

**COMUNE DI UTA**  
**Città Metropolitana di Cagliari**

**ACQUISIZIONE DI UNA PARTECIPAZIONE NELLA SOCIETÀ  
ITS CITTA' METROPOLITANA SOCIETA' CONSORTILE A R.L.**

**Motivazioni analitiche ex articolo 5 del d.lgs. 175/2016.**

Allegato alla delibera di C. C. n. --- del ---

## Sommario

PREMESSA .....	3
L'ATTIVITA' PREVISTA .....	3
LA NORMATIVA IN MATERIA DI ACQUISIZIONE DI PARTECIPAZIONI .....	4
LA PROCEDURA DI ACQUISIZIONE .....	5
IL CONTENUTO DELLO STATUTO DELLA SOCIETA' .....	6
L'oggetto sociale .....	7
La durata della società.....	7
L'AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE E LA COMPOSIZIONE SOCIETARIA .....	7
IL CONTENUTO DELLA DELIBERA .....	9
Perseguimento delle finalità istituzionali .....	9
Le ragioni e le finalità che giustificano tale scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato.....	9
Il costo da sostenere .....	10
La sostenibilità finanziaria .....	10
La convenienza economica .....	10
La compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa.....	11
La compatibilità dell'intervento finanziario previsto con le norme dei trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese.....	12
La presenza degli elementi essenziali dell'atto costitutivo.....	13
LA VALUTAZIONE DELLE GESTIONI ALTERNATIVE .....	13
LA CONSULTAZIONE PUBBLICA .....	14
L'ADOZIONE DELL'ATTO DELIBERATIVO .....	15
L'INVIO DELL'ATTO .....	15
LA SOCIETA' ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' CONSORTILE A R.L. ....	15
La composizione del capitale sociale.....	16
L'analisi della partecipazione: breve cronistoria .....	18

## PREMESSA

La Città metropolitana di Cagliari è beneficiaria di un finanziamento di centosessantotto milioni (168.000.000,00) di euro a valere sul “Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020”, destinato all'attuazione del Patto per lo sviluppo della Città metropolitana. Il Comune di Uta fa parte della Città metropolitana di Cagliari a seguito di quanto previsto dalla legge regionale n. 2/2016.

Gli interventi previsti nel Patto sono ottantasei.

Fra quelli finanziati è presente, per un importo di euro nove milioni undici mila settecento trenta virgola trenta (9.011.730,30), il progetto relativo alle *“infrastrutture tecnologiche di supporto all'attuazione dell'agenda digitale metropolitana: estensione ai dieci comuni della Città metropolitana del sistema FO e del sistema di governo della mobilità cittadina, trasmissione dati, comunicazione e radio-comunicazione (comunicazione pubblica, sicurezza e trasporto); estensione del sistema radio digitale tetra ”*.

Le realizzazioni finanziate interesseranno i Comuni di Capoterra, Maracalagonis, Pula, Quartucciu, Sarroch, Sinnai, Sestu, Settimo S. Pietro, Uta e Villa S. Pietro.

Per l'esecuzione dell'intervento è stata individuata, fra le diverse modalità di realizzazione dell'opera, quella prevista dall'articolo 193 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la quale prevede la possibilità di progettare e realizzare un'opera pubblica sulla base di un accordo di programma fra amministrazioni pubbliche, eventualmente utilizzando una società a partecipazione pubblica.

Poiché nell'Area vasta esiste già la società “ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.” (ex “ITS AREA VASTA società consortile a.r.l.”) dotata di notevole esperienza nella realizzazione e gestione della tipologia di infrastrutture finanziate, in data 22/01/2018 è stato sottoscritto un Accordo di programma tra la Città metropolitana di Cagliari, tutti i Comuni interessati dall'intervento (Capoterra, Maracalagonis, Pula, Quartucciu, Sarroch, Sinnai, Sestu, Settimo S. Pietro, Uta e Villa S. Pietro) e gli allora soci della società denominata ITS Città Metropolitana S.c. a r.l. (Comuni di Cagliari, Quartu Sant'Elena, Selargius, Monserrato, Elmas, Assemini, Decimomannu e Società CTM spa) attraverso il quale è stato stabilito di avvalersi della medesima società preesistente per la realizzazione dell'opera.

Se si procedesse alla costituzione di una nuova società si correrebbe il rischio, da parte dei comuni che parteciperanno alla gestione dell'opera, di dover far parte di due società con attività analoga o simile. Situazione vietata dal nuovo testo unico sulle partecipazioni pubbliche.

La finalità della presente Relazione è di assolvere agli adempimenti prescritti dall'articolo 5 *“oneri di motivazione analitica”*, del Testo unico in materia partecipazioni pubbliche, con riferimento all'acquisizione di una quota societaria di “ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.”.

L'elaborato, inoltre, ha la finalità di rendere trasparente il processo di acquisizione della qualità di socio del Comune di Uta in “ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.”, ferma restando la discrezionalità amministrativa dell'Ente e la disciplina comunitaria applicabile.

Vengono illustrati i presupposti amministrativi, posti a base della preferenza dell'Ente per la modalità di affidamento prescelta in confronto alle altre possibili, nel rispetto della normativa applicabile e del principio dell'economicità dell'azione amministrativa ai sensi dell'articolo 97 della Costituzione.

## L'ATTIVITA' PREVISTA

Il “piano di fattibilità” dell'intervento prevede lo svolgimento dei seguenti lavori e servizi:  
l'estensione della rete digitale TETRA attraverso:

- la realizzazione di nuove Stazioni Radio Base in grado di estendere il segnale radio TETRA nelle zone della Città Metropolitana di Cagliari attualmente non servite;

- l'estensione delle potenzialità di comunicazione delle attuali “Stazioni Radio Base” e del nodo di gestione centrale;
- l'allestimento di centri di controllo radio nei locali dei Comuni beneficiari, attraverso cui il personale comunale può gestire direttamente le comunicazioni e i terminali di propria pertinenza;
- la distribuzione di nuove radio portatili e veicolari nei confronti dei corpi di polizia municipale e protezione civile dei Comuni della Città Metropolitana di Cagliari attualmente sprovvisti (stimabili in circa 170 apparati radio);

l'estensione della rete in Fibra Ottica attraverso:

- la realizzazione di una nuova dorsale di fibra ottica necessaria al collegamento tra i centri comunali e il nodo principale del sistema ubicato presso la sala controllo della mobilità di Cagliari;
- la realizzazione in ogni comune delle diramazioni secondarie di fibra ottica per collegamento delle periferiche e delle sedi comunali;

l'estensione del Sistema Città/Area Vasta attraverso:

- l'installazione di periferiche adibite alla gestione e coordinamento della mobilità quali telecamere di videosorveglianza traffico, pannelli per la messaggistica variabile, sezioni di rilevazione dei flussi veicolari, impianti semaforici centralizzati (stimabili in circa 25 Telecamere, 20 Pannelli a messaggio variabile, 10 sezioni di rilievo del traffico);
- l'integrazione delle telecamere installate nel sistema di videosorveglianza in uso alle forze di polizia (questura, carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Stradale) con finalità di pubblica sicurezza;
- l'allestimento di centri di controllo della mobilità nei locali di ognuno dei dieci nuovi Comuni beneficiari, attraverso cui il personale comunale potrà gestire direttamente le periferiche e gli apparati di propria pertinenza.

## **LA NORMATIVA IN MATERIA DI ACQUISIZIONE DI PARTECIPAZIONI**

Preliminarmente all'affidamento del servizio si rende necessario, da parte del Comune di Uta, acquisire una quota del capitale sociale della società.

La disciplina dell'acquisizione delle partecipazioni societarie, così come la costituzione di nuove società, è disciplinata dal d.lgs. n. 175, del 19 agosto 2016, recante il “*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*” (TUSP), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'8 settembre 2016, n. 210.

La decisione di organizzare l'attività di realizzazione delle infrastrutture tecnologiche di supporto all'attuazione dell'agenda digitale metropolitana, mediante il modello societario, richiede che sia verificata la praticabilità del percorso organizzativo, tenuto conto della disciplina di riferimento, escludendo la presenza ipotetica di impedimenti palesi all'utilizzo dello strumento societario e accertando la compatibilità dell'iniziativa rispetto alle possibilità che il TUSP concede.

L'Amministrazione deve dimostrare, tramite il giudizio comparativo dei modelli organizzativi a disposizione, che l'impiego del modello societario sia migliore rispetto alle altre forme alternative.

La decisione del modello organizzativo da impiegare rappresenta “*l'esito di una scelta ampiamente discrezionale, che, in quanto tale, deve essere adeguatamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge ad un penetrante sindacato di legittimità del giudice amministrativo, per residuare soltanto una valutazione c.d. “debole”, ossia rivolta ad appurare che la decisione non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà ovvero non sia fondata su un macroscopico travisamento dei fatti*”. (Consiglio di Stato Sez. V, 30 settembre 2013, n. 4832).

Con il TUSP, nella procedura di acquisizione societaria, diviene centrale l'atto deliberativo; esso appare essenziale nella scelta del modello societario.

Nell'atto deliberativo preso in esame sono determinanti gli elementi della motivazione, della

pubblicità, della partecipazione e del suo controllo.

L'articolo 8 del TUSP prevede che le operazioni che comportino l'acquisto, da parte di un'amministrazione pubblica, di partecipazioni in società già esistenti siano adottate con delibera dell'organo amministrativo dell'ente.

L'atto deliberativo di acquisto di partecipazioni in società già costituite deve essere motivato, con riferimento alla necessità di partecipare alla società per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali; finalità che sono specificate nell'articolo 4 del TUSP.

Nella deliberazione di acquisizione della partecipazione societaria dovranno essere evidenziate le ragioni e le finalità che giustificano tale scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato.

La motivazione, inoltre, deve dare conto:

- della compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa,
- della compatibilità dell'intervento finanziario previsto con le norme dei trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese.

Lo schema dell'atto deliberativo deve essere sottoposto a forme di consultazione pubblica; in assenza di una disciplina dettata a tal proposito sarà compito dell'Ente prevederne le modalità.

L'atto deliberativo di acquisizione della partecipazione deve essere inviato:

- alla Corte dei Conti, Sezione regionale di controllo, a fini prettamente conoscitivi,
- all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, per l'esercizio dei poteri di tutela della concorrenza e del mercato, previsti dall'articolo 21-*bis* della legge 10 ottobre 1990, n. 287.

L'acquisizione delle quote del capitale sociale di una società già esistente deve avvenire in organismi societari aventi per oggetto l'attività di produzione di beni e servizi strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

Il perseguimento delle proprie finalità è una condizione necessaria, ma non sufficiente, in quanto la produzione dei beni e dei servizi deve essere legata a una particolare tipologia di attività.

Fra queste è elencata, all'articolo 4, comma 2, lettera b), la progettazione e la realizzazione di un'opera pubblica sulla base di un accordo di programma fra amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 193, del decreto legislativo n. 50, del 2016.

Da quanto detto si ricava una chiara definizione del procedimento per la scelta del ricorso allo strumento societario, imponendo nel contempo il rafforzamento degli oneri motivazionali.

## LA PROCEDURA DI ACQUISIZIONE

La procedura dell'acquisizione deve seguire percorso ben definito che deve coinvolgere anche i soggetti già proprietari della società per concordarne i tempi e le modalità:

- **una fase preliminare**, anche informale, che ha coinvolto i diversi soggetti interessati per concordare le modalità della partecipazione, della quota di acquisizione del capitale sociale, dell'individuazione della copertura degli oneri di funzionamento e di tutti gli obblighi societari;
- **una seconda fase** nella quale è stato sottoscritto un Accordo di programma (22/01/2018) tra la Città Metropolitana di Cagliari, tutti i Comuni interessati dall'intervento (Capoterra, Maracalagonis, Pula, Quartucciu, Sarroch, Sinnai, Sestu, Settimo S. Pietro, Uta e Villa S. Pietro) e gli allora soci della società a totale partecipazione pubblica denominata ITS Città Metropolitana S.c. a r.l. - ex "ITS AREA VASTA società consortile a.r.l. – (Comuni di Cagliari, Quartu Sant'Elena, Selargius, Monserrato, Elmas, Assemini, Decimomannu e Società CTM spa), attraverso il quale è stato concordato:
  - di individuare, fra le diverse modalità di realizzazione dell'opera, quella prevista dall'articolo 193 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la quale prevede la possibilità di progettare e realizzare un'opera pubblica sulla base di un accordo di programma fra amministrazioni pubbliche, eventualmente utilizzando una società a partecipazione pubblica;

- di avvalersi della medesima società ITS Città Metropolitana S.c. a r.l. per la realizzazione dell'opera in considerazione della sua esperienza nella realizzazione e gestione della medesima tipologia di infrastrutture;
- che i Comuni interessati dalle nuove realizzazioni avrebbero sottoscritto una quota di capitale sociale della società "ITS CITTÀ METROPOLITANA S.C. A R.L." (ex "ITS AREA VASTA società consortile a.r.l."), ai fini dell'unitarietà della gestione delle opere.
- **una terza fase** nella quale si è proceduto alla modifica dello Statuto di ITS CITTÀ METROPOLITANA (atto Registrato a Cagliari il 04/07/2018 n. 5051 a cura del notaio Antonio Galdiero, notaio in Cagliari) nella parte relativa:
  - all'oggetto sociale;
  - alla composizione societaria;
  - alla durata della società;
  - alla trasformazione di società in house e alla presenza della procedura del controllo analogo.
- segue, da parte del Comune di Uta l'adozione della delibera di adesione societaria con l'indicazione delle caratteristiche che la società verrà ad assumere con il suo ingresso e gli eventuali accordi, anche parasociali, che dovranno essere adottati.

## **IL CONTENUTO DELLO STATUTO DELLA SOCIETÀ'**

### **La trasformazione della società "ITS CITTÀ METROPOLITANA società consortile a r.l." in società in house e la presenza del requisito del controllo analogo.**

La disciplina normativa vigente prevede, affinché si possa utilizzare la procedura di cui all'articolo 193, del d.lgs. 50/2016, che la società sia in possesso di requisiti minimali.

Questi requisiti dovranno essere presenti al momento dell'acquisizione, da parte del Comune di Uta, di una quota del capitale sociale della società *de quo*.

Essi rappresentano una condizione imprescindibile per l'acquisizione della quota parte del capitale sociale.

La normativa di riferimento è rappresentata dall'articolo 5, del d.lgs. 50/2016 rubricato "Principi comuni in materia di esclusione per concessioni, appalti pubblici e accordi tra enti e amministrazioni aggiudicatari nell'ambito del settore pubblico" e dall'articolo 16, del d.lgs. 175/2016 rubricato "Società in house".

L'articolo 5, del d.lgs. 50/2016 prevede che l'amministrazione aggiudicataria o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.

I requisiti del controllo analogo possono essere disciplinati direttamente dallo statuto societario, oppure possono essere acquisiti anche mediante la conclusione di appositi patti parasociali.

La società affidataria in house deve operare prevalentemente con il socio pubblico o con i soci pubblici: oltre l'80 per cento delle attività dev'essere effettuata nello svolgimento dei compiti a essa affidati dall'amministrazione aggiudicataria controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicataria o da un ente aggiudicatore.

Nel capitale sociale della persona giuridica controllata non vi deve essere alcuna partecipazione di capitali privati.

L'unica eccezione è rappresentata da forme di partecipazione di capitali privati le quali:

- non comportano il controllo o il potere di veto previsto dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati;
- non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano sulla persona giuridica un controllo congiunto quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti;
- b) le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della persona giuridica controllata;
- c) la persona giuridica controllata non persegue interessi in contrasto con quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti.

L'articolo 16, del d.lgs. 175/2016, integra e completa le disposizioni previste dall'articolo 5, del d.lgs. 50/2016, in materia di affidamenti diretti a società partecipate, ribadendo la necessità del controllo analogo e della particolarità della presenza del socio privato.

Detta, inoltre, disposizioni in materia di statuto, affinché si possa realizzare l'assetto della *in house providing*.

### **L'oggetto sociale**

L'oggetto sociale è stato modificato con l'indicazione della tipologia di attività affidata ai sensi dell'articolo 193 del d.lgs. 50/2016 e precisamente:

- sviluppo, gestione ed erogazione di servizi di mobilità in generale ed infomobilità attraverso la progettazione, realizzazione e gestione di sistemi ITS;
- servizi di supporto specialistico per la definizione e lo sviluppo di soluzioni ITS e servizi connessi e correlati;
- sviluppo e gestione di sistemi per il monitoraggio e la regolazione del trasporto pubblico e servizi correlati di informazione ai cittadini;
- sviluppo e gestione di sistemi per la regolazione della domanda di mobilità, per il monitoraggio e controllo del traffico ivi compresa la regolazione semaforica, per la sicurezza stradale e per i servizi correlati di informazione al cittadino;
- sviluppo e gestione di sistemi anche per la bigliettazione elettronica e l'integrazione tariffaria e servizi correlati per gli utenti finali e gli operatori del settore;
- sviluppo e gestione di sistemi di videosorveglianza;
- sviluppo e gestione di sistemi per il monitoraggio e l'efficientamento della logistica connessa al trasporto merci e servizi correlati;
- studio, sviluppo e ricerca nei settori di impresa di cui alle precedenti linee anche attraverso l'accesso a programmi e canali di finanziamento di organismi comunitari o internazionali mediante la costituzione a tal fine (o la partecipazione in) raggruppamenti temporanei di impresa, consorzi anche stabili e società consortili, reti d'impresa, società e GEIE;
- acquisizione ed elaborazione di dati ed informazioni relative al trasporto delle persone e delle merci per la produzione di analisi e studi a supporto della pianificazione della mobilità;
- svolgimento di compiti e attività di società pubblica di progetto ai sensi dell'art. 193 del Dlgs 50 del 18.04.2016;
- ogni altra attività purché connessa e/o afferente alle precedenti.

### **La durata della società.**

A oggi lo statuto della società prevede la sua durata sino al 31 dicembre 2050.

### **L'AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE E LA COMPOSIZIONE SOCIETARIA**

Il capitale sociale della società, allo stato attuale, è determinato in centomila (105.000,00) euro.

La ripartizione del capitale sociale fra i diversi soci è la seguente:

<b>Soci</b>	<b>Valore della quota</b>	<b>Percentuale di partecipazione</b>
Comune di Cagliari	<b>35.720,00</b>	<b>34,02%</b>
CTM SPA	<b>28.660,00</b>	<b>27,30%</b>
Comune di Quartu Sant'Elena	<b>15.950,00</b>	<b>15,19%</b>
Comune di Selargius	<b>5.890,00</b>	<b>5,61%</b>
Città metropolitana di Cagliari	<b>5.000,00</b>	<b>4,76%</b>
Comune di Monserrato	<b>4.820,00</b>	<b>4,59%</b>
Comune di Elmas	<b>3.620,00</b>	<b>3,45%</b>
Comune di Assemini	<b>2.990,00</b>	<b>2,85%</b>
Comune di Decimomannu	<b>2.350,00</b>	<b>2,24%</b>
<b>Totale</b>	<b>105.000,00</b>	<b>100,00%</b>

L'adesione del Comune di Uta al capitale sociale della società è previsto in euro **1.948,27** con una quota pari al **1,49%** per cento del capitale sociale post-aumento.

L'importo del capitale sociale e la sua suddivisione fra i soci, a seguito dell'aumento del capitale sociale, sarà la seguente:

<b>Soci</b>	<b>Valore della quota</b>	<b>Percentuale di partecipazione</b>
Comune di Cagliari	<b>35.720</b>	<b>27,39%</b>
CTM	<b>28.660</b>	<b>21,97%</b>
Quartu Sant'Elena	<b>15.950</b>	<b>12,23%</b>
Selargius	<b>5.890</b>	<b>4,52%</b>
Capoterra	<b>5.283,60</b>	<b>4,05%</b>
Città metropolitana di Cagliari	<b>5.000</b>	<b>3,83%</b>
Monserrato	<b>4.820</b>	<b>3,70%</b>
Sestu	<b>4.695,48</b>	<b>3,60%</b>
Sinnai	<b>3.934,64</b>	<b>3,02%</b>
Elmas	<b>3.620</b>	<b>2,78%</b>
Assemini	<b>2.990</b>	<b>2,29%</b>
Quartucciu	<b>2.964,98</b>	<b>2,27%</b>
Decimomannu	<b>2.350</b>	<b>1,80%</b>
Uta	<b>1.948,27</b>	<b>1,49%</b>
Maracalagonis	<b>1.787,86</b>	<b>1,37%</b>
Pula	<b>1.644,02</b>	<b>1,26%</b>
Settimo San Pietro	<b>1.514,53</b>	<b>1,16%</b>
Sarroch	<b>1.183,62</b>	<b>0,91%</b>
Villa San Pietro	<b>479</b>	<b>0,37%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>130.436,00</b>	<b>100,00%</b>

L'ammontare della quota consortile per la copertura delle **spese di funzionamento (contributi consortili)** stimata per l'anno 2021 per il Comune di Uta ammonta ad euro **2.968,35**.



## **IL CONTENUTO DELLA DELIBERA**

### **Perseguimento delle finalità istituzionali**

La delibera deve dare atto che la scelta del modulo societario destinato alla produzione di beni e di servizi sia strettamente necessario per il perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente (cosiddetto principio della funzionalizzazione).

Nel merito, è indubbio che, con l'affidamento del servizio di realizzazione delle “Infrastrutture tecnologiche di supporto all'attuazione dell'agenda digitale”, l'Ente stia perseguendo un proprio fine istituzionale.

Esso rientra fra i compiti e le funzioni a essa attribuite dalla Stato, dalla Regione Sardegna.

L'utilizzo dello strumento societario per la realizzazione delle proprie finalità istituzionali è in sintonia con quanto dettato dallo Statuto dell'Ente:

- Il Comune persegue la collaborazione e la cooperazione con tutti i soggetti pubblici e privati e promuove la partecipazione dei cittadini, delle forze sociali, economiche e sindacali, alla vita pubblica;
- Il Comune nell'ambito delle proprie competenze, provvede alla gestione dei servizi pubblici, che abbiano per oggetto la produzione di beni e l'attività di rivolta a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile della comunità locale.
- Il Comune può gestire i servizi pubblici in economia, in concessione a terzi, a mezzo di aziende speciali, a mezzo di istituzione, a mezzo di società di capitali.

### **Le ragioni e le finalità che giustificano tale scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato**

Il Comune di Uta ritiene che sussista la convenienza dell'adozione del modello societario.

**Una prima ragione** consiste nella possibilità di utilizzare una società pubblica che, da diverso tempo, opera nel campo della mobilità e che ha maturato una notevole esperienza nella realizzazione di opere simili a quelle previste col nuovo finanziamento.

**Una seconda ragione** verte sulla necessità di addivenire alla gestione unitaria delle infrastrutture a supporto della mobilità dell'Area Vasta nella prospettiva di un generale trasferimento a “ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.” di tale complesso di funzioni. Modalità di affidamento diverse dall’*“in house providing”* determinerebbero la dispersione del *know how* consolidato in anni di gestione efficace ed efficiente e la parcellizzazione di un servizio che, invece, necessita di unitarietà all'interno del territorio metropolitano.

**La terza ragione** risiede nello spirito societario posseduto dalla società candidata alla realizzazione dell'opera.

La società “ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.”, infatti è predisposta ad assumere il ruolo di realizzatore e gestore unico delle infrastrutture a supporto della mobilità, per le seguenti motivazioni:

- elevata esperienza maturata su campo;
- spirito aziendale fortemente orientato all'efficienza;
- capacità di effettuare una gestione tale da non pregiudicare gli obiettivi superiori che la veste di società di rilevanza pubblica in ogni caso comporta;
- attitudine a sacrificare l'esigenza del profitto a favore delle esigenze istituzionali degli Enti partecipanti;
- capacità di semplificazione delle attività tramite lo strumento societario, nel rispetto dei principi pubblicistici;
- unitarietà del sistema dei controlli;
- unicità di referenza per la gestione del servizio.

**La quarta ragione** dimora nella possibilità di esercitare un forte potere di indirizzo e controllo sulla Società, dal punto di vista gestionale, nell'affidamento del servizio di realizzazione delle *infrastrutture tecnologiche di supporto all'attuazione dell'agenda digitale metropolitana*.

L'affidamento del servizio alla Società, che assumerà la veste di società *in house*, avverrà con la sottoscrizione di un contratto di servizio attraverso il quale esercitare un forte controllo.

L'affidamento di tali attività genera chiaramente rilevanti economie di scala, capaci di incrementare l'efficienza della gestione, per effetto delle quali i costi fissi della Società avranno un'incidenza media e marginale inferiore rispetto alle altre tipologie gestionali.

### **Il costo da sostenere**

Il Comune di Uta intende acquisire l' **1,49%** per cento (uno virgola quarantanove %) delle quote della società "ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.", pari al valore di **1.948,27** euro.

Si tratta di una quota del capitale sociale che è resa disponibile tramite un suo aumento.

Il valore della quota è determinato in base al valore nominale del titolo di proprietà societaria (acquisto alla pari).

A seguito dell'aumento il capitale sociale sarà determinato in euro centocinquemila (130.436,00).

La qualità di socio obbliga il Comune di Uta a partecipare alle spese di gestione della società per il tramite del contributo consortile annuo, che per l'anno 2021 viene determinato in **euro 2.968,35**.

Tale quota consortile è destinata alla copertura delle sole spese di funzionamento della società e farà carico ai soci in proporzione alla propria quota di partecipazione.

Le spese di gestione delle infrastrutture saranno a carico dei Comuni nei quali insiste l'opera e qualsiasi pagamento per la gestione, se dovesse essere anticipata dalla Città metropolitana, sarà oggetto di rivalsa sui comuni.

### **La sostenibilità finanziaria**

L'importo previsto per l'acquisizione della partecipazione nella società "ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.", **pari a complessivi 4.916,62 (di cui euro 1.948,27 per quota sociale e euro 2.968,35 per contributo consortile anno 2021)** viene finanziato con i fondi propri e trova la giusta imputazione nel bilancio di previsione 2021-2023.

La quota consortile per l'annualità 2021 è stata stimata in euro **2.968,35**.

In termini di valutazione di destinazione alternativa dei fondi impegnati si evidenzia che la cifra investita è, in termini assoluti, non rilevante e non preclude o vincola altri investimenti che il Comune intende perseguire nel proprio programma.

Gli andamenti economici della società degli ultimi sei anni dimostrano che la società non è stata mai oggetto di rifinanziamento per la copertura di perdite e che presumibilmente tale andamento si riprodurrà anche negli anni a venire.

### **La convenienza economica**

La seguente analisi economico-finanziaria è finalizzata a dimostrare la convenienza economica del "servizio di realizzazione delle infrastrutture tecnologiche di supporto all'attuazione dell'agenda digitale metropolitana" in capo a "ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l."

L'acquisto della partecipazione nella società "ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l." è un'operazione conveniente dal punto di vista economico, se confrontata con le altre forme di affidamento.

Di seguito si confrontano le ipotesi economiche di realizzazione dell'opera con il sistema dell'affidamento alla società *in house* e quello tramite bando di gara con scelta della offerta economicamente vantaggiosa:

descrizione	Affidamento in house		Affidamento sul mercato	
	importi		importi	
Finanziamento Totale	9.011.730,30		9.011.730,30	

Oneri Stazione Appaltante	812.533,06		1.295.838,00	
Disponibile per appalti	9.011.730,30		7.715.892,30	
Maggiori/minori risorse destinate ai lavori e alla fornitura di beni e servizi	<b>+ 483.304,94</b>		<b>- 483.304,94</b>	
Costi per l'utilizzo del personale interno della Città metropolitana, nella predisposizione delle attività	<b>5.000,00</b>		<b>110.000,00</b>	

L'importo totale del finanziamento, destinato alle opere, ai servizi e agli oneri diversi di appalto è pari a euro nove milioni undicimilasettecentotrenta/30 (€ 9.011.730,30).

La convenienza della realizzazione dell'opera si rileva nella realizzazione interna della progettazione e del servizio di appalto dell'opera.

Nel caso di affidamento in house, infatti, il costo ammonterebbe a euro ottocentododicimila cinquecento trentatré virgola sei (812.533,06); nel caso di affidamento sul mercato il costo salirebbe a euro un milione duecentonovantacinque mila ottocentotrentotto (1.295.838,00).

La differenza concorrerà a finanziare maggiori opere e servizi.

Per quanto riguarda i costi interni da sostenere (considerando le sole spese del personale), da parte del Comune di Uta, nel caso di utilizzo della società in house si stimano in euro zero in quanto sostenute dalla Città metropolitana di Cagliari.

Nel secondo caso, quello dell'affidamento tramite ricorso all'affidamento esterno, dovendo seguire la realizzazione dell'opera in tutto il suo iter, le spese per il personale possono essere stimate in euro centodieci mila (110.000,00).

#### **La compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa**

Il Comune di Uta reputa l'acquisizione della quota del capitale sociale della società "ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l.", compatibile con i principi dell'azione amministrativa.

Nello specifico, la scelta adottata presenta, di certo, i requisiti "aziendali" dall'azione amministrativa: l'efficienza, l'efficacia e l'economicità.

La creazione di unica piattaforma di gestione della mobilità nel territorio dell'Area Vasta di Cagliari consentirà il raggiungimento di importanti vantaggi:

a) Risparmi economici per raggiungimento di economie di scala: l'ampliamento della platea degli utilizzatori dei Sistemi ITS consentirà di ottenere importanti risparmi nella gestione dei sistemi realizzati per effetto delle economie di scala. Ciò vale tanto per i nuovi Comuni, rispetto a una situazione in cui ogni singolo Ente decidesse di replicare e gestire autonomamente i sistemi nel proprio territorio, quanto per gli attuali Soci ITS, i quali avrebbero un numero maggiore di soggetti con cui condividere le spese di gestione. A titolo puramente esemplificativo si individuano alcune voci di costo sulle quali sarebbe possibile ottenere elevati risparmi:

- canoni per utilizzo frequenze radio (Sistema TETRA): ITS sostiene annualmente la spesa per le licenze di utilizzo delle frequenze radio; si ritiene che maggiore sarà il numero di terminali utilizzati minore sarà il costo di utilizzo delle frequenze radio per singolo Socio;
- spese per manutenzione degli apparati: la possibilità di bandire un'unica gara per la manutenzione di tutti gli apparati distribuiti nella città metropolitana di Cagliari consentirebbe, verosimilmente, di beneficiare di prezzi unitari nettamente inferiori rispetto a una situazione nella quale il numero di apparati da mantenere fosse inferiore.

b) Costi del personale dedicato alla gestione dei sistemi: attualmente la gestione dei sistemi ITS avviene in maniera centralizzata per il tramite di tecnici altamente specializzati operanti nella sala

centrale del controllo di mobilità. Un incremento di sistemi e degli apparati da gestire determinerà una riduzione della spesa unitaria del personale.

c) Incremento capacità di attrazione di risorse pubbliche: l'intervento di estensione, unitamente all'allargamento del bacino territoriale di operatività della società ITS, sarà in grado di comportare benefici per i Soci in termini di incremento della possibilità di ottenere finanziamenti regionali/statali/comunitari. Ciò avverrebbe per effetto della possibilità di programmare e progettare sistemi integrati di più ampia portata territoriale e rilevanza strategica rispetto a quelli attuali. In tal senso ITS potrebbe assumere il ruolo di soggetto "attrattore" di risorse pubbliche per l'area metropolitana di Cagliari, sulla base della possibilità di costituire, al suo interno, un'unità operativa dedicata alla ricerca di finanziamenti, alla progettazione integrata e alla partecipazione a bandi pubblici in tema di mobilità e sicurezza urbana.

d) Maggiori sinergie tra forze di polizia locali e adozione di politiche di pianificazione del traffico comuni: in tal senso si ritiene che l'intervento di estensione possa determinare, per i corpi di polizia locale e protezione civile dei soci ITS, un sensibile ampliamento delle capacità di gestire le situazioni che coinvolgono trasversalmente i Comuni della Città Metropolitana e che, pertanto, richiedono una necessaria cooperazione tra gli attori delle diverse Amministrazioni. Si fa riferimento, a esempio, alla necessità di fronteggiare eventi meteorologici avversi (precipitazioni alluvionali, diramazioni allerte meteo etc.), alla gestione della mobilità nel caso di manifestazioni o ancora alla lotta del fenomeno delle discariche abusive. Allo stesso modo, sulla base dell'assunto che sia particolarmente difficile concepire la mobilità metropolitana in una logica isolazionista, l'estensione dei sistemi ITS appare particolarmente auspicabile per i Soci attuali anche per la gestione del traffico, in quanto capace di incentivare l'adozione di politiche comuni di pianificazione che consentano la fluidificazione delle principali arterie tra Comuni attualmente Soci e Comuni neo entranti.

e) Ampliamento del raggio di controllo di sicurezza delle forze di Polizia: come noto la società ITS dispone di un sistema di videocamere originariamente concepite per il solo controllo del traffico che successivamente sono state poste a disposizione delle forze di polizia, le quali possono visionare le immagini e utilizzarle per finalità di pubblica sicurezza. Si ritiene, pertanto, che l'estensione del sistema e la conseguente messa in condivisione delle nuove videocamere con le forze di polizia, possa determinare un incremento della sicurezza di cui possano beneficiare anche gli attuali Soci ITS, per effetto di un maggior controllo esercitabile dalle forze dell'ordine in ambito Metropolitano.

**La scelta è efficiente** in quanto l'Amministrazione, con lo strumento societario utilizza una forma elastica di organizzazione, che permette di impiegare, in modo accorto, le limitate risorse a disposizione, perseguendo i propri obiettivi nel miglior modo possibile (la massimizzazione dell'utilità per i cittadini-utenti).

**L'opzione è efficace** giacché permette all'Ente, in termini pratici, di conseguire con esito favorevole il fine che ci si è prestabilito.

Tale principio è raggiunto se l'utilità, che deriva dal soddisfacimento dell'obiettivo, è valutata maggiore rispetto al sacrificio collegato al sostenimento dei costi relativi.

**La decisione è economica** poiché permette all'Amministrazione di utilizzare, in maniera efficiente, le risorse finanziarie a disposizione, raggiungendo in modo efficace l'obiettivo prefissato. L'efficacia gestionale e la sostenibilità dei costi è individuata tramite l'adeguato impiego le risorse a disposizione.

A fronte dell'investimento l'Ente, di conseguenza, ha la possibilità di affidarlo alla società nei confronti della quale potrà esercitare un controllo analogo (congiunto) a quello da essa esercitato sui propri servizi, in forza del modello di *governance* societaria adottato dalla stessa, avendo la facoltà di influenzarne le decisioni, con una influenza determinante, sia sugli obiettivi strategici, sia sulle decisioni più importanti.

**La compatibilità dell'intervento finanziario previsto con le norme dei trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese**

La delibera di acquisizione della partecipazione deve dare atto della compatibilità dell'intervento finanziario previsto con le norme dei trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese.

Il giudizio della compatibilità dell'investimento con la disciplina dell'Unione Europea in materia di aiuti di Stato riguarda:

- il rispetto della disciplina comunitaria degli affidamenti in house; infatti, la sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale è condizionato all'adozione delle modifiche statutarie in materia di in house providing secondo la disciplina del d.lgs. 50/2016 e del d.lgs. 175/2016;
- il regime degli aiuti di Stato: il Comune di Uta deve dare atto che, a seguito dell'aumento del capitale sociale la società ITS non diventi una società "sovracapitalizzata". La sovra capitalizzazione di una società a partecipazione pubblica, che operi in un mercato concorrenziale costituisce, secondo la Commissione europea, un illecito aiuto di Stato. La disciplina degli aiuti di Stato impone, inoltre, già in fase di assunzione della partecipazione, di esplicitare i costi che graveranno sull'Ente indicandone la relativa copertura. Il valore del capitale sociale sottoscritto è esiguo se rapportato ai benefici che si realizzeranno e non tale da determinare una sovra capitalizzazione.

L'intervento del Comune di Uta di acquisizione di una quota parte del capitale sociale, per le sue ridotte dimensioni finanziarie, non può essere neppure considerato come un intervento di soccorso finanziario alla società (esiste, all'interno della stessa società un piano previsionale dal quale si possa evincere l'economicità e l'efficienza della gestione nel medio periodo).

Da questo punto di vista l'utilizzo dello strumento societario garantisce tale principio in quanto rispettoso dei dettami del d.lgs. 56/2016 (articoli 5 e 193).

### **La presenza degli elementi essenziali dell'atto costitutivo**

L'articolo 7, del TUSP, al comma 3, prevede che *"l'atto deliberativo contiene altresì l'indicazione degli elementi essenziali dell'atto costitutivo, come previsti dagli articoli 2328 e 2463 del codice civile, rispettivamente per le società per azioni e per le società a responsabilità limitata"*.

La disposizione contenuta nel disposto normativo deve essere adattata al fatto che nella fattispecie ci si trova di fronte all'acquisto di una partecipazione e non di una costituzione *ex novo* di una società.

La società "ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' consortile a r.l." ha la forma della società a responsabilità limitata e dunque l'articolo di riferimento è il n. 2463 del codice civile.

Esso prevede che l'atto costitutivo, redatto per atto pubblico, deve indicare:

- 1) la denominazione, lo Stato di costituzione, la sede, e la cittadinanza di ciascun socio;
- 2) la denominazione, contenente l'indicazione di società a responsabilità limitata, e il comune ove sono poste la sede della società e le eventuali sedi secondarie;
- 3) l'attività che costituisce l'oggetto sociale.
- 4) l'ammontare del capitale, non inferiore a diecimila euro, sottoscritto e di quello versato;
- 5) i conferimenti di ciascun socio e il valore attribuito crediti e ai beni conferiti in natura;
- 6) la quota di partecipazione di ciascun socio;
- 7) le norme relative al funzionamento della società, indicando quelle concernenti l'amministrazione e la rappresentanza;
- 8) le persone cui è affidata l'amministrazione e l'eventuale soggetto incaricato di effettuare la revisione legale dei conti;
- 9) l'importo globale, almeno approssimativo, delle spese per la costituzione poste a carico della società.

Secondo lo statuto attuale possono far parte della società esclusivamente CTM spa e i Comuni dell'Area vasta che partecipano alla realizzazione e/o gestione del sistema di sviluppo integrato della piattaforma telematica di ausilio alla mobilità nell'area vasta di Cagliari.

### **LA VALUTAZIONE DELLE GESTIONI ALTERNATIVE**

Le forme di gestione del servizio fattibili, previste dall'ordinamento, sono sostanzialmente le

seguenti:

- (1) l'affidamento del servizio a una società totalmente pubblica nella forma dell'*in house providing*;
- (2) l'affidamento a una società a capitale misto pubblico-privato con una procedura di gara per la scelta del socio privato, al quale attribuire specifici compiti operativi legati alla gestione del servizio;
- (3) l'affidamento del servizio con una gara a evidenza pubblica;
- (4) la gestione in proprio.

Tale ultima tipologia di gestione è impraticabile e viene considerata solo come mera ipotesi di scuola in quanto non risulta concretamente percorribile; l'Ente, infatti, non dispone né del *know how*, né delle attrezzature necessarie, né delle risorse umane disponibili.

Similmente la costituzione di una società mista pubblica privata comporterebbe un impegno organizzativo per individuare il socio privato che dovrebbe avere, comunque, le stesse caratteristiche della società "ITS CITTA' METROPOLITANA società consortile a r.l.". Tale scelta non risulterebbe congrua con la tempistica di affidamento e realizzazione delle opere.

Per quel che concerne l'affidamento del servizio con una gara a evidenza pubblica si tratterebbe di considerare nel quadro economico anche il profitto dell'imprenditore che, per sua natura, è assente in una società pubblica.

La giustificazione del mancato ricorso alla gara a evidenza pubblica è effettuata nella parte relativa al confronto economico con l'affidamento *in house providing*.

## **LA CONSULTAZIONE PUBBLICA**

La delibera del Consiglio comunale di acquisizione di una quota parte della società deve essere sottoposta a forme di consultazione pubblica; in assenza di una disciplina normativa specifica è compito dell'Ente prevederne le modalità attuative.

La consultazione pubblica è intesa come lo strumento di miglioramento della qualità della regolazione, mediante la quale i soggetti interessati hanno l'opportunità di intervenire nel processo di elaborazione della decisione, prima che questa sia definitivamente assunta.

L'attività di consultazione sarà il più possibile pubblica, trasparente, inclusiva e modulabile in relazione sia agli obiettivi prefissati, sia alle caratteristiche dei destinatari.

La consultazione è costituita da un complesso di tecniche di coinvolgimento che consente di avviare un flusso di comunicazione a due vie.

Nella prima fase viene sottoposta ai soggetti portatori d'interesse l'atto deliberativo allo scopo di ricevere commenti o proposte.

Nella seconda fase si fornisce ai partecipanti un ritorno informativo (*feedback*) sui commenti ricevuti e sulla decisione da adottare.

In tal modo, eventualmente, è possibile migliorare la decisione sotto i seguenti aspetti:

- consente di rispettare i principi di trasparenza e proporzionalità della regolazione, fornendo una garanzia al procedimento;
- rafforza la padronanza che l'Ente ha dell'atto da emanare, ridimensionando le asimmetrie informative;
- favorisce la fase attuativa, sia perché contribuisce a rendere le misure da adottare più valide da un punto di vista tecnico e dunque più concretamente praticabili, sia perché aumenta la pubblicità sui contenuti delle norme e ne favorisce, una volta approvata definitivamente, il rispetto.

Perché il processo di coinvolgimento sia efficace, il Comune di Uta adotta i seguenti principi:

1. sulla chiarezza sull'oggetto della consultazione: la comunicazione, contenente l'atto deliberativo, sarà chiara e concisa, oltre a contenere tutte le informazioni atte ad agevolare le prese di posizione degli interlocutori;
2. sui destinatari delle consultazioni: il Comune individua le categorie di destinatari delle consultazioni nella generalità dei cittadini;

3. sulla pubblicazione: il Comune diffonderà le informazioni necessarie per raggiungere le varie tipologie di pubblico attraverso il proprio albo pretorio e il proprio sito web. Gli esiti della consultazione pubblica saranno pubblicati sul sito Internet;

4. sui limiti di tempo per partecipare: nella pubblicazione viene individuato un periodo di tempo sufficiente per rispondere agli inviti e inviare contributi scritti stabiliti in 15 giorni;

Decorso il termine l'atto deliberativo ritornerà nel Consiglio comunale che prenderà atto dei contributi pervenuti.

### **L'ADOZIONE DELL'ATTO DELIBERATIVO**

L'organo deputato all'adozione della delibera di adesione alla società è il Consiglio comunale. Il decreto legislativo n. 267, del 18 agosto 2000 recante le disposizioni sul “testo unico degli enti locali”, infatti, prevede, all'articolo 42 comma 1, lettera e), la competenza del Consiglio sui seguenti atti fondamentali: “*organizzazione dei pubblici servizi, costituzione di istituzioni e aziende speciali, concessione dei pubblici servizi, **partecipazione dell'ente locale a società di capitali**, affidamento di attività o servizi mediante convenzione*”.

### **L'INVIO DELL'ATTO**

La delibera del Consiglio comunale, di acquisizione della partecipazione, una volta adottata, deve essere inviata a due soggetti distinti.

Il primo è rappresentata dalla Sezione regionale di Controllo della Corte dei Conti della Regione Sardegna.

L'invio, al contrario di quanto era disposto sullo schema di decreto legislativo, deve essere effettuato a fini prettamente conoscitivi.

La seconda Autorità alla quale inviare la delibera di partecipazione societaria è l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. La delibera deve essere inviata affinché l'Autorità possa esercitare i poteri di tutela della concorrenza e del mercato, previsti dall'articolo 21-*bis* della legge 10 ottobre 1990, n. 287 (Norme per la tutela della concorrenza e del mercato), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 13 ottobre 1990 n. 240.

### **LA SOCIETA' ITS CITTA' METROPOLITANA, SOCIETA' CONSORTILE A R.L.**

La società ITS CITTA' METROPOLITANA, società consortile a r.l. è partecipata dai Comuni di Cagliari, Quartu Sant'Elena, Selargius, Monserrato, Elmas, Assemini, Decimomannu e Città metropolitana di Cagliari. Fa parte della compagine societaria anche la società CTM spa, a totale partecipazione pubblica (soci i Comuni di Cagliari e Quartu Sant'Elena e la Città metropolitana di Cagliari).

Di seguito una serie di informazioni relative alla società:

Forma giuridica	Società consortile a responsabilità limitata
Sede legale	Viale Trieste 159/3 - 09100 - Cagliari
Partita IVA	03074540927
Data di costituzione	19 dicembre 2006
Durata della società prevista nello statuto	31 dicembre 2050

Oggetto sociale: La società ha scopo consortile ed opera nel rispetto dei requisiti previsti dalla normativa vigente in materia di “in house providing”. Le attività della società sono effettuate nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dai soggetti pubblici soci, a supporto delle proprie funzioni in materia di mobilità.

In particolare la società ha per oggetto:

- sviluppo, gestione ed erogazione di servizi di mobilità in generale ed infomobilità attraverso la progettazione, realizzazione e gestione di sistemi ITS;
- servizi di supporto specialistico per la definizione e lo sviluppo di soluzioni ITS e servizi connessi e correlati;
- sviluppo e gestione di sistemi per il monitoraggio e la regolazione del trasporto pubblico e servizi correlati di informazione ai cittadini;

- sviluppo e gestione di sistemi per la regolazione della domanda di mobilità, per il monitoraggio e controllo del traffico ivi compresa la regolazione semaforica, per la sicurezza stradale e per i servizi correlati di informazione al cittadino;
- sviluppo e gestione di sistemi anche per la bigliettazione elettronica e l'integrazione tariffaria e servizi correlati per gli utenti finali e gli operatori del settore;
- sviluppo e gestione di sistemi di videosorveglianza;
- sviluppo e gestione di sistemi per il monitoraggio e l'efficientamento della logistica connessa al trasporto merci e servizi correlati;
- studio, sviluppo e ricerca nei settori di impresa di cui alle precedenti linee anche attraverso l'accesso a programmi e canali di finanziamento di organismi comunitari o internazionali mediante la costituzione a tal fine (o la partecipazione in) raggruppamenti temporanei di impresa, consorzi anche stabili e società consortili, reti d'impresa, società e GEIE;
- acquisizione ed elaborazione di dati ed informazioni relative al trasporto delle persone e delle merci per la produzione di analisi e studi a supporto della pianificazione della mobilità;
- svolgimento di compiti e attività di società pubblica di progetto ai sensi dell'art. 193 del Dlgs 50 del 18.04.2016;
- ogni altra attività purché connessa e/o afferente alle precedenti.

### **La composizione del capitale sociale**

Il Capitale Sociale di ITS ammonta a euro 105.000,00 e risulta così suddiviso tra i Soci:

<b>Socio</b>	<b>Percentuale di partecipazione</b>
<b>CTM SPA</b>	27,30%
<b>Comune di Cagliari</b>	34,02%
<b>Comune di Quartu Sant'Elena</b>	15,19%
<b>Comune di Selargius</b>	5,61%
<b>Comune di Monserrato</b>	4,59%
<b>Comune di Elmas</b>	3,45%
<b>Comune di Assemini</b>	2,85%
<b>Comune di Decimomannu</b>	2,24%
<b>Città metropolitana di Cagliari</b>	4,76%
<b>TOTALE</b>	100%

Il risultato d'esercizio relativo al periodo 2011-2019 presenta il seguente andamento:

<b>RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	
<b>anno</b>	<b>importo</b>
<b>2020</b>	0,00
<b>2019</b>	0,00
<b>2018</b>	0,00
<b>2017</b>	0,00
<b>2016</b>	0,00
<b>2015</b>	0,00
<b>2014</b>	1.522,00
<b>2013</b>	27,00
<b>2012</b>	723,00
<b>2011</b>	626,00



Il fatturato del periodo 2013-2020 è il seguente:

<b>FATTURATO</b>	
<b>anno</b>	<b>importo</b>
2020	631.895
2019	750.439
2018	373.561
2017	201.288
2016	276.391
2015	464.718,00
2014	215.639,00
2013	83.322,00

Il fatturato rappresenta solo una piccola quota parte dell'attività aziendale in quanto l'attività della società è finanziata soprattutto con contributi pubblici.

Di seguito si riportano il conto economico e lo stato patrimoniale della società relativo al periodo 2013/2019, i quali sono in grado di fornire ulteriori informazioni rispetto a quelle sintetiche rappresentate dall'utile d'esercizio e dal fatturato aziendale:

<b>Conto economico</b>								
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>A) Valore della produzione</b>	962.612	1.668.817	2.739.641	2.789.948	2.624.153	2.676.773	2.961.674	2.851.404
<b>B) Costi della produzione</b>	925.150	1.633.746	2.678.851	2.732.530	2.574.187	2.637.821	2.911.681	2.838.220
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>37.462</b>	<b>35.071</b>	<b>60.790</b>	<b>57.418</b>	<b>49.966</b>	<b>38.952</b>	<b>49.993</b>	<b>13.184</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>	-27.857	-32.750	-55.433	-50.015	-43.003	-35.525	-42.214	-11.183
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E) Proventi e oneri straordinari</b>	-6.310	1.993	901					
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>3.295</b>	<b>4.314</b>	<b>6.258</b>	<b>7.403</b>	<b>6.963</b>	<b>3.427</b>	<b>7.779</b>	<b>2.001</b>
<b>22) Imposte sul reddito dell'esercizio</b>	3.268	2.792	6.258	7.403	6.963	3.427	7.779	2.001
<b>23) Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>27</b>	<b>1.522</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Stato patrimoniale</b>								
<b>Attivo</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B) Immobilizzazioni</b>	9.273.486	9.247.107	10.288.141	8.793.877	7.190.179	5.071.185	3.824.097	2.537.792
<b>C) Attivo circolante</b>	12.809.555	15.463.033	16.019.040	13.709.139	14.359.788	3.971.619	3.261.565	2.460.908
<b>D) Ratei e risconti</b>	109.481	60.736	17.532	10.194	18.339	16.132	10.631	14.755

<b>Totale attivo</b>	<b>22.192.522</b>	<b>24.770.876</b>	<b>26.324.713</b>	<b>22.513.210</b>	<b>21.568.306</b>	<b>9.058.936</b>	<b>7.096.293</b>	<b>5.013.455</b>
----------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------

<b>Stato patrimoniale</b>								
<b>Passivo</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>A) Patrimonio netto</b>	101.468	102.992	102.990	102.993	102.993	107.991	107.992	107.993
<b>B) Fondo per rischi e oneri</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	0	1.234	785	4.106	9.626	15.252	8.798	16.080
<b>D) Debiti</b>	12.627.639	15.372.134	15.932.162	13.584.478	14.203.472	3.876.448	3.136.728	1.370.796
<b>E) Ratei e risconti</b>	15.372.134	9.294.516	10.288.776	8.821.633	7.252.216	5.059.003	3.842.775	3.518.586
<b>Totale Passivo</b>	<b>22.192.522</b>	<b>24.770.876</b>	<b>26.324.713</b>	<b>22.513.210</b>	<b>21.568.306</b>	<b>9.058.936</b>	<b>7.096.293</b>	<b>5.013.455</b>

### **L'analisi della partecipazione: breve cronistoria**

In data 31 ottobre 2003 la Società CTM SpA e i Comuni dell'area vasta di Cagliari, Quartu Sant'Elena, Assemini, Decimomannu, Elmas, Monserrato, Quartucciu e Selargius, hanno presentato all'Assessorato dei Trasporti della Regione Sardegna la domanda per accedere ai finanziamenti a valere sul fondo relativo alla Misura 6.2. del POR Sardegna 2000-2006, Bando 2003/2006.

L'intervento proposto dai suddetti soggetti, avente ad oggetto "Sistema di sviluppo integrato della piattaforma telematica di ausilio alla mobilità nei centri dell'area vasta di Cagliari" si è classificato al primo posto, risultando meritevole di un finanziamento quantificato in complessivi € 18.623.436,00.

Ai fini della stipula della convenzione tra i proponenti e la Regione Autonoma della Sardegna è stata posta, dalla stessa RAS, la condizione preliminare della costituzione di una società consortile, al fine di avere un unico interlocutore per la stipula e un unico soggetto deputato alla realizzazione del progetto, in nome e per conto dei proponenti.

A tal fine il 19 dicembre 2006 è stata costituita la Società consortile ITS AREA VASTA s.c. a r.l., alla quale hanno aderito tutti i soggetti di cui sopra, a esclusione del Comune di Quartucciu che, in fase di costituzione della società stessa, ha rinunciato alla propria quota. Tale quota è stata sottoscritta dalla Società CTM S.p.A.

In data 18 aprile 2008 il nuovo soggetto giuridico ITS AREA VASTA S.c. a r.l. ha stipulato la convenzione con la Regione Autonoma della Sardegna.

La convenzione attualmente in vigore, rep. 18 del 22 novembre 2011, ha previsto una rimodulazione dei fondi a disposizione della società ITS AREA VASTA, società consortile a r.l., sulla base della riprogrammazione delle risorse di cui alla Delibera della Giunta Regionale n. 27/24 del 9 giugno 2009.

In tale convenzione si prevede che il finanziamento complessivo, pari a € 18.623.436,00, non sarebbe ricaduto integralmente sui POR Sardegna 2000-2006, come previsto nella graduatoria di ammissione, ma sarebbe stato ripartito per € 12.582.675,71 sui POR Sardegna 2000-2006 e per € 6.049.760,29 sui POR/FESR 2007-2013.

Il progetto finanziato riguarda la realizzazione di una piattaforma telematica di ausilio alla mobilità pubblico privata nell'area vasta di Cagliari, estendendo, di fatto, il sistema realizzato nella città di Cagliari ai Comuni contermini. La piattaforma telematica è un sistema integrato che per facilità realizzativa è stato suddiviso in 5 interventi distinti (appalti), ma che per funzionare nel suo complesso ha bisogno di ciascuna componente che nel seguito viene dettagliata nei singoli appalti previsti.

1. Sistema Azienda: ha riguardato la fornitura e installazione di sistemi di videosorveglianza

(telecamere e sistemi di videoregistrazione a bordo dei mezzi CTM) e di paline elettroniche di fermata (a bandiera e a pannello per pensiline);

2. Monetica e tariffazione: ha previsto la fornitura e installazione di un sistema di oblitteratrici bivalenti (contactless e magnetiche) oltre che di sistemi di ricarica periferici tipo POS (per carte contactless) e di sistemi di ricarica tipo TVM;

3. Sistema di radiocomunicazione Tetra: ha riguardato la fornitura e la realizzazione di un sistema di radiocomunicazione Tetra per la mobilità nell'area vasta di Cagliari composto da ricetrasmittenti portatili e veicolari, stazioni radio base ecc;

4. Sistema Città/Area Vasta: ha previsto la fornitura, realizzazione, messa in servizio e manutenzione in garanzia di una piattaforma telematica di gestione della mobilità nei centri dell'area vasta di Cagliari composto da pannelli a messaggio variabile, sistemi semaforici e rilevamento traffico (Regolatori, sezioni e tvcc di rilievo/controllo flussi, varchi ZTL), server, ecc;

5. Realizzazione di una dorsale di Fibra Ottica: riguarda l'appalto per la progettazione, fornitura, installazione e realizzazione di una dorsale in fibra ottica e delle diramazioni secondarie nella Area vasta di Cagliari a supporto del progetto "Sistema Città/Area vasta".

Stato di avanzamento dei progetti

L'intervento è stato suddiviso in 2 fasi:

1° fase: realizzazione dei sistemi di cui sopra;

2° fase: estensione dei sistemi realizzati nella 1° fase.

### **1° fase**

- Sistema Azienda (POR 2007-2013): L'appalto iniziale è stato esteso, con un nuovo intervento che ha integrato la dotazione di paline informative e di TVCC a bordo dei mezzi CTM. Inoltre, nel mese di Gennaio 2014 è stato pubblicato un nuovo bando di gara relativo alla "fornitura e installazione di sistemi di sicurezza a supporto di una flotta *TPL*." al fine di completare la dotazione del sistema di videosorveglianza a bordo dei mezzi CTM.

Il sistema, in uso esclusivo al Socio CTM Spa, risulta collaudato e funzionante sia nella sua consistenza originaria (1° appalto) che nelle sue estensioni (appalti successivi)

- Sistema di Monetica e Tariffazione (POR 2007-2013): il sistema, in uso esclusivo al Socio CTM Spa, risulta collaudato e funzionante sia nella sua consistenza originaria (1° appalto) che nella sua estensione (2° appalto).

- Sistema di radio-comunicazione TETRA (Risorse Liberate POR 2000-2006): Il sistema, nella sua consistenza originaria (1° appalto) risulta collaudato e in esercizio. Lo stesso sistema sarà soggetto a un'estensione, come a suo tempo programmato nel piano degli investimenti ITS, a valere su risorse POR 2000-2006. Allo stato attuale la progettazione dell'appalto di estensione risulta completata e nel mese di agosto 2016 è stata avviata apposita procedura negoziata ex art.36 comma 2 lett. b del d.lgs. n.50/2016 volta ad individuare le società interessate a partecipare alla gara previa presentazione di manifestazione d'interesse. La società prevede di portare a compimento l'opera entro dicembre 2017

- Sistema Città/Area Vasta: il sistema risulta collaudato e funzionante sia nella sua consistenza originaria (1° appalto) che in una sua estensione (2° appalto). Lo stesso sistema sarà soggetto a un'ulteriore estensione come a suo tempo programmato nel piano degli investimenti ITS, a valere su risorse POR 2000-2006. Allo stato attuale la progettazione dell'appalto di estensione risulta completata anche se in questa fase si stanno recependo alcune piccole modifiche richieste dal Comune di Cagliari che riguardano l'inserimento nell'appalto dell'aggiornamento dei software preesistenti nella sala mobilità di Cagliari.

- Realizzazione di una dorsale di Fibra Ottica (Risorse Liberate POR 2000-2006): il sistema, nella sua consistenza originaria (1° appalto) risulta collaudato e in esercizio. Lo stesso sistema sarebbe dovuto essere soggetto a un'estensione, come a suo tempo programmato nel piano degli investimenti ITS, a valere su risorse POR 2007-2013. Tuttavia, a seguito di regolare aggiudicazione, una delle Società partecipanti non aggiudicatari ha presentato ricorso al TAR Sardegna, bloccando di fatto l'intervento e ponendo a rischio la rendicontabilità del progetto sui fondi Comunitari. A

seguito di formale richiesta presentata presso l'Assessorato Regionale dei Trasporti ITS ha ottenuto lo spostamento del progetto sulla programmazione 2014-2020. In data 13 giugno 2016, a seguito del rigetto del suddetto ricorso sia da parte del TAR Sardegna, sia da parte del Consiglio di Stato, si è potuto stipulare il contratto con l'aggiudicatario e dare avvio ai lavori (in data 16 giugno 2016 è stata firmata la consegna lavori).

Contributi consortili e corrispettivi per la gestione. Ai sensi dell'articolo 6.1 dello Statuto Sociale ITS, i soci, ciascuno proporzionalmente alle partecipazioni possedute, sono tenuti a versare, ai sensi dell'articolo 2615 - ter, comma 2" del codice civile, contributi in denaro alla Società per rimborsarne i costi di mero funzionamento. La misura, i termini e le modalità di versamento di tali contributi sono fissati dall'organo amministrativo, acquisito il parere vincolante del Comitato di gestione.

La Società ha diritto a ricevere dai Soci i corrispettivi per le attività svolte durante la fase di gestione del sistema. La misura, i termini e le modalità di versamento di tali corrispettivi sono definiti nei contratti tra la Società e i Soci.

## **2° fase**

Nel 2018 con atto Registrato a Cagliari il 04/07/2018 n. 5051 davanti al notaio Antonio Galdiero è stato modificato lo Statuto a seguito dell'approvazione dell'accordo di programma sottoscritto dai Soci di ITS, dalla Città Metropolitana e dai dieci Comuni dell'area metropolitana in data 22 gennaio 2018, il quale prevede che, per la realizzazione di infrastrutture tecnologiche di supporto all'attuazione dell'agenda digitale metropolitana del sistema di fibra ottica (FO) e del sistema di governo della mobilità cittadina, ci si avvalga della Società ITS Città Metropolitana S.c. a r.l (ex ITS Area Vasta società consortile a r.l.).

La modifica principale dello statuto ha riguardato la trasformazione di ITS in società in house providing, così da consentire l'ingresso immediato della Città metropolitana nella compagine societaria di ITS e successivamente l'attribuzione dell'incarico di realizzare i progetti sopra richiamati utilizzando i fondi del patto per Cagliari.

Si è reso necessario strutturare la società medesima secondo il modello della società in house, come definita e disciplinata dall'articolo 16 del D. Lgs 19 agosto 2016, n. 175 (come modificato dal D. Lgs 16 giugno 2017, n. 100), al fine di ricevere affidamenti diretti dagli enti pubblici soci.

Pertanto, nel nuovo testo di statuto risultano modificate le clausole relative alla denominazione ("da ITS Area Vasta società consortile a r.l." a "ITS Città Metropolitana s.c. a r.l."), alla durata (che è stata prorogata al 31 dicembre 2050), all'oggetto sociale che - pur limitando l'attività al settore della mobilità - è stato integrato/modificato con variazioni imposte dal disposto degli articoli 2 e 16 del D.lgs. 175/2016; sarebbe soppresso il "Comitato di gestione" (art. 20 statuto vigente); è stata introdotta una parte (Parte IV, articoli 21 e 22) relativa alla disciplina dell'esercizio del "Controllo analogo".