



Città Metropolitana di Reggio Calabria

DELIBERA DEL CONSIGLIO METROPOLITANO

N° 52 / 2020 di Registro Generale

Oggetto: ACQUISIZIONE DI UNA PARTECIPAZIONE NELLA SOCIETÀ PER AZIONI ATAM SPA, PARTECIPATA AL 100% DAL COMUNE DI REGGIO CALABRIA.

L'anno 2020 il giorno trenta del mese di Novembre alle ore 10:44 e seguenti, nella sede PIAZZA ITALIA - REGGIO CALABRIA, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente normativa, sotto la presidenza del Sindaco Metropolitan Falcomatà Giuseppe con l'assistenza e partecipazione del Segretario Generale Avv. Umberto Nucara, si è riunito il Consiglio Metropolitan composto dai Sigg.ri Consiglieri:

COGNOME E NOME	PRESENZA
<i>Sindaco Metropolitan Falcomatà Giuseppe</i>	X
<i>Belcastro Caterina</i>	X
<i>Castorina Antonino</i>	X
<i>Crea Antonino</i>	X
<i>Fuda Salvatore</i>	X
<i>Lamberti Castronuovo Eduardo</i>	X
<i>Marino Demetrio</i>	X
<i>Quartuccio Filippo</i>	X
<i>Ripepi Massimo Antonino</i>	X
<i>Zampogna Giuseppe</i>	X
<i>Zavettieri Pierpaolo</i>	X

IL SINDACO METROPOLITANO

PREMESSO CHE:

- ai sensi dell’articolo 1, comma 2, della legge 7 aprile 2014 n.56, le città metropolitane sono enti territoriali di area vasta con le funzioni di cui ai commi 44 e 46 e con le seguenti finalità istituzionali generali:
 - cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano;
 - promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana;
 - cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee;
- l’art. 1, comma 44, lett. della Legge n. 56/2014 stabilisce che alla città metropolitana sono attribuite le funzioni fondamentali delle province e quelle attribuite alla città metropolitana nell’ambito del processo di riordino delle funzioni delle province ai sensi dei commi da 85 a 97 del presente articolo, nonché, ai sensi dell’articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, le seguenti funzioni fondamentali:
 - a) adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza;
 - b) pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano;
 - c) strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano. D'intesa con i comuni interessati la città metropolitana può esercitare le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio e di organizzazione di concorsi e procedure selettive;
 - d) mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano;
 - e) promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, anche assicurando sostegno e supporto alle attività economiche e di ricerca innovative e coerenti con la vocazione della città metropolitana come delineata nel piano strategico del territorio di cui alla lettera a);
 - f) promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano.
- la città metropolitana, in ragione delle funzioni proprie spettanti ai sensi della *Legge Delrio*, è chiamata ad organizzare, coordinare e presidiare sul proprio territorio metropolitano di riferimento, tra gli altri, il Servizio di “*Trasporto pubblico locale*” di Area Metropolitana;
- la Regione Calabria, con la legge-quadro n. 35 del 31 dicembre 2015, ha provveduto a disciplinare, per gli ambiti di propria competenza, la materia del “*Trasporto pubblico locale*”;
- con l’art. 12 della citata Legge regionale, rubricato “*Bacino territoriale ottimale regionale*”, ha previsto che i servizi di “*Trasporto pubblico locale*” siano organizzati ed erogati all’interno di un unico Bacino territoriale ottimale regionale al fine di conseguire obiettivi di efficienza, efficacia, universalità del servizio e sostenibilità ambientale, mentre con il seguente art. 13 della Legge n.

- 35/2015, l'Ente di governo del “*Bacino unico territoriale ottimale*” è individuata nell'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (denominata, in sintesi, anche “*Art-Cal*”);
- l'art. 13, comma 5, della citata Legge Regione Calabria n. 35/2015 prevede che l'Assemblea dell'ART-Cal è costituita dal Presidente della Giunta regionale, dal Sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria. L'Assemblea è convocata e presieduta dal Presidente della Giunta regionale o dal suo delegato, ed esprime il proprio voto, ordinariamente per via telematica, esclusivamente nei casi previsti dalla presente legge. Il voto di ciascun componente dell'Assemblea ha un peso proporzionale alla popolazione residente nel territorio dell'ente che rappresenta; nel caso della Città Metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città Metropolitana e nel Comune capoluogo;
 - a detta Autorità, che opera senza necessità di ulteriori deliberazioni, preventive o successive, da parte degli Organi della Regione, sono attribuite le funzioni indicate al comma 2, del citato art. 13, tra cui spiccano:
 - a) la definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio, coerentemente al Programma pluriennale del “*Trasporto pubblico locale*”, ai programmi approvati e alle previsioni dei contratti di servizio;
 - b) l'affidamento e l'esecuzione dei contratti di servizio;
 - c) la stipula degli accordi relativi all'uso dei beni strumentali con i proprietari o concessionari dei detti beni. Ai sensi dell'art. 13, comma 22, della Legge n. 35/2015, le funzioni di cui alle precedenti lett. b) e c) sono *ex lege* delegate dall'Autorità di Bacino alla Agenzia regionale reti e mobilità, persona giuridica, sotto forma di Società per azioni, costituita da Regione Calabria e “*Art-Cal*”, ed ai sensi del successivo art. 14, comma 4, oltre al Bacino unico già costituito, possa essere istituito, mediante intesa con la Regione Sicilia, un ulteriore Bacino territoriale ottimale nella cosiddetta “*Area integrata dello Stretto*”, e secondo le forme specificatamente previste nella Intesa interregionale;
 - l'art. 14, commi 1, 4 e 5, della Legge regionale della Calabria n. 35/2015, prevede che “*le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui alla lett. a) del comma 2 dell'art. 13 (la definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio, coerentemente al 'Programma pluriennale del Trasporto pubblico locale', ai programmi approvati ai sensi degli artt. 14 e 15 e alle previsioni dei contratti di servizio di cui all'art. 16) sono svolte dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria, per i servizi che interessano il Comune capoluogo e l'ambito del proprio territorio individuato dalla stessa Città Metropolitana, che non sono individuati di livello regionale nel 'Programma pluriennale del trasporto pubblico locale'” e che, “mediante intesa con la Regione Sicilia, e sentita la Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'Area dello Stretto per il relativo parere consultivo, possono essere istituiti servizi di 'Trasporto pubblico locale' nell'Area integrata dello Stretto costituita dalle Città metropolitane di Reggio Calabria e Messina. In tal caso, nelle forme previste dall'intesa, l'Area integrata dello Stretto costituisce un bacino ottimale interregionale e all'ente di governo partecipa la Città Metropolitana di Reggio Calabria. Il servizio di trasporto di veicoli effettuato con apposite navi tra le due sponde dello Stretto di Messina può essere oggetto di accordo ai sensi del comma 1 dell'art. 20 e messo a disposizione dell'operatore aggiudicatario del servizio”, oltre che “restano di competenza della Città Metropolitana le funzioni di promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di proprio interesse ai sensi dell'art. 1, comma 2, della Legge 7 aprile 2014, n. 56”;*
 - la Legge Regione Sicilia n. 8/2014, di “*Istituzione dei Liberi Consorzi comunali e delle Città metropolitane*”, all'art. 14, rubricato “*Promozione di accordi con lo Stato, la Regione Calabria e la Città Metropolitana di Reggio Calabria*”, ha comunque disposto che la “*Regione, d'intesa con la Città Metropolitana di Messina, favorisce la stipula di appositi Accordi con lo Stato, la Regione Calabria e la Città Metropolitana di Reggio Calabria, al fine di consentire ai cittadini residenti*

nell'Area Metropolitana di Messina e nella Città Metropolitana di Reggio Calabria di usufruire dei servizi secondo criteri di prossimità”;

- con atto sottoscritto in data 30 gennaio 2019, la Regione Calabria, la Regione Sicilia, la Città Metropolitana di Reggio Calabria e la Città Metropolitana di Messina hanno sottoscritto un Accordo per la costituzione della così denominata “*Area integrata dello Stretto*” che, ai sensi del citato art. 14, comma 4 della L.R. Calabria n.35/2015, costituirà l’Ambito ottimale del nuovo Bacino territoriale interregionale del “*Trasporto pubblico locale*”;
- il procedimento di costituzione della Autorità di gestione dell’Area dello Stretto è in fase avanzata tanto che entrambe le Regioni hanno già perimetrato l’area di intervento dell’Autorità (Delibera di Giunta Regionale n. 354 del 31.07.2019 “*Perimetrazione del bacino ottimale interregionale dell’area integrata dello stretto*”), ed è in fase di definizione il modello di organizzazione e gestione della stessa;
- Art-Cal, con la Deliberazione n. 22 del 15 novembre 2019, ha preso atto della citata Deliberazione n. 354;
- la Città Metropolitana di Reggio Calabria è soggetto necessario dell’Ente di governo di tale nuovo Bacino territoriale;

RILEVATO CHE:

- la normativa regionale, precedentemente richiamata, è coerente con la recente normativa nazionale, rappresentata in particolare, per i cosiddetti “*servizi pubblici locali a rilevanza economica a rete*” (di cui fa parte anche il “*Trasporto pubblico locale*”) – ora meglio definiti, riprendendo anche dalla legislazione e dalla giurisprudenza comunitaria, “*servizi di interesse economico generale a rete*”), dall’art. 3-*bis* del Dl. n. 138/2011, e dall’art. 48, del Dl. n. 50/2017 (oltre che dallo “*storico*” Dlgs. n. 422/1997);
- il citato art. 3-*bis* del Dl. n. 138/2011, convertito con modificazioni nella Legge n. 148/2011, prevede che le Regioni organizzano lo svolgimento dei “*servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica*” definendo il periodo degli Ambiti o Bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi. Le funzioni di organizzazione dei “*servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica*”, compresi quelli appartenenti al Settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli Enti di governo degli Ambiti o Bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati, cui gli Enti Locali partecipano obbligatoriamente;
- più specificatamente per il Servizio di “*Trasporto pubblico locale*”, l’art. 48, comma 1, del D.L. n. 50/2017, ha previsto che “*i Bacini di mobilità per i Servizi di Trasporto pubblico regionale e locale e i relativi Enti di governo, sono determinati dalle Regioni, sentite le Città metropolitane, gli altri Enti di Area vasta e i Comuni capoluogo di Provincia, nell’ambito della pianificazione del Trasporto pubblico regionale e locale*” e che i Bacini “*comprendono un’utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di Enti di Area vasta o di Città metropolitane*”;
- agli Enti di governo dei Bacini possono essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli Enti pubblici associati. In tal caso, gli Enti di governo costituiscono Società interamente possedute dagli Enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali Società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati;
- ai sensi del comma 4, del citato art. 48, - e ovviamente ove non si decida di agire con Società “*in*

house” - ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i Servizi di “*Trasporto pubblico locale e regionale*”, gli Enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i Bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'Area soggetta alle disposizioni di cui alla Legge 16 aprile 1973, n. 171. Tali eccezioni sono disciplinate con Delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti;

- ove, invece, si decidesse di affidare il Servizio a Società “*in house providing*”, l'art.37 del D.L. n.201/2011 (così come modificato dal citato art. 48, comma 6), prevede, con riferimento al “*Trasporto pubblico locale*”, che l'Autorità definisca anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da Società “*in house*” o da Società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (“*Testo unico delle Società a partecipazione pubblica*”), nonché per quelli affidati direttamente. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati “*in house*” o affidati direttamente l'Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario;

CONSIDERATO CHE:

- alla luce di tutto quanto sopra premesso, l'Amministrazione Metropolitana valuta, pertanto, tra le altre opzioni possibili per la migliore organizzazione del Servizio di “*Trasporto pubblico locale*” nel Bacino territoriale metropolitano, quella di attivare una forma di gestione cosiddetta “*integrata*”, mettendo a fattor comune le competenze e le esperienze accumulate dal Comune di Reggio Calabria con la sua Società “*ATAM Spa*”, avendo, quest'ultimo, a suo tempo optato per una gestione del Servizio in oggetto basata sul modello cosiddetto “*in house providing*”, anche al fine di perseguire una reale ottimizzazione strategica e gestionale del Servizio a vantaggio della Collettività amministrata;
- la società ATAM spa, visti i requisiti, il *know how* di cui dispone, l'esperienza e le risorse professionali di cui è dotata, potrebbe essere potenzialmente affidataria anche di ulteriori servizi per come dettagliati nella Relazione allegata al presente atto, già individuati e di seguito riportati:
 - Supporto al Settore in attività di programmazione e monitoraggio e gestione del PUMS;
 - Supporto al Settore TPL in attività di programmazione e monitoraggio del servizio: supporto al Settore TPL nelle azioni funzionali alla istituzione del bacino ottimale interregionale dell'Area integrata dello Stretto e alle successive azioni di pianificazione, programmazione e monitoraggio
 - Gestione di servizi per la mobilità, quali aree di parcheggio, *car* e *bike sharing*, servizi a chiamata, in una logica integrata con il servizio di TPL e in un'ottica di economie di scala, attraverso la migliore utilizzazione delle risorse tecniche e umane di cui ATAM dispone;
- la Città Metropolitana di Reggio Calabria ha in essere, tra l'altro, il Servizio di “*Car Sharing*” dell'Area Metropolitana, già affidato ad ATAM S.P.A. con Det. R.G. 2190/2020 del 30/07/2020, mediante stipula di contratto di servizio, per un periodo di 6 mesi, senza maggiori oneri per l'Ente affidante;
- in termini di preventiva verifica dei requisiti di legittimità e sussistenza delle condizioni richieste dalla normativa speciale per l'eventuale assunzione di una partecipazione, da parte della Città Metropolitana di Reggio Calabria nella Società “*ATAM Spa*”, attualmente gestore – secondo la formula del cosiddetto “*in house providing*” - del Servizio di “*Trasporto pubblico locale*” e di “*Trasporto scolastico*” del Comune di Reggio Calabria, funzionale a dimostrare alle Autorità, alle Amministrazioni ed agli Enti interessati, a vario titolo, al Servizio in oggetto – compreso ovviamente lo stesso Legislatore regionale e nazionale – si è proceduto all'analisi e alla valutazione

dei seguenti documenti della società ATAM spa:

- Bilancio 2017/2018/2019 e bilancio di verifica al 31/08/2020
- Piano Industriale
- Visura camerale
- Statuto
- Indici di redditività
- Relazione di stima valore patrimoniale immobiliare
- Piano di risanamento 2015

i cui esiti sono stati positivi, spingendo l'Amministrazione Metropolitana a proseguire nello studio della possibile e concreta disponibilità di utilizzare, come apposito "veicolo" candidabile ad occuparsi della gestione della parte calabrese del nuovo Ambito interregionale, ad oggi per la parte calabrese di pertinenza della Città Metropolitana di Reggio Calabria e del Comune di Reggio Calabria, e poi se del caso del Comune di Messina per la parte siciliana, dando vita a quel tempo ad uno specifico Ambito interregionale dello Stretto, in attuazione del Progetto di "Area dello Stretto";

- il Progetto di creazione di una forma di gestione integrata del Servizio di "Trasporto pubblico locale" tra la Città Metropolitana Reggio Calabria ed il Comune di Reggio Calabria consiste nell'ingresso della Città Metropolitana di Reggio Calabria nel capitale sociale della Società "Atam Spa", partecipata ad oggi al 100% dal Comune di Reggio Calabria, affidataria diretta del Servizio di "Trasporto pubblico locale" e dovrebbe, evidentemente, rispettare tutte le disposizioni di riferimento al caso di specie riportate nel D.Lgs. n. 175/2016 ("Testo unico delle Società a partecipazione pubblica", detto anche "T.U.S.P."), essendo "Atam Spa" una Società a controllo pubblico (totalitario) rientrante nell'ambito di applicazione del T.U.S.P.;
- all'interno del T.U.S.P., la norma di riferimento per l'assunzione di una partecipazione in una Società già esistente è rappresentata dall'art. 8 del D.Lgs. n. 175/2016, secondo il quale "le operazioni, anche mediante sottoscrizione di un aumento di capitale o partecipazione a operazioni straordinarie, che comportino l'acquisto da parte di un'Amministrazione pubblica di partecipazioni in Società già esistenti sono deliberate secondo le modalità di cui all'art. 7, commi 1 e 2. L'eventuale mancanza o invalidità dell'atto deliberativo avente ad oggetto l'acquisto della partecipazione rende inefficace il contratto di acquisto della partecipazione medesima. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche all'acquisto, da parte di Pubbliche Amministrazioni, di partecipazioni in Società quotate, unicamente nei casi in cui l'operazione comporti l'acquisto della qualità di socio", mentre i richiamati commi 1 e 2 dell'art. 7 dello stesso T.U.S.P., prevedono che "la Deliberazione di partecipazione di un'Amministrazione pubblica [...ad ...] una Società è adottata con: [...] c) Deliberazione del Consiglio comunale, in caso di partecipazioni comunali; d) Delibera dell'Organo amministrativo dell'Ente, in tutti gli altri casi di partecipazioni pubbliche. L'atto deliberativo è redatto in conformità a quanto previsto all'art. 5, comma 1", il tutto coordinato con il disposto ordinamentale dell'art. 42 del Tuel (D.Lgs. n. 267/2000) in tema di competenze consiliari;
- il citato art. 5, comma 1, del T.U.S.P., prevede altresì che, "a eccezione dei casi in cui la costituzione di una Società o l'acquisto di una partecipazione, anche attraverso aumento di capitale, avvenga in conformità a espresse previsioni legislative, l'atto deliberativo di costituzione di una Società a partecipazione pubblica, anche nei casi di cui all'art. 17, o di acquisto di partecipazioni, anche indirette, da parte di Amministrazioni pubbliche in Società già costituite deve essere analiticamente motivato con riferimento alla necessità della Società per il perseguimento delle finalità istituzionali di cui all'art. 4, evidenziando, altresì, 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 deve anche dare conto della compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa", mentre il

successivo comma 2 dello stesso art. 5 dispone che *“l'atto deliberativo di cui al comma 1 dà 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. Gli Enti Locali sottopongono lo schema di atto deliberativo a forme di consultazione pubblica, secondo modalità da essi stessi disciplinate. L'Amministrazione invia l'atto deliberativo di costituzione della Società o di acquisizione della partecipazione diretta o indiretta alla Corte dei conti, a fini conoscitivi, e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che può esercitare i poteri di cui all'art. 21-bis della Legge 10 ottobre 1990, n. 287. [...] per gli atti delle Regioni e degli Enti Locali, nonché dei loro Enti strumentali, delle Università o delle altre Istituzioni pubbliche di autonomia aventi sede nella Regione, è competente la Sezione regionale di controllo [...]”*;

- sotto l'aspetto puramente di legittimità all'assunzione della partecipazione a cura della Città Metropolitana, è evidente la contemporanea sussistenza, per il Servizio di *“Trasporto pubblico locale”*, sia del requisito del cosiddetto *“vaglio finalistico”* o anche *“vincolo di scopo pubblico”* di cui all'art. 4, comma 1, del T.U.S.P. - *“le Amministrazioni pubbliche non possono, direttamente o indirettamente, costituire Società aventi per oggetto attività di produzione di beni e servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né acquisire o mantenere partecipazioni, anche di minoranza, in tali Società”* - e sia del requisito del *“vincolo di attività”* ex comma 2 dello stesso art. 4 del T.U.S.P.- *“nei limiti di cui al comma 1, le Amministrazioni pubbliche possono, direttamente o indirettamente, costituire Società e acquisire o mantenere partecipazioni in Società esclusivamente per lo svolgimento delle attività sotto indicate: a) produzione di un servizio di interesse generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi; b) progettazione e realizzazione di un'opera pubblica sulla base di un accordo di programma fra amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'art. 193 del Decreto legislativo n. 50 del 2016; c) realizzazione e gestione di un'opera pubblica ovvero organizzazione e gestione di un servizio d'interesse generale attraverso un contratto di partenariato di cui all'art. 180 del Decreto legislativo n. 50 del 2016, con un imprenditore selezionato con le modalità di cui all'art. 17, commi 1 e 2; d) autoproduzione di beni o servizi strumentali all'Ente o agli Enti pubblici partecipanti o allo svolgimento delle loro funzioni, nel rispetto delle condizioni stabilite dalle direttive europee in materia di contratti pubblici e della relativa disciplina nazionale di recepimento; e) servizi di committenza, ivi incluse le attività di committenza ausiliarie, apprestati a supporto di enti senza scopo di lucro e di amministrazioni aggiudicatrici di cui all'art. 3, comma 1, lett. a), del Decreto legislativo n. 50 del 2016. 3. Al solo fine di ottimizzare e valorizzare l'utilizzo di beni immobili facenti parte del proprio patrimonio, le amministrazioni pubbliche possono, altresì anche in deroga al comma 1, acquisire partecipazioni in Società aventi per oggetto sociale esclusivo la valorizzazione del patrimonio delle Amministrazioni stesse, tramite il conferimento di beni immobili allo scopo di realizzare un investimento secondo criteri propri di un qualsiasi operatore di mercato”* – atteso che il Servizio di *“Trasporto pubblico locale”* appartiene alla fattispecie di cui alla sopra riportata lett. a) dell'art. 4, comma 2, del T.U.S.P.: *“a) produzione di un servizio di interesse generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi [...]”*;
- il modello *“in house providing”*, realizzato tramite una Società pubblica, è disciplinato dall'art. 16 del T.U.S.P., secondo il quale *“le Società ‘in house’ ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il ‘controllo analogo’ o da ciascuna delle Amministrazioni che esercitano su di esse il ‘controllo analogo congiunto’ solo se non vi sia partecipazione di capitali privati, ad eccezione di quella prescritta da norme di legge e che avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla Società controllata. Ai fini della realizzazione dell'assetto organizzativo di cui al comma 1:*
 - a) gli Statuti delle Società per azioni possono contenere clausole in deroga delle disposizioni dell'art. 2380-bis e dell'art. 2409-novies del Codice civile;
 - b) gli statuti delle Società a responsabilità limitata possono prevedere l'attribuzione all'Ente o agli

Enti pubblici soci di particolari diritti, ai sensi dell'art. 2468, comma 3, del Codice civile;

c) in ogni caso, i requisiti del 'controllo analogo' possono essere acquisiti anche mediante la conclusione di appositi Patti parasociali; tali Patti possono avere durata superiore a 5 anni, in deroga all'art. 2341-bis, comma 1, del Codice civile.

Gli Statuti delle Società di cui al presente articolo devono prevedere che oltre l'80% del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'Ente pubblico o dagli Enti pubblici soci. La produzione ulteriore rispetto al limite di fatturato di cui al comma 3, che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della Società. Il mancato rispetto del limite quantitativo di cui al comma 3 costituisce grave irregolarità ai sensi dell'art. 2409 del Codice civile e dell'art. 15 del presente Decreto. Nel caso di cui al comma 4, la Società può sanare l'irregolarità se, entro 3 mesi dalla data in cui la stessa si è manifestata, rinunci a una parte dei rapporti con soggetti terzi, sciogliendo i relativi rapporti contrattuali, ovvero rinunci agli affidamenti diretti da parte dell'ente o degli enti pubblici soci, sciogliendo i relativi rapporti. In quest'ultimo caso le attività precedentemente affidate alla Società controllata devono essere riaffidate, dall'Ente o dagli Enti pubblici soci, mediante procedure competitive regolate dalla disciplina in materia di contratti pubblici, entro i sei mesi successivi allo scioglimento del rapporto contrattuale. Nelle more dello svolgimento delle procedure di gara i beni o servizi continueranno ad essere forniti dalla stessa Società controllata. Nel caso di rinuncia agli affidamenti diretti, di cui al comma 5, la Società può continuare la propria attività se e in quanto sussistano i requisiti di cui all'art. 4. A seguito della cessazione degli affidamenti diretti, perdono efficacia le clausole statutarie e i patti parasociali finalizzati a realizzare i requisiti del controllo analogo. Le Società di cui al presente articolo sono tenute all'acquisto di lavori, beni e servizi secondo la disciplina di cui al Decreto legislativo n. 50 del 2016. Resta fermo quanto previsto dagli artt. 5 e 192 del medesimo Decreto legislativo n. 50 del 2016";

- la legislazione nazionale riconosce espressamente la possibilità per gli Enti Locali di scegliere, con espressione motivata (cosiddetta “motivazione rafforzata” ex art. 5 del D.Lgs. n. 175/2016 - “*Testo unico delle Società a partecipazione pubblica*” - detto anche “*T.U.S.P.*”), e dopo apposita comparazione tra le modalità di gestione ed erogazione dei “*servizi pubblici locali a rilevanza economica a rete*”, tra le altre anche il modello “*in house providing*” tramite assunzione di una partecipazione ad una Società di capitale sulla base dei parametri vincolistici previsti dall’art. 16 del T.U.S.P.;
- il modello dell’affidamento diretto dei “*servizi pubblici locali a rilevanza economica a rete*” ad una società di capitali “*in house providing*” costituisce ontologicamente e aprioristicamente (ovviamente in un normale scenario di “*buona gestione*”) una scelta di maggiore economicità rispetto ai modelli che coinvolgono terzi operatori, atteso che, *ceteris paribus*, la Società “*in house providing*” tende a non perseguire il lucro d’impresa (necessario evidentemente invece per gli operatori terzi) bensì l’equilibrio economico-finanziario della gestione dei servizi, poiché il richiamato “*scopo di lucro*” tipico dei veicoli societari viene commutato, nelle cosiddette “*Società pubbliche*”, con uno “*scopo di lucro sociale*”, ovvero consistente nell’equilibrio economico-finanziario combinato all’ottimizzazione dell’efficienza e dell’efficacia nell’erogazione dei servizi pubblici, distribuendo direttamente al cittadino-utente l’utilità di suo maggior interesse (qualità e quantità dei servizi adeguata alle esigenze, soddisfazione dell’utente, contenimento delle tariffe, quota dei servizi di solidarietà a vantaggio dei meno abbienti, massima fruibilità del servizio in condizioni di efficienza produttiva). Si stima che, a condizioni di “*buona e ordinata gestione*”, il modello della Società “*in house providing*” nella gestione di un servizio – come anche il “*Trasporto pubblico locale*”, tra i “*servizi pubblici locali a rilevanza economica a rete*”, il costo del servizio risulti minori di almeno il 15% rispetto al costo sostenibile dall’Amministrazione pubblica committente nelle fattispecie gestore con presenza di soggetti privati perseguiti il “*lucro di impresa*” (appalto a terzi e concessione a terzi);

- che, altresì, nel settore del trasporto pubblico locale *l'in house providing* è una modalità ordinaria di affidamento dei relativi servizi, perfettamente alternativa al ricorso al mercato, desumibile dall'art. 5, comma 2, del regolamento CE n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, secondo cui, salvo che «*non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture*»;
- che la gestione integrata tra i due Enti Locali rappresentativi della Città di Reggio Calabria e del suo territorio metropolitano, in termini di modelli societari e di modelli di gestione dei servizi pubblici, con l'assunzione della partecipazione azionaria della Città Metropolitana di Reggio Calabria in "Atam Spa" dà luogo ad una modifica dell'attuale modello di gestione del "Trasporto pubblico locale" adottato dal Comune di Reggio Calabria, il cui "veicolo" societario si trasformerebbe, da una "in house providing" a socio unico in una "in house providing" plurisoggettiva a "controllo analogo congiunto", di cui all'art. 16 del T.U.S.P. già sopra riportato ed ex art. 5, commi 4 e 5, del "Codice dei Contratti pubblici" (Dlgs. n. 50/2016);

RILEVATO CHE:

- la società per azioni "ATAM Spa", è una Società partecipata e controllata al 100% dal Comune di Reggio Calabria nella forma di "in house providing" ex art. 16 del T.U.S.P., che rispetta tutte le condizioni previste dal "Testo unico delle Società a partecipazione pubblica" (D.Lgs. n. 175/2016), che ha prodotto risultati economici di esercizio positivi negli anni 2017/2018/2019 (art.14, c.5 del T.U.S.P.), desunti dai relativi bilanci consuntivi, con le seguenti risultanze:

ANNO	FATTURATO	UTILE DI ESERCIZIO
2017	21.177.770	6.896
2018	21.762.188	16.168
2019	19.772.501	7.670

- il Consiglio comunale di Reggio Calabria ha deliberato il mantenimento, sulla base degli stringenti parametri ex art. 20 D.Lgs. n. 175/2016, in occasione della "revisione ordinaria delle partecipazioni" scadente lo scorso 31.12.2019, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n.65 del 23/12/2019;
- altresì, i conti della società ATAM spa sono stati consolidati con quelli dell'amministrazione proprietaria con delibera consiliare n.50 del 13/11/2019;
- il finanziamento del trasporto pubblico locale è regolato *in primis* dall'art. 20 del D.Lgs. n. 422/97, commi 1, 5 e 6, a norma dei quali:
«1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto;
5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti

variazioni di bilancio;

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni;

- che l'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017 n.50, recante Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo, disciplina la ripartizione del fondo nazionale del trasporto pubblico locale, laddove si prevede quanto segue:
 - a) 10% sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra l'anno 2014 e l'anno di riferimento;
 - b) 10% per il primo anno in funzione dei costi standard definiti con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (la quota è incrementata ogni anno del 5% fino a raggiungere il 20% del Fondo);
 - c) Quota residua del Fondo secondo le percentuali regionali “storiche”.

Dall'anno successivo all'entrata in vigore del decreto, le predette percentuali saranno sostituite dalle quote di riparto definite in funzione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità;

- che, quindi, ATAM S.p.A. vive dei contributi nazionali e regionali, cosa che non permette di definire antieconomica l'acquisizione delle azioni da parte della Città Metropolitana di Reggio Calabria, oltretutto dei proventi della bigliettazione (servizio espletato per conto del Comune di Reggio Calabria, che prevede l'incasso diretto da parte di ATAM e il successivo riversamento di competenza nelle casse del Comune), risultando, pertanto, non influente la situazione di predissesto dell'altro socio e non incidente sulla gestione economica del bilancio ATAM;

CONSTATATO CHE:

- la Città Metropolitana di Reggio Calabria, con nota a firma del Sindaco Metropolitan del 30/08/2019, prot. 77111, ha manifestato il suo interesse a realizzare un moderno sistema di trasporto urbano ed interurbano di “Area vasta” a gestione integrata affidata ad un unico “veicolo” societario, nella forma del cosiddetto “in house providing”, con contestuale ingresso della stessa Città Metropolitana nel capitale sociale dell'ATAM spa;
- verificati i presupposti economico-finanziari di convenienza *ex art. 5* del T.U.S.P. ed *ex art. 34*, comma 20, del Dl. n. 179/2012 (Relazione comparativa allegata alla presente Deliberazione), insieme a quelli (sempre economico-finanziari e non di legittimità) richiesti dall'ordinamento di Settore, rappresentato in estrema sintesi dall'art. 3-bis del Dl. n. 138/2011, dall'art. 48 del Dl. n. 50/2017, e dallo “storico” D.Lgs. n. 422/1997, oltre che le prescrizioni sul tema impartite dalla Regione, soprattutto con la Legge-quadro n. 35 del 31 dicembre 2015, la Città Metropolitana di Reggio Calabria intende sottoscrivere, mediante conferimento in danaro per euro 300.000,00 l'aumento di capitale sociale, dagli attuali euro 500.000,00 ad euro 800.000,00, con il consenso del socio di maggioranza Comune di Reggio Calabria, in modo da detenere il 37,50% delle azioni della ATAM spa, corrispondenti a n.30.000 azioni dal valore unitario di euro 10,00;
- che il detto aumento di capitale sociale della ATAM spa è stato deliberato dal Consiglio Comunale di Reggio Calabria con deliberazione consiliare n.54 del 13/11/2019;
- con la creazione del sistema di trasporto urbano ed interurbano, come sopra specificato, si conseguirebbero per la Città Metropolitana di Reggio Calabria tutti gli obiettivi riportati nelle premesse del presente provvedimento, nell'interesse della Comunità amministrata;

VERIFICATO che, in relazione all'acquisto di partecipazioni in ATAM S.p.A., sussiste il requisito

dell'onere della motivazione analitica, per come esposto nella relazione allegata al presente atto, concernente la strumentalità dell'operazione da compiere per il perseguimento di finalità istituzionali elencate nell'art. 4 del D.L.gs 175/2016 tra i servizi di interesse generale;

EVIDENZIATO che, con riferimento alle “ragioni” e alle “finalità” che giustificano la scelta della Città metropolitana di acquistare partecipazioni in ATAM S.p.A., risulta corrispondente all'interesse pubblico la posizione di controllo pubblico della società ATAM S.p.A., in quanto un servizio di interesse generale e di importanza strategica per il raggiungimento di obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità nell'espletamento dei servizi oggetto di futuro affidamento;

RITENUTO che il predetto intervento finanziario è compatibile “con le norme e i trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuto di Stato alle imprese”, non essendo prevista alcuna erogazione in favore di imprese produttive;

CONSIDERATO quindi, che alla luce di quanto sopra, l'acquisto delle azioni offerte da ATAM S.p.A. da parte della Città metropolitana di Reggio Calabria presenta “compatibilità con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa”;

RILEVATO che la sostenibilità finanziaria dell'acquisto di partecipazioni in ATAM S.p.A. è garantita dalla piena disponibilità della Città metropolitana delle risorse sufficienti a finanziare l'investimento;

DATO ATTO che sulla presente proposta di deliberazione, il dirigente del Settore “Servizi Finanziari – Tributi – Partecipate”, ha espresso, ai sensi dell'art. 49, c.1, e dell'art. 147 bis, c.1, del D.Lgs. 267/2000, parere favorevole di regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa;

PROPONE AL CONSIGLIO METROPOLITANO

- 1. DI APPROVARE** i richiami, le premesse, i considerando e l'intera narrativa quali parti integranti e sostanziali del dispositivo;
- 2. DI APPROVARE** la realizzazione di un moderno sistema di trasporto urbano ed interurbano “di Area vasta” a gestione integrata, affidata ad un unico “veicolo” societario, nella forma del cosiddetto “in house providing”, con contestuale ingresso della stessa Città Metropolitana nel capitale sociale dell'ATAM S.p.A., candidabile ad occuparsi della gestione dell'area di competenza all'interno del nuovo Ambito interregionale, ad oggi di pertinenza della Città Metropolitana di Reggio Calabria e del Comune di Reggio Calabria, e, eventualmente, dell'area di competenza, interna al Bacino, del Comune di Messina, dando vita a quel tempo ad uno specifico Ambito interregionale dello Stretto, in attuazione del Progetto di “Area dello Stretto”;
- 3. DI AUTORIZZARE** la Città Metropolitana di Reggio Calabria, a sottoscrivere, con il consenso del socio di maggioranza Comune di Reggio Calabria, mediante conferimento in danaro per euro 300.000,00 l'aumento di capitale sociale, dagli attuali euro 500.000,00 ad euro 800.000,00 sottoscrivendo n.30.000 azioni dal valore unitario di euro 10,00 corrispondenti al 37,5% delle azioni della ATAM spa;
- 4. DI APPROVARE** il documento “Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex Dl. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)”, che motiva analiticamente la congruità dell'operazione in riferimento al dettato normativo, e che si allega alla presente deliberazione come parte integrante e sostanziale;

5. che l'ingresso della Città Metropolitana di Reggio Calabria nel Capitale sociale della Società "Atam Spa", partecipata ad oggi al 100% dal Comune di Reggio Calabria, affidataria diretta del Servizio di "Trasporto pubblico locale", rispetta tutte le disposizioni di riferimento al caso di specie riportate nel D.Lgs. n. 175/2016 ("Testo unico delle Società a partecipazione pubblica", detto anche "T.U.S.P."), essendo "Atam Spa" una Società a controllo pubblico (totalitario) che rientra senza dubbio nell'ambito di applicazione del T.U.S.P. (giusta modifica statutaria di adeguamento autorizzata dal Consiglio comunale di Reggio Calabria con la Deliberazione n. 54 del 13 novembre 2019);
6. **DI DARE MANDATO** agli Uffici competenti di procedere ad effettuare tutti gli adempimenti di legge e le azioni richieste al buon esito delle decisioni assunte nella presente Deliberazione;
7. **DI TRASMETTERE** la presente deliberazione alla società ATAM S.p.A. e al Comune di Reggio Calabria;
8. **DI SOTTOPORRE** il presente atto a forme di consultazione pubblica in conformità alle previsioni di cui all'art. 5 comma 2, ultimo periodo del D.Lgs. n. 175/2016 mediante pubblicazione sul sito istituzionale della Città metropolitana di Reggio Calabria per un periodo di 10 giorni e che entro tale termine potranno essere presentate osservazioni;
9. **DI TRASMETTERE** il presente atto all'AGCOM, in capo alla quale sussiste la facoltà di esercizio dei poteri di cui all'art. 21-bis della legge 287/1990, alla sezione regionale di controllo della Corte dei Conti, ai fini conoscitivi;
10. **DI PUBBLICARE** la presente deliberazione nella sezione Amministrazione Trasparente del sito istituzionale dell'Ente, ai sensi e per gli effetti del D.L.gs. 33/2013.

Il Dirigente

Dott. Vincenzo Cuzzola

(firmato digitalmente)

IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Ai sensi dell'art.1 della legge n.56 del 07.04.2014

Vista la proposta di delibera sopra riportata del Sindaco Metropolitan;

Visto il parere favorevole espresso in merito alla regolarità tecnica ex art 49 del D. Lgs. 267/2000 dal dirigente del Settore "Servizi Finanziari – Tributi – Partecipate";

Visto il parere favorevole espresso in merito alla regolarità contabile ex art. 49 e art. 147 bis del D.Lgs. 267/2000 dal dirigente del Settore "Servizi Finanziari – Tributi – Partecipate";

Visto il parere dell'Organo di Revisione economico-finanziaria dell'Ente;

Il Sindaco illustra brevemente le motivazioni dell'acquisto di quote sociali di partecipazione in ATAM, precisando «*voi sapete già che, da un anno a questa parte, la Città metropolitana ha una competenza sui trasporti, in relazione a quella che è l'area dello stretto. L'obiettivo è, entrando come Città Metropolitana all'interno di ATAM, quello di poter organizzare un servizio di trasporto pubblico locale e tutto ciò che è di competenza, ad oggi, dell'ATAM come società metropolitana, con l'obiettivo, naturalmente, più ampio e più ambizioso, una volta ottenuta la delega completa sul trasporto pubblico locale, di poterla estendere a tutta la città metropolitana ...*».

Interviene il consigliere dott. Lamberti Castronuovo per avere alcuni chiarimenti e, in particolare, chiede «*se ATAM già ha deliberato l'aumento di capitale sociale per cui andremmo a sottoscrivere questo aumento*» ed il Sindaco chiarisce che «*l'aumento è stato deliberato da ATAM*». Il consigliere dott. Lamberti Castronuovo aggiunge che non si evince dalla proposta se l'ATAM ha deliberato l'aumento di capitale sociale e chi può sottoscrivere questo aumento di capitale. E ancora, se l'aumento di capitale

sociale è libero ovvero se è vincolato, e se può essere sottoscritto anche da un altro Ente pubblico e se c'è un diritto di prelazione.

Il Sindaco chiarisce che il Comune ha deliberato in Consiglio comunale l'aumento di capitale.

Interviene il dott. Cuzzola, dirigente del Settore 4, per chiarire che *«per quanto riguarda l'aumento di capitale sociale deliberato da ATAM e, chiaramente anche dal Comune, questo viene offerto perché chiaramente l'intendimento di ATAM è di conservare la natura di società in house providing di pubblica amministrazione. Quindi, viene offerto alla città metropolitana in quanto, come dire, è l'unico ente, l'unico altro ente, ma in futuro potrebbe essere anche offerto ai singoli Comuni, l'unico altro ente che al momento consente la permanenza nell'ambito di società in house providing. Peraltro, è l'ente che ha la competenza sovracomunale sul trasporto pubblico locale. Quindi, non verrà offerto a soggetti privati, ... ma viene offerto solo alla città metropolitana, che, chiaramente, può accettare o può anche rifiutare la sottoscrizione di questo aumento di capitale sociale. Chiaramente la città metropolitana accetta perché rientra nei programmi dell'Amministrazione e perché chiaramente in questo modo potremo anche ampliare il servizio per le località periferiche».*

Interviene il consigliere dott. Lamberti Castronuovo per precisare che *«non si evince dalla delibera questo diritto di prelazione, non si evince neppure che il Comune ha aumentato il capitale sociale, quindi questa mi sembra una cosa quasi apolitica. Ma la cosa più strana è che nella delibera, la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale, che comunque non si evince, potrebbe essere fatta da un qualunque ente pubblico ...».*

Interviene il dott. Cuzzola e precisa che la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale, potrebbe essere fatto da un qualunque ente pubblico del territorio. *«Diciamo che in questo momento la città metropolitana ha in atto un servizio di trasporto pubblico locale affidato dal Comune di Reggio Calabria. Ha in atto l'estensione di alcune linee extra metropolitane, nell'immediato circondario, affidato direttamente dai singoli Comuni. Chiaramente, il contratto di servizio poi ad ATAM, sarà conferito non dalla città metropolitana, né tanto meno dal Comune, ma da ART-Cal, che è l'agenzia per il trasporto locale di Regione Calabria. Il Contratto di servizio è stipulato tra ART-Cal e l'azienda di trasporto pubblico locale. Noi possiamo avere questo rapporto con ATAM come città metropolitana, perché proprio la Regione ha creato questa sorta di sovra competenza sul trasporto nell'area metropolitana dello stretto. Quindi, è nell'ambito di un'ottica di sviluppo futuro che si è deciso di acquistare le quote di ATAM. Probabilmente in delibera non è detto chiaramente, potremmo anche emendarla qualora fosse necessario. Forse manca di un elemento di chiarezza, però questo è».*

Interviene il consigliere dott. Lamberti Castronuovo per chiedere al Sindaco di spiegare le motivazioni, *«o meglio le utilità che la città metropolitana ha, nel suo insieme, nel sottoscrivere le quote di una società che è l'ATAM».*

Su invito del Sindaco, interviene il dott. Cuzzola e specifica che *«Noi abbiamo già affidato circa 300.000 euro di servizi l'anno. Nel piano economico finanziario viene dimostrato un risparmio medio di questo 15%, quindi circa 40.000 euro, il che vuol dire un rientro del capitale investito di 300.000 euro nei prossimi sei anni. Quindi, già di per sé, allo stato attuale, noi troviamo convenienza economico finanziaria ad acquistare le quote di ATAM. Chiaramente se a questa convenienza attuale, fermo restando che ATAM evidentemente non ha, né deve avere, un utile elevato perché copre i costi del servizio con contributo regionale (ATAM eroga i servizi proprio in quell'ottica di mantenere i prezzi dei biglietti bassi), allora, già allo stato attuale, noi ne abbiamo un vantaggio come città metropolitana, avremo un risparmio nel tempo che produrrà il rientro della quota investita nei prossimi sei anni. Se, accanto a questo, poi, chiaramente non permetterei mai al Sindaco di illustrare le ragioni dello sviluppo possibile futuro, se accanto a questo sommiamo quelle altre ragioni ... ecco la convenienza della città metropolitana di sottoscrivere le quote offerte da ATAM. Ritengo, peraltro, che un altro ente pubblico extraterritoriale, voglio dire la città metropolitana di Napoli per fare un esempio, non avrebbe proprio la competenza funzionale per poter acquistare le quote di ATAM. Potrebbe essere un privato, di settore, ma qualora noi avessimo deciso, più che noi il Comune di Reggio e poi ATAM, avesse deciso di*

cambiare natura e quindi di diventare società mista piuttosto che una società in house».

Interviene il consigliere dott. Lamberti Castronuovo per chiedere al Sindaco di spiegare «due cose molto rapide. Primo, come cittadino non vorrei che questo sembrasse un finanziamento della città metropolitana all'ATAM, considerato l'utile piuttosto basso. Seconda domanda da cittadino, non da consigliere, qual'è l'utilità di sottoscrivere questo aumento di capitale sociale (che comunque dovrebbe essere messo su meglio, mi permetto, su carta, per spiegarlo alla gente, per spiegarlo a chi lo legge) qual'è l'utilità di fare questa operazione, fermo restando, e concludo, che nessuno meglio di me è dell'avviso che la città metropolitana dovrebbe avere una azienda di trasporto metropolitana, non di Reggio città, ma di Reggio metropolitana, tutti e 97 comuni».

Interviene il Sindaco per illustrare ancora meglio «la natura politica di questa scelta e di questi indirizzi. Intanto, giusto per chiarire è proprio lo statuto di ATAM che impedisce la possibilità di un ingresso dei privati all'interno della società stessa, quindi, qualora ci fosse questo pericolo o comunque qualora la delibera non fosse ... sufficientemente chiara su chi potrà sottoscrivere questo acquisto di quote, è lo statuto che ci viene in soccorso, perché è proprio all'interno dello statuto di ATAM che viene esclusa la possibilità di un ingresso da parte dei privati. E a proposito di utilità, come bene diceva il dottore Cuzzola, l'ATAM deve offrire un servizio, essendo una società pubblica partecipata dal pubblico al cento per cento, è chiaro che, sicuramente non deve andare in deficit, ma non ha l'obbligo di dover produrre un utile. Rispetto a quella che è invece l'idea politica, l'idea politica è quella di affrontare uno dei più grandi temi, ma anche una delle più grandi ferite del nostro territorio metropolitano, ovvero l'assenza di collegamenti. Ma va proprio nell'ottica di quello che diceva Lei (id est, consigliere dott. Eduardo Lamberti Castronuovo) prima. L'idea, l'ambizione è quella di inserire un trasporto pubblico locale metropolitano a tutti gli effetti dove già la M di ATAM significa, sta per metropolitana e l'obiettivo è quello di tradurre quello che è soltanto, diciamo, oggi un acronimo all'interno della società in qualcosa di più concreto. Qualcosa in più concreto che in questi anni già è avvenuto. La città metropolitana utilizza e ha affidato ad ATAM alcuni servizi. Penso, ad esempio, a quello del car sharing, che era fermo da diverso tempo e adesso in convenzione con ATAM è ripartito; penso al servizio chiamabus, che per gli stessi motivi è stato affidato alla società ATAM, ma penso a quello che si potrà fare da oggi in poi con questa sottoscrizione: dall'aumento diciamo dei chilometri di strade di servizi affidati ad ATAM alla gestione dei parcheggi, a tutte quelle che sono poi le opportunità che derivano dalla nascita dell'Agenzia dello Stretto, agenzia che è nata da un protocollo d'intesa fra Regione Calabria, Regione Sicilia, Città metropolitana di Reggio Calabria, Città metropolitana di Messina, per tutto ciò che riguarda il trasporto pubblico integrato nell'area dello stretto. È chiaro poi che, per avere un trasporto pubblico locale esteso a tutta la Città metropolitana di Reggio Calabria, la delega non può essere soltanto parziale, come lo è oggi, ma già questa delega tecnicamente ci consente di avviare questa operazione, per intenderci, se oggi il TPL non fosse stato esteso, seppur parzialmente ad alcuni territori della Città metropolitana, tecnicamente quest'operazione non sarebbe stata possibile, proprio perché, insomma, non c'era nessuna motivazione nessuna convenienza, nessun, appunto, motivo per fare quest'operazione. Oggi c'è. Naturalmente, l'auspicio è quello di poterlo estendere a tutti i 97 comuni della Città metropolitana, ma rispetto a questo è chiaro che serve la delega totale da parte della regione, non parziale, questo consentirebbe di estendere il numero dei chilometri perché il contratto di servizio è in km. Quindi, tu più chilometri hai da poter utilizzare come TPL, più aumenta il contratto e più aumentano le risorse. Però è un primo passo e questo passo oggi ci consente anziché di utilizzare in convenzione alcuni servizi che già abbiamo, di poterli fare direttamente perché siamo soci della società, ma soprattutto organizzare per quelle che sono le attività oggi possibili nell'area dello stretto, servizi di trasporto pubblico locale. Questo è diciamo l'obiettivo politico, naturalmente questo è coerente con altre azioni, altre attività che si vogliono portare avanti. L'idea è quella di far diventare la società Castore una società metropolitana, far diventare la società Hermes una società metropolitana, nel senso che si estendono a tutta la città metropolitana, a tutti i comuni della città metropolitana, i servizi per cui queste società sono nate, cosa che consentirebbe ai Comuni di poter svolgere meglio alcuni servizi e alla città metropolitana di poter ottimizzare i costi e svolgere un servizio che sicuramente è più facile da

controllare e più funzionale a quelle che sono le esigenze di un ente pubblico. Questa è la ratio politica sottesa a questa scelta».

Interviene il consigliere Zavettieri e ricorda di avere presentato «una mozione ... che andava proprio in questa direzione, cioè quella di creare un trasporto che collegasse il resto della città metropolitana, per cui mi rendo conto della difficoltà di arrivare fino all'alto Jonio o nelle parti interne aspromontane, però, come dire, inizialmente estendere i chilometri, come dire, in modo chiaro, nel senso che noi votiamo una compartecipazione nostra nell'azienda ATAM di circa 300mila euro ... e, quindi, se facciamo questo tipo di investimento, è evidente che qualcosa di certo sarebbe giusto che già ci fosse, perché lo spirito che muove questa iniziativa io lo comprendo, lo condivido, lo sposo in pieno, tant'è che, prima della città metropolitana, già l'avevo personalmente proposto, ma non solo io. E però avere qualcosa di certo affinché non si vada a mettere dei soldi in un salvadanaio (vedo che l'azienda ATAM non è una di quelle combinate peggio anche perché avete nominato Castore e poi Hermes e magari lì le difficoltà sono maggiori). ATAM mi sembra un'azienda abbastanza in buona salute, da quello che insomma ho letto così superficialmente, quindi non è una preoccupazione diretta, che stiamo andando a dare qualcosa a un'azienda, che insomma ci chiede solo, cerca di spremerci, ma è proprio garantire, perché se c'è un obbligo deliberativo oggi, poi domani chi verrà dopo potrà continuare questa azione ... mi farebbe piacere che ci fosse già qualcosa di scritto, magari non l'ho letto io, però rispetto alla linea e dell'aumento dei km che l'ATAM va ad impegnarsi ... Io, in linea di principio, non posso essere contrario, perché l'ho proposta, quindi, voterei contro me stesso, però, se noi riusciamo a inserire qualcosa relativamente alla certezza di continuare nell'azione, non rimanere solo come un buon proposito, ci dà la possibilità, diciamo, intanto, di votare più contenti, ma anche di poter essere obbligati domani a non disattendere quello che in linea di principio oggi tutti vogliamo ... siccome vedo che l'ATAM già arriva fino a Bocale, che, comunque, è Comune di Reggio Calabria, allungando di soli 12 km, per esempio, si arriverebbe a Melito Porto Salvo, che nella strategia nazionale "aree interne" che è stata approvata adesso dal governo prevederebbe un hub per tutti i comuni a pettine collegati a monte, Bova superiore, diciamo Bova correttamente, San Lorenzo, Bagaladi, Roccaforte, Staiti, Bruzzano, Ferruzzano, prevederebbe un hub a Melito, quindi, sarebbe collegato Melito, con la strategia aree interne che ha parecchi soldi, parecchi fondi da investire su questo e quindi creeremmo una rete come dire virtuosa per il collegamento con il centro. Quindi, io non voglio dire scriviamo che l'ATAM ... (anche perché non lo possiamo fare noi, è l'azienda) però dare un indirizzo su queste questioni oltre che a livello di programmazione, che mi ha spiegato già c'è, e oltre il car sharing ...».

Interviene l'ing. Benestare per chiarire che «... Noi, attualmente, diciamo, abbiamo in itinere due macro-attività, una delle quali è il car sharing e la seconda è il trasporto pubblico locale. Abbiamo già redatto i cosiddetti servizi minimi anche in ottica del bacino dello stretto, per il quale ho sentito parlare prima, e li abbiamo inviati alla Regione Calabria in attesa della gara unica regionale. Quindi, l'entrata della città metropolitana all'interno di ATAM per noi sarebbe veramente ottima, perché avremmo un partner interno al quale affidare».

Interviene il consigliere dott. Lamberti Castronuovo per chiedere al Sindaco che sarebbe opportuno che la delibera fosse completata sotto il profilo tecnico, ... «bisogna che si scriva ... considerato che l'ATAM ha deliberato l'aumento del capitale sociale e che tale capitale sociale può essere sottoscritto solo da enti pubblici e via dicendo, ... perché 300mila e non 350 o 220 o un miliardo. Perché a questo punto vorrei capire perché, per esempio, la città metropolitana non diventa il socio di maggioranza. Il 37 per cento o il 31 o il 24 è la stessa cosa, non cambia niente no? Soprattutto perché per quello che è stato detto, una cosa è la questione politica un'altra questione è quella tecnica sollevata dal consigliere Zavettieri ... va motivata in maniera adeguata. Cioè, perché è stato fatto l'aumento di capitale sociale a 300mila euro? Quali vantaggi ne avrà il territorio nell'immediato? ... Quindi, secondo me andrebbe motivato un pochino meglio, giusto per dire al cittadino che andrà ad ascoltare queste cose va beh l'hanno fatto perché devono arrivare a quello che abbiamo detto, cioè in parole molto povere, a fare diventare l'ATAM, come ha detto il Sindaco poco fa, con quella M non un acronimo ma una realtà. E, quindi, politicamente sono perfettamente d'accordo, non fa una grinza ...».

Su richiesta del Sindaco, il Segretario-Direttore Generale chiarisce che il consiglio e i suoi consiglieri hanno una proposta che è il frutto di una lunga e complessa elaborazione e contiene i pareri di regolarità tecnica e contabile, ma soprattutto il parere del collegio dei revisori. *«Oggi è possibile integrare la proposta, durante la seduta, arricchita di queste notizie. Per quanto riguarda l'aspetto specifico della motivazione, per la parte politica, ha detto il sindaco del perché 300 e non 290 o 350, ecco il dirigente del settore partecipate, dott. Cuzzola, potrà, come dire, fornire questo chiarimento e potrà essere integrato l'atto per essere poi sottoposta a un eventuale richiesta di conferma dei pareri e poi il consiglio decide se approvare o non approvare»* e *«siccome la seduta è interamente registrata, se i consiglieri, volessero ... fare una proposta di integrazione dell'atto, noi trascriveremo, in aggiunta al testo dell'attuale proposta, quanto i consiglieri propongono. I componenti del collegio dei revisori, i due dirigenti coinvolti, possono, in diretta, dire che quella integrazione dell'atto non sposta i pareri già espressi. Per cui l'atto sarà integrato fedelmente con quanto si propone. Ovviamente, fatta la proposta, confermati i pareri, viene sottoposto ai voti così come si chiede integrata»*.

Interviene il consigliere Zavettieri ed illustra la sua proposta di obbligare con l'aumento del quantitativo chilometrico. La proposta è legata all'*hub* di Melito Porto Salvo perché c'è la strategia "aree interne", che è una delle uniche due in Calabria e c'è anche un altro aspetto essenziale a cui la città metropolitana può dare una risposta importante: è quello sanitario. L'ospedale di Melito Porto Salvo è l'unico ospedale generale dei quattro ospedali che coincidono con le aree omogenee, *Hub* GOM di Reggio Calabria, Polistena ospedale *spoke* per la piana di Gioia Tauro, Locri ospedale *spoke* per la locride ... *«in modo più puntuale aggiungerei questo, perché tra l'altro sono 12 km allungando dalla linea che già fa l'ATAM con Bocale, quindi, come dire, la facilità a raggiungere un obiettivo è centrare due obiettivi territoriali importanti che danno il senso di una città metropolitana, che si espande concretamente da quello che è il centro, il mono centro diciamo, la Reggio-centricità»*.

Su richiesta del Sindaco il dott. Cuzzola puntualizza che nella relazione allegata alla proposta di delibera, *«sono contenute alcune informazioni, nonché le valutazioni di carattere economico finanziario, che autorizzano la città metropolitana alla sottoscrizione di questa quota di aumento del capitale sociale. Allora la valutazione del perché 300mila euro in più c'è del perché il capitale sociale passa da 500mila a 800mila è una valutazione ovviamente che hanno effettuato ATAM ed il comune di Reggio Calabria, sulla base di alcune esigenze di tipo finanziario, in particolare quello del rientro entro alcuni indici accettabili "bench mercati", scusate il termine, e confrontati con il resto delle aziende di trasporto pubblico locale d'Italia. Nel momento in cui ATAM ha chiesto al comune di Reggio Calabria di aumentare il capitale sociale, di portarlo a 800 mila euro, ripeto per queste esigenze di carattere finanziario, in quello stesso istante il comune di Reggio Calabria ha deciso di proporre la sottoscrizione, così come previsto dallo statuto di ATAM stessa, alla città metropolitana di Reggio Calabria. Quindi, noi abbiamo ricevuto una proposta di sottoscrivere quell' aumento di capitale sociale. A quel punto è scattato per me il dovere di condurre un percorso logico, di tipo giuridico prima e poi di tipo economico finanziario, che mi consentisse di sottoscrivere, di apporre i due pareri alla proposta di delibera e i due pareri in quanto dirigente anche delle società partecipate, il parere tecnico e il parere contabile. Il percorso logico, poi, di tipo economico finanziario che ho condotto è stato quello di valutare all'attualità, quindi lasciando da parte quelli che sono gli sviluppi di tipo socio politico, che possono essere come dire realizzati attraverso questa quota di partecipazione, ma di valutare all'attualità la congruenza di questa sottoscrizione di 300mila euro e nella relazione io questa positività dell'analisi la dimostro, perché, ripeto, appunto, valutando i servizi attualmente affidati ad ATAM a prezzi di mercato, perché non siamo soci, allo stato dell'arte, i servizi attualmente affidati che sono chiama bus, car sharing e non mi ricordo il terzo. I servizi affidati attualmente permettono, ripeto, un risparmio medio di circa 45mila euro l'anno, il che mi permette un veloce rientro dell'investimento e, quindi, la garanzia che già solo dai servizi attuali io posso garantirmi la possibilità di sviluppi futuri. ... Nella relazione, ripeto, sono contenute queste valutazioni e chiaramente se poi trascriveremo questo che noi ci siamo detti oggi, grazie alla segreteria generale, nella proposta di delibera, sarà ancora meglio, perché tutti sappiamo che questa nostra proposta di acquistare, perché di quello si tratta, al momento,*

di acquistare le quote di ATAM, deve subire il vaglio di autorità successive, tra cui la stessa corte dei conti, quindi, meglio confezioniamo questi atti meglio è per tutti».

Interviene il consigliere dott. Lamberti Castronuovo per chiarire che «così com'è sembrerebbe proprio un finanziamento. Io non voglio che appaia un finanziamento, dottore Cuzzola perché non dovrebbe essere un finanziamento. Così come lei ha detto "perché ci sono eventuali esigenze" sembra un finanziamento, invece è un investimento. È diverso l'investimento dal finanziamento».

Interviene il Segretario-Direttore Generale per sottolineare che «ogni seduta viene interamente trascritta e diventa allegato di un verbale che poi viene approvato dal successivo consiglio. In questo caso, armonizzandoli in maniera tecnica, proprio in vista del fatto che viene inviata all'autorità di concorrenza, viene inviata alla corte dei conti, viene pubblicata all'albo e per dieci giorni, metteremo stralci di questi interventi in maniera che l'atto contenga questi contenuti», previa conferma, effettivamente espressa dal dott. Cuzzola, che con queste integrazioni, i pareri già resi sull'atto si intendono confermati.

Interviene il consigliere dott. Zampogna per evidenziare che «la cosa che mi preme sottolineare è che è importante che venga evidenziato quali sono le ricadute per l'intero territorio metropolitano, non solo per la città di Reggio Calabria, perché così come confezionato mi sembra, come diceva poc'anzi anche Lamberti, un finanziamento per risolvere qualche problematica di tipo economico-finanziario. Allora non vorremmo che ciò sembrasse come non lo vorrebbe nessuno per cui vorremmo capire quali sono le ricadute sull'intero territorio della città metropolitane, ma non su Reggio Calabria città soltanto, perché la città metropolitana coinvolge tutti i 97 comuni dell'intero territorio. Per cui vorrei immaginarmi, anche da qui a, ovviamente, non domani mattina, quali sono in prospettiva le ricadute che potremmo avere sulla quella che è la mobilità sull'intero territorio metropolitano. Ma non il car sharing soltanto, non la gestione dei parcheggi della città di Reggio Calabria, non il chiama bus che sono delle cose mi pare molto delimitate a questa area e, diversamente, dal punto di vista politico non sapremmo come giustificarla. Per cui deve emergere chiara, ovviamente, a che ci sia anche il mio voto favorevole, questa intenzione da parte della amministrazione della città metropolitana, perché se no non mi spiegherei qual è l'utilità per il territorio. Per esempio, per Scido o per Taurianova o per Cittanova o per Gioiosa Jonica quali sono le ricadute per il territorio. Quindi è importante, al di là dell'aspetto tecnico, dell'aspetto economico finanziario dal punto di vista della ricaduta sul territorio. Vorrei chiarimenti su questo e se qualcuno ha immaginato di fare una proiezione nel futuro di questa ricadute, quindi, una progettualità un po' più seria ...».

Su richiesta del Sindaco intervengono il dott. Cuzzola e l'ing. Benestare per offrire i chiarimenti richiesti dal consigliere Zampogna.

Riprende la parola il consigliere dott. Zampogna per specificare «mi pare di capire che c'è una serie di se che dovrebbero, forse domani, scaturire in qualcosa, ma ovviamente anche c'è la limitazione del chilometraggio come diceva l'ing. Benestare e ovviamente sarà fatta una gara, perché ci sono anche ovviamente i gestori privati delle linee, che sulla mobilità che parteciperebbero per la gente, quindi, mi pare evidente che per quanto mi riguarda io mi asterrò da questa votazione. Non ho avuto nessun chiarimento preciso».

Interviene, poi, il consigliere dott. Marino e sottolinea che «rispetto alla proposta di oggi e alla discussione che è emersa con i consiglieri e con i dirigenti che sono qui presenti ritengo che non venga messo in discussione l'iniziativa di entrare come città metropolitana nella società ATAM, perché credo che sia un'iniziativa da valorizzare, se fatta con tutti quei criteri che tutti i consiglieri che mi hanno preceduto hanno messo in evidenza. Il problema serio, e credo che sia stato centrato dal consigliere Lamberti, è quello che nel ... delibera e, pertanto, è un problema tecnico, non sono evidenziati intanto quant'è la quota che effettivamente viene data e come e per quale motivo questa quota, che abbiamo detto di 300mila euro, per quale motivo è stato scelto questa quota di 300mila euro e come è stata scelta da parte della città metropolitana questa quota e, soprattutto, quant'è il valore delle quote che devono essere appunto poste in essere da parte della ATAM nei confronti della città metropolitana? Pertanto,

questo dubbio è chiaro che lo dovrete sciogliere dal punto di vista tecnico perché sennò diventa un impedimento nella votazione dell'atto».

Interviene, infine, il dott. Cuzzola e chiarisce «mi pare che in accordo col direttore/segretario generale abbiamo deciso di trascrivere queste nostre risposte e questi interventi nell'atto deliberativo per cui si risolvono questi dubbi».

Il Sindaco chiede di votare la proposta deliberativa n. 81 del 26/10/2020 avente ad oggetto: "**ACQUISIZIONE DI UNA PARTECIPAZIONE NELLA SOCIETÀ PER AZIONI ATAM SPA, PARTECIPATA AL 100% DAL COMUNE DI REGGIO CALABRIA.**", con il seguente esito:

Presenti: 11

Favorevoli: 10

Contrari: nessuno

Astenuti: 1 (Zampogna)

Atteso che, dalla votazione sopra riportata, a maggioranza di voti favorevoli, espressi per appello nominale dai Sigg.ri Consiglieri presenti in aula e collegati da remoto, la proposta n. 81 del 26/10/2020 iscritta all'ordine del giorno dell'avviso di convocazione, avente ad oggetto "**ACQUISIZIONE DI UNA PARTECIPAZIONE NELLA SOCIETÀ PER AZIONI ATAM SPA, PARTECIPATA AL 100% DAL COMUNE DI REGGIO CALABRIA**" è **stata approvata**;

DELIBERA

- 1. DI APPROVARE** i richiami, le premesse, i considerando e l'intera narrativa, con particolare riguardo alle richieste di chiarimenti ed integrazioni come formulate dai consiglieri e riscontrate dal Sindaco, dal Segretario-Direttore Generale e dai Dirigenti, quali parti integranti e sostanziali del dispositivo;
- 2. DI APPROVARE** la realizzazione di un moderno sistema di trasporto urbano ed interurbano "*di Area vasta*" a gestione integrata, affidata ad un unico "*veicolo*" societario, nella forma del cosiddetto "*in house providing*", con contestuale ingresso della stessa Città Metropolitana nel capitale sociale dell'ATAM S.p.A., candidabile ad occuparsi della gestione dell'area di competenza all'interno del nuovo Ambito interregionale, ad oggi di pertinenza della Città Metropolitana di Reggio Calabria e del Comune di Reggio Calabria, e, eventualmente, dell'area di competenza, interna al Bacino, del Comune di Messina, dando vita a quel tempo ad uno specifico Ambito interregionale dello Stretto, in attuazione del Progetto di "*Area dello Stretto*";
- 3. DI AUTORIZZARE** la Città Metropolitana di Reggio Calabria, a sottoscrivere, con il consenso del socio di maggioranza Comune di Reggio Calabria, mediante conferimento in danaro per euro 300.000,00 l'aumento di capitale sociale, dagli attuali euro 500.000,00 ad euro 800.000,00 sottoscrivendo n.30.000 azioni dal valore unitario di euro 10,00 corrispondenti al 37,5% delle azioni della ATAM spa;
- 4. DI APPROVARE** il documento "*Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex Dl. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)*", che motiva analiticamente la congruità dell'operazione in riferimento al dettato normativo, e che si allega alla presente deliberazione come parte integrante e sostanziale;
- 5. DI DARE ATTO** che l'ingresso della Città Metropolitana di Reggio Calabria nel Capitale sociale della Società "*Atam Spa*", partecipata ad oggi al 100% dal Comune di Reggio Calabria, affidataria diretta del Servizio di "*Trasporto pubblico locale*", rispetta tutte le disposizioni di riferimento al caso di specie riportate nel D.Lgs. n. 175/2016 ("*Testo unico delle Società a partecipazione pubblica*", detto anche "*T.U.S.P.*"), essendo "*Atam Spa*" una Società a controllo pubblico (totalitario) che rientra senza dubbio nell'ambito di applicazione del T.U.S.P. (giusta modifica statutaria di adeguamento

autorizzata dal Consiglio comunale di Reggio Calabria con la Deliberazione n. 54 del 13 novembre 2019);

6. **DI DARE MANDATO** agli Uffici competenti di procedere ad effettuare tutti gli adempimenti di legge e le azioni richieste al buon esito delle decisioni assunte nella presente Deliberazione;
7. **DI TRASMETTERE** la presente deliberazione alla società ATAM S.p.A. e al Comune di Reggio Calabria;
8. **DI SOTTOPORRE** il presente atto a forme di consultazione pubblica in conformità alle previsioni di cui all'art. 5 comma 2, ultimo periodo del D.Lgs. n. 175/2016 mediante pubblicazione sul sito istituzionale della Città metropolitana di Reggio Calabria per un periodo di 10 giorni e che entro tale termine potranno essere presentate osservazioni;
9. **DI TRASMETTERE** il presente atto all'AGCOM, in capo alla quale sussiste la facoltà di esercizio dei poteri di cui all'art. 21-bis della legge 287/1990, alla sezione regionale di controllo della Corte dei Conti, ai fini conoscitivi;
10. **DI PUBBLICARE** la presente deliberazione nella sezione Amministrazione Trasparente del sito istituzionale dell'Ente, ai sensi e per gli effetti del D.L.gs. 33/2013.

Il Sindaco metropolitano

(firmato digitalmente)

Il Segretario Generale

(firmato digitalmente)