

Comune Novi Ligure – Consiglio comunale del 26 luglio 2021

Dichiarazione dell'Assessore Maurizio Delfino a fronte della Nota Riscontro dell'Autorità di Regolazione Trasporti a lettera del Comune di Novi del 19 maggio 2021 in materia di CIT spa.

In riferimento alla polemica politica, relativa a quanto in oggetto (forse anche complice un articolo confuso, scorretto e strumentale, apparso su blog locale) evidenzio quanto segue:

Innanzitutto devo evidenziare che il vero “male” del CIT deriva dal fatto che molti parlano senza approfondire le questioni, causando danno al CIT, al Comune, alla collettività e manifestando preoccupanti segnali di autolesionismo. Inoltre mi preme evidenziare che il piano di risanamento cui si riferisce l'Autorità di Regolazione Trasporti è quello che ha presentato la precedente amministrazione il 30 ottobre 2018, omettendo di mandarlo alla stessa Autorità di regolazione dei Trasporti e alla Corte dei Conti, come invece avrebbe dovuto fare. Quel piano tra l'altro era supportato dai pareri tecnici favorevoli, anche se la precedente amministrazione ha omesso – fatto gravissimo – di far precedere l'approvazione del piano in assemblea dei soci alla necessaria approvazione del Consiglio comunale.

Quel piano è stato poi aggiornato il 21 ottobre 2020, prevedendo la soluzione C) Sopravvivenza in perdita che non aveva i caratteri di un effettivo piano di risanamento, non per nulla era limitato al 30.06.2021, ma solo quello di una soluzione ponte, per giungere alla prevista conversione del CIT in società mista. Le soluzioni per il rilancio del CIT erano demandate al piano industriale dell'operatore economico selezionato come socio operativo.

A ben vedere, tale soluzione ponte – che si ripete non è un piano di risanamento – non avrebbe nemmeno dovuto essere mandata all'Autorità dei trasporti. Diverso sarebbe stato se fossero state approvate le versioni A o B del piano, estese sino al 2023 e comprensive di un accordo di programma tra i Comuni soci; in quel caso, la revisione del piano avrebbe avuto i requisiti richiesti e avrebbe dovuto essere trasmessa all'ART, oltre che alla Corte dei Conti, che tra l'altro aveva chiesto di essere tenuta informata sugli sviluppi della vicenda.

Occorre poi evidenziare che la delibera di Consiglio comunale n. 37 del 03 maggio 2021 non voleva e non doveva essere affatto una opzione di “risanamento” della Società in oggetto, limitandosi

esclusivamente – come rilevato da ART a: (i) un intervento di ricapitalizzazione, sino al concorrere della somma minima (150.000 €) atta al mantenimento del requisito di idoneità finanziaria necessario all'iscrizione al R.E.N. e, quindi, alla prosecuzione della relativa attività, con conseguente riconoscimento di debito fuori bilancio per l'Amministrazione; (ii) un indirizzo favorevole alla conversione della C.I.T. S.p.A. (oggi a totale partecipazione pubblica, suddivisa tra il Comune di Novi Ligure e altri 13 Comuni alessandrini) in società "mista" con ingresso di un partner privato, in quota di partecipazione all'85%, a seguito dell'espletamento di un'apposita gara a doppio oggetto, prevedendo inter alia la successiva vendita del ramo d'azienda dedicato a servizi di pompe funebri e noleggio autobus, nonché la scissione della Società "Novi Parcheggi S.p.A."

I provvedimenti necessari *"al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause"* (art. 14, comma 2, d.lgs. 175/2016), non dovevano essere inseriti in tale delibera, essendo già prospettati dal Piano di risanamento CIT, e demandati al piano industriale che presenterà il prescelto socio operativo.

Per quanto riguarda gli elementi di incertezza citati da ART in riferimento ai pareri tecnici e alla delibera Corte dei Conti Piemonte n. 1/2021, si rimanda alle motivazioni che hanno supportato la delibera del 03 maggio 2021, laddove è stata tra l'altro accolta la deroga al divieto di soccorso finanziario suggerita dalla stessa Corte dei Conti Piemonte.

In particolare si ricorda un passaggio molto importante della delibera Corte dei Conti Piemonte n. 1/2021, a pagina 40: La legittimità di un'operazione di "soccorso", in realtà, è stata riscontrata soltanto con riferimento a poche situazioni: la necessità di recuperare al patrimonio comunale beni societari indispensabili per la prosecuzione dell'erogazione di servizi pubblici fondamentali o il pregresso rilascio di garanzia dell'Ente per l'adempimento delle obbligazioni della società (cfr. ex multis, Sez. Controllo Lombardia n. 69/2020; idem, Sezione Controllo Emilia-Romagna n. 40/2020). Appare evidente quindi, che la delibera di Consiglio comunale n. 37 del 03.05.2021 ha seguito la linea tracciata dalla Corte dei Conti Piemonte, dalla Corte dei Conti Lombardia, dalla Corte dei Conti Emilia Romagna.

E sempre in materia di delibere Corte dei Conti, ricordo l'importanza della delibera Corte dei Conti Lombardia n. 64/2021, riferita proprio al trasporto pubblico locale.

Occorre poi ricordare che l'Authority sui trasporti non ha formalmente adottato alcuna bocciatura del piano e del suo correttivo. Nella nota citata, ART si limita a evidenziare che "l'esercizio delle competenze di cui alla norma richiamata non può che essere subordinato all'acquisizione di un Piano di risanamento adeguatamente formulato e comunque redatto in conformità a consolidate prassi aziendali e contabili".

Invito formalmente il Consiglio comunale ad adottare un comportamento responsabile, a non strumentalizzare il caso Cit e a non dare all'esterno immagini della questione opache e contrastanti, tenuto anche conto che siamo osservati dal severo – giustamente – occhio del Tribunale, dagli organi della procedura fallimentare.

Detto questo, alcune considerazioni dell'Authority sui trasporti meritano un approfondimento:

a) innanzitutto, a differenza di quanto considerato dall'ART, la Revisione del piano (pag. 93) dice espressamente che, qualora si fosse scelta la soluzione C) Sopravvivenza in perdita (come effettivamente è avvenuto) e non si fosse poi riusciti a convertire in mista la Società, questa si sarebbe dovuta mettere in liquidazione;

b) per altro verso, ferme restando le razionalizzazioni organizzative e gestionali previste ed attuate dall'attuale Amministratore Unico, di cui la Revisione del piano tiene conto, gli altri aspetti a cui l'ART suggerisce di prestare attenzione o sfuggono al controllo aziendale (come la fissazione delle tariffe, che è regionale/AMP) o riguardano scelte di competenza dei Comuni (come la Revisione del piano evidenzia nel § 3.4, pagg. 27 ss.);

In sostanza, a fronte di un documento che l'ART nemmeno avrebbe dovuto ricevere, in quanto relativo ad una soluzione accolta dai Comuni che non aveva i requisiti richiesti come piano, l'ART non può fare altro che prenderne atto, evidenziando l'insussistenza delle condizioni per esprimersi.

Fatta tale premessa, l'ART svolge:

i) alcune considerazioni che confermano aspetti noti o su cui, comunque, la Revisione del piano (e i documenti ad essa propedeutici) ha fornito le necessarie analisi e valutazioni di competenza aziendale (punti 1, 2, 3, 5 e 6 della nota);

ii) una considerazione non precisa rispetto ai contenuti della Revisione del piano (punto 4 della nota, come indicato sopra alla lett. a).

Ribadisco infine che è stato comunque rispettato il disposto dell'art 14 comma 5 del Dlgs 175/2016 – TUSP – in quanto il presupposto normativo era in essere in vigore del piano originario. Nel 2020 è stata fatta unicamente una revisione del piano già presentato dalla precedente amministrazione, oltre a tutto limitata al 30 giugno 2021.

Ma la questione del CIT non finisce qui. La crisi dell'azienda deriva da lontano, occorre andare indietro di almeno 20 anni per capire la questione. Ma allora, a tutela dell'azienda e soprattutto nel pieno senso della responsabilità e del dovere istituzionale che tutto noi dobbiamo avere, occorre fare un passaggio in più e fornire ulteriori informazioni che possano essere utili alla cittadinanza, all'azienda, ai Comuni soci, agli organi del Tribunale di Alessandria.

Oltre a tutto, l'amministrazione Cabella è stata eletta nell'estate del 2019, solo due anni fa, e il sottoscritto Assessore alle società partecipate è stato nominato a novembre 2020, quindi solo 9 mesi fa. Quindi chiedo agli attuali consiglieri che hanno gestito il Comune nell'ultima consiliatura e che hanno fatto parte della maggioranza in precedenti consiliature, di darci informazione su alcune questioni importanti, che potrebbero servire anche agli organi della procedura fallimentare per valutare eventuali responsabilità – di cui siamo tutti partecipi:

- 1) Richiamato l'art. 15 comma 5 Dlgs 175/2016 e smi – TUSP: “Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di

pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, **purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 5**, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni. ... (omissis)... “

Chiedo: perché la precedente amministrazione non ha mandato il piano di risanamento CIT spa all'Authority dei trasporti e alla Corte dei Conti?

- 2) Perché è stato approvato in assemblea dei soci, il 30/10/2018, il piano di risanamento CIT spa senza fare precedere tale approvazione ad una seduta di Consiglio comunale ai sensi dell'art. 42 comma 2 lett. e) del Dlgs 267/2000 e smi – Testo Unico Enti Locali?
- 3) Perché è stato fatto un piano di risanamento che prevedeva un notevole contenimento dei costi del personale? L'obiettivo era di licenziare gran parte dei dipendenti? In quale modo si riteneva di portare avanti i servizi del CIT, in particolare il trasporto pubblico locale, con così poco personale? E' mancato un approfondimento da parte Vostra?
- 4) Come è stato possibile presentare in Assemblea dei soci CIT spa del 30/10/2018 un piano di risanamento CIT spa veramente poco accurato, che è stato oggetto di successive correzioni? Perché non è stato approfondito prima?
- 5) Ma soprattutto, perché il Cit si trova attualmente in questa grave situazione? Perché non sono stati utilizzati i corretti strumenti che avevate a disposizione? Perché lavoratori e fornitori sono ora in ginocchio? Questo fatto appare davvero grave.
- 6) Sono convinto in modo documentale, dalla lettura della norma e delle delibere Corte dei Conti, per lo specifico settore del Trasporto Pubblico Locale, che i Comuni soci avrebbero potuto e dovuto dare contributi integrativi al Cit spa. Come si è sempre verificato, fino a quando nel 2017 è stato deciso di staccare la spina.
Non mi sembra sia vietato finanziare i costi sociali del servizio trasporti; anzi questo è necessario se si vuole garantire la sua universalità. Ricordo che secondo il principio di universalità, tutti i cittadini devono avere la possibilità almeno teorica di accedere al servizio, occorre garantire equità di accesso al servizio anche per le fasce economicamente disagiate,

l'erogazione del servizio deve avvenire su tutto il territorio di riferimento a tariffe che possano consentire l'accessibilità allo stesso da parte di tutte le fasce di popolazione. Il servizio universale deve essere erogato anche in aree geografiche e utenti anche in condizioni di assenza di redditività; devono essere garantiti servizi "minimi" / "essenziali", con vincoli di continuità, uguaglianza, capacità di adattamento ai bisogni.

Tutti i servizi di Tpl, con le sole entrate da tariffazione, sarebbero in perdita. Altro discorso è valutare se il contributo per costo sociale sia congruo e come sia parametrato. C'è delibera recente di Corte Conti Autonomie sul finanziamento del trasporto scolastico che tratta questione simile, come pure ci sono anche delibere di sezioni regionali sul tema. In particolare, la delibera n. 25 della Sezione Autonomie Corte dei Conti del 7 ottobre 2019, sancisce la legittimità per gli Enti locali, "nell'ambito della propria autonomia finanziaria e nel rispetto degli equilibri di bilancio, di provvedere ad erogare il servizio di trasporto scolastico anche con risorse proprie"

La Delibera Corte Conte Lombardia n. 64/2021 sul caso specifico di contributi in materia di TPL conferma questo concetto, fornendo anche una importante lettura dell'art. 15 comma 4 del TUSP, che va letto tutto !! non solo la prima parte. E questo lo dico anche all'attuale Segretario comunale, che invece ha sempre assunto una ferma posizione contraria sul punto. Certo, occorre muoversi nel rispetto di rigorosi criteri per non comportare danno alla finanza pubblica.

L'ultimo affidamento formale del servizio TPL fu effettuato nel 2008/2009; la Provincia di Alessandria, allora concedente, prima del passaggio all'Agenzia di Mobilità Piemontese, fece presente, almeno informalmente, che l'affidamento sarebbe stato fatto dando per scontata la continuità dei contributi comunali in conto esercizio erogati alle aziende di trasporto. Cosa che, sino al 2016, è effettivamente avvenuta, laddove il non remunerativo contratto di servizio TPL era integrato dai contributi in conto esercizio dei Comuni. **So bene che oggi – soprattutto dopo l'entrata in vigore del TUSP, ma anche in precedenza - parlare di contributi in conto esercizio è vietato; so che bene che i contributi in conto esercizio portano al soccorso finanziario, che è vietato e causa di responsabilità erariale. Ma il settore del trasporto pubblico locale è diverso e tali sacrosante esigenze di finanza pubblica vanno temperate con le esigenze tipiche del servizio pubblico locale in questione.**

- 7) Ma allora chiedo ancora: sono state considerate le conseguenze della decisione di sospendere la contribuzione in c/esercizio, mandando in perdita il CIT? Non poteva certo essere una norma di Stato, il Dlgs 175/2016 – TUSP – la motivazione di tal improvvida decisione! Come poteva essere una legge di Stato a mandare sul lastrico centinaia di aziende di trasporto? Non è questa la motivazione alla base di quella scelta. **Esistevano altre possibili soluzioni, perchè non sono state adottate?**
- 8) Corrisponde al vero la notizia, che ho appreso da fonti aziendali CIT spa, secondo cui la scelta “aziendalisticamente suicida” di modificare il meccanismo di sostegno finanziario da parte dei Comuni soci a partire dal 2017 non è partita dall'Assemblea dei soci CIT, bensì dalla Giunta del Comune di Novi Ligure, che ha chiesto alla società di rifare il bilancio d’esercizio 2017 a tre giorni dall’assemblea dei soci 2018 per l’approvazione dello stesso bilancio d’esercizio 2017 (si badi bene non budget previsione 2017, bensì bilancio d’esercizio 2017, quindi rendiconto)? E vero che gli amministratori del CIT, ingenuamente, hanno seguito tali direttive, dimenticandosi (tutti) del concetto di autonomia giuridica, economica, fiscale, gestionale di una società partecipata? Perché non è stata decisa questa improvvida strategia in assemblea dei soci ad inizio anno 2017, imponendola invece nel 2018 su competenza 2017, a pochi giorni dall’assemblea per l’approvazione del bilancio 2017 e comunque fuori dall’assemblea dei soci? Come mai il Consiglio di amministrazione del CIT spa, nel 2018 ha accettato una cosa simile, su input di un solo Comune socio, modificando il bilancio senza prima ricevere indirizzi dall’assemblea dei soci?
- 9) Mi risulta che nel 2010, a seguito della crisi economica e delle ristrettezze della manovra di finanza pubblica nazionale (ci ricordiamo tutti il DL 78/2010, poi le leggi “spending review” approvate dal Parlamento su proposta del Governo Monti) la Provincia di Alessandria allora concedente abbia ridotto la copertura finanziaria dei Km riconosciuti al CIT, passando da 750.000 a 520.000 km annui; di conseguenza sono stati rifatti i Piani di esercizio delle linee. Come mai, il CDA e l’assemblea dei soci CIT non hanno pensato di ridurre il personale, favorendo magari esodi incentivati, e a riorganizzare l’azienda? Perché i Comuni soci in alternativa non hanno conferito al CIT nuovi servizi, sul modello di altre società di trasporti presenti nel territorio? Perché non sono state adottate altre strategie, quali ad esempio un

accorpamento nel gruppo Acos? Oltre a tutto, in quegli anni, l'aumento del costo gasolio e delle materie prime richiedeva un forte immediato intervento! Le conseguenze di quelle scelte, ovvero l'immobilismo, pesano molto oggi sulla situazione economico finanziaria di CIT spa.

10) Circa la bassa remuneratività del contratto di servizio, è stata fatta valere? E' chiaro che l'Agenzia di Mobilità Piemontese – AMP, subentrata alla Provincia nel contratto, non accetterà contestazioni e non vorrà ammettere che il contratto di servizio TPL è diseconomico, perché può temere richieste risarcitorie (non solo da CIT spa), ma è stata valutata l'ipotesi di una richiesta di risarcimento danni?

11) Ho saputo che il precedente, rispetto ad oggi, Assessore regionale ai trasporti aveva suggerito un accordo di programma tra i Comuni, con l'impegno dell'acquisto, da parte loro, di biglietti o abbonamenti, da distribuire ai cittadini meno abbienti (soluzione praticata in molte aree piemontesi e non solo). Questa sarebbe stata una soluzione compatibile con il quadro normativo vigente, nelle more della prossima procedura di gara. Perché non è stato fatto?

12) Riduzione contributo accise: è un credito di imposta importante, ma oggi il CIT può ottenerlo solo su n.3 dei n.20 pullman / autobus che ha a disposizione, quelli Euro 5 ed Euro 6. Il restante parco mezzi del CIT è vecchio e obsoleto, e non può beneficiare della norma. Perché non sono stati sostituiti a suo tempo i mezzi ? Oggi si avrebbe un beneficio sul bilancio aziendale.

13) Contributi regionali sul parco veicoli: la Regione finanzia fino al 90%, in base alle tipologia di mezzi, l'acquisto di nuovi pullman e autobus.

Dal 2015 in avanti, la normativa regionale prevede che l'azienda debba prima acquistare e pagare interamente i mezzi, poi chiedere il finanziamento regionale presentando fatture quietanzate. Oggi l'azienda CIT spa non può rinnovare il parco veicoli per mancanza di liquidità, anche se diversi pullman girano da oltre 20 anni e necessitano di essere sostituiti. Prima del 2015, invece, i contributi regionali erano erogati anche per l'acquisto dei mezzi in leasing, consentendo quindi un'uscita di cassa graduale e di ottenere contributi significativi. Perché non è stato fatto? Perché è stata persa questa grande occasione?

14) Parcheggio sotterraneo "Movi Centro" in piazza della Stazione a Novi Ligure, anno 2008: è uno delle cause del malessere economico finanziario di CIT spa, che si è sobbarcato il peso dell'operazione finanziaria, pur garantita dal Comune di Novi Ligure (altro grosso problema di cui dirò più avanti), delle gare, dell'allestimento, della gestione. Risultano accordi con il Comune di Novi, poi non rispettati, per il sostegno delle attrezzature del parcheggio sotterraneo? Perché il CIT ha emesso fatture che il Comune di Novi non ha riconosciuto in quanto non aveva assunto impegno di spesa? Ha sbagliato il CIT ad emettere le fatture oppure ha sbagliato il Comune di Novi a non accettarle? In base a quale accordo con il Comune CIT spa ha emesso tali fatture?

Perché non è stato il Comune di Novi ad accollarsi gli oneri della costruzione del parcheggio, per poi darlo in gestione al CIT?

E' stato redatto il piano economico finanziario ai sensi dell'art. 201 comma 2 Tuel ("Per le nuove opere di cui al comma 1 il cui progetto generale comporti una spesa superiore a cinquecentomila euro, gli enti di cui al comma 1 approvano un piano economico-finanziario diretto ad accertare l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della connessa gestione, anche in relazione agli introiti previsti ed al fine della determinazione delle tariffe")?

E' stato rispettato il disposto normativo dell'art. 201 comma 4 Tuel ("Le tariffe dei servizi pubblici di cui al comma 1 sono determinati in base ai seguenti criteri:

- a) la corrispondenza tra costi e ricavi in modo da assicurare la integrale copertura dei costi, ivi compresi gli oneri di ammortamento tecnico finanziario;
- b) l'equilibrato rapporto tra i finanziamenti raccolti ed il capitale investito;
- c) l'entità dei costi di gestione delle opere, tenendo conto anche degli investimenti e della qualità del servizio").

Sono state valutate le conseguenze del fatto che il terreno su cui è stato costruito il parcheggio non era e non è del Comune, bensì delle Ferrovie dello Stato?

15) Deposito dei pullman / autobus, officina attrezzata, autolavaggio: è un'altra questione molto delicata, che ha comportato effetti negativi sugli equilibri finanziari dell'azienda.

Per molti anni il CIT ha utilizzato un deposito in locazione, sostenendo un costo a conto economico e un esborso monetario a conto del patrimonio. Poi nel 2006 l'azienda ha deciso

di utilizzare un terreno del Comune di Novi, ricevuto in convenzione, per costruire un nuovo importante capannone, oggi sovradimensionato rispetto alle esigenze.

L'onere per la costruzione è stato ingente, pari a euro 1.700.000, ma quello che è peggio è stata la copertura finanziaria dell'operazione, visto che l'azienda per poter pagare i lavori ha assorbito tutta la liquidità destinata al TFR - trattamento di fine rapporto – dei dipendenti!!

Come è possibile sia stata fatta un'operazione del genere, che ha esaurito tutta la liquidità aziendale disponibile, di cui ancora oggi l'azienda soffre. Le alternative erano diverse, dal finanziamento bancario al lease back, tutti strumenti utili per non privare l'azienda di liquidità. E poi perché non è stato inserito un impianto di fotovoltaico che darebbe benefici ancora oggi? Perché la liquidità aziendale era terminata? Ma c'erano altri strumenti !! che oggi invece non si possono più ottenere, ad iniziare dal canale bancario, che per il CIT è ormai precluso.

La grave mancanza di liquidità di oggi del CIT nasce da questa, forse evitabile, operazione. Oggi il CIT non riesce a condurre una normale gestione per cronica mancanza di liquidità, non riesce a pagare i TFR, a pagare i fornitori, ad acquistare i necessari autobus elettrici, ad innovare.

16) Inadempienza dei Comuni di Gavi, Serravalle, Stazzano nel rispetto del ripiano perdite approvato dall'Assemblea dei soci e incompleta copertura perdite anche da parte degli altri Comuni soci, escluso il Comune di Novi Ligure: questo ha causato all'azienda un mancato introito di oltre 500.000 euro che sarebbero di fondamentale importanza per il bilancio. Perché i Comuni soci – tranne Novi Ligure – non hanno rispettato il piano di coperture perdite approvato dall'assemblea dei soci?

17) Organizzazione aziendale, assegnazione di ruoli operativi e mansioni: mi risulta che la gestione del CIT non fosse stata ottimale negli anni passati, in diversi comparti, tanto è vero che l'attuale amministratore è dovuto intervenire in modo rilevante per il recupero di efficienza, ma ormai molte diseconomie gestionali avevano inciso sul conto economico aziendale. Perché non si è intervenuti prima?

18) E' stato compreso che la crisi del CIT rischia di compromettere seriamente il bilancio comunale, con profili di responsabilità per danno erariale importanti?

Lo scioglimento di CIT spa ha ovviamente effetti traumatici per la società, in quanto la vendita dell'attivo patrimoniale a valori di liquidazione non consentirà di estinguere integralmente i debiti aziendali. A farne le spese saranno soprattutto gli oltre 40 dipendenti, che perderanno il lavoro, e i fornitori, che riusciranno solo in piccola parte ad incassare i propri crediti.

Ma conseguenze non meno pesanti graveranno sui Comuni soci, primo tra tutti e più degli altri, il Comune di Novi Ligure.

Sulla base degli impegni assunti nell'assemblea del 30/10/2018, quando è stato approvato il Piano di risanamento, i Comuni hanno dovuto completare il ripiano della perdita 2018 e ripianare la perdita 2019 nonché quella del 2020, per un totale di € 1.023.144.

I Comuni non hanno onorato completamente il loro impegno – tranne il Comune di Novi Ligure. Inoltre, siccome il Piano prevedeva che i Comuni coprissero un fabbisogno finanziario complessivo di € 1.972.000 nel triennio 2018-2020, il curatore fallimentare potrebbe chiedere loro, oltre a quanto non hanno immotivatamente onorato, anche un'ulteriore differenza di € 584.326.

Il conto più pesante è ovviamente a carico del Comune di Novi, che ha dovuto sostenere € 98.028 arretrati relativi al 2018 e due quote, per gli esercizi 2019 e 2020, da € 221.387, per un totale di € 540.802.

Ma per il Comune di Novi Ligure, le nefaste conseguenze del fallimento o della liquidazione sono anche altre. Infatti, **la cessazione dell'attività di CIT spa determina l'automatica risoluzione del contratto di concessione del parcheggio Movi Centro, in piazza della stazione, ed, altresì, del contratto di mutuo acceso dalla società, su cui il Comune ha rilasciato apposita fideiussione, in modo probabilmente non corretto e fonte di possibili conseguenti responsabilità, in quanto non è stato rispettato l'art. 207 comma 3 del Tuel** che recita *“La garanzia fideiussoria può essere rilasciata anche a favore di terzi, che possono essere destinatari di contributi agli investimenti finanziati da debito, come definiti dall'articolo 3, comma 18, lettere g) ed h), della legge 24 dicembre 2003, n. 350, per l'assunzione di mutui destinati alla realizzazione o alla ristrutturazione di opere a fini culturali, sociali o sportivi, su terreni di proprietà dell'ente locale, purché siano sussistenti le seguenti condizioni:*

a) il progetto sia stato approvato dall'ente locale e sia stata stipulata una convenzione con il soggetto mutuatario che regoli la possibilità di utilizzo delle strutture in funzione delle

esigenze della collettività locale;

b) la struttura realizzata sia acquisita al patrimonio dell'ente al termine della concessione;

c) la convenzione regoli i rapporti tra ente locale e mutuatario nel caso di rinuncia di questi alla realizzazione o ristrutturazione dell'opera”.

In realtà, la struttura realizzata (parcheggio Movi Centro in piazza della Stazione di Novi Ligure), non potrà esse acquisita al patrimonio del Comune di Novi Ligure, al termine della concessione, in quanto l'area su cui è stato costruito il Movi Centro è di proprietà delle Ferrovie dello Stato! Come mai il Comune di Novi Ligure, all'epoca, ha commesso un errore così grave, quando la normativa citata (art. 207 comma 3 Tuel) era già in vigore?

La risoluzione del contratto di concessione determinerebbe un onere del Comune nei confronti di CIT spa, pari al valore contabile netto dell'opera, ridotto dell'accollo del debito residuo del mutuo, per un importo di € 634.067. A sua volta, la risoluzione del contratto di mutuo ne implica l'immediata estinzione, con una penale dell'1,5%, per un ammontare di € 1.699.835. Ne consegue un onere complessivo, a carico del Comune di Novi, di € 2.333.902 che sommato a quello derivante dalle quote di perdite che il Comune si è già impegnato a ripianare, porta ad un totale di € 2.874.704.

Inoltre, **ai sensi dell'art. 14 comma 6 del TUSP** (“Nei cinque anni successivi alla dichiarazione di fallimento di una società a controllo pubblico titolare di affidamenti diretti, le pubbliche amministrazioni controllanti non possono costituire nuove società, né acquisire o mantenere partecipazioni in società, qualora le stesse gestiscano i medesimi servizi di quella dichiarata fallita”) **il fallimento dell'azienda CIT spa, poi, impedirà ai Comuni soci, per i prossimi cinque anni, di acquisire o detenere partecipazioni in società che svolgano attività analoghe a quelle affidate direttamente al CIT, ossia servizi di TPL, di trasporto scolastico e di gestione di parcheggi a pagamento.**

- 19) L'attuale amministrazione comunale ha provveduto ad accantonare, nel rendiconto 2020, tutte le risorse necessarie ad affrontare l'eventuale emergenza finanziaria in caso di fallimento del CIT. Poi sarà compito della magistratura contabile valutare se tale utilizzo delle risorse è corretto oppure è una forma di danno erariale. Come mai le precedenti amministrazioni non hanno provveduto ad effettuare almeno l'intero accantonamento (oggi

pari a euro 1.700.000) relativo all'escussione della fidejussione?

20) Conciliazione crediti / debiti tra CIT spa e Comune di Novi Ligure: dopo numerose recenti riunioni, le parti non riescono a quadrare le partite a causa della mancanza da parte del Comune di Novi Ligure di documenti giustificativi relativi ad operazioni del passato. Per quale motivo si è verificato questo disallineamento? Perché mancano gli atti? Perché non sono stati assunti adeguatamente impegni di spesa da parte del Comune?

Documento depositato agli atti del Consiglio comunale Comune di Novi Ligure del 26/07/2021.

Alessandria, 26/07/2021

dott. Maurizio Delfino
Assessore Finanze – Partecipate – Personale
Comune di Novi Ligure



