere, in ogni caso, la conversione in mista della Società, quale condizione per favorirne l'efficacia, l'efficienza e l'autosufficienza economica. Lo stesso Comune precisa che, qualora la soluzione dallo stesso indicata non risultasse accoglibile o percorribile, la conseguenza sarebbe la messa in liquidazione della Società.

A questa soluzione, per esplicita ammissione dell'Estensore del Piano,

corrisponde una transitoria fragilità economica, finanziaria e patrimoniale, che, nell'intento del proponente Comune di Novi Ligure, dovrebbe essere superata dalla conversione in mista della Società, da realizzare entro il 30/06/2021, allorquando il piano industriale, predisposto dal socio operativo che sarà selezionato attraverso l'apposita gara a doppio oggetto, dovrà garantire il risanamento e lo sviluppo aziendali.

Le perdite subite dalla Società, sino a tale data, saranno coperte dai Comuni soci, senza necessità di sottoscrivere un apposito accordo di programma, in considerazione della brevità del periodo considerato; al Comune di Novi Ligure competerà, comunque, garantire l'economicità del servizio di TPL urbano, come previsto dalla relativa convenzione stipulata con I'A.M.P. Il Piano proposto così si esprime in merito: "Secondo l'indirizzo espresso dal Comune di Novi Ligure, in qualità di Azionista di riferimento, il coinvolgimento di un partner strategico potrebbe persino essere idoneo, di per sé, a conferire alla Società condizioni di efficacia, efficienza ed autosufficienza economica. Nelle more dell'auspicabile avveramento di quanto precede, il presente documento conferma che, qualora i Comuni soci ritengano di pubblica utilità i servizi di TPL gestiti dal C.I.T., debbano continuare a farsi carico di parte dei relativi oneri, mediante contributi a ripiano perdite ovvero contributi in conto esercizio e/o acquisto di titoli di viaggio." accreditando la tesi dell'estrema aleatorietà dello scenario prospettato. La necessità di privatizzare, peraltro, è stata avanzata in passato da questa Amministrazione con forza, e non è stata mai presa in seria considerazione, suscitando anche derisione. In passato però c'era interesse per l'acquisizione, adesso abbiamo forti dubbi.

Ciò detto, e non soffermandosi su note criticità (la durata del Piano, il presupposto di una costante contribuzione dei Soci fino all'eventuale privatizzazione), questa Amministrazione ritiene che lo scenario permanga assai debole, basandosi sull'eventualità incerta che un socio privato, entro un brevissimo lasso di tempo, sia disponibile ad investire nella società. In caso di esito negativo si avrà il risultato di aver spostato il problema avanti nel tempo, disperdendo oltre un milione di euro, e senza che la società possa consolidare alcuna delle sue posizioni."

Successivamente, il 5 novembre 2020 la Società CIT diffidava il Comune di Serravalle Scrivia ad adempiere al ripiano delle perdite sociali, approvato unitamente all'originario Piano di risanamento con la delibera assembleare del 30 ottobre 2018,

scrivendo "... ribadita ed auspicata la possibilità che il Suo Ente riveda la propria posizione ed aderisca alla ricapitalizzazione della Società, sono con la presente a diffidarLa ad effettuare, entro e non oltre 30 giorni dal ricevimento della presente, almeno il versamento di € 47.425,11, dovuto a titolo di ripiano perdite in forza del Piano di risanamento e ristrutturazione 2018/2021-2023 approvato con Delibera assembleare n. 4 del 30 ottobre 2018."

In data 9 novembre 2020 il Sindaco di Serravalle Scrivia, a sua volta, replicava alla richiesta ricevuta, osservando che " Il Piano 2018-21 prevedeva un intervento dei Comuni, a fronte di previsioni di risanamento, poi, rivelatisi, come ampiamente rimarcato dai Consulenti incaricati dal CIT, assolutamente fallaci.

Va sottolineato, in proposito, che da alcune componenti tecniche era stata richiesta la validazione del documento da parte di soggetto terzo; richiesta non accolta da parte della Società e che avrebbe probabilmente consentito un intervento di riformulazione del Piano in tempi utili.

Gli stessi Consulenti hanno inoltre evidenziato che il Piano in questione non è stato inviato alla Corte dei Conti, lasciando intendere che vi sia stata una omissione...La prima considerazione inibisce, ad avviso dello scrivente, che si possa fare leva su detto Piano per richiedere o giustificare dei pagamenti, che possono soltanto avere luogo a fronte di un Piano di risanamento congruo e adeguatamente monitorato.

Inoltre, risulta purtroppo improprio il richiamo a obbligazioni derivanti da servizi già erogati, in quanto se è vero che del servizio di trasporto pubblico beneficiano le comunità locali, è anche vero che la peculiarità del servizio vede la titolarità del contratto in capo all'Agenzia Regionale per la Mobilità. Ciò, com'è noto, ha impedito, a fronte di servizi fisiologicamente in perdita, che i Comuni si facessero legittimamente parte attiva per una integrazione dei corrispettivi, che è stata infatti proposta sotto la dubbia e debole formula dell'acquisto di titoli di viaggio.

L'unico intervento possibile, quindi, è imputabile al ruolo di proprietari della società e non di fruitori dei servizi di tpl, e in questa veste non possiamo che fare riferimento alle previsioni del TUSP e alla copiosa produzione pareristica e giurisprudenziale della Corte dei Conti.

Ciò detto, alla luce del nuovo, ponderoso Piano di risanamento, che lascia ampiamente perplessi per l'aleatorietà del riequilibrio e per il presupposto di un costante intervento dei Comuni in caso di esito negativo della selezione per l'acquisizione di un partner industriale, da effettuarsi in tempi estremamente

ravvicinati (entro giugno 2021), si ritiene che una condizione per riconsiderare la possibilità di erogare delle somme sia ravvisabile in un riscontro positivo del nuovo Piano da parte dell'Autorità di regolazione di settore, ART, ex art. 14, comma 5, TUSP, e nell'assenza di rilievi da parte della citata Corte dei Conti, alla quale immaginiamo, viste le reprimende sul precedente, sia già stato inviato."

Il 17 novembre 2020 l'Ente riceveva dal legale incaricato da CIT Spa formale diffida ad adempiere al versamento di euro 47.425,11.

In data 23 novembre 2020, infine, il Sindaco di Serravalle Scrivia dichiarava quanto segue.

"Prendiamo innanzitutto atto che il Piano di risanamento 2018/2023 di cui all'Assemblea del 21 ottobre ("L'Assemblea approva la revisione del Piano di risanamento e ristrutturazione 2018-2021/2023 ex art. 14 14, comma 5, del D.Lgs. 175/2016") non è un Piano di risanamento per cui non rientra nella fattispecie di cui all'art. 14 del TUSP e non sarà inviato ad alcuna autorità di regolazione o controllo. Bene. Quanto approvato risponde quindi solamente "alle esigenze di ricapitalizzazione di cui all'art. 2447 c.c.". D'accordo, però non ci risulta che vi sia un obbligo a carico dei soci in tal senso, i quali sono liberi di fuoriuscire dalla compagine societaria. A proposito, è già stata convocata l'Assemblea come prevede l'art. 2447 del Codice Civile (senza indugio)?

La Vostra pretesa, quindi, si fonda sull'avvenuta approvazione del Piano di Risanamento 2018/2021, di cui alla Deliberazione dell'Assemblea del 30 ottobre 2018. Erroneamente si pongono a carico dello scrivente critiche ex post a detto Piano; critiche demolitorie che invece provengono dagli stessi ambienti CIT.

Leggiamo cosa ha scritto il Consulente incaricato dal CIT, ..., nelle "Linee Guida del Piano di risanamento e sviluppo 2020-2024 del C.I.T. s.p.a", dell'aprile scorso: Tale scelta è stata codificata in seno al Piano di risanamento 2018-2021, approvato dall'Assemblea degli Azionisti in data 30/10/2018 e nominalmente adottato ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 175/2016.

Tuttavia, una serie di errori sia formali che sostanziali rendono tale documento inidoneo a rispondere alla funzione attribuitagli dal legislatore ed alla conseguente finalità che, presumibilmente, ha indotto alla sua redazione:

❖ essendo stato approvato in sede assembleare da rappresentanti dei Comuni soci (Sindaci o loro delegati), privi, per quanto a conoscenza, del necessario mandato espresso dai rispetti Organi esecutivi;

- ❖ *non essendo stato trasmesso, per quanto risulta, né all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, né alla Corte dei Conti, come espressamente prescritto dalla disciplina in materia per legittimare l’erogazione da parte dei Comuni soci di contributi per investimenti, oltre che a ripiano perdite;*
- ❖ *risultando vago e generico nel definire gli impegni che, con l’approvazione del Piano, i Comuni soci avrebbero dovuto assumersi (erogando alla Società significativi contributi per investimenti, mai pervenuti, oltre a quelli per il ripiano delle perdite d’esercizio previste, erogati solo in parte);*
- ❖ *contenendo evidenti scollamenti tra le dichiarazioni d’intenti e le corrispondenti previsioni economico-finanziarie, le quali risultano prive di fondamento: o sul piano finanziario, accogliendo ipotesi, soprattutto per la copertura degli investimenti, del tutto prive di fattibilità, come risulta anche dai bilanci dei Comuni soci;*
- ❖ *sul piano patrimoniale, ritenendo fruibile, a parziale copertura delle perdite d’esercizio, la riserva relativa al contributo regionale per il progetto Movicentro, in realtà indisponibile.*
- ❖ *sul piano economico, ipotizzando il mantenimento dei volumi di produzione, a fronte di una sensibile ed incompatibile riduzione dei costi, soprattutto di personale;*

La contraddizione contenuta nelle proiezioni economiche del Piano di risanamento 2018-2021 cerca, in modo peraltro inefficace, di celare un dato di per sé oggettivo ed incontrovertibile: il servizio di TPL, in specie extra-urbano, gestito dal C.I.T., per effetto della debolezza della domanda e delle caratteristiche delle linee (in termini di distanze chilometriche, pendenze dei percorsi e velocità commerciale) genera costi sociali che lo rendono sostenibile soltanto in presenza di apposite contribuzioni da parte dei Comuni soci, integrative del corrispettivo del contratto di servizio e dei ricavi da traffico

Linee guida poi richiamate nelle diverse stesure del nuovo Piano, che Piano non è, via via sottoposte all’Assemblea e delle quali è stato dato ampio, pubblico, risalto.

In verità tali elementi di forte criticità erano emersi ancor prima, allorquando il Comune di Novi Ligure, socio di maggioranza e di riferimento, aveva richiesto il monitoraggio del Piano stesso con cadenze periodiche.

Risulta evidente che sulla base di un Piano errato, sia nella forma che nella sostanza, non è sostenibile pretendere dei pagamenti, a fronte della incombente

responsabilità erariale da Voi stessi correttamente citata. L'approvazione di un Piano di risanamento o ristrutturazione, come previsto dalla norma di diritto pubblico, non costituisce di per sé obbligazione e consente la prevista erogazione, allorquando le sue previsioni risultino rispettate e coerenti. Così non è stato; quanto richiesto è quindi non dovuto."

Tutto ciò premesso, l'Ufficio richiedeva, inoltre, maggiori informazioni in merito all'accantonamento al fondo perdite società partecipate ed al fondo contenzioso.

Il Comune di Serravalle Scrivia, con nota datata 15 settembre 2020, inoltrata via pec in data 29 settembre 2020, ed ulteriori note successive datate 4 gennaio e 19 gennaio 2021, ha trasmesso la documentazione richiesta ed ha fornito raggugli circa la situazione della partecipata in oggetto nonché lo stato degli accantonamenti.

Con la risposta da ultimo pervenuta, l'ente, riscontrando la specifica richiesta istruttoria di chiarimenti relativi allo stato della causa civile pendente, che ha portato all'accantonamento nel risultato di amministrazione 2018 di € 300.000 a titolo di Fondo Contenzioso, ha fornito le precisazioni che seguono.

La controversia in questione è stata originata dal ricorso per denuncia di danno temuto ex artt. 688 c.p.c. e 1172 c.c. del 30/09/2015, cui hanno fatto seguito prima l'ordinanza del Giudice del 28/09/2016 e, quindi, il successivo atto di citazione in data 22/11/2016 per lamentati "comportamenti di inerzia nella manutenzione e custodia del sistema fognario del Quartiere Ca' del Sole e ancor prima, per avere omesso di adottare le cautele tecniche nella costruzione della rete fognaria interessata".

Con il citato atto introduttivo del giudizio è stata avanzata una richiesta di risarcimento danni per € 217.127,72, a titolo di danni patrimoniali, oltre ad una somma ulteriore, a titolo di danni non patrimoniali, da liquidarsi in via equitativa secondo l'apprezzamento del Giudice.

Sulla base di quanto riferito dal Comune, il quale ha allegato una puntuale nota del legale dell'ente, che descrivendo il percorso processuale che vede, al momento, in corso l'istruzione probatoria, ha aggiornato lo stato del giudizio alla data del 18 gennaio 2021, è emerso che l'ente non è in possesso di alcun elemento che consenta una valutazione oggettiva circa le probabilità di vittoria o di soccombenza.

Tale stato di incertezza dell'esito della causa civile pendente ha indotto Il Comune a costituire un accantonamento prudenziale nel risultato di amministrazione 2018 di € 300.000 a titolo di Fondo Contenzioso.

A seguito dell'esame effettuato sulla documentazione complessivamente pervenuta, il

Magistrato istruttore riteneva sussistessero i presupposti per un esame collegiale e, pertanto, chiedeva al Presidente della Sezione di fissare apposita adunanza in funzione della discussione collegiale.

*** **

L'analisi della relazione, redatta ai sensi dell'art. 1, comma 166, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria per il 2006), dall'organo di revisione del **Comune di Serravalle Scrivia**, in relazione all'esercizio 2018, e la documentazione ulteriormente trasmessa dal Comune in seguito alle molteplici richieste istruttorie ha, infatti, evidenziato la criticità di cui in appresso.

1. Società partecipata C.I.T. Spa

a) Il C.I.T. -Consorzio Intercomunale Trasporti s.p.a., nato sotto forma di consorzio tra Comuni nel 1978 (cfr. D.P.G.R. Piemonte n. 5387 in data 18/09/1978), al fine di offrire servizi di trasporto pubblico locale (TPL) in risposta ai bisogni di mobilità insistenti nell'area del Novese, per effetto dell'evoluzione normativa in materia, è stato transitoriamente trasformato in azienda speciale in data 24/07/1996, per assumere l'attuale forma giuridica di società per azioni a decorrere dal 01/01/2001 (ai sensi dell'art. 115 del d.lgs. 267/2000).

C.I.T. Spa è una società interamente partecipata da Comuni dell'alessandrino.

Il Comune di Serravalle Scrivia, detiene il 12,63% delle azioni, il comune di Novi Ligure, con il 35,73% è l'azionista di riferimento, affiancato da Gavi (16,19 %) ed Arquata Scrivia (9,45%), con tutti gli altri Comuni a seguire con quote molto esigue (Parodi, Stazzano, Voltaggio, Bosio, Francavilla Bisio, Pasturana, Borghetto Borbera, Grondona, Mornese, Carrosio, Tassarolo, Fraconalto e San Cristoforo).

I servizi vengono erogati dalla società a vantaggio, complessivamente, di 22 Comuni, coinvolgendo una popolazione complessiva di circa 58.000 abitanti (28.340 abitanti nella sola Novi Ligure), arrivando ad interessare il territorio ligure, in particolare, sino a Busalla (GE).

Si tratta di una società pluriservizi, che ha per oggetto sociale la gestione del trasporto pubblico di cose e persone, urbano ed extraurbano, oltre ad attività

connesse, quali il noleggio, i trasporti scolastici e la gestione di parcheggi a pagamento.

Sono ricomprese anche attività, quali pompe funebri e trasporti connessi, lavori edili, infrastrutturali ed impiantistici e la realizzazione ed esercizio di linee auto-ferro-metro-tramviarie e di centri logistici ed intermodali.

Il core business aziendale è, quindi, rappresentato dal servizio di TPL (extra-urbano, urbano per il Comune di Novi Ligure e scolastico per i Comuni di Novi Ligure, Serravalle Scrivia e Gavi), cui è stato progressivamente affiancato lo sviluppo di linee integrative di attività a valore aggiunto, variamente correlate al TPL, quali il noleggio di pullman turistici, la gestione dei parcheggi a pagamento ed, altresì, l'esercizio dei trasporti e delle onoranze funebri.

Nel corso dell'istruttoria è stata acquisita ampia documentazione relativa al fatto che gli indicatori segnaletici di potenziali situazioni di crisi aziendale hanno, via via, evidenziato chiari elementi di debolezza, tra i quali si evidenzia, oltre alla circostanza per cui negli anni 2017 e 2018 la società in oggetto presenta e documenta perdite di esercizio, rispettivamente, per 426.558 euro e per 676.624 euro, l'erosione patrimoniale, indotta dai risultati economici negativi registrati negli ultimi esercizi nonché dai rischi gravanti sulla solvibilità aziendale per effetto della prevalenza delle passività correnti sull'attivo circolante.

b) A fronte di tale situazione, l'Assemblea degli Azionisti del 30/10/2018 ha deciso di coprire in parte la perdita dell'esercizio 2018, con effetti particolarmente gravi sotto il profilo tanto patrimoniale quanto finanziario.

L'indicata soluzione è stata codificata nel Piano di risanamento e ristrutturazione 2018-2021, approvato dalla richiamata Assemblea del 30/10/2018, nel quale gli elementi portanti sono rappresentati:

- dalla copertura del fabbisogno finanziario del Piano supportato dall'impegno assunto degli azionisti;
- dall'eventuale intervento di soggetti terzi (nuovi Soci privati);
- dalla riduzione del costo del personale, assicurata nel Piano, vista la situazione di pre-crisi, dal "...più assoluto rispetto delle norme di legge e contrattuali vigenti, allo scopo di assicurare la conservazione degli attuali livelli occupazionali", così da far risultare "...improcrastinabile procedere all'apertura di un tavolo di contrattazione, avente ad oggetto il contratto integrativo

aziendale e tutti gli accordi integrativi ad personam attualmente presenti, aprendo un nuova fase di rinegoziazione dello stesso”.

Una prima verifica dello stato di attuazione del predetto Piano di risanamento della C.I.T. spa risulta avvenuto nel mese di luglio 2019, sulla base della situazione al 31 maggio 2019.

Nella successiva Relazione, datata 9 luglio 2019 ed a firma del Presidente della C.I.T. spa, viene illustrata una perdita per l’esercizio 2019 ammontante a - 348.000 euro, perdita che, riparametrata al 31 maggio 2019 (vale a dire, ad un dato riferito ai primi cinque mesi dell’anno) ammonta a - 145.000 euro.

I dati di bilancio, tuttavia, evidenziano una perdita al 31 maggio 2019, pari a - 235.174, nettamente superiore alle previsioni del Piano.

Viene, altresì, segnalato che l’Ebitda, vale a dire, il risultato d’esercizio al lordo degli ammortamenti, delle svalutazioni, degli oneri finanziari e delle imposte, si presentava in negativo.

Successivamente, il 30 settembre 2019, sempre a cura del Presidente della Società C.I.T Spa, viene redatta un’ulteriore relazione sullo stato di attuazione del Piano di ristrutturazione e risanamento 2018/2021.

Dal richiamato documento risulta che, fra gli indicatori più preoccupanti, figurano quelli relativi all’indebitamento in genere, all’esposizione debitoria nei confronti dei principali fornitori (su tutti i fornitori del carburante ed a seguire i servizi meccanici e le assicurazioni), ai debiti verso l’erario e verso gli enti previdenziali, debiti che, già in precedenza, superavano la soglia tollerabile ed ai quali si aggiungeva il totale mancato accantonamento di fondi per i trattamenti di fine rapporto dei dipendenti, oltre ad una situazione patrimoniale molto fragile.

La relazione redatta dal Presidente C.I.T. Spa concludeva definendo la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società allo stato “troppo fragile e precaria in rapporto alla continuità aziendale ed alle garanzie fornite ai creditori”.

La relazione attesta che “considerato il capitale sociale, considerate le perdite di esercizio (nonostante le azioni intraprese dagli amministratori per quanto di loro competenza sul versante dei costi strutturali), considerati i debiti verso i fornitori e verso l'erario, considerati altresì gli importi dei Tfr del personale in uscita, la società avrebbe immediato bisogno di un rilevante flusso di risorse finanziarie per la ripatrimonializzazione e la realizzazione di investimenti per il rinnovo del parco mezzi

che nell'arco del Piano doveva essere di circa 2 milioni di euro.

In parallelo, considerate le condizioni in cui versano le finanze dei comuni soci e i vincoli ai quali sono sottoposti, da un anno a questa parte (ovvero dalla data di approvazione del Piano di ristrutturazione e risanamento 2018/2021), gli investimenti previsti non si sono mai potuti realizzare e ciò ha causato, una situazione di totale stallo con pericolo di interruzione dei servizi e della continuità aziendale (con grave pregiudizio nei confronti dei cittadini).

Nonostante le positive intenzioni dei soci, il lavoro svolto dagli organi societari, vista quindi la materiale impossibilità a dare implementazione alla realizzazione del Piano di ristrutturazione, alla luce delle disposizioni di cui al D.Lgs. 12.01.2019 n. 14 (recante il "Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19.10.2017 n. 155"), a cui debbono aggiungersi le già menzionate dimissioni del CdA, rassegnate come atto di favore e rispetto politico verso le nuove amministrazioni comunali, occorre una forte presa d'atto della situazione e, come anticipato ai sindaci presenti alla riunione tenutasi in Prefettura il 09 settembre 2019, procedere all'istanza di composizione assistita della crisi ex art. 12 e seguenti del citato D.Lgs. presso gli organi preposti."

Il Piano, dunque, sulla base di quanto illustrato nella Relazione citata, non si è dimostrato in grado di garantire gli obiettivi tragaradati, come evidenzia il progressivo peggioramento delle performance gestionali della Società.

Considerando, infatti, gli esiti del Piano suddetto, emerge che al 31/12/2019 il patrimonio netto aziendale si è collocato al di sotto del minimo legale, nominalmente di € 34.097 ma sostanzialmente negativo per € 279.310 (al netto della riserva indisponibile per contributo regionale di cofinanziamento del progetto Movicentro).

Per cercare di porre rimedio a tale situazione, l'Amministratore Unico ha, quindi, commissionato la revisione del Piano di risanamento, ristrutturazione per l'ulteriore periodo 2018-2021/2023, che, tenendo conto delle effettive condizioni economico-finanziarie di svolgimento della gestione, peraltro transitoriamente aggravate dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 in atto, consenta alla Società di recuperare e consolidare uno stato di salute equilibrato e tale da garantire la continuità aziendale.

Il presupposto della revisione del Piano di risanamento e ristrutturazione è rappresentato dalla presa d'atto della pubblica utilità dei servizi di TPL prodotti dal C.I.T. e della necessità, per i Comuni soci, di farsi carico della relativa quota di costi

della produzione non coperti dai corrispettivi dei contratti di servizio e dai ricavi da traffico, al netto degli utili generati dalle linee di attività a valore aggiunto.

Presupposto di tale soluzione è la condivisione ed approvazione da parte degli enti pubblici soci, contestualmente al bilancio dell'esercizio 2019 ed alla necessaria ricostituzione del capitale sociale.

Nel contempo, merita segnalare che in data 3 ottobre 2020 l'advisor, incaricato della revisione per il periodo 2020-2023 del Piano di risanamento e ristrutturazione della Cit spa, ex art. 14 d.lgs. 175/2016 - revisione del Piano redatta in conformità a quanto emerso nel corso delle Assemblee degli Azionisti tenutesi in data 30/01/2020, 05/05/2020, 08/06/2020 e 25/08/2020 nonché dal confronto intercorso con i Comuni soci – registra quanto segue.

“Operando tradizionalmente e principalmente in un settore caratterizzato da instabili condizioni di equilibrio economico-finanziario, quale il TPL, il C.I.T. ha sempre registrato deboli performance gestionali. Queste ultime, tuttavia, sono sensibilmente peggiorate negli ultimi anni, come evidenzia l'analisi dei bilanci degli esercizi dal 2015 al 2019.

Sul piano economico, nel quinquennio considerato il valore della produzione ha registrato una contrazione del 25% ed il valore aggiunto del 36%, a cui corrisponde un sensibile peggioramento della valorizzazione dei cicli produttivi interni; a sua volta, l'EBITDA, positivo sino all'esercizio 2016, ha successivamente invertito il proprio segno, evidenziando il venire meno della funzionalità aziendale, sul piano tanto economico quanto monetario.

Sul piano finanziario, la situazione tradizionalmente fragile, di per sé comune alla generalità delle aziende del settore, ha registrato un andamento analogo alla situazione economica, divenendo particolarmente critica a partire dal 2017. Ne sono sintomatici, in estrema sintesi, sia il capitale circolante netto, positivo nel biennio 2015-2016 e negativo per l'intero triennio 2017-2019, sia le disponibilità liquide, scese da oltre € 200.000 a fine 2016 a poco più di € 10.000 a fine 2019, sia, infine, la situazione debitoria non tempestivamente soddisfatta per oltre € 1,2 milioni a fine 2019. Questi valori segnalano una struttura finanziaria squilibrata ed evidenziano l'incapacità aziendale di fare fronte ai propri impegni finanziari.

Sul piano patrimoniale, la dinamica registrata è altrettanto e, se possibile, ancora più grave. Il patrimonio netto, di poco inferiore a € 1,4 milioni nel 2015, risulta inferiore al minimo legale a fine 2019, per effetto delle perdite d'esercizio

cumulate nel triennio 2017-2019 e sinora solo parzialmente ripianate (grazie all'intervento dei soci pubblici).

Come conseguenza, già dal 31/12/2018 il capitale sociale, pari a € 433.000, risulta ampiamente eroso, formalmente per oltre il 50%, senza che, peraltro, sia stata adottata alcuna delle iniziative imposte dagli artt. 2446 e 2447 c.c. (a titolo esemplificativo, sul piano economico, unitamente all'incongruenza relativa alla cristallizzazione dei dati 2017 per l'intera durata del Piano per quanto riguarda, in particolare, il valore della produzione dei vari servizi gestiti dalla Società, emerge una evidente contraddizione con riferimento all'andamento, invece, fortemente decrescente dei costi di personale, per effetto, principalmente, di una sensibile riduzione dell'organico, quali -24% complessivamente in tre anni ed, in specie, -21% per il personale addetto alla guida, -50% per il personale addetto ai parcheggi e -60% per il personale amministrativo).

Di conseguenza, il grado di indipendenza finanziaria scende, nel quinquennio, dal 19% al 3%, mentre il rapporto tra debiti finanziari e capitale proprio sale da 1,7 a oltre 10,2.

In considerazione del deterioramento della situazione patrimoniale determinatasi nel triennio 2017-2019, l'accesso al credito da parte della Società, in assenza di apposite garanzie, rischia di essere non solo particolarmente oneroso, ma anche oggettivamente difficile, in considerazione dei restrittivi parametri contemplati dalla regolamentazione dell'attività bancaria conseguente agli Accordi di Basilea.

Il suddetto deterioramento patrimoniale preclude, del resto, al C.I.T. l'accesso ai finanziamenti assistiti da garanzia statale (concessa dalla SACE), previsti per superare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 dal d.l. 23/2000".

Deve, quindi, prendersi atto che la gestione aziendale, sostanzialmente equilibrata grazie all'intervento dei Comuni soci sino all'esercizio 2016, si è progressivamente deteriorata, risultando successivamente "incerta, diseconomica, precaria sotto il profilo patrimoniale e del tutto insostenibile sul piano finanziario".

Si dà atto che l'originario Piano di ristrutturazione e Risanamento 2018-2021, approvato dall'Assemblea degli Azionisti in data 30/10/2018, non è riuscito a garantire gli obiettivi dichiarati, come evidenziato dalle performance economico-finanziarie accertate.

Con il riformulando Piano per il periodo 2020-2023, oltre a prevedere strategie operative ed economico-finanziarie della Società secondo rigorosi principi economico-

aziendali, accogliendo un approccio particolarmente prudentiale, la revisione del Piano presuppone, quale condizione essenziale e propedeutica, il ripiano da parte dei Comuni soci delle perdite pregresse, con conseguente ricostituzione del capitale sociale.

Le previsioni economico-finanziarie conseguenti alle delineate strategie di risanamento e di sviluppo non possono, tuttavia, prescindere dagli effetti dell'emergenza epidemiologica in atto e dalle disposizioni normative emanate in materia.

Merita, in ogni caso, sottolineare che le disposizioni normative emanate in considerazione dell'emergenza in atto, sebbene consentano, entro certi limiti, di sterilizzarne l'impatto finanziario, non offrono soluzioni utili a risolvere criticità preesistenti né a limitarne le responsabilità. Il che vale per quanto attiene alla valutazione della continuità aziendale e degli effetti patrimoniali di eventuali perdite maturate a seguito dell'emergenza pandemica, ma non con riferimento a situazioni già precedentemente critiche, come quella del C.I.T.

E, purtroppo, vale anche rispetto al possibile ricorso a finanziamenti agevolati e garantiti, che sarebbero risultati interessanti per il rinnovo della flotta aziendale, ma che, a causa del deterioramento della situazione patrimoniale del triennio 2017-2019, risulta precluso per la Società.

La revisione del Piano manterrebbe la propria sostenibilità anche qualora i Comuni soci preferissero tecnicamente continuare ad erogare contributi a ripiano perdite, rendendosi tuttavia preferibile, sotto il profilo finanziario, che gli stessi vengano versati anticipatamente, negli importi programmati, già nel corso dell'esercizio cui si riferiscono.

In ogni caso, per il 2020, l'intervento a carico dei Comuni soci si somma, tuttavia, alla contribuzione necessaria a ricostituire il capitale aziendale, mediante il ripiano delle perdite cumulate al 31/12/2019, con un ammontare complessivo superiore a € 1 milione di euro, che potrebbe non risultare agevolmente sostenibile.

Anche secondo l'Advisor "In ossequio alla disciplina in materia, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 175/2016, dopo l'approvazione, la revisione del Piano, potrà essere comunicata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (A.R.T.), per la relativa approvazione, ed alla competente Sezione Regionale di Controllo della Corte dei conti, ed all'Agenzia della Mobilità Piemontese (A.M.P.)".

c) Ciò premesso, la Sezione rileva che il Comune di Serravalle Scrivia, con

Delibera di Consiglio Comunale n.46, del 29 novembre 2018, prendeva atto ed approvava la decisione assunta con delibera assembleare del 30 ottobre 2018, con la quale si approvava il Piano di ristrutturazione aziendale, redatto e approvato dal CIT s.p.a., ai sensi dell'art.14, comma 4, del D.Lgs. 175/2016, finalizzato al recupero dell'equilibrio economico dell'attività imprenditoriale, composto da una parte analitico-descrittiva e da un piano economico finanziario.

Contestualmente, l'ente si impegnava a ripianare le perdite accertate nel 2017 e quelle presunte nel biennio 2018-2019, ammontanti, complessivamente, per gli esercizi 2017-2018-2019, alla somma di euro 1.696.000,00.

Gli importi del ripiano, gravanti sul Comune di Serravalle Scrivia risultano:

- per il 2017 su competenza 2018: Euro 47.425,11;
- in totale, per il triennio 2017-2019 (di competenza dell'anno successivo): Euro 147.220.

Con nota prot. n. 10270 del 15 settembre 2020, a firma del Sindaco, il Comune di Serravalle Scrivia in ordine alla situazione della C.I.T. spa ha comunicato che:

- la perdita esercizio 2017 è stata ripianata dai soci e, quindi, il Comune di Serravalle Scrivia non ha effettuato l'accantonamento previsto ex art. 21 del D.Lgs. 175/2016;
- per la perdita esercizio 2018, atteso che in sede di Assemblea dei soci è stato previsto il ripiano da parte dai soci pubblici per € 462.558 (e per € 214.066, attraverso l'utilizzo di riserve della Società stessa), il Comune di Serravalle Scrivia ha provveduto a versare la propria quota di ripiano perdita 2018, pari ad € 47.425,11 in data 01/08/2019.

A titolo prudenziale, successivamente, il Comune di Serravalle Scrivia, in sede di rendiconto di gestione 2018, ha inoltre provveduto ad accantonare l'importo di € 70.000,00, ai sensi ex art. 21 del D.Lgs. 175/2016, quindi, a titolo di fondo perdite società partecipate.

Successivamente, come ampiamente riferito in premessa, in relazione al Piano, l'Amministrazione comunale di Serravalle Scrivia prendeva le distanze, manifestando una netta posizione critica, in particolare, nei confronti di un Piano di risanamento che richiedeva cospicui interventi dei soci per ripianare le perdite conseguite.

d) Non vi è dubbio che il Piano stesso dia atto che "Il Conto Economico 2017 chiude con una perdita pari ad € 462.000,00, che, a seguito degli impegni corrispondenti,

assunti dai Comuni interessati, anche a seguito dell'adozione del presente Piano, verrà interamente ripianata garantendo pienamente la continuità aziendale.

I Comuni Soci stanno dimostrando una piena e totale presa di coscienza dello stato attuale della società, sia sotto il profilo finanziario che sotto quello patrimoniale, unitamente allo stato di obsolescenza dei mezzi che richiede un forte intervento in investimenti in conto capitale.

I Comuni Soci si obbligano a garantire con i loro contributi, anche attraverso accordi di programma o patti parasociali, la continuità aziendale e la liquidità per i prossimi tre esercizi (oltre a quello in corso), onde consentire all'azienda non solo di entrare in equilibrio ma altresì di produrre utili a partire dall'esercizio 2021 portando a compimento il presente documento.”

e) Tutto ciò premesso, la Sezione rileva che nel Piano si attribuisce ai Soci l'onere di "...sostenere l'azienda per tutto l'arco del Piano sia sotto il profilo dei flussi di cassa che sotto il profilo patrimoniale”.

Più nel dettaglio:

I Comuni Soci, secondo il Piano, si impegnano ad accordare sostegno riguardo al ripiano perdite dei prossimi esercizi ed in particolare per la perdita dell'esercizio 2018, con previsione di riduzione sul 2019 e 2020.

Inoltre, secondo il Piano "...il contributo dei Soci dovrà essere tale da garantire la liquidità di cassa e garantire altresì le risorse aggiuntive da destinare agli investimenti nel parco rotabile.

Al contempo, vista l'esposizione debitoria, nei confronti dei principali fornitori, nel Piano, si prende atto della necessità di un consistente intervento di carattere patrimoniale”.

Peraltro, essendo risultato che i mezzi aziendali sono sempre più obsoleti, viene programmato di procedere, nell'arco di Piano, con una spesa complessiva prevedibile di circa € 1.500.000,00, nel triennio 2019/2020/2021.

Nel Piano si riconosce e si confida che, attraverso un simile graduale rinnovamento tecnologico, si potranno realizzare considerevoli risparmi di carburante, considerando l'ingresso sul trasporto urbano dei mezzi a metano o elettrici.

A tal fine, sempre secondo il Piano, "la società necessiterà del sostegno dei soci e/o di partner bancari, che possano supportare tali investimenti, necessari nel prossimo triennio, per garantire i servizi, con adeguati standard di sicurezza e

comfort, e consentire all'azienda il che saranno bandite dall'Agenzia della Mobilità Piemontese.

f) Le assemblee dei soci CIT Spa dei mesi di gennaio, marzo e maggio 2019 focalizzano la attenzione sulla necessità di un accordo tra gli enti soci, per garantire il sostegno finanziario di circa 2 milioni di euro e per reperire uno o piu' operatori economici, per costituire un raggruppamento o una associazione temporanea di imprese, al fine della partecipazione alle gare per il trasporto pubblico.

Le successive assemblee attestano lo stato di crisi e di tensione nella governance della società, che culminano nel mese di luglio 2019, prima, con l'approvazione del bilancio 2018 e, quindi, con le contestuali dimissioni del CDA.

I nodi da sciogliere, purtroppo, rimangono il sostegno finanziario degli enti soci ed alcune scelte gestionali, quali, a titolo di esempio, la carenza di procedure competitive per la scelta del fornitore dei carburanti, stante la situazione debitoria in essere con il fornitore abituale.

Tra gli elementi negativi emersi merita segnalare:

- dal lato dell'indebitamento: a fronte del privilegio riconosciuto, *per legge*, alle retribuzioni del personale dipendente (che da più di due anni non avevano subito interruzioni o riduzioni se non recentemente riguardo alla 14 mensilità nel mese di luglio 2019), l'aumento dei debiti verso l'erario (soprattutto per l'IVA) e verso gli enti previdenziali (Inps), poiché tutti i pagamenti sono stati rateizzati nella misura maggiore possibile (il debito complessivo supera i € 200.000,00).

- dal lato dei pagamenti ai tre principali fornitori:

1) So.Ge.Di. di Villaromagnano per la fornitura di carburante;

2) MAS Soc. Coop. di Novi Ligure per i servizi meccanici, carrozzeria e officina;

3) Rela Broker/UnipolSai di Alessandria, riguardo alle coperture assicurative dei mezzi, è emerso che il debito accumulato supera la somma di € 500.000,00.

Ad ogni buon conto, al 30 settembre 2019, secondo la relazione da ultimo richiamata, accentrata sul raffronto fra il Piano e la situazione contabile della società al 30 settembre 2019, la perdita per l'esercizio 2019 era prevista in - 348.000 euro e, riparametrata al 30 settembre 2019, pari a - 261.000 euro.

Gli stessi dati di bilancio evidenziano una perdita al 30 settembre 2019 pari a - 344.888 euro, nettamente in aumento rispetto alle previsioni di piano, come infra rappresentato:

Quanto all'Ebitda, lo stesso parametro si presentava in negativo, e mentre il risultato del Piano registrava una perdita di - 51.000 euro, il bilancio al 30/09/2019 dell'ente presentava una perdita di - 170.248,27 euro, con una differenza di 119.248,27 euro.

In definitiva, il bilancio d'esercizio riportava una perdita di - 235.174,54 euro, così che il Risultato d'esercizio, al 30/09/2019, differiva da quanto stabilito dal Piano nella misura di circa 83.888,48 euro in negativo.

Ulteriore elemento negativo registrato era quello riferito al valore della produzione: quest'ultimo dato, infatti, risultava inferiore di ben 330.609,53 euro.

g) Tutto ciò premesso, la Sezione rileva che Il Piano è stato, di fatto, ritenuto errato con particolare riferimento alle valutazioni effettuate sul patrimonio della società, tanto è vero che l'assemblea dei soci, nel mese di gennaio 2020, delibera di affidare ad altro professionista l'incarico di redigere un nuovo Piano di Risanamento.

E' sufficiente il richiamo delle osservazioni nel mese di aprile 2020 del detto Advisor, il quale ha redatto una relazione preliminare "all'eventuale revisione o aggiornamento del Piano di risanamento".

La relazione evidenzia che "In sostanza, nel quinquennio 2015 — 2019, il C.I.T. ha subito un progressivo deterioramento delle proprie performance gestionali ed, in particolare:

-sul piano economico, il valore della produzione ha registrato una contrazione del 25% ed il valore aggiunto del 36%, a cui corrisponde un sensibile peggioramento della valorizzazione dei cicli produttivi interni, essendo i costi esterni (per beni di consumo, servizi e simili) diminuiti solo del 5%.

Nonostante la riduzione del 19% dei costi di personale, l'EBITDA, positivo sino all'esercizio 2016, ha successivamente invertito il proprio segno, evidenziando il venire meno della funzionalità aziendale, sul piano tanto economico quanto monetario (essendo tale margine lordo, se positivo, segnaletico della generazione di reddito spendibile), andamento analogo ha caratterizzato il reddito operativo che, sino al 2016, riusciva a coprire i, pur limitati, oneri finanziari; questi ultimi, sommati algebricamente a risultati operativi negativi, nel triennio 2017 — 2019, hanno determinato il cumularsi di perdite d'esercizio per oltre € 1,5 milioni;

-sul piano finanziario, la situazione tradizionalmente fragile, di per sé comune alla generalità delle aziende di trasporto pubblico locale, ha registrato un andamento analogo alla situazione economica, divenendo particolarmente critica a partire

dall'esercizio 2017: ne sono sintomatici, in estrema sintesi, il capitale circolante netto (differenza tra il capitale circolante lordo e il passivo corrente), positivo nel biennio 2015 — 2016 e negativo per l'intero triennio 2017 — 2019, così come la consistenza delle liquidità aziendali, scesa da oltre € 200.000 a fine 2016, a poco più di € 10.000 a fine 2019; con la conseguenza di un indice di solvibilità che, superiore a 1 sino a fine 2016, risulta pari a 0,6 al 31/12/2019; in modo simmetrico, il grado di copertura delle immobilizzazioni scende, nello stesso periodo, da 1 a 0,83; questi indici segnalano una struttura finanziaria squilibrata ed evidenziano l'incapacità aziendale di fare fronte ai propri impegni finanziari;

-sul piano patrimoniale, la dinamica registrata si rivela ancora più grave:

- il patrimonio netto, di poco inferiore a €1,4 milioni nel 2015, scende drammaticamente a meno di €170.000 a fine 2019 (-88%), per effetto delle perdite d'esercizio cumulate nel triennio 2017 — 2019 e solo parzialmente ripianate dai Comuni soci;

- come conseguenza, già dal 31/12/2018 il capitale sociale, pari a € 433.000, risulta ampiamente eroso, formalmente per oltre il 50%, senza che, peraltro, sia stata adottata alcuna delle iniziative imposte dagli artt. 2446 e 2447 c.c. (e la situazione effettiva è anche più grave, come sarà meglio evidenziato nel successivo § 3.1.);

- di conseguenza, il grado di indipendenza finanziaria scende, nel quinquennio, dal 19% al 3%, mentre il rapporto tra debiti finanziari e capitale proprio sale da 1,7 a oltre 10,2; - oltretutto, il patrimonio netto a fine 2019 si avvicina pericolosamente alla soglia minima di idoneità finanziaria richiesta alle imprese di trasporto per l'iscrizione al R.E.N. (Registro Elettronico Nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada) e per la prosecuzione della propria attività, ai sensi della disciplina recata dal Reg. CE 1071/2009 (con 28 mezzi utilizzati per servizi di trasporto pubblico locale e per attività di noleggio con conducente, tale soglia per il C.I.T. è attualmente pari a €144.000) ed è già inferiore al livello minimo previsto dall'art. 48, comma 7, del d.l. 50/2017, ai fini della partecipazione a gare per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale della dimensione di quelli attualmente gestiti dalla Società (€ 240.000, pari al 15% del valore dei servizi di trasporto pubblico urbano ed extra-urbano)".

Ne consegue che la gestione aziendale, equilibrata, in precedenza, grazie all'intervento dei Comuni soci sino all'esercizio 2016, risulta essersi progressivamente deteriorata, apparendo, successivamente, prima incerta, quindi, diseconomica, ed,

anzi, precaria sotto il profilo patrimoniale e del tutto insostenibile sul piano finanziario.

Peraltro, sulla base delle informazioni acquisite, la situazione effettiva potrebbe risultare ulteriormente aggravata dal mancato riconoscimento, in particolare da parte del Comune di Novi Ligure, di alcune partite creditorie vantate dalla Società per prestazioni rese, quote di corrispettivi relativi a contratti di servizio, contributi in conto esercizio e per ripiano perdite, alcune recenti ed altre più risalenti nel tempo, per un totale nell'ordine di oltre € 250.000.

Appare evidente che l'eventuale cancellazione o svalutazione, anche solo parziale, di tali poste determinerebbero insussistenze passive destinate ad azzerare il già ridotto capitale proprio residuo della Società.

Del resto, non può non condividersi l'assunto secondo cui anche eventuali riequilibri patrimoniali, derivanti da rivalutazioni economiche ex art. 1, commi 696 ss., I. 160/2019 (con particolare riferimento agli automezzi totalmente ammortizzati), non potrebbero recare alcun giovamento, vista la persistente negatività del risultato economico aziendale.

Da ultimo, è emerso che al 31/12/2019 la Società risulta non avere versato:

- contributi INPS per €168.659;
- ritenute IRPEF per €152.191;
- imposte e tasse per € 215.117.

La Sezione prende atto della circostanza per cui la Relazione preliminare individua criticità nella redazione del Piano, tale da considerarlo "irrealistico".

Nella stessa si legge, infatti, "la contraddizione contenuta nelle proiezioni economiche del Piano di risanamento 2018-2021, cerca, in modo peraltro inefficace, di celare un dato di per sé oggettivo ed incontrovertibile: il servizio di trasporto pubblico, in specie extra-urbano, gestito dal C.I.T., per effetto della debolezza della domanda e delle caratteristiche delle linee (in termini di distanze chilometriche, pendenze dei percorsi e velocità commerciale) genera costi sociali che lo rendono sostenibile soltanto in presenza di apposite contribuzioni da parte dei Comuni soci, integrative del corrispettivo del contratto di servizio e dei ricavi da traffico" .

La Relazione prosegue evidenziando che le aree a domanda debole dove è resa buona parte del servizio dal C.I.T., prevedono che " l'economicità del servizio di

trasporto pubblico locale offerto dal C.I.T. richiede una contribuzione che può essere prudentemente stimata, in media, nell'ordine dell'80% (anziché del 65%, tipico delle aree a domanda ordinaria) del costo standard di bacino (€ 3,20/km), ossia in misura pari a € 2,56/km.

Confrontando questo dato con la contribuzione offerta dal contratto di servizio (C 1,45/km), discende un differenziale di € 1,11/km, che dovrebbe trovare copertura da parte dei Comuni soci, se interessati a garantire il servizio nella complessiva area del Novese.

Applicando tale importo alla produzione chilometrica 2017 (km 509.571), la contribuzione integrativa annua mediamente necessaria, stanti il costo standard e il programma di esercizio considerati, per garantire l'economicità del servizio, ammonta a € 565.623,81.

A questo punto, ad avviso della Sezione, non può trascurarsi di considerare che le perdite, registrate dalla Società negli esercizi 2017 (per € 462.558), nel 2018 (per € 676.624) e nel 2019 (per € 364.785), ammontano ad un totale triennale di € 1.503.967.

La Relazione si conclude con una analisi delle prospettive della Società C.I.T. Spa che paiono comunque strettamente legate alla contribuzione da parte dei soci in ragione della già prospettata necessità di copertura dei costi sociali del servizio di trasporto pubblico che in questo caso, più che altrove, non è in grado di sostenersi autonomamente. La stessa conclusione si avrebbe nel caso di affidamento del servizio ad un soggetto terzo, mentre la liquidazione della Società lascerebbe agli enti soci l'onere di individuare ulteriori modalità per la resa del servizio di trasporto pubblico.

h) Il 30 maggio 2020 l'Advisor incaricato ha redatto le linee guida dell'ulteriore Piano di risanamento e sviluppo 2020-2024 di C.I.T. Spa.

Sinteticamente, si può rilevare che le linee guida individuano, sul piano procedurale:

- una preliminare fase di consultazione, nell'ambito di appositi incontri con i Sindaci e i Segretari Comunali dei principali Enti soci, coinvolgenti, altresì, qualificati esponenti dell'Assessorato Regionale ai Trasporti e dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (A.M.P.);

- l'approvazione, preferibilmente unanime, se condivise, delle linee guida del Piano, da parte dell'Assemblea degli Azionisti, opportunamente previo positivo indirizzo espresso in tal senso dalla Giunta di ciascuno dei Comuni soci; questa fase, se positivamente superata, consente di redigere il definitivo Piano di risanamento e sviluppo 2020-2024;

- l'approvazione, altresì preferibilmente unanime, del Piano di risanamento e sviluppo 2020-2024, corredato da apposito accordo di programma, da parte dell'Assemblea degli Azionisti, previo positivo indirizzo espresso in tal senso dalla Giunta o dal Consiglio di ciascuno dei Comuni soci; questa fase, così impostata, garantisce l'effettività del Piano e degli impegni in esso assunti tanto dalla Società quanto dai Comuni soci;

- comunicazione del Piano all'A.R.T., per la relativa approvazione, ed alla Corte dei conti, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 175/2016, ma, altresì, opportunamente, anche all'A.M.P., affinché possa tenerne conto, quantomeno in vista del prossimo affidamento del servizio di TPL; questa fase, oltre a rendere conforme il Piano alla disciplina in materia, assicurandone la legittimità, è finalizzata a favorire un rapporto costruttivo con l'Agenzia regionale, affinché possa considerare, almeno in prospettiva, le specificità della comunità e del territorio del Novese e dei relativi bisogni di mobilità.

L'approvazione del Piano di risanamento 2018 -2021/2023, elaborato dall'Advisor, è slittata alla assemblea dei Soci CIT del 21 ottobre 2020.

L'Amministrazione di Serravalle Scrivia, in quella occasione, ebbe ad esprimere voto contrario.

Tale decisione viene ampiamente argomentata in apposita nota indirizzata a CIT Spa del 22 novembre 2020 e che si riporta in appresso.

"In riferimento alla seduta Assemblea CIT in data 21/10 u.s.si trasmettono le considerazioni a supporto della dichiarazione di voto contrario espresso in relazione al punto 4 dell'ordine del giorno "Revisione del Piano di Risanamento e ristrutturazione 2018-2021/2023 ed eventuale sottoscrizione del relativo Accordo di Programma ex art.14, comma 5 del D. Lgs. 175/2016 (Testo Unico Società Partecipate)".

Il Comune di Serravalle Scrivia conferma quanto da tempo sostenuto, e cioè che non intende continuare a ripianare le perdite della società partecipata. Tale posizione è espressione dell'intero Consiglio Comunale, che così si è pronunciato

nelle sedute del 16 giugno e del 28 luglio scorsi.

Il Comune di Serravalle, come più volte dichiarato, considera la partecipazione alla Società CIT un asset non prioritario né strategico non più sostenibile dal punto di vista economico, quindi è tuttora disponibile ad uscire dalla compagine azionaria, mettendo a disposizione dei soci interessati che hanno diritto di prelazione, le quote in capo al Comune di Serravalle Scrivia.

Come già detto, il precedente Piano 2018-21, formalmente approvato, si basa su presupposti errati, per cui ciò rende impossibile erogare le cifre stanziare.

I lavori di revisione di detto Piano hanno portato a una elencazione di nove scenari, con una estensione temporale al 2023. Tutti, eccetto lo scenario "liquidazione", volti al riequilibrio solo mediante una indefinita contribuzione comunale.

Poi, a seguito delle posizioni assunte dal Comune di Novi Ligure, socio di riferimento, l'Assemblea degli Azionisti, nella seduta del 25 agosto scorso, ha espresso a maggioranza l'indirizzo di focalizzare l'attenzione sulla versione n. 5, la quale prevede una valutazione di pubblica utilità dei servizi di TPL gestiti dal C.I.T. e di convenienza al mantenimento della partecipazione pubblica nella Società, la ricostituzione nella misura minima necessaria del capitale sociale, l'intervento da parte dei Comuni soci mediante contributi in conto esercizio ed acquisto di titoli di viaggio nonché l'opportunità di conversione in mista della Società.

In ogni caso, la revisione del Piano presuppone, quale condizione essenziale, il ripiano da parte dei Comuni soci delle perdite pregresse, con conseguente ricostituzione del capitale sociale, quantomeno nella misura minima per mantenere il requisito di idoneità finanziaria necessario all'iscrizione al R.E.N. e, quindi, per la prosecuzione della propria attività, ossia in misura pari a € 150.000, a cui corrisponde un contributo complessivo pari a € 429.309,34 (oltre € 98.028,14 arretrati dovuti dal Comune di Novi Ligure, per un totale di € 527.337,48).

Il Comune di Novi Ligure, a margine di tale Assemblea, ha inoltre espresso un indirizzo articolato, non propriamente riferibile ad alcuna delle versioni inizialmente elaborate che prevede:

- *di limitare entro il 30/06/2021 l'intervento del Comune a sostegno della Società, riconducendolo esclusivamente all'emergenza epidemiologica da Covid-19;*

- di prevedere tale intervento mediante contributi a ripiano perdite (escludendo espressamente la possibile erogazione di contributi in conto esercizio);
- di non rilasciare fideiussioni, rinviando conseguentemente il rinnovo della flotta aziendale; di prevedere, in ogni caso, la conversione in mista della Società, quale condizione per favorirne l'efficacia, l'efficienza e l'autosufficienza economica. Lo stesso Comune precisa che, qualora la soluzione dallo stesso indicata non risultasse accoglibile o percorribile, la conseguenza sarebbe la messa in liquidazione della Società.

A questa soluzione, per esplicita ammissione dell'Estensore del Piano, corrisponde una transitoria fragilità economica, finanziaria e patrimoniale, che, nell'intento del proponente Comune di Novi Ligure, dovrebbe essere superata dalla conversione in mista della Società, da realizzare entro il 30/06/2021, allorquando il piano industriale, predisposto dal socio operativo che sarà selezionato attraverso l'apposita gara a doppio oggetto, dovrà garantire il risanamento e lo sviluppo aziendali.

Le perdite subite dalla Società sino a tale data saranno coperte dai Comuni soci, senza necessità di sottoscrivere un apposito accordo di programma, in considerazione della brevità del periodo considerato; al Comune di Novi Ligure competerà, comunque, garantire l'economicità del servizio di TPL urbano, come previsto dalla relativa convenzione stipulata con I.A.M.P. Il Piano proposto così si esprime in merito: "Secondo l'indirizzo espresso dal Comune di Novi Ligure, in qualità di Azionista di riferimento, il coinvolgimento di un partner strategico potrebbe persino essere idoneo, di per sé, a conferire alla Società condizioni di efficacia, efficienza ed autosufficienza economica. Nelle more dell'auspicabile avveramento di quanto precede, il presente documento conferma che, qualora i Comuni soci ritengano di pubblica utilità i servizi di TPL gestiti dal C.I.T., debbano continuare a farsi carico di parte dei relativi oneri, mediante contributi a ripiano perdite ovvero contributi in conto esercizio e/o acquisto di titoli di viaggio." accreditando la tesi dell'estrema aleatorietà dello scenario prospettato. La necessità di privatizzare, peraltro, è stata avanzata in passato da questa Amministrazione con forza, e non è stata mai presa in seria considerazione, suscitando anche derisione. In passato però c'era interesse per l'acquisizione, adesso abbiamo forti dubbi.

Ciò detto, e non soffermandosi su note criticità (la durata del Piano, il presupposto di una costante contribuzione dei Soci fino all'eventuale privatizzazione), questa Amministrazione ritiene che lo scenario permanga assai debole, basandosi sull'eventualità incerta che un socio privato, entro un brevissimo lasso di tempo, sia disponibile ad investire nella società. In caso di esito negativo si avrà il risultato di aver spostato il problema avanti nel tempo, disperdendo oltre un milione di euro, e senza che la società possa consolidare alcuna delle sue posizioni."

i) Ciò premesso, la Sezione ritiene doveroso rammentare il disposto dell'art. 14, comma 4, del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175 e s.m.i., secondo cui in caso di crisi aziendale non costituisce un idoneo piano di risanamento "la previsione di un ripianamento delle perdite da parte dell'amministrazione o delle amministrazioni pubbliche socie, anche se attuato in concomitanza a un aumento di capitale o ad un trasferimento straordinario di partecipazioni o al rilascio di garanzie o in qualsiasi altra forma giuridica, a meno che tale intervento sia accompagnato da un piano di ristrutturazione aziendale, dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte, approvato ai sensi del comma 2, anche in deroga al comma 5".

Nel contempo, occorre porre l'accento sul fatto che, giusta il comma 5 del medesimo articolo, non è possibile "salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali.

Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 5, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni. Al fine di salvaguardare la continuità nella prestazione di servizi di pubblico interesse, a fronte di gravi pericoli per la sicurezza pubblica, l'ordine pubblico e la sanità, su richiesta della amministrazione interessata,

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con gli altri Ministri competenti e soggetto a registrazione della Corte dei conti, possono essere autorizzati gli interventi di cui al primo periodo del presente comma”.

La Sezione osserva, in primo luogo, che il Piano di Risanamento originario non è mai stato comunicato alla Sezione del Controllo della Corte dei conti, difformemente dal disposto di cui all’art. 14, co. 5, d.lgs. n. 175/2016, e, in ogni caso, quindi, mai sottoposto all’attenzione della Corte dei conti; in secondo luogo, il detto Piano 2018/2021 contempla, ad ogni buon conto, l'intervento da parte dei Comuni soci, al fine di mantenere la continuità aziendale, finanziariamente sostenibile, attraverso il ripiano della perdita di esercizio 2018, pari ad euro 676.624 euro e della perdita di esercizio 2019, stimata in euro 348.000 euro, dopo che già l’esercizio 2017 si è chiuso nettamente in perdita (v., supra).

Come ricostruito in narrazione, è stato varato il Piano di risanamento nonché il ripiano delle perdite di esercizio, in ordine alle quali il Comune di Serravalle Scrivia, per ragioni di prudenza, tese a preservare gli equilibri di bilancio, risulta aver accantonato, in sede di Rendiconto dell'esercizio 2018, predeterminate risorse in specifici fondi e precisamente:

- Fondo perdite società partecipate ex art. 21, d.lgs. 175/2016 : € 70.000.

Come si deduce, in relazione all'andamento della gestione dell'esercizio 2019, dal monitoraggio del Piano, che registra, in buona sostanza, una revisione delle previsioni, la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società appare sempre più “fragile e precaria in rapporto alla continuità aziendale ed alle garanzie fornite ai creditori”.

All’esito di tale monitoraggio la Sezione riscontra una serie di elementi, rectius, di sintomi negativi, che incidono pesantemente sulla gestione della società, quali:

- le risultanze di attività di accertamento dei crediti aziendali, emerse in sede di redazione del Piano di ristrutturazione, crediti fino ad allora non contabilizzati, con previsioni negative in merito alla loro effettiva esigibilità ed attività di recupero degli stessi;
- la non realizzata conclusione delle procedure, attivate e non ancora terminate, di uscita concordata delle risorse umane;

- la necessità di urgente riparazione dei parcometri guasti e dell'intensificazione dei controlli nel settore parcheggi con l'utilizzo flessibile del personale dipendente;

- l'implementazione dell'attivazione dei controlli a bordo dei mezzi sia urbani che extra urbani, sempre con forme flessibili di utilizzo del personale aziendale;

- l'improrogabilità di definire l'interlocuzione con gli istituti di credito, già contattati per l'apertura di linee di credito per gli investimenti, aperture di credito fino ad ora mai accordate;

- la necessità di pervenire ad un punto fermo, quanto all'interlocuzione con gli operatori di mercato, per l'acquisizione o l'utilizzo di mezzi nuovi o usati (anche per non perdere la possibilità di accedere ai contributi regionali al 50% sui mezzi nuovi);

- l'altrettanto doverosa attività di conclusione dell'interlocuzione avviata con operatori privati, asseritamente, interessati all'ingresso nella compagine azionaria della società.

Peraltro, merita segnalare che, allo stato, oltre ai verbali delle Assemblee del 30 ottobre 2018 (con cui venne approvato il Piano), e delle Assemblee successive (sopra citate) di cui è stata acquisita notizia, non risulta alcuna predisposizione, da parte degli Organi, a ciò legittimati, del programma di valutazione del rischio aziendale, ai sensi dell'art. 6, comma 4, del d.lgs. n. 175/2016, programma, ovviamente, da sottoporre con la massima sollecitudine all'Assemblea dei Soci.

Se ne deduce che, salvo prova contraria, non risultante agli atti, per quanto concerne la liquidità, la principale fonte di copertura, a titolo di nuove risorse finanziarie, è fondata proprio sul ripiano delle perdite degli esercizi pregressi, tutti, come detto, chiusi in perdita, giusta art. 21 del d. Lgs. n° 175/2016.

A questo punto, la Sezione ritiene opportuno subito rammentare che la norma di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica), prevede che, qualora un organismo partecipato presenti un risultato di esercizio negativo che non venga immediatamente ripianato, l'Ente locale partecipante è tenuto ad accantonare, in misura proporzionale alla quota di partecipazione, l'importo corrispondente in apposito fondo vincolato del bilancio di previsione dell'anno successivo (adempimento curato dall'Ente, v. sopra).

Viene, dunque, creata una relazione diretta tra le perdite registrate dagli organismi partecipati e la conseguenziale contrazione degli spazi di spesa effettiva disponibili per gli enti proprietari a preventivo, con l'obiettivo di una maggiore

responsabilizzazione degli enti locali nel perseguimento della sana gestione degli organismi partecipati.

Come precisato dalla giurisprudenza contabile, "il meccanismo dell'accantonamento risponde all'esigenza di consentire una costante verifica delle possibili ricadute delle gestioni esternalizzate sui bilanci degli enti locali e si pone quindi nell'ottica della salvaguardia degli equilibri finanziari presenti e futuri degli enti stessi. Le citate disposizioni prevedono anche che le somme accantonate nel fondo vincolato in questione tornino nuovamente nella disponibilità dell'ente partecipante (e possano cioè essere destinate alla copertura di spese effettive) qualora il medesimo ripiani le perdite di esercizio o dismetta la partecipazione, oppure il soggetto partecipato sia posto in liquidazione. Lo stesso effetto si realizza ove le perdite conseguite in esercizi precedenti siano ripianate dagli stessi soggetti partecipati, cioè siano riassorbite attraverso la gestione successiva" (v., Sez. Liguria, deliberazione n. 24/2017/PAR).

L'adempimento dell'obbligo di accantonamento di quote di bilancio, in correlazione a risultati gestionali negativi degli organismi partecipati, non comporta l'insorgenza a carico dell'Ente socio, anche se unico, di un conseguente obbligo di ripiano di dette perdite o all'assunzione diretta dei debiti del soggetto partecipato (come ampiamente chiarito dalla giurisprudenza contabile).

L'introduzione della disciplina in esame non ha significato il venir meno del sistema di limiti individuato dalla stessa giurisprudenza con riguardo alla possibilità per gli enti locali di ricorrere a tali operazioni nell'ambito dei rapporti finanziari con le proprie partecipate (per tutte cfr., per esempio, Sezione controllo Lombardia, deliberazione n. 410/2016/PRSE e la numerosa giurisprudenza ivi richiamata; cfr. anche il referto della Sezione delle Autonomie di cui alla deliberazione n. 27/SEZAUT/2016/FRG).

Pur in presenza degli accantonamenti in argomento, pertanto, il "soccorso finanziario" nei confronti degli organismi partecipati si ritiene permanga del tutto precluso, allorché si versi nella condizione di reiterate perdite di esercizio, presa in considerazione dall'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, con disposizione confermata dall'art. 14, comma 5, del testo unico di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016, situazione che ricorre ampiamente nella fattispecie.

Questa Sezione si riserva, pertanto, di valutare nei controlli sul rendiconto 2019 la correttezza delle erogazioni effettuate dall'ente locale a favore della società in esame, alla luce del richiamato art 14, d.lgs. 175/2020 (quota di ripiano effettuata per euro 47.425,11 in data 1 agosto 2019).

Peraltro, anche con riguardo ai precetti normativi, appena richiamati, è stata riscontrata la coerenza con i principi e le disposizioni dell'Unione europea, che vietano la possibilità per i soggetti, che operano nel mercato comune, di beneficiare di diritti speciali ed esclusivi o, comunque, di privilegi di qualsiasi natura in grado di alterare la normale esplicazione dei meccanismi di concorrenza nel mercato.

Ne deriva, pertanto, che un ente locale, che dovesse assorbire, sistematicamente, a carico del proprio bilancio, i risultati negativi della gestione di un organismo partecipato, pur in presenza degli accantonamenti prudenziali di cui all'art. 21 in oggetto, sarà tenuto a dimostrare lo specifico interesse pubblico perseguito, in relazione ai propri scopi istituzionali, evidenziando in particolare le ragioni economico-giuridiche dell'operazione, le quali, devono necessariamente essere fondate sulla possibilità di assicurare una continuità aziendale finanziariamente e positivamente sostenibile.

Non è così ipotizzabile né fattibile, legittimamente, un obbligo delle amministrazioni partecipanti – fra cui il Comune di Serravalle Scrivia - di ripiano reiterato delle perdite, dal momento che le stesse amministrazioni hanno comunque una limitazione nel capitale conferito.

I) Dalla lettura delle Relazioni – di cui sopra, sullo stato di attuazione del Piano di ristrutturazione e risanamento 2018/2021 la Sezione rileva scostamenti significativamente negativi rispetto a quelli ipotizzati nel Piano di ristrutturazione aziendale.

Soprattutto, la Sezione rimarca l'esistenza di oggettive evidenti criticità, sia legate al precario recupero dei crediti, di cui al Piano originario, confermate in sede di monitoraggio, sia aggravate dalla difficoltà di accedere al credito bancario.

In buona sostanza, i sintomi negativi della gestione, da subito manifestatisi, nel tempo si sono amplificati:

- come attestato nella relazione del 20 settembre 2019, "considerato il capitale sociale e considerate le perdite di esercizio - nonostante le azioni intraprese dagli amministratori per quanto di loro competenza sul versante dei costi strutturali -" si sono incrementati i debiti verso i fornitori e verso l'erario;

- visti, altresì, gli importi dei Tfr del personale in uscita, "la società avrebbe immediato bisogno di un rilevante flusso di risorse finanziarie per la ripatrimonializzazione e la realizzazione di investimenti per il rinnovo del parco mezzi che nell'arco del Piano doveva essere di circa 2 milioni di euro"; in realtà, per quanto consta, risulta l'esistenza di oggettive evidenti criticità, sia legate al precario recupero dei crediti riportati nel piano originario e nel documento di monitoraggio, sia aggravate dalla difficoltà di accedere al credito bancario, tanto è vero che, sulla base dei riscontri istruttori, nessuna trattativa risulta, ad oggi, conclusa con la concessione del richiesto finanziamento;

- anche sotto il profilo degli investimenti, al di là della capacità di onorare debiti pregressi, "considerate le condizioni in cui versano le finanze dei comuni soci ed i vincoli, ai quali i medesimi sono sottoposti, da un anno a questa parte (ovvero dalla data di approvazione del Piano di ristrutturazione e risanamento 2018/2021), gli investimenti previsti non si sono mai potuti realizzare"; ciò ha causato, una situazione di totale stallo con pericolo di interruzione dei servizi e della continuità aziendale, con grave pregiudizio nei confronti dei cittadini (v., relazione 20 settembre 2019, cit.);

- l'entità, sostanzialmente stabile nel tempo, dei costi di struttura è tale da richiedere un margine derivante dalla differenza tra valore della produzione e costi variabili, che può essere garantito solo da maggiori volumi di servizi resi;

- lo squilibrio ricavi-costi, con conseguente criticità dei conti economici, è andata crescendo negli esercizi con conseguente connessa criticità finanziaria derivante dai risultati di esercizio negativi, al punto che, nella Relazione richiamata, si conclude, dando atto delle positive intenzioni dei soci e del lavoro svolto dagli organi societari ma esternando, altresì, "...la materiale impossibilità a dare implementazione alla realizzazione del Piano di ristrutturazione".

Ciò premesso, preso atto di tutte le criticità, sopra evidenziate, in merito alla situazione finanziaria della menzionata società partecipata, le quali, allo stato, non consentono di attribuire al Piano di ristrutturazione aziendale - anche nella versione recentemente rimodulata - una valutazione di idoneità, così come, al contrario, richiesto dalla legge, la Sezione, tenuto conto della rilevante situazione di criticità aziendale, legata al precario recupero dei crediti, alla mancanza di liquidità, alla rappresentata conseguente difficoltà di accedere al credito bancario, alla gestione aziendale inefficiente, rappresentata, fra l'altro, dall'obsolescenza del parco

automezzi, dall'aumento del fabbisogno di liquidità, con il rischio di sospensione delle forniture e della conseguente interruzione del servizio, ritiene doveroso che l'Ente locale solleciti la società C.I.T. spa a voler tempestivamente predisporre una revisione del piano di risanamento presentato, che tenga conto dei fatti sopradescritti ed, esaminato il programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, adotti le scelte conseguenti, tenuto conto che, in concreto, il predetto Piano si è rivelato inattuabile e che la società dovrà individuare con tempestività le misure correttive.

Con la presente pronuncia la Sezione, visto anche il disposto di cui all'art. 147 quater, del D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, che onera l'ente locale a definire, secondo la propria autonomia organizzativa, un sistema di controlli sulle società partecipate dallo stesso ente locale, riserva di verificare l'efficacia e la sufficienza delle azioni e delle misure, che verranno adottate dall'Ente, all'esito di un rigoroso monitoraggio della situazione, afferente la partecipata C.I.T. s.p.a., con particolare riguardo alle criticità connesse alla emergente scarsa remuneratività ed al riscontrato precario equilibrio patrimoniale.

Come ampiamente chiarito dalla giurisprudenza contabile, infatti, la previsione del ripianamento delle perdite da parte del socio pubblico può essere considerata un provvedimento adeguato solo ed esclusivamente se accompagnata da un piano di ristrutturazione aziendale dal quale si evincano chiaramente concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività.

*** **

Alla luce di tutto quanto sin qui esposto, questa Corte ritiene necessario segnalare le criticità rilevate, al fine di evitare che la loro mancata correzione possa causare nel tempo una gestione non economica delle risorse ovvero situazioni di squilibrio.

Si ritiene, peraltro, necessario riservarsi le verifiche sull'osservanza delle predette indicazioni, nell'ambito delle procedure ordinarie di controllo che verranno continuamente svolte dalle Sezione sui principali documenti contabili dell'ente, in particolare sin dall'esame del questionario inerente al rendiconto dell'esercizio 2019.

Resta fermo l'obbligo di riesame delle suddette criticità da parte dell'Amministrazione, al fine di un compiuto ripristino della regolarità amministrativa e contabile (Corte Cost. n. 198/2012).

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, art. 1, commi 166 e seguenti;

P.Q.M.

La Corte dei conti, Sezione regionale di controllo per la Regione Piemonte,

ACCERTA

- la chiusura in perdita degli esercizi 2017 - 2018 - 2019 della C.I.T. s.p.a., società di cui il comune di **SERRAVALLE SCRIVIA (AL)**, detiene il 12,63% delle azioni ;
 - che tale situazione ha già prodotto riflessi nei confronti del bilancio dell'Ente, il quale ha versato la propria quota di ripiano perdita 2018, pari ad € 47.425,11, in data 01/08/2019;
 - che il piano di risanamento originariamente predisposto non è mai stato comunicato alla Corte, in contrasto con quanto previsto dall'art. 14, co. 5, d.lgs. n. 175/2016, né è mai stato comunicato un successivo Piano di ristrutturazione aziendale e risanamento, compiutamente definito ed approvato dall'Assemblea dei soci, Piano del quale, sulla base di comunicazioni apprese nel corso della presente istruttoria, si ha solo informale notizia, allo stato, dell'esistenza di un'attività diretta ad una rimodulazione;
- che il Piano di ristrutturazione e risanamento 2018/2021, ex art. 14, co. 2 e 4, D.Lgs 175/2016, della partecipata C.I.T. s.p.a., approvato dall'Assemblea dei soci il 30 ottobre 2018 e successivamente revisionato ed in via di riproposizione, presenta oggettive e rilevanti criticità, legate al precario recupero dei crediti, alla mancanza di liquidità ed alla contestuale difficoltà di accedere al credito bancario, all'incremento dei debiti verso l'erario e verso i fornitori, alla gestione aziendale inefficiente, rappresentata, fra l'altro, dall'obsolescenza del parco automezzi , dal limitato volume dei servizi con significativo aumento di tutti i costi e diminuzione dei ricavi, tutti elementi evidenziabili nel Piano originario e nei documenti di monitoraggio;

INVITA

- l'Ente ad adottare ogni misura necessaria per assicurare un costante monitoraggio della situazione economico-patrimoniale e finanziaria della partecipazione nella C.I.T. s.p.a. nella titolarità del Comune di Serravalle Scrivia (AL), nonché ad assumere le iniziative necessarie per il superamento delle criticità evidenziate e, nel rispetto delle previsioni di legge, ad operare in funzione del ripristino dell'equilibrio finanziario della società partecipata;

- l'Ente locale socio, tenuto conto della rilevanza, che la situazione debitoria della società partecipata riveste sul bilancio e sugli equilibri del comune di Serravalle Scrivia e degli altri Comuni partecipanti, ad attivarsi tempestivamente nei confronti della società stessa, affinché gli organi sociali competenti, a seguito di un'adeguata valutazione del rischio, adottino, senza indugio, un' idonea concreta revisione del piano di risanamento, che corregga in modo sostanziale gli effetti della crisi, in funzione dell'effettivo concreto conseguimento dell'equilibrio finanziario della società e dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero della stessa, se ancora effettivamente possibili, oppure, in caso di perduranti gravi criticità finanziarie e gestionali, adottino i provvedimenti conseguenti, indicati all'art 14, co. 1, d.lgs. 175/2016;

DISPONE

- che l'Ente, all'esito di un rigoroso monitoraggio della situazione afferente la partecipata C.I.T. s.p.a., con particolare riguardo alle criticità connesse al precario recupero dei crediti, alla mancanza di liquidità ed alla contestuale difficoltà di accedere al credito bancario, all'incremento dei debiti verso l'erario e verso i fornitori, alla gestione aziendale inefficiente, rappresentata, fra l'altro, dall'obsolescenza del parco automezzi, dal limitato volume dei servizi con significativo aumento di tutti i costi e diminuzione dei ricavi, ed, ovviamente, ad ogni altra criticità eventualmente sopravvenuta, provveda a trasmettere a questa Sezione regionale di Controllo, entro e non oltre tre mesi, dalla ricezione della presente deliberazione, il monitoraggio circa lo stato di attuazione e gli effetti dei provvedimenti assunti, corredata di motivato parere dell'Organo di revisione;

- che l'Organo di revisione fornisca all'Ente ogni dovuta rigorosa e scrupolosa collaborazione nonché provveda sollecitamente a svolgere un'attenta vigilanza sulla soluzione delle criticità evidenziate, segnalando a questa Sezione un loro eventuale peggioramento e/o ulteriori criticità;

- che la presente deliberazione sia trasmessa al Sindaco e al Presidente del Consiglio comunale di Serravalle Scrivia, per le opportune e doverose valutazioni e determinazioni di competenza nonché all'Organo di revisione dell'ente.

Si rammenta, infine, l'obbligo di pubblicazione ai sensi dell'art. 31 D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Così deliberato nella camera di consiglio del giorno 4 febbraio 2021, svoltasi in videoconferenza avvalendosi del collegamento in remoto.

Il Magistrato Estensore
F.to Consigliere dott. Luigi Gili

Il Presidente
F.to Dott.ssa Maria Teresa Polito

Depositata in Segreteria l'**8 febbraio 2021**

Il Funzionario Preposto
F.to Nicola Mendoza