



COMUNE DI MEZZOCORONA

Provincia di Trento

Mezzocorona, 29 dicembre 2023

Spett.le
CONSIGLIO COMUNALE DI MEZZOCORONA

Oggetto: relazione analitica in ottemperanza a quanto disposto con deliberazione della Corte dei Conti – Sezione Controllo per il Trentino Alto Adige – sede di Trento – in ordine alla deliberazione del Consiglio comunale n. 9 del 28 febbraio 2023.

La presente relazione costituisce uno strumento di approfondimento e di integrazione delle motivazioni esposte nel provvedimento consiliare di cui all'oggetto, recante "*Adesione alla proposta della Società Trentino Mobilità S.p.A. per l'acquisto di di n. 500 azioni, ed al contratto di servizio per la gestione con modalità IHP della sosta su strada e di altri servizi di mobilità.*", in ossequio alla deliberazione della Corte dei Conti n. 53/2023/PASP di data 21 aprile 2023, approvata ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 5 del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica" (per brevità TUSP).

Preliminarmente, si rammenta al Consiglio che il citato provvedimento della Corte dei Conti si inserisce nell'*iter* istruttorio volto al perfezionamento della scelta dell'Amministrazione comunale di aderire ad una società specializzata ed istituzionalmente costituita allo scopo esclusivo di esercitare le attività di gestione e di controllo della sosta a pagamento su strade e piazze pubbliche, operante in regime di *in house providing* in favore e per conto dei soci che le affidino i relativi servizi rientranti nelle finalità istituzionali dell'Amministrazione comunale quali funzioni ad essa attribuite in materia di trasporto e diritto alla mobilità.

Appare innanzitutto doveroso ed utile rinviare al parere della Corte, per tutte le parti in cui la medesima esamina e giustifica la stessa nel quadro dei dettami TUSP: rispetto delle regole di competenza (art. 8 TUSP), rispetto dei vincoli tipologici (art. 3 TUSP) e finalistici (generale di scopo e di attività - art. 4 TUSP) della scelta; sussistenza delle condizioni di affidamento *in house providing* in fattispecie di controllo analogo; sostenibilità finanziaria dell'investimento per oggettiva capacità e solidità finanziaria della società partecipata, nonché per identificazione di una quota sociale acquisita e qui confermata pari allo 0,04% del capitale. La deliberazione della Corte dei Conti n. 53/2023/PASP di data 21 aprile 2023, come previsto dall'art. 5, comma 4, del D.Lgs. 175/2016, è stata pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Mezzocorona al link: <https://www.comune.mezzocorona.tn.it/Amministrazione-Trasparente/Controlli-e-rilievi-sull->



Piazza della Chiesa, 1 – 38016 MEZZOCORONA (TN)
Codice Fiscale e Partita IVA: 00177020229
Telefono 0461 608111 – Fax 0461 603607
www.comune.mezzocorona.tn.it
info@comune.mezzocorona.tn.it
comune@pec.comune.mezzocorona.tn.it



[amministrazione/Corte-dei-conti/Anno-2023/Parere-acquisizione-della-partecipazione-Trentino-Mobilita-S.p.A](#)

Va poi dato atto che la Corte rileva la carenza e/o insufficienza delle motivazioni a supporto della scelta di partecipazione nella società e nell'affidamento *in house* dei servizi comunali di gestione della sosta a pagamento mediante strumenti elettronici, per quanto concerne in particolare gli aspetti della convenienza economica e della compatibilità della scelta con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa (art. 5, commi 1 e 3, TUSP), aspetti sui quali si incentra il prosieguo della presente relazione.

1) CONVENIENZA ECONOMICA.

Sotto questo primo aspetto, i rilievi della Corte attengono alla carenza di motivazione in ordine alla mancata indicazione, in merito ai servizi affidati, di adeguati *benchmark* collegati alle specifiche prestazioni, ricerche di mercato o confronto tra preventivi.

Relativamente all'individuazione di adeguati *benchmark* preme evidenziare come la realtà di Mezzocorona sia di dimensioni molto ridotte e che il primo parcheggio istruito a pagamento risale al 2022 e conta circa 40 stalli nei pressi della funivia, che sono disposti a tariffa nei soli fine settimana della stagione primaverile ed estiva. Ciò per indicare come sia estremamente difficile individuare realtà comparabili, sia per dimensioni che per effettivo utilizzo della sosta a pagamento nell'arco della settimana e dell'anno. Bisogna inoltre evidenziare come sia in programma il rifacimento della funivia stessa, intervento che comporterà un fuori uso dell'impianto e quindi, inevitabilmente, la perdita di effettivo interesse nella fruizione dei parcheggi durante il periodo di fermo impianto, con relativa sospensione del servizio. Tale aspetto, infatti, rappresenterebbe verosimilmente un elemento di criticità nella prospettiva di rivolgersi al mercato per la concessione del servizio di sosta in quanto si comporterebbe la necessità di approntare delle misure compensative per la temporanea indisponibilità del bene. La gestione in-house, al contrario, permetterebbe di modulare il servizio in ragione delle effettive esigenze dell'amministrazione, anche transitorie, sia in termini di riduzione che di ampliamento del servizio, non dovendo definirne in modo predeterminato il livello di offerto atto a garantire la domanda di servizio.

Ad ogni buon conto, in questa sede va emendato il difetto di motivazione rilevato dalla Corte e a tal fine è utile riferire in merito ai connessi aspetti dei *ricavi preventivati* dalla società e dei *costi previsti*.

Sul fronte delle prospettazioni economiche intercorse con la società, anche a seguito delle utili deduzioni istruttorie della Corte dei Conti, si è pervenuti ad una puntuale quantificazione – seppur presuntiva, evidentemente – dei costi e dei ricavi preventivati dalla società affidataria dei servizi, fondata prevalentemente sul più recente andamento economico evidenziato dalla gestione diretta a carico del Comune, nonché sul programma di ulteriore incremento del sistema e di contenimento dei costi generali in economia più scalare che appunto la società specializzata (nel suo stesso primario interesse) ha potuto delineare a supporto della convenienza dell'operazione di concessione *in house*.

Mette conto richiamare l'analisi condotta da Trentino Mobilità – acquisita sub. prot F183-0013841-06/12/2022 a corredo della proposta di adesione alla società, vagliata dagli uffici comunali in sede di elaborazione della proposta di deliberazione consiliare, ma non indicata in modo chiaro nel provvedimento consiliare né successivamente trasmessa alla Corte. Tale analisi si rivela particolarmente utile in quanto prospettava due scenari di ricavi in ragione del tasso di occupazione dei parcheggi, riassunti nella presente tabella:

Gestione della sosta – stima dei ricavi annuali	minimo	massimo
n. stalli di sosta (1 apr - 31 ott)		50
tariffa giornaliera		€ 12,00
giorni annui		60
occupazione (media giornaliera)	45%	50%
totale (IVA compresa)	€ 16.200	€ 18.000
totale netto IVA	€ 13.279	€ 14.754

A fronte di un quadro di spese così definito:

Gestione della sosta - stima dei costi annuali del servizio		
1) parcometri (ammortamento)	€ 1.200	15% annuo per 2 parcometri
2) installazione parcometri (ammortamento)		già effettuata
3) segnaletica orizzontale	€ 150	tracciatura ogni 2 anni
4) segnaletica verticale	€ 50	rinnovo pannelli integrativi ogni 5 anni
5) gestione (prelievi incassi e interventi di manutenzione)	€ 900	personale e trasferte (vedi dettaglio in appendice)
6) manutenzione parcometri (ricambi e riparazioni)	€ 600	stima su dati storici interni
7) spese generali	€ 1.000	- rendicontazione incassi - gestione rapporti fornitori (parcometri, app, segnaletica, impianto controllo accessi, ecc.) - gestione ricambi parcometri e impianto controllo accessi - coperture assicurative - altre spese indirette
Totale (solo gestione)	€ 3.900	(+ IVA)

Va detto che tale simulazione è suffragata da una politica tariffaria concordata con l'Amministrazione, peraltro in linea sostanziale con l'andamento tariffario perseguito negli anni precedenti e fatta salva la disciplina dei parcheggi di nuova istituzione.

Nell'ipotesi di gestione diretta del servizio il Comune a inizio 2022 aveva richiesto un preventivo per il noleggio di parcometri e servizio di assistenza. Tale offerta – acquisita sub prot. F183-0004552-15/04/2022 – presentava un costo mensile per il solo noleggio dei parcometri e attività di manutenzione e scassettamento pari a 430,00 € oltre a commissioni pari al 9% per le transazioni POS ed un compenso una-tantum di 1.500€ per l'installazione. Considerato che le transazioni via POS sono pari a circa il 50% dei ricavi (dato storico 2022 e 2023 su Mezzocorona) si sarebbe tradotto in un ulteriore costo di $(13.500 * 50\% * 9\%)$ circa 600€ annui. Considerando inoltre un periodo di ammortamento pari 5 anni dei parcometri si calcola la quota di ammortamento dell'una-tantum in $€1500,00 / 5 = 300,00€$. Ne risulterebbe pertanto un costo annuo complessivo pari a 6.060 €.

Dal raffronto risulta che la proposta di Trentino Mobilità è assai vantaggiosa laddove per un corrispettivo sensibilmente inferiore, pur considerando la cessione del 25% di utile di gestione, offre anche la tracciatura per la segnaletica orizzontale e la revisione dei pannelli integrativi.

Va inoltre evidenziato come – rispetto alla stima dei ricavi annuali – si sia registrato un dato assolutamente migliorativo nel consuntivo 2023, attestando le entrate in complessivi € 30.363,88.

Mese	Parcometri - Contanti	Parcometri - POS	Dispositivi mobili	totale
gennaio	-	-	-	-
febbraio	-	-	-	-
marzo	-	-	-	-
aprile	€ 2.096,35	€ 2.120,57	€ 25,46	€ 4.242,38
maggio	€ 1.376,70	€ 1.182,12	€ 143,11	€ 2.701,93
giugno	€ 1.396,25	€ 1.675,62	€ 224,36	€ 3.296,23
luglio	€ 1.698,70	€ 1.771,10	€ 307,69	€ 3.777,49
agosto	€ 2.974,15	€ 3.507,39	€ 500,60	€ 6.982,14
settembre	€ 1.990,15	€ 2.043,60	€ 377,62	€ 4.411,37
ottobre	€ 2.334,85	€ 1.909,08	€ 310,07	€ 4.554,00
novembre	€ 163,75	€ 199,90	€ 34,69	€ 398,34
dicembre	-	-	-	-
	€ 14.030,90	€ 14.409,38	€ 1.923,60	€ 30.363,88
	46,20%	47,50%	6,30%	

Dalla suesposta constatazione sintetica, operata sulla base delle evidenze economiche, possono trarsi prime conclusioni circa la sostenibilità finanziaria oggettiva dell'operazione in esame, pur nella considerazione che taluni costi esposti nel quadro di gestione diretta rimarrebbero in ogni caso in carico al Comune (parte delle utenze e delle spese generali).

Si ritiene pertanto di aver fornito elementi idonei a dimostrare la convenienza economica del servizio, basato ora su previsioni finanziarie dettagliate e circostanziate alla realtà di Mezzocorona, avendone illustrato le tariffe previste, le ipotesi di volume di attività nonché i costi preventivati per la gestione.

2) COMPATIBILITÀ CON I PRINCIPI GENERALI DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA.

In ordine a tale aspetto, si riconosce che la deliberazione consiliare abbia, pressoché esclusivamente, concentrato la dissertazione sul raffronto della convenienza della scelta proposta rispetto proprio al perseguimento dell'azione amministrativa in rapporto ai principi generali che la regolano, in particolare di efficacia, efficienza e buon andamento.

A proposito di vigilanza ed effettività della disciplina obbligatoria della sosta, la Corte ha evidenziato che lo schema di convenzione di controllo analogo approvata prevede un corrispettivo, in favore della società, *"di euro 7,00 per ogni contravvenzione correttamente accertata e trasmessa"*. Tale incremento dell'attività ausiliaria del traffico potrebbe, in prospettiva, affiancarsi stabilmente alla vigilanza urbana rimessa al Corpo associato di polizia locale: tale sistema integrato di controllo della sosta apporterebbe un ulteriore aumento delle entrate anche a titolo di sanzioni di polizia urbana, senza comportare, nella fattispecie, costi aggiuntivi di qualsivoglia natura. Tale servizio aggiuntivo, peraltro, non comporterebbe costi fissi ma solamente i costi del personale nelle giornate di effettivo concordamento e per le quali si potrà, di volta in volta, monitorare la convenienza.

Un'ultima annotazione, in debita osservanza ai rilievi operati dalla Corte dei conti, deve operarsi in ordine all'effettivo rischio di impresa che, come reso insito negli schemi di contratto di servizio allegati al medesimo, pare collocato interamente sulla stessa Amministrazione comunale affidante. Ciò appare, essenzialmente, dall'assunto dato dall'obbligo del Comune di ripianare le eventuali perdite sofferte dalla società nell'esercizio e nella gestione dei servizi affidati in attuazione della convenzione di controllo analogo, in tema di onere pubblico di salvaguardia della redditività di impresa delle società in propria partecipazione.

In sostanza, qualora i ricavi non dovessero coprire le spese sostenute, la relativa differenza negativa (quale essa sia) sarebbe a carico del Comune, dietro adeguata rendicontazione e fatturazione a quest'ultimo, costituito in tal modo debitore.

In effetti, in punto alla ponderazione del rischio di impresa deve considerarsi quanto segue:

1. Si richiamano preliminarmente gli assunti operati dalla stessa Corte in ordine alla solidità del *partner* contrattuale, alla sua consolidata capacità di produzione di reddito ed alla specializzazione puntuale sulla prestazione di servizi di gestione delle soste a pagamento, ragioni peraltro fondanti della scelta approvata in sede consiliare di affidamento di quest'ultimi *in house providing*;
2. Il raffronto tra la prospettazione dei costi di gestione e dalla forbice presuntiva dei ricavi dalla nuova gestione (quasi tre volte tanto) può lasciar presumere una remota possibilità di versare in situazione finanziaria di disavanzo economico e di conseguente costituzione dell'obbligazione giuridica di copertura delle perdite riscontrate;
3. Giova ricordare a questo proposito che, quale strumento dell'ordinaria attività di controllo di gestione, l'ordinamento contabile prevede la verifica del rispetto degli equilibri economico-finanziari delle previsioni di bilancio ai sensi degli artt. 162 e 193 del D.Lgs. 267/2000 e s.m, da effettuarsi entro il mese di luglio di ogni anno, così come il generale assestamento alle previsioni di bilancio al più tardi entro il 30 novembre di ciascun esercizio annuale, strumenti che in ogni caso demandano all'Amministrazione comunale la puntuale verifica e salvaguardia dell'assetto contabile della parte corrente del bilancio di previsione, per la parte che concerne la dotazione delle entrate a copertura delle spese poste ad ordinario carico dell'Ente;
4. Sotto l'aspetto del contenuto negoziale del rapporto di servizio con la proposta società partecipata, dallo stesso – se non anche in forza dei principi generali di correttezza e buona fede nell'interpretazione ed esecuzione dei contratti, di cui al codice civile - appare evidente che ogni significativa modificazione dell'andamento della gestione, come pure l'opportunità di attivazione di nuovi investimenti il cui ammortamento graverebbe sulle spese annuali, sarebbero costantemente oggetto di concertazione tra l'Ente committente e la società di servizi, dialettica contrattuale che affiancherebbe il costante andamento del controllo amministrativo e puntuale della gestione annuale corrente;
5. Vero appare l'assunto a che un diverso modello gestionale, quale l'affidamento a terzi per pubblica gara (appalto o concessione di servizio) non vedrebbe ricadere in capo al Comune alcun rischio derivante dalla riduzione (quasi azzeramento) delle entrate afferenti a tale titolo, anche se, a parziale contemperamento della sperequazione evidenziata, vanno richiamati gli istituti inerenti alla riconduzione all'equità di contratti interessati da eccessiva onerosità sopravvenuta, od anche – soprattutto – il dato oggettivo che ogni fattore di rischio di impresa sarebbe adeguatamente soppesato e remunerato nei costi d'appalto dall'impresa offerente, ciò che si tradurrebbe in una decisamente minor consistenza dell'aggio riservato al Comune appaltante o concedente.

In conclusione, ritenendo di aver ottemperato ai rilievi istruttori avanzati dalla Corte dei conti – Sezione controllo – in ordine alla scelta dell'Amministrazione di externalizzare *in house providing* la gestione dei parcheggi a pagamento allestiti sul territorio comunale, ovvero di quelli di nuova istituzione, quale cautela generale a contenimento dell'evidenziato (remoto) rischio di copertura delle perdite, si indica la possibilità di poter monitorare mensilmente gli incassi dei parcometri e delle sanzioni, in modo da poter individuare e modulare le prestazioni del contratto di servizio da richiedere.

Si allegano alla presente relazione la “proposta di gestione” prodotta da Trentino Mobilità e il preventivo richiesto nel 2022 ad altro operatore di mercato, dai quali sono state desunti i dati della presente relazione.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

IL SEGRETARIO COMUNALE
avv. Enrico Sartori