



## CORTE DEI CONTI

### SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER LA LIGURIA

composta dai magistrati:

dott.ssa Maria Teresa POLVERINO	Presidente
dott.ssa Elisabetta CONTE	Referendario (relatore)
dott.ssa Federica LELLI	Referendario
dott. Massimiliano MAITINO	Referendario

#### **nell'adunanza in camera di consiglio del 22 novembre 2023**

VISTO l'art. 100, comma secondo, della Costituzione;

VISTO il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214, e successive modificazioni;

VISTO il Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, deliberato dalle Sezioni Riunite in data 16 giugno 2000, e successive modificazioni;

VISTO l'art. 5, commi 3 e 4, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - TUSP);

ESAMINATA la delibera n. 24 del 27 settembre 2023 del Consiglio della Città metropolitana di Genova, trasmessa a questa Sezione in data 12 ottobre 2023, ad oggetto "Acquisto di quote societarie in Genova Parcheggi spa, finalizzato alla costituzione dell'Agenzia locale di mobilità dell'A.T.O. metropolitano di Genova, ex art. 7 comma 1, lett. c) della l.r. Liguria n.33/2013";

VISTA l'ordinanza n. 61/2023, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato la camera di consiglio per la data del 22 novembre 2023;

UDITO il magistrato relatore, dott.ssa Elisabetta Conte

### **PREMESSO IN FATTO**

È pervenuta a questa Sezione, ai sensi dell'art. 5, commi 3 e 4, del d.lgs. n. 175/2016, in data 12 ottobre 2023, la delibera del Consiglio metropolitano di Genova n. 24 del 27 settembre 2023, avente ad oggetto l'acquisto di quote societarie di Genova parcheggi spa, finalizzato alla costituzione dell'Agenzia locale di mobilità dell'Ambito territoriale ottimale (ATO) metropolitano di Genova, ex art. 7, c. 1, lett. c) della legge regionale 7 dicembre 2013, n. 2013, recante "Disciplina del sistema di trasporto pubblico regionale e locale e del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti". In particolare, per quanto qui di rilievo, viene disposto l'acquisto di n. 5.000 azioni di Genova parcheggi spa per l'importo di euro 26.200, pari a circa l'1 per cento del capitale sociale.

Alla citata deliberazione consiliare sono stati allegati: relazione tecnico illustrativa relativa all'operazione societaria in esame, proposta di modifica dello statuto sociale di Genova parcheggi spa, proposta di modifica dei patti parasociali per il controllo analogo dei soci, atto di regolamentazione della delega delle funzioni di gestione del contratto di servizio di trasporto pubblico locale in applicazione dell'art. 7 c. i, lett. c) della l.r. 33/2013, quadro economico delle risorse finanziarie per l'esercizio della delega, relazione ad oggetto "Analisi della situazione aziendale propedeutica all'evoluzione in agenzia della mobilità".

La deliberazione rinvia alla relazione tecnico illustrativa in ordine all'assolvimento dell'obbligo di motivazione analitica per l'acquisizione della partecipazione di cui all'art. 5 TUSP, nonché per i profili relativi alla necessità dell'acquisizione per il perseguimento delle finalità istituzionali di cui all'art. 4 TUSP.

La Città Metropolitana di Genova ha già disposto l'affidamento *in house* ad A.M.T. spa dei servizi di trasporto pubblico locale per l'ATO di competenza; in particolare con atto n. 2588 del 14 dicembre 2018, in relazione al lotto 1 ex bacino GU (durata del contratto di servizio 4 dicembre 2019-3 dicembre 2029) e con atto n. 1169 del 26 giugno 2020, in relazione al lotto 2 ex bacino TG (durata del contratto di servizio 1° gennaio 2021-31 dicembre 2030).

## CONSIDERATO IN DIRITTO

### 1. Premessa

In via preliminare, la Sezione osserva quanto segue.

L'art. 9, c. 1, lett. b) della l.r. n. 33/2013 istituisce quattro ambiti territoriali ottimali per l'esercizio dei servizi di trasporto terrestre e marittimo, coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona, il cui governo è assicurato dai medesimi enti, ai sensi dell'art. 7. La disposizione da ultimo citata prevede che la Città metropolitana di Genova e le province, quali enti di governo degli ATO, tra l'altro, nell'ambito della gestione degli stessi *“anche attraverso la costituzione di Agenzie Locali di Mobilità di livello metropolitano o provinciale in forma di società per azioni o di società a responsabilità limitata, a capitale interamente pubblico con la partecipazione degli enti locali e con i requisiti dei soggetti in house, espletano le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale e gestiscono il contratto di servizio stipulato; alle Agenzie possono essere affidate direttamente la gestione delle reti e delle dotazioni essenziali al trasporto pubblico locale, nonché la proprietà di detti beni”* (art. 7, c. 1, lett. c).

L'acquisizione della partecipazione nella società Genova parcheggi spa - il cui capitale è detenuto, allo stato, dal Comune di Genova per il 99,9996 per cento, dall'Istituto Giannina Gaslini e dall'ospedale Policlinico San Martino, ognuno per una quota dello 0,0002 per cento - è espressamente finalizzata alla designazione di tale società come Agenzia locale di mobilità a livello metropolitano, mediante la delega delle funzioni di cui all'art. 7, c. 1, lett. c), l.r. n. 33/2013.

Al riguardo il Collegio osserva che l'art. 6, c.1 del d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, recante *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”* - in attuazione dell'art. 8, c. 2, lett. c) della legge 118/2022 che prevede, tra l'altro, la separazione, a livello locale, tra le funzioni regolatorie e quelle di diretta gestione dei servizi - ha espressamente affermato il principio di separazione fra funzioni di regolazione, di indirizzo e di controllo e quelle di gestione dei servizi pubblici locali a rete (sul punto, cfr. anche Sez. reg. Campania, n. 13/2023/PASP). Il principio, già tratteggiato dalla giurisprudenza costituzionale (cfr. sentenza n. 41/2013) è finalizzato a neutralizzare le criticità che potrebbero derivare dalla commistione, in capo alle medesime amministrazioni, di ruoli tra loro incompatibili,

introducendo una distinzione tra soggetti regolatori e soggetti regolati. Corollario di tale principio è il divieto, recato al c. 2, per gli enti di governo dell'ambito e per le Autorità specificamente istituite per la regolazione e il controllo dei servizi pubblici locali, di partecipare - direttamente o indirettamente - a soggetti incaricati della gestione del servizio (con la puntualizzazione che non si considerano partecipate indirettamente le società formate o partecipate dagli enti locali ricompresi nell'ambito).

Sebbene la società Genova parcheggi spa, nell'esercizio della delega prevista dall'art. 7, c. 1, lett. c), l.r. n. 33/2013, dovrebbe essere incaricata solamente dell'affidamento del servizio di trasporto e della gestione del contratto di servizio (in questo caso, peraltro, già stipulato) e non della gestione diretta del servizio stesso - operata dalla società AMT spa, e benché l'oggetto della presente deliberazione sia limitato all'esame della conformità della deliberazione n. 24/2023 a quanto disposto dai cc. 1 e 2 dell'art. 5, nonché dagli artt. 4, 7 e 8, il Collegio richiama la Città metropolitana all'osservanza del principio di separazione tra indirizzo e gestione.

## **2. Il controllo della Corte dei conti ex art. 5, comma 3, TUSP**

L'art. 5, c. 3, del d.lgs. n. 175/2016, come novellato dall' art. 11, c. 1, lett. a), della legge 5 agosto 2022, n. 118, prevede che l'atto deliberativo di costituzione di una società o di acquisizione di una partecipazione (sia diretta che indiretta) sia trasmesso dall'amministrazione pubblica procedente all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (che può esercitare i poteri attribuiti dall'articolo 21-*bis* della legge 10 ottobre 1990, n. 287) e alla competente sezione di controllo della Corte dei conti, che deve deliberare, entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento, in ordine alla conformità dell'atto a quanto disposto dai cc. 1 e 2 del medesimo art. 5, nonché dagli artt. 4, 7 e 8, con particolare riguardo alla sostenibilità finanziaria e alla compatibilità della scelta con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa. Ove la Corte dei conti non adotti alcuna pronuncia entro il termine previsto, l'amministrazione istante può procedere alla costituzione della società o all'acquisto della partecipazione.

Laddove la Corte si pronunci in tutto o in parte negativamente, l'amministrazione interessata può proseguire previa, tuttavia, motivazione che espliciti analiticamente le ragioni per le quali intende discostarsi dal parere (art. 5, c. 4, TUSP), secondo lo schema dei pareri

obbligatori non vincolanti. Un'eventuale pronuncia negativa della Corte dei conti, pertanto, non produce un effetto preclusivo dell'acquisizione di efficacia della delibera dell'ente istante, né un effetto conformativo, potendo l'amministrazione, ove ritenga di non aderire a quanto rilevato, motivare analiticamente le ragioni a sostegno della propria scelta.

Le Sezioni riunite in sede di controllo, nella pronuncia nomofilattica n. 16/QMIG/2022, hanno osservato come la funzione attribuita alla Corte dei conti dal novellato art. 5, c. 3, TUSP, postuli l'espletamento di una peculiare attività di controllo, di cui il legislatore ha individuato i tempi, i parametri di riferimento e gli esiti. Tale funzione trova fondamento nell'esigenza *“di sottoporre a scrutinio i presupposti giuridici ed economici della scelta dell'amministrazione, prima che la stessa venga attuata mediante gli strumenti del diritto privato; ciò in ragione delle rilevanti conseguenze che la nascita di un nuovo soggetto societario o l'intervento pubblico in una realtà già esistente determina sotto molteplici profili”*.

I parametri del controllo sono stabiliti dal legislatore e consistono nella valutazione della conformità dell'atto ai contenuti motivazionali indicati nei primi due commi dell'art. 5 TUSP ed agli artt. 4, 7 e 8, con particolare riguardo alla sostenibilità finanziaria e alla compatibilità della scelta con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa. Pertanto, la Corte dei conti è chiamata a verificare che il provvedimento contenga un'analitica motivazione in ordine a: i) necessità della società per il perseguimento delle finalità istituzionali (come declinate dall'art. 4 TUSP); ii) ragioni e finalità che giustificano la scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato; iii) compatibilità con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa; iv) assenza di contrasto con le norme dei Trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese. Inoltre, la verifica si estende al rispetto della procedura per l'adozione dell'atto di autorizzazione, e suo contenuto, disciplinati dagli artt. 7 e 8 TUSP.

### **3. Rispetto delle regole sulla competenza (art. 8 TUSP)**

In ipotesi di acquisto di partecipazioni in società già esistenti, l'art. 8 TUSP prevede che l'operazione sia deliberata *“secondo le modalità di cui all'articolo 7, commi 1 e 2”*. Tali disposizioni disciplinano gli organi competenti all'adozione dell'atto deliberativo e il prescritto onere motivazionale.

Nel caso in esame, l'acquisto della partecipazione risulta autorizzato da specifica deliberazione del Consiglio metropolitano, organo competente ai sensi dell'art. 17 c. 2, lettera g) dello statuto dell'ente, conformemente a quanto previsto dalla lettera c) del comma 1 dell'art. 7 TUSP.

#### **4. Rispetto dei vincoli tipologici e finalistici (artt. 3 e 4 TUSP)**

La società Genova parcheggi spa, la cui partecipazione è oggetto di acquisizione, ha natura di società per azioni e, pertanto, rientra nei modelli societari consentiti alle amministrazioni pubbliche dall'art. 3 del TUSP.

Per quanto concerne, invece, la conformità ai vincoli finalistici, l'art. 4 TUSP pone il divieto, per le amministrazioni pubbliche, di costituire società o acquisire partecipazioni aventi per oggetto attività di produzione di beni e servizi non strettamente necessari al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, elencando, altresì, ai commi 2 e seguenti, le attività consentite.

Sul punto, come emerge dalla delibera di Consiglio n. 24/2023, l'acquisizione della partecipazione è funzionale all'istituzione dell'Agenzia locale di mobilità, posto che la società Genova parcheggi spa dovrebbe esercitare, ai sensi dell'art. 7, c. 1, lett. c) della l.r. n. 33/2013, le funzioni di affidamento del servizio di trasporto e la gestione del contratto di servizio. Tale operazione rientra nelle finalità istituzionalmente perseguite dalla Città metropolitana di Genova che, in quanto ente di governo dell'ATO come identificato dall'art.9 c. 1 lett. b) della citata l.r. n.33/2013 e coincidente con il territorio metropolitano, è competente a svolgere le funzioni definite dall'art. 7 della medesima legge.

Genova Parcheggi spa è una società pubblica, il cui capitale, come sopra riportato, è allo stato detenuto pressoché integralmente dal Comune di Genova. La società opera, secondo lo statuto, nel settore dei servizi di parcheggio; in particolare, a norma dell'art. 4 dello statuto recante l'oggetto sociale, tra le attività previste figurano la progettazione, realizzazione e gestione di parcheggi di superficie ed in struttura nonché di impianti e sistemi tecnologici/informatici connessi al controllo della sosta, al pagamento della stessa, al monitoraggio dello stato di saturazione ed occupazione ed ad ogni altro aspetto connesso a sosta e parcheggio.

Al riguardo si osserva che il servizio di parcheggio è un servizio che ben può essere offerto in concorrenza anche da soggetti privati, tuttavia, come rilevato dalla giurisprudenza amministrativa *“è pacifico che, in linea generale, la gestione di un autoparcheggio su area pubblica, riguardando l'utilizzazione di un bene pubblico, anche quando non comporta il trasferimento di poteri autoritativi, costituisce attività di pubblico servizio assunto dalla pubblica amministrazione e svolta o direttamente dalla stesa o da alto soggetto ad essa collegato ed in favore della collettività indistinta (cfr. Cass., sez. un., 4 luglio 2006, n. 15217)”* (Consiglio di Stato, sez. V, n. 3250/2011).

Inoltre, a fronte della delega di Città Metropolitana di Genova, le previsioni statutarie saranno integrate con le ulteriori attività derivanti dai compiti di Agenzia locale di mobilità, tra le quali figurano: la gestione del contratto di servizio di cui all'art. 15 l.r. n. 33/2013 e il supporto al monitoraggio della qualità e quantità del servizio erogato; il supporto agli enti locali nelle attività di programmazione e pianificazione di cui agli artt. 6 e 7 l.r. n. 33/2013; il monitoraggio e controllo sull'attuazione degli accordi di programma di cui all'art. 12 l.r. n. 33/2013; la gestione e lo sviluppo delle reti e delle dotazioni patrimoniali finalizzate al trasporto pubblico locale e alla mobilità di proprietà; l'espletamento delle procedure per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale in riferimento all'ambito di cui all'art. 9 l.r. n. 33/2013; la partecipazione a progetti europei in materia di trasporto pubblico locale nonché la pianificazione, il reperimento e la rendicontazione delle risorse finanziarie per investimenti infrastrutturali; il supporto alla sperimentazione e all'implementazione di soluzioni innovative nella gestione ed analisi del trasporto pubblico locale e della mobilità in generale, anche con riferimento alle nuove tecnologie; tutte le attività tecnico-amministrative correlate alle funzioni di cui all'art. 7 l.r. n. 33/2013, definite ed esplicitate nell'atto di regolazione della delega. A questi adempimenti si aggiungono il monitoraggio dello stato di attuazione dei contratti di servizio in essere e le attività di coordinamento con il territorio e con l'azienda AMT spa, erogatrice dei servizi di trasporto pubblico locale.

## **5. La sostenibilità finanziaria (art. 5, comma 1, TUSP)**

La sostenibilità finanziaria, come osservato dalle Sezioni riunite *“assume una duplice accezione: una di tipo oggettivo, concernente le caratteristiche proprie dell'operazione di investimento societario che l'amministrazione intende effettuare; l'altra di carattere soggettivo, tesa a ponderarne gli effetti in relazione alla situazione finanziaria specifica dell'ente pubblico interessato”* (deliberazione n. 16/SSRRCO/2022/QMIG).

Sotto il profilo oggettivo, la “sostenibilità finanziaria” sottende la capacità della società di garantire, in via autonoma e in un adeguato lasso temporale, l’equilibrio economico-finanziario attraverso l’esercizio delle attività che ne costituiscono l’oggetto sociale. Tale requisito deve essere puntualmente analizzato dall’amministrazione precedente. In tal senso, le Sezioni riunite, nella più volte menzionata deliberazione n. 16/2022/QMIG, hanno osservato come l’atto deliberativo di costituzione della società o di acquisizione delle partecipazioni dovrebbe essere suffragato dallo sviluppo di un approfondito *business plan* (o di forme analoghe di analisi di fattibilità) dell’attività di impresa che si intende espletare, accompagnato da apposite note esplicative che ne esponano le ipotesi di sviluppo (es. natura dei ricavi e relativa fonte; evoluzione dei costi; indicatori di bilancio quali redditività, liquidità ed indebitamento).

Per quanto attiene al profilo soggettivo, la sostenibilità finanziaria dell’operazione di costituzione di una società o di acquisto di una partecipazione deve essere valutata con riguardo alla situazione specifica dell’amministrazione precedente, al fine di vagliare la compatibilità dell’investimento iniziale, e dei potenziali successivi trasferimenti alla società, con la situazione finanziaria dell’ente (ci si riferisce, ad esempio, alla necessità per l’ente locale di effettuare eventuali accantonamenti, ai sensi dell’art. 21 TUSP, in caso di perdite registrate dalla società).

Le Sezioni riunite, inoltre, hanno affrontato la questione dell’estensione del sindacato della Corte dei conti, giungendo alla conclusione che, trattandosi di ambito caratterizzato da discrezionalità tecnica, la verifica della sostenibilità finanziaria dovrà “*avere ad oggetto il piano finanziario sviluppato dall’amministrazione, valutandone la completezza, l’adeguatezza e l’approfondimento. Il requisito della completezza implica la verifica che l’istruttoria condotta dall’amministrazione contenga tutti gli elementi informativi per la comprensione del progetto deliberato. Il parametro dell’adeguatezza, invece, si riferisce alla valutazione dell’intensità degli approfondimenti istruttori richiesti, da modularsi in chiave proporzionale rispetto al grado di complessità dell’operazione societaria deliberata*”. Andranno, poi, scandagliate affidabilità ed attendibilità del *business plan* (o piano equivalente).

La delibera di Consiglio metropolitano n. 24/2023 rimanda, in ordine alla sostenibilità finanziaria sotto il profilo oggettivo, alla relazione tecnico illustrativa. Tale relazione, unitamente alla documentazione alla stessa allegata, contiene un’analisi dei bilanci degli

ultimi cinque esercizi e l'esame degli indicatori economico-finanziari e patrimoniali, sintetizzabili nella tabella che segue.

	2018	2019	2020	2021	2022
Valore della produzione	13.861.000	16.385.000	13.360.000	17.802.000	17.517.000
Margine lordo operativo (MOL)	772.000	1.005.000	433.000	1.589.000	1.070.000
Earnings before interest e tax (EBIT)	118.000	395.000	220.000	719.000	250.000
Patrimonio netto	1.241.000	1.372.000	2.133.000	2.600.000	2.702.000
Posizione finanziaria netta	1.922.000	2.958.000	2.751.000	4.560.000	3.510.000
Return on equity (ROE)	5,80%	24,90%	7,90%	24,50%	6%
Return on investment (ROI)	9,70%	31,90%	10,30%	33,70%	9,60%
Utile	20.193	130.606	5.002	466.411	102.144

Nella relazione e nei relativi allegati, poi, vengono evidenziate le economie di scala ottenibili grazie alla capacità di Genova Parcheggio spa di assorbire le attività dell'Agenzia, non solo mantenendo l'attuale equilibrio economico-finanziario, ma minimizzando la crescita dei costi fissi, che attiene pressoché esclusivamente all'inserimento di alcune risorse umane tecnicamente specializzate nel nuovo servizio e destinate ad integrare quelle interne che saranno adeguatamente formate e destinate alle nuove attività. Viene sostenuto che nuovi costi emergono esclusivamente in rapporto alla nuova attività, in particolare agli investimenti in tecnologie, impianti e strutture volte alla competitività dell'Agenzia. La relazione in esame dichiara che la copertura dei costi d'esercizio dell'Agenzia risulta al di sotto delle previsioni definite dalla legge regionale, pari al 2 per cento (euro 1,6 milioni circa) del contributo regionale. Alla luce di quanto sopra, viene affermato che la società avrebbe la capacità di garantire la sostenibilità finanziaria dell'operazione, ovvero di garantire, in via autonoma e in un adeguato periodo di tempo, l'equilibrio economico-finanziario delle attività riferite al trasporto pubblico locale (TPL) e delle altre attività che ne costituiscono l'oggetto sociale. Dal business plan emerge che il valore della produzione passerebbe da euro 17.516.876 del 2022 ad euro 127.700.000 nel primo esercizio con l'Agenzia, euro 128.050.000 nel secondo ed euro 128.450.000 nel terzo, mentre il costo della produzione passerebbe dai circa 17 milioni di euro del 2022 ad euro 127.384.167 nel primo esercizio dell'Agenzia, euro 127.605.833 nel secondo

ed euro 127.895.833 nel terzo. Conseguentemente, il risultato operativo della gestione passerebbe da euro 245.713 del 2022 ad euro 315.833 nel primo esercizio, euro 444.167 nel secondo ed euro 554.167 nel terzo.

Per quanto concerne il profilo soggettivo, secondo quanto riportato nella relazione tecnico-illustrativa, l'investimento iniziale risulta sicuramente compatibile con la situazione finanziaria della Città Metropolitana di Genova, sia in rapporto all'esiguità del valore di acquisizione della partecipazione, sia in relazione ai trasferimenti futuri a copertura degli integrali costi dei servizi di trasporto pubblico locale, che devono tendere all'equilibrio economico-finanziario. La citata relazione afferma che, anche in relazione alle altre attività, non vi sono elementi che possano far ritenere probabile un rischio di peggioramento strutturale della situazione economico-finanziaria della società, tale da non essere compatibile con il bilancio della Città Metropolitana.

La Sezione prende atto di quanto affermato nella documentazione trasmessa.

#### **6. La convenienza economica, la gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato e di compatibilità della scelta con i principi di efficienza, efficacia ed economicità**

Come accennato, l'atto deliberativo di costituzione di una società o di acquisizione di una partecipazione deve essere analiticamente motivato anche in relazione alla convenienza economica dell'operazione e alla compatibilità della stessa con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa. Sul punto, la più volte richiamata deliberazione delle Sezioni riunite n. 16/2022/QMIG ha precisato che la motivazione deve dare conto *“sia della funzionalità della soluzione rispetto alle esigenze e agli obiettivi dell'amministrazione (profilo dell'efficacia) sia del corretto impiego delle risorse pubbliche (ottica dell'efficienza ed economicità). In merito al primo versante, la motivazione deve rendere note le finalità perseguite mediante lo strumento societario, non solo sotto il profilo della redditività del capitale investito espressa nel business plan, ma anche con riguardo ai vantaggi conseguibili in termini di obiettivi di policy, eventualmente sintetizzabili in indicatori di output e outcome. Quanto al secondo profilo, è lo stesso art. 5, c. 1, del TUSP ad esplicitare i termini della valutazione, che dovrà avere ad oggetto il confronto con altre soluzioni gestionali, come la gestione diretta oppure la completa esternalizzazione mediante affidamento del servizio, ove tali strade siano percorribili. Ciò dovrà avvenire comparando i benefici e i costi attualizzati delle singole soluzioni possibili”*.

Sotto il profilo del sindacato che la Corte dei conti è chiamata ad esercitare, trattandosi, anche in questo caso, di valutazioni che impingono nella discrezionalità tecnica, lo scrutinio dell'atto deliberativo è teso ad accertare che l'istruttoria condotta dall'amministrazione precedente abbia ragionevolmente confrontato i risultati economici prevedibilmente derivanti dalle possibili forme di gestione, tenendo in debita considerazione la qualità del servizio erogato e il diverso grado di efficienza, mediante un calcolo dettagliato di costi e benefici di ciascuno di essi.

Nella relazione allegata alla deliberazione in esame, viene esplicitato che, per ciò che concerne il profilo dell'efficacia, l'acquisizione della partecipazione nella società consentirà alla Città Metropolitana di esercitare la delega nei termini consentiti l.r. n.33/2013, adottando una soluzione che favorisce una stretta coerenza con le esigenze e gli obiettivi dell'amministrazione, posto che sarà possibile adattare costantemente le attività da svolgere alle concrete esigenze della funzione delegata, anche in rapporto alla variabilità dei flussi finanziari che potranno essere destinati ad esse. Inoltre, si afferma che nell'ambito del controllo analogo sarà consentito alla Città metropolitana di esercitare un puntuale monitoraggio sul corretto svolgimento della funzione delegata per verificare costantemente la piena coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla società.

Riguardo alla compatibilità con i principi di efficienza e di economicità, si evidenzia che i benefici derivanti dall'utilizzo di un'Agenzia della Mobilità derivano sia da una potenzialmente miglior efficienza operativa legata alla possibilità di sviluppare e consolidare competenze e moduli operativi specifici legati alla funzione delegata, oltre a generare un sensibile incremento delle risorse destinate al finanziamento del trasporto pubblico locale, grazie al recupero di risorse oggi destinate alla copertura dell'Iva versata all'erario, e così permettere adeguamenti e/o integrazioni dei contratti di servizio. Viene, poi, rimarcato come l'utilizzo di una società esistente rappresenti una scelta economicamente e organizzativamente più conveniente, poiché permette di minimizzare i costi di gestione già assorbiti in grandissima parte dalle funzioni esistenti ante Agenzia, garantendo, altresì, la flessibilità ed il dinamismo tipici di una società privata, ancorché a capitale pubblico. Si evidenzia, inoltre, che la società in questione presenta una comprovata esperienza ventennale nella gestione dei servizi pubblici connessi alla mobilità ed anche una solida situazione finanziaria.

La Sezione, pur rimarcando che l'individuazione di una società per l'esercizio delle funzioni di Agenzia locale di mobilità rappresenta una facoltà prevista dal legislatore regionale, prende atto della motivazione fornita dalla Città metropolitana.

#### **7. Compatibilità dell'intervento con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato**

La deliberazione del Consiglio metropolitano n. 24/2023 rimanda alla relazione tecnico-illustrativa anche in merito al profilo della compatibilità con la disciplina in materia di aiuti di Stato alle imprese. In detta relazione si afferma che, poiché si tratta di una delega di funzioni istituzionali che competono esclusivamente alla Città Metropolitana, non si ravvisa, in merito alle risorse che a tale scopo saranno trasferite, un'interferenza con la disciplina della concorrenza, posto che per detta attività la società Genova Parcheggio spa non potrà porsi in concorrenza con altre società. Inoltre, i trasferimenti di risorse finanziarie che la Città metropolitana sarà tenuta ad effettuare alla costituenda Agenzia hanno uno specifico vincolo di destinazione; pertanto, non sarà consentito alla Società beneficiare di utili da destinare ad altri servizi pubblici e, quindi, in grado di interferire con la disciplina in materia di aiuti di Stato.

La Sezione prende atto.

#### **P.Q.M.**

nelle considerazioni sopra esposte è il parere della Sezione regionale di controllo per la Liguria, reso ai sensi dell'art. 5, commi 3 e 4, del d.lgs. n. 175 del 2016, in merito all'acquisto della partecipazione in Genova Parcheggio spa da parte della Città metropolitana di Genova, finalizzata alla costituzione dell'Agenzia di Mobilità per il trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art. 7, comma 1, lettera c) della legge Regione Liguria n. 33/2013 ss.mm.

Ferme restando le osservazioni riportate, si riservano eventuali ulteriori valutazioni nell'esercizio delle altre funzioni di controllo attribuite a questa Sezione regionale.

#### **DISPONE**

la trasmissione della presente deliberazione, a cura della segreteria, entro cinque giorni dal deposito, come prescritto dall'art. 5, comma 4, d.lgs. n. 175 del 2016, al Sindaco metropolitano della Città metropolitana di Genova, nella sua qualità di rappresentante legale dell'ente.

## ORDINA

alla Città metropolitana di Genova di pubblicare la presente deliberazione, entro cinque giorni dalla ricezione, sul proprio sito internet istituzionale, come disposto dall'art. 5, comma 4, del d.lgs. n. 175 del 2016.

Manda alla Segreteria per gli adempimenti di rito.

Così deliberato nella camera di consiglio del 22 novembre 2023.

Il magistrato relatore

Elisabetta Conte

Il presidente

Maria Teresa Polverino

Depositato in segreteria il 29 novembre 2023

Il funzionario preposto