



REPUBBLICA ITALIANA
SEZIONE DI CONTROLLO PER IL TRENTINO - ALTO ADIGE/SÜDTIROL
SEDE di TRENTO

composta dai Magistrati:

Marilisa BELTRAME	Consigliere (Presidente f.f.)
Tullio FERRARI	Consigliere (Relatore)
Gianfranco BERNABEI	Consigliere
Carmin PEPE	Referendario

VISTI gli artt. 81, 97, 100, comma 2, 117 e 119 della Costituzione;

VISTA la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

VISTO l'art. 79, commi 3 e 4, del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670 di approvazione dello Statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 luglio 1988, n. 305 e successive modificazioni, recante le norme di attuazione dello Statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol per l'istituzione delle Sezioni di controllo della Corte dei conti di Trento e di Bolzano;

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

VISTA la legge 14 gennaio 1994, n. 20, recante disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti;

VISTO il regolamento delle Sezioni riunite della Corte dei conti n. 14 del 16 giugno 2000 e ss.mm.ii., sull'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, come modificato, da ultimo, dalla delibera n. 111/CP/2023 del 14 aprile 2023 (versione aggiornata n. 1-2023);

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 decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, recante il Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali;

VISTA la legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm.ii., recante il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige;

VISTO il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante il Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (di seguito indicato per brevità come TUSP) e, in particolare, l'art. 5, c. 3, così come modificato dall'art. 11, c. 1, lett. a), n. 1 e 2), della legge 5 agosto 2022, n. 118, in vigore dal 27 agosto 2022;

VISTA la delibera della Corte dei conti - Sezioni riunite in sede di controllo n. 16/SSRRCO/QMIG/2022;

VISTA la nota prot. n. 2497 del 5 ottobre 2022, a firma del Presidente della Sezione regionale di controllo per il Trentino-Alto Adige - Sede di Trento con la quale è stata inviata l'informativa agli enti interessati della modifica al TUSP e, in particolare, delle modalità di trasmissione dei provvedimenti di costituzione di società o di acquisto di partecipazioni, attraverso la posta elettronica certificata;

VISTA la nota del Comune di Mezzolombardo, recante data 24 luglio 2024, acquisita al protocollo di questa Sezione di controllo con numero 1401 del 25 luglio, con la quale il segretario del Comune ha trasmesso la delibera del Consiglio comunale n. 20 dell'11 luglio 2024, e relativi allegati, riguardante l'acquisto di n. 500 azioni della società Trentino Mobilità S.p.a., nonché il contratto di servizio per la gestione in modalità in *house providing* della sosta su strada e di altri servizi di mobilità nel territorio comunale, "ai fini dell'esercizio di controllo ai sensi dell'art. 5, comma 3, del d.lgs. n. 175/2016";

VISTA l'ordinanza n. 39/2024 del 31 luglio 2024, con la quale il Presidente f.f. della Sezione ha designato il magistrato relatore Cons. Tullio Ferrari;

VISTA l'ordinanza n. 42/2024 del 30 agosto 2024, con la quale il Presidente f.f. della Sezione ha convocato il Collegio per l'odierna Camera di Consiglio;

UDITO il magistrato relatore, Cons. Tullio Ferrari ed esaminata la documentazione agli atti;

FATTO

Con provvedimento n. 20 dell'11 luglio 2024, il Consiglio comunale di Mezzocorona ha deliberato "1. di istituire il servizio di sosta a pagamento sul territorio comunale individuando le aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante

dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, in conformità a quanto disciplinato dall'articolo 7 del Codice della Strada – D.Lgs. n. 285/1992;

2. di individuare la modalità di gestione e controllo del sistema della sosta sul territorio comunale nel modello organizzativo dell'in house providing autorizzando nel contempo l'operazione di partecipazione alla compagine della società per azioni Trentino Mobilità S.p.A.;

3. di approvare l'acquisto di un pacchetto minimo di 500 azioni, per le quali l'Assemblea dei Deliberazione di Consiglio comunale n. 20 dd. 11.07.2024 prop. n. 9537 soci ha fissato il prezzo unitario di vendita a 5,00 euro, per un investimento complessivo di 2.500 euro demandando a successivo atto di gestione l'impegno della spesa finanziata nella parte capitale del bilancio al capitolo 31000-0-2024 missione 1 programma 3 titolo 3 macroaggregato 1 dell'esercizio in corso;

4. di condividere il controllo analogo congiunto con gli altri soci della compagine sociale mediante approvazione della convenzione di controllo analogo allegata sub lettera 'D';

5. di approvare la disciplina del servizio contenuta nel contratto allegato sub lettera 'E' alla presente deliberazione;

6. di rimettere agli Organi comunali ciascuno per quanto di propria competenza, l'adozione degli atti necessari per dare esecuzione al presente provvedimento, ivi inclusi l'approvazione delle tariffe e l'imputazione contabile della spesa necessaria per la gestione del servizio pubblico in corrispondenza della validità del contratto sottoscritto;

7. di trasmettere il presente provvedimento all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, per l'esercizio dei poteri di cui all'articolo 21-bis della legge 10 ottobre 1990, n. 287, e alla Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per quanto prescritto dall'articolo 5 del Testo unico delle partecipazioni pubbliche;

8. di dare evidenza ai sensi dell'art. 4 della L.P. 30 novembre 1992, n. 23, che avverso la presente deliberazione sono ammessi:

– opposizione alla Giunta comunale, durante il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;

e alternativamente:

– ricorso giurisdizionale al Tribunale di Giustizia Amministrativa di Trento, entro 60 giorni ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104.

– ricorso straordinario entro 120 giorni al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199."

In allegato alla deliberazione consiliare, il Comune di Mezzolombardo ha trasmesso:

- nota della società Trentino Mobilità S.p.a ad oggetto "Proposta per il servizio di gestione della

sosta a pagamento, previa adesione alla compagine sociale di Trentino Mobilità – Aggiornamento”, di data 7 febbraio 2024;

- il documento avente ad oggetto “Studio su sosta e parcheggio nel territorio comunale di Mezzolombardo”, redatto dalla società Trentino Mobilità S.p.a;
- il documento “Proposta per il servizio di gestione della sosta a pagamento per il centro storico del Comune di Mezzolombardo - relazione di valutazione”, di data 1° luglio 2024, redatto dal Servizio lavori pubblici del Comune di Mezzolombardo;
- la “Convenzione di controllo analogo tra enti per la gestione della società Trentino Mobilità S.p.a.”;
- lo schema del “Contratto di servizio fra il Comune di Mezzolombardo e la Trentino Mobilità S.p.a. per la gestione della sosta su strada e di altri servizi di mobilità”;
- il parere favorevole rilasciato il 1° luglio 2024 dell’Organo di revisione del Comune di Mezzolombardo sulla proposta di deliberazione consiliare "Istituzione del servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo. Individuazione della modalità di gestione del servizio per il tramite della società in house Trentino Mobilità S.p.a. e contestuale acquisizione della partecipazione azionaria".

DIRITTO

Questa Sezione di controllo rileva, preliminarmente, che non risulta perfezionata l’operazione societaria descritta nel provvedimento in esame, sicché la deliberazione consiliare deve essere sottoposta al vaglio del giudice contabile, ai sensi dell’art. 5, cc. 3 e 4, del d.lgs. n. 175/2016, in conformità alle indicazioni recate dalla delibera della Corte dei conti – Sezioni riunite in sede di controllo n. 16/SSRRCO/QMIG/2022.

A norma dell’art. 5, cc. 3 e 4, del TUSP, la Corte dei conti verifica che il provvedimento adottato dall’Amministrazione contenga un’analitica motivazione in ordine alla scelta di costituire una società a partecipazione pubblica o di acquistare una partecipazione, anche indiretta, in una società a partecipazione pubblica.

In particolare, la motivazione analitica deve riguardare la necessità dell’operazione per il perseguimento delle finalità istituzionali dell’ente, ai sensi dell’art. 4 del TUSP; le ragioni e le finalità che giustificano la scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato; l’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 Corte dei conti deve valutare la conformità del provvedimento agli artt. 4, 7 e 8 del TUSP, con particolare riguardo alla sostenibilità finanziaria e alla compatibilità della scelta con i

principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Ai fini della valutazione della sostenibilità finanziaria, la verifica operata dalla Corte dei conti tiene anche conto della completezza e della adeguatezza di approfondimento in ordine alla scelta compiuta dall'amministrazione e, con riferimento specifico al parametro dell'adeguatezza, la valutazione deve *"modularsi in chiave proporzionale rispetto al grado di complessità dell'operazione societaria deliberata."* (cfr. Sezioni riunite in sede di controllo, deliberazione n. 16/SSRRCO/QMIG/2022 cit.).

L'obbligo di motivazione analitica è escluso dall'art. 5, c. 1, del d.lgs. n. 175/2016 solo nel caso in cui *"la costituzione di una società o l'acquisto di una partecipazione, anche attraverso aumento di capitale, avvenga in conformità a espresse previsioni legislative."*

Nel merito dell'atto trasmesso, ai sensi dell'art. 5 del TUSP, come novellato dall'art. 11, c. 1, lett. a), punti 1) e 2), della legge 5 agosto 2022, n. 118, questa Sezione di controllo osserva quanto segue.

1.1 Rispetto delle regole di competenza e del contenuto motivazionale (Art. 8 TUSP)

Nelle ipotesi di acquisto di partecipazioni societarie, l'art. 8 del TUSP richiede che l'operazione sia deliberata *"secondo le modalità di cui all'articolo 7, commi 1 e 2"*.

Tali norme individuano gli organi competenti all'adozione dell'atto deliberativo e il relativo onere motivazionale.

Nel caso oggetto di esame, l'acquisto della partecipazione nella società Trentino Mobilità S.p.a. risulta deliberato dal Consiglio comunale di Mezzolombardo (n. 20 dell'11 luglio 2024), in linea con quanto previsto dall'art. 7, c. 1, lett. c), del TUSP, che richiede la *"deliberazione del consiglio comunale, in caso di partecipazioni comunali"*.

In merito al requisito dell'analitica motivazione, previsto dall'art. 5, c. 1, TUSP, l'atto deliberativo del Comune di Mezzolombardo espone – peraltro, in modo adeguato - le ragioni che sostengono la scelta di ricorrere, attraverso la partecipazione alla società, all'affidamento diretto della gestione dei parcheggi a pagamento nella modalità dell'*in house providing*, rispetto a forme alternative di gestione di tali servizi, quali l'affidamento attraverso gara ad evidenza pubblica o una gestione internalizzata, come meglio dettagliato nei successivi paragrafi.

1.2. Rispetto dei vincoli tipologici (art. 3 TUSP) e finalistici (art. 4 TUSP)

La società Trentino Mobilità, poiché costituita nella forma della società per azioni, rientra nelle tipologie societarie ammesse dal TUSP. L'art. 3 dispone, infatti, che le amministrazioni pubbliche *"possono partecipare esclusivamente a società, anche consortili, costituite in forma di società per azioni o di società a responsabilità limitata, anche in forma cooperativa"*.

Più specificamente, la Trentino Mobilità S.p.a. è una società *in house* attualmente controllata dal

Comune di Trento (82,26%), dall'Automobile Club Trento (14,00%), dal Comune di Levico Terme (1,11%), dal Comune di Pergine Valsugana (0,52%), dal Comune di Lavis (0,11%), dal Comune di Palù del Fersina (0,07%), dal Comune di Vallelaghi (0,04%), dal Comune di Lona Lases (0,04%), dal Comune di Cavalese (0,04%), dal Comune di Folgaria (0,04%), dal Comune di Lavarone (0,04%) e Comune di Mezzocorona (0,04%).

Le partecipazioni, anche indirette, in organismi societari, da parte degli enti pubblici sono assoggettate al doppio vincolo finalistico, secondo quanto previsto dall'art. 4 TUSP: quello generale di scopo, di cui al comma 1, consistente nella produzione di beni e servizi strettamente necessari al perseguimento delle finalità istituzionali e quello di attività, dovendo la società svolgere una delle attività indicate dai successivi commi del medesimo articolo 4.

Sul punto, la deliberazione del Consiglio comunale afferma che *"Quanto ai vincoli di scopo e di attività, che rappresentano i presupposti indefettibili per l'acquisto ad opera dell'Ente territoriale della partecipazione in una società pubblica per la conduzione di un servizio di interesse economico generale in ragione del combinato disposto dei commi 1 e 2, dell'articolo 4, del TUSP, gli stessi si intendono assolti nella misura in cui la gestione dei parcheggi pubblici rientra tra le funzioni istituzionali fondamentali di un Ente locale in quanto concerne il complesso di attività funzionali alla tenuta, manutenzione e conduzione di opere classificate dal Legislatore di urbanizzazione e infrastrutturazione del territorio e si qualifica alla stregua di un servizio di interesse generale a rilevanza economica."*. Inoltre, il provvedimento nel richiamare il disposto dell'art. 7, c. 7, del Codice della strada (d.lgs. n. 285/1992), che ha introdotto un vincolo pubblicistico dei proventi dei parcheggi da parte dei Comuni per essere destinati alla realizzazione di opere pubblico interesse, specifica che *"la qualificazione dei servizi della sosta a pagamento quale servizio di interesse generale origina dalla sua finalità di soddisfare i bisogni della collettività di riferimento così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale mentre la rilevanza economica attiene alla sua intrinseca suscettibilità di essere erogato dietro corrispettivo economico su un mercato"*.

Pertanto, nell'ambito dei servizi generali che l'ente locale garantisce alla popolazione, rientra sicuramente la gestione dei parcheggi, quale funzione che i comuni sono tenuti ad assicurare, nell'ambito della missione 10 *"Trasporti e diritto alla mobilità"*, anche mediante la partecipazione in organismi societari appositamente istituiti.

Per quanto riguarda la forma di esercizio dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, l'art. 10, c. 7, della l.p. 17 giugno 2004, n. 6, richiamato nella delibera ora all'esame, prevede che gli enti organizzano i servizi pubblici nel rispetto della normativa comunitaria e la relativa gestione può essere effettuata in economia, mediante affidamento a soggetti individuati attraverso gare con procedure ad evidenza pubblica, mediante affidamento a soggetti individuati attraverso gare con

procedure ad evidenza pubblica aventi ad oggetto il solo affitto di azienda, direttamente a società di capitali misto pubblico e privato nelle quali il socio privato viene scelto attraverso procedura ad evidenza pubblica, direttamente a società *in house*, ovvero direttamente ad aziende pubbliche o a enti pubblici economici costituiti dagli enti titolari del servizio.

La scelta operata dal Comune di Mezzolombardo è quella dell'affidamento diretto della gestione dei parcheggi a Trentino Mobilità S.p.a., società *in house* del Comune di Trento, al cui capitale partecipano, come sopra riferito, altri enti pubblici aventi sede nella Provincia di Trento, previa acquisizione da parte dello stesso della qualità di socio della medesima.

In merito all'oggetto sociale di Trentino Mobilità S.p.a., il cui art. 4 prevede che *"la società, quale impresa in house investita della missione, coerente con il vigente ordinamento, di produrre un servizio di interesse generale e beni o servizi strumentali agli enti pubblici soci o allo svolgimento delle loro funzioni, ha per oggetto:*

- a) la gestione della sosta a raso su strada e piazze sia pubbliche che private;*
- b) la progettazione e/o la installazione di sistemi, anche di tipo elettronico e numerico, per la regolamentazione della sosta, tra cui i parcometri;*
- c) la progettazione, la costruzione, l'ampliamento, la commercializzazione e la gestione di parcheggi, autorimesse, autosilos ed immobili in genere, ivi compresi parcheggi per biciclette e ciclomotori, con annessi impianti, opere di accesso e tecnologie di informazione, finalizzate al decongestionamento del traffico nei centri urbani;*
- d) l'esercizio del controllo delle soste dei veicoli, compresa la gestione dei parcometri e dei parcheggi in genere, la rimozione dei veicoli, la gestione e manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale nonché semaforica, se ed in quanto compatibili con le norme vigenti, con riguardo tanto a quella di carattere convenzionale, quanto a strumenti informativi innovativi atti ad integrare la tipologia la cui messa in uso è prescritta dal codice della strada; la gestione e la manutenzione di pannelli informativi;*
- e)"*

si evince che gli scopi sono coerenti con l'attività istituzionale dell'ente e, inoltre, i servizi oggetto di affidamento costituiscono, appunto, la concreta realizzazione delle finalità di pubblico interesse sottesa alla gestione degli spazi di sosta disponibili nel territorio comunale.

Il vincolo di attività risulta soddisfatto poiché le attività in argomento sono riconducibili alla categoria di cui all'art. 4, lett. a), c. 2 del TUSP, in base al quale la *"produzione di un servizio di interesse generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi"* costituisce una funzione per la quale la normativa ammette la partecipazione dell'ente locale in organismi societari.

Inoltre, la Trentino Mobilità S.p.a., quale società *in house*, risponde al requisito indicato dal c. 4,

del citato art. 4 del TUSP, avendo come oggetto esclusivo la gestione e i controlli delle soste a pagamento su strade e piazze pubbliche; attività che rientrano nella previsione della lettera a), c. 2, del medesimo art. 4, ovvero *“la produzione di un servizio di interesse generale”*.

1.3 Onere di motivazione circa la sostenibilità finanziaria (art. 5, c. 1, TUSP)

In merito al parametro della *“sostenibilità finanziaria”*, le Sezioni riunite (deliberazione n. 16/SS.RR.CO./2022/QMIG) hanno precisato che tale concetto *“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.”*.

Sotto il primo aspetto, la sostenibilità finanziaria è inerente, quindi, alla 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.

A tal riguardo, la citata pronuncia sottolinea la necessità che l’atto deliberativo di costituzione societaria o di acquisizione di partecipazione sia quanto meno suffragato dallo sviluppo di un adeguato *business plan* (o di altre forme analoghe di analisi di fattibilità).

Il provvedimento del Consiglio comunale n. 20/2024, in merito alla solidità della società Trentino Mobilità S.p.a., afferma che *“La sostenibilità economico – finanziaria della gestione per il tramite di Trentino mobilità S.p.A. pur non connotandosi alla stregua di una conduzione tecnicamente fuori bilancio con allocazione del rischio operativo in capo al concessionario (tant’è che qualora il risultato di gestione fosse negativo, spetta al Comune la copertura dei costi sostenuti dalla Società non coperti dai ricavi), nondimeno si desume dal quadro della società in cui l’Amministrazione comunale intende investire, che ne mette in evidenza l’evoluzione operativa ed economica degli ultimi esercizi.”*, rinviando ai contenuti della relazione istruttoria allegata alla delibera n. 43 del 13 aprile 2023 del Comune di Trento, che dà conto dell’equilibrio economico finanziario della Trentino Mobilità.

In particolare, dai bilanci della Società si rilevano le risultanze e gli indici di seguito sintetizzati, relativi all’ultimo quinquennio:

Esercizio	Capitale sociale	Patrimonio netto	Crediti	Debiti	Valore della Produzione (a)	Costo della Produzione (b)	Risultato gestione operativa (a-b)	Risultato d'esercizio	ROE (%)	ROI (%)	Rapporto di indebitamento (%)
2019	1.355.000	3.808.864	481.400	1.311.657	4.518.177	3.904.604	613.573	444.984	11,68	10,74	34,44
2020	1.355.000	4.228.486	631.172	1.236.797	3.544.106	3.023.495	520.611	417.120	9,86	8,65	29,25
2021	1.355.000	4.442.352	594.604	1.470.374	4.258.978	3.687.951	571.027	410.849	9,25	8,86	33,10

2022	1.355.000	4.629.538	801.635	2.154.415	4.737.510	4.154.573	582.937	424.252	9,16	7,92	46,54
2023	1.355.000	4.811.455	810.112	1.798.273	5.109.703	4.536.436	573.267	445.593	9,26	7,89	37,37

Sotto il secondo profilo, la sostenibilità finanziaria dell'operazione di acquisto della partecipazione societaria (sostenibilità finanziaria dal punto di vista soggettivo), per un importo complessivo di euro 2.500,00, secondo quanto indicato nella delibera del Consiglio comunale, è assicurata mediante gli stanziamenti *“nella parte capitale del bilancio al capitolo 31000-0-2024 missione 1 programma 3 titolo 3 macroaggregato 1 dell'esercizio in corso”*.

1.4 Onere di motivazione circa la convenienza economica e la compatibilità della scelta con i principi di efficienza, efficacia ed economicità (art. 5, cc. 1 e 3, TUSP)

In merito agli indicati profili valutativi, la delibera del Consiglio comunale n. 20/2024 afferma che *“La proposta economica redatta da Trentino mobilità unitamente alla formulazione della miglior ipotesi di regolamentazione e controllo della sosta preceduta da un'analisi qualitativa della situazione di fatto e delle criticità percepite, rappresenta dunque il modello di gestione e controllo della sosta sul territorio comunale più conveniente per l'Amministrazione comunale sia da un punto di vista meramente economico come all'evidenza risulta dalla relazione allegata sub 'C' che per i tangibili benefici per la collettività in termini di accessibilità in sicurezza e migliore fruibilità del centro storico del Comune di Mezzolombardo”*. La relazione allegata, riporta l'analisi dei costi annuali nell'ipotesi di una gestione in amministrazione diretta, mediante affidamento *in house* a Trentino Mobilità S.p.a., ovvero attraverso affidamento esterno al mercato.

La tabella che segue sintetizza le valutazioni effettuate in merito dall'Ente:

1	Affidamento esterno a società specializzata Trentino Mobilità S.p.A.		
		Costo in base all'ipotesi di utilizzo degli stalli del 20%	Costo in base all'ipotesi di utilizzo degli stalli del 25%
a	compreso controllo (Ausiliari del traffico)	26.301(*)	28.760(*)
b	escluso controlli (controlli in capo Polizia Locale)	19.265(*)	21.724(*)
(*) in base al ricavo stimato			
2	Affidamento esterno a società specializzata Geo Park S.r.l.		
a	compresi controlli:		
1	con acquisto parcometri	euro 79.503,54	
2	con noleggio parcometri	euro 71.112,38	
b	esclusi controlli:		
1	con acquisto parcometri	euro 31.413,78(**)	
2	con noleggio parcometri	euro 23.023,65(**)	
(**)Necessari oneri per agente contabile interno, per euro 1.973,30. Oneri per controlli Polizia Locale, per euro 11.030,30.			
3	Gestione in economia in amministrazione diretta (I.V.A. su personale non calcolata) S.r.l.		
		euro 38.491,37	

Tralasciando l'ipotesi del ricorso al mercato, i cui costi vengono quantificati in euro 79.503,54 e in euro 71.112,38 (in ragione dell'acquisto o del noleggio dei parcometri), si osservano alcune incongruenze nei valori di costo contenuti nella relazione di valutazione allegata sub. c,) alla delibera del Consiglio comunale n. 20/2024: a titolo di esempio, nella tabella riepilogativa per l'opzione della gestione in amministrazione diretta, la voce *"20 posa parcometri una tantum"* di euro 3.600,00, appare sovrapponibile alla voce *"1 Fornitura di parcometri compresi il trasporto, posa, attivazione...."* e, in ogni caso, trattandosi di un onere *una tantum* non sembra corretta l'imputazione del costo ad un unico esercizio; inoltre, appare particolarmente elevata la percentuale stimata delle spese generali, pari al 50% dei costi specifici, sia nell'opzione *in house* che in quella in amministrazione diretta; non chiara risulta, poi, la disciplina e l'incidenza dell'imposta sul valore aggiunto nelle diverse opzioni, sia sul fronte dei ricavi che dei costi.

Anche ciò considerato, la convenienza tra l'opzione *in house* e l'opzione in amministrazione diretta, secondo i dati forniti dall'Amministrazione, risulterebbe sempre a favore della prima ancorché, poiché per la gestione diretta, *"... i costi risultano maggiori e in ogni caso la loro rappresentazione nella relazione allegato sub 'C' è "fredda" nel senso che avviene a capitale umano invariato non considerando che le frazioni orarie necessarie per la gestione e i controlli del sistema della sosta sul territorio comunale potrebbero avvenire solo con personale di nuova assunzione. E d'altro canto l'attività di gestione e controllo della sosta rientra in via prevalente tra quelle di afferenza del Servizio di polizia locale, peraltro associato tra i comuni di Mezzolombardo (capofila), Mezzocorona, Terre d'Adige e Roverè della Luna"* (Cfr. delibera del Consiglio comunale n. 20/2024).

In merito agli indicati profili valutativi, la delibera n. 20/2024 conclude che *"Per quanto precede, non vi è dunque ragione di credere che la decisione di conferire l'esercizio del servizio di gestione e controllo del sistema della sosta sul territorio comunale, non possa realizzarsi per il tramite di un organismo strumentale del Comune di Mezzolombardo che ne rappresenti la longa manus in possesso di un know how qualificato."*

Con riferimento alla compatibilità della scelta operata con i principi di efficienza, efficacia ed economicità, il provvedimento motiva con i seguenti profili qualitativi:

- ✓ flessibilità e capacità aziendalistica di gestione poiché la società *in house*, rispetto al gestore privato, si presta maggiormente a svolgere in modo dinamico il ruolo di soggetto attuatore delle politiche di mobilità decise dall'Amministrazione comunale. In caso di gestione *in house*, laddove si configura un rapporto di delegazione interorganica e non un rapporto contrattuale intersoggettivo, il ricorso allo *ius variandi*, quando necessario, è senz'altro più agevole proprio per i processi aziendalistici più snelli e meno incisi dalle regole del diritto pubblico;

- ✓ adeguatezza rispetto al metodo partecipato nella definizione delle politiche della sosta e della mobilità urbana: il modello di regolamentazione della sosta quale risultante dall'analisi della Società in assenza di una pianificazione formale mediante strumenti giuridici di regolamentazione quali il P.U.M.S., coinvolge in modo diretto molteplici portatori di interesse (residenti, operatori economici, pendolari, altro) con i quali necessita un costante confronto per condividere soluzioni equilibrate che non mettano in crisi il sistema economico locale.
- ✓ semplicità della *governance*: la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità e immediatezza di regole decisionali, a fronte del più complesso equilibrio che si deve realizzare sia nel caso della società mista laddove il socio privato operativo condivide con la parte pubblica il governo della società nel contesto però assimilabile a quello del rapporto di soggezione dell'appaltatore al controllo dell'amministrazione appaltante, sia nel caso dell'affidatario individuato con gara laddove al comune spettano solo funzioni di programmazione e controllo con indubbe difficoltà di verifica;
- ✓ benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi per gli utenti, agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni *in house*;
- ✓ capacità di progressiva aggregazione con altri enti (economie di scala);
- ✓ vantaggi economico-organizzativi in quanto la società pubblica non ha l'obbligo di conseguire l'utile d'impresa ma solo il pareggio di bilancio.

Con specifico riguardo al contratto di servizio, si rileva che lo stesso prevede che tutti gli incassi ottenuti dai parcometri e dalle ulteriori modalità di riscossione saranno trattenuti dalla società, la quale imputerà tutti i costi di gestione dei servizi affidati e, a fine esercizio, quantificherà l'utile, che sarà ripartito nella misura del 75% a favore del comune e del 25% a favore della società.

Le eventuali perdite saranno ripianate dal Comune, in attuazione di quanto indicato dalla "Convenzione di controllo analogo tra enti per la gestione della società Trentino Mobilità S.p.A", che, all'art. 4, impone ad ogni socio di introdurre meccanismi di compensazione e/o riequilibrio a salvaguardia della redditività dell'impresa, qualora sia necessario, per ragioni di interesse pubblico, e che la società si faccia carico di costi sociali di spettanza delle singole amministrazioni. Per le attività di controllo della sosta, è previsto un corrispettivo di euro 7,00 per ogni contravvenzione correttamente accertata e trasmessa, che sarà fatturato annualmente entro il 28 febbraio.

Sul punto, il Collegio osserva che, pur in linea con le condizioni praticate ad altri enti locali (*cfr.* Comune di Mezzocorona), la percentuale del 25% dell'utile derivante dalla gestione dei servizi in favore della Società appare particolarmente favorevole alla stessa, tenuto conto che nella determinazione del risultato sono considerati tutti i costi di gestione, compresi quelli generali (nella misura del 50%). Inoltre, è stabilito l'obbligo del Comune di ripianare le eventuali perdite derivanti dalla gestione del servizio, senza alcun rischio d'impresa in capo all'affidatario.

Tale modello di regolazione dei rapporti economici tra le parti non appare, pertanto, idoneo a stimolare in capo a quest'ultimo il conseguimento dei migliori livelli di efficienza.

Altra considerazione da sottolineare rispetto al contratto di servizio riguarda l'art. 10 "*Obblighi conclusivi*" nel quale si prevede che alla scadenza del contratto, o alla data di decorrenza di eventuale recesso prima della scadenza, l'indennizzo dovuto alla Società deve prevedere "*almeno*" la copertura del valore contabile residuo dei beni mobili e immobili e delle attrezzature acquisiti dal gestore per lo svolgimento delle relative attività, riconoscendo così la possibilità di ottenere una eventuale "*plusvalenza*", qualora l'indennizzo riconosciuto superi il valore contabile, che non appare giustificata.

Infine, la Sezione raccomanda di disciplinare dettagliatamente le modalità di recesso dalla Società e di liquidazione della quota qualora alla scadenza del contratto di servizio siano perseguibili modalità alternative di gestione del servizio, maggiormente rispondenti all'interesse pubblico, con conseguente obbligo di razionalizzare la partecipazione, ai sensi del d.lgs. n. 175/2016.

1.5 Compatibilità dell'operazione con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese (art. 5, c. 2, TUSP)

La delibera del Consiglio comunale di Mezzolombardo nulla dice in merito alla compatibilità dell'intervento con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese, come pure nessun riferimento si rileva dalla ulteriore documentazione istruttoria acquisita agli atti, anche con riferimento al regolamento (CE) 16.06.20014 n. 651/2014/UE e alla Comunicazione della Commissione europea del 24/03/2022, n. 2022/C131I/01.

Sul punto, la Sezione non può che rilevare la carenza di motivazione della delibera, con riguardo alla compatibilità dell'operazione, rispetto alla citata disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese. Tuttavia, l'intervento *de quo*, riguardante l'acquisizione della partecipazione finalizzata alla gestione di un servizio pubblico locale, non appare contrastare con tale disciplina. Con riserva di ogni altra eventuale valutazione nell'ambito dell'esercizio delle ulteriori funzioni di controllo di questa Corte, si rappresenta che quanto accertato in questa sede, per i connotati propri di questo modulo di verifica, non attiene alla regolarità dei comportamenti sottostanti agli

atti sottoposti al controllo di conformità, i quali potranno essere valutati nelle competenti sedi.

P.Q.M.

la Corte dei conti, Sezione regionale di controllo per il Trentino-Alto Adige – sede di Trento, nelle considerazioni sopra esposte rende il parere di cui all’art. 5, cc. 3 e 4, del d.lgs. n. 175/2016, come modificato dall’art. 11, c. 1, lett. a), punti 1) e 2), della legge 5 agosto 2022, n. 118, sulla deliberazione del Consiglio comunale del Comune di Mezzolombardo n. 20 dell’11 luglio 2024, trasmessa il 24 luglio 2024.

Copia della presente deliberazione sarà inviata, a cura della Segreteria, al Sindaco del Comune di Mezzolombardo e al Consiglio delle autonomie locali.

Così deciso in Trento, nella camera di consiglio del 30 agosto 2024.

Il Relatore

Cons. Tullio FERRARI

Il Presidente f.f.

Cons. Marilisa Beltrame

Depositata in segreteria

Per Il Dirigente

Dott. Aldo PAOLICELLI

Il funzionario

Marco ULACCO