

L'anno duemilaventuno il giorno 05 del mese di gennaio alle ore 12.00 presso la sede sociale in Imperia Via Nazionale 365, a seguito di regolare convocazione, si è riunito il Consiglio di Amministrazione della Società Riviera Trasporti SpA, per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno

- 1) Comunicazioni del Presidente;
- 2) Delibera Consiglio Provinciale n. 35 del 22 dicembre 2020 -determinazioni;
- 3) Avvio procedura alienazione intera partecipazione capitale RTPiemonte – determinazioni;
- 4) Servizi aggiuntivi per ripresa attività scolastiche – determinazioni;
- 5) Varie ed eventuali

Sono presenti alla riunione gli Amministratori:

Dott. Riccardo Giordano Presidente, Dott. Andrea Piana Consigliere e Rag. Paola Castelli Consigliere.

Per il Collegio Sindacale sono presenti: il dott. Nicola Iorio ed il dott. Matteo Minghinelli ed è collegata da remoto la dottoressa Gianfranca Mezzera, Presidente del Collegio sindacale.

Il Presidente dichiara valida ed aperta la seduta, ne assume la presidenza e chiama a svolgere le funzioni di segretario il Direttore Generale Ing. Sandro Corrado, che accetta.

(omissis)



(omissis)

Si passa alla trattazione del punto 2) Il Presidente illustra al Consiglio di Amministrazione la nota pervenuta dall'Ente Controllante Provincia di Imperia in data 22/12/2020 in merito alla deliberazione del Consiglio Provinciale n. 35 adottata in data 22/12/2020 relativamente alla revisione periodica della società partecipate ex art. 20 del D.Lgs. 175/2016, che rende necessaria una risposta in termini puntuali e, pertanto, sottopone all'attenzione del Consiglio di Amministrazione una bozza della nota da trasmettere all'Ente:

*"A riscontro della nota in riferimento, relativa alla "Revisione periodica società partecipate" approvata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 35 in data 22/12/2020, e a seguito della lettura del testo integrale dell'atto deliberativo, acquisito dall'albo pretorio di Codesta Spettabile Amministrazione, d'intesa col collegio sindacale, si osserva quanto segue.*

1) *In primo luogo, con riferimento a quanto riportato nella relazione tecnica, allegato C)*

alla richiamata deliberazione n. 35/2020, corre l'obbligo di correggere alcuni passaggi contenuti nelle pagine da 8 a 13.

In particolare, la dinamica finanziaria della gestione aziendale, nel triennio 2017-2019, migliora sensibilmente, come dimostrano, tra gli altri:

- il flusso di cassa, negativo per € 153.987 nel 2017 e sistematicamente positivo nel biennio successivo, per € 4.109.542 nel 2018 e € 3.097.408 nel 2019;
- la posizione finanziaria netta, progressivamente migliorata da € 17.731.096 nel 2017 a € 15.242.729 nel 2018 a € 13.893.250 nel 2019;
- il debt/equity ratio, sistematicamente diminuito da 7,21 nel 2017 a 6,49 nel 2018 a 5,76 nel 2019;
- il debt/Ebitda ratio, diminuito da un eccessivo 32,75 nel 2017 a un coerente 3,45 nel 2018 e 3,93 nel 2019;
- il grado di copertura degli interessi passivi, aumentato da un modesto 0,95 nel 2017 a un cospicuo 8,89 nel 2018 e 7,37 nel 2019.

In ogni caso, risulta fuorviante il riferimento alla dinamica dei debiti verso fornitori, passati a € 4.961.421 nel 2017 a € 9.641.762 nel 2018, ove si trascuri che, nel bilancio al 31/12/2017, erano altresì distintamente iscritti € 3.334.203 di debiti verso imprese collegate ed, in specie, verso Riviera Trasporti Linea s.r.l.

Del resto, l'ammontare complessivo dei debiti aziendali è diminuito, tra il 2017 e il 2019, di circa € 1 milione, passando da € 30.803.882 a € 29.811.445 e, ciò nondimeno, le liquidità sono pressoché raddoppiate, da € 355.175 a € 644.883, anche in considerazione della diminuzione dei crediti verso clienti, da € 3.255.318 a € 1.242.445, a parità dei ricavi delle vendite e prestazioni.

Altrettanto fuorviante è il riferimento agli altri crediti iscritti nell'attivo circolante, ove non si consideri che, sulla base di specifiche direttive di Codesta Spettabile Amministrazione, il credito per adeguamento Istat, per € 8.982.797, iscritto sino al 31/12/2018, è stato stralciato dalla contabilità aziendale, iscrivendo peraltro, nel bilancio d'esercizio 2019, € 5.771.693 a titolo di credito per contributo straordinario una tantum.

Ferma restando, poi, l'onerosità finanziaria gravante sulla gestione aziendale, i risultati economici positivi degli esercizi 2018 e 2019 dimostrano, contrariamente a quanto asserito nella relazione in commento, il soddisfacente livello di efficienza della gestione operativa aziendale, le cui risultanze economiche, sintetizzate in un ROI del 3,40% nel 2018 e del 3,56% nel 2019, sono riuscite a dare integrale copertura agli oneri finanziari.

Il che è tanto più apprezzabile, in considerazione del livello, palesemente incongruo, delle compensazioni economiche previste dal contratto di servizio del trasporto pubblico locale, invariato dal 2002 e del tutto anacronistico se rapportato ai costi standard del servizio.

Infatti, come noto a Codesta Spettabile Amministrazione (per avervi fatto riferimento nell'ultimo atto di proroga del contratto di servizio), un apposito studio commissionato dalla Regione Liguria

e pubblicato nel Programma dei Servizi adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 7/2017 ha determinato la compensazione economica per il trasporto pubblico locale (derivandola dal relativo costo standard, calcolato rispetto al 2012 e rivalutato al 2015), da applicare in seno alla prima gara per l'affidamento del servizio, in € 2,60/km oltre IVA, contro il corrispettivo riconosciuto a Riviera Trasporti, pari a € 1,94/km oltre IVA (con un differenziale di € 0,66/km oltre IVA) e derivante, senza adeguamenti sulla quota di finanziamento regionale, dall'affidamento competitivo effettuato nel 2002.

In altri termini, il mantenimento della partecipazione in Riviera Trasporti ha consentito, nel periodo in esame, in considerazione del programma di esercizio (5.850.594 bus/km annui), un risparmio, in favore delle finanze pubbliche, di oltre € 3,8 milioni (oltre IVA) all'anno (5.850.594 bus/km x € 0,66/km) oppure, a parità di oneri a carico delle finanze pubbliche, l'offerta di un servizio pubblico in risposta ai bisogni di mobilità dei cittadini e la garanzia di livelli occupazionali del 25% più estesa rispetto a quanto altrimenti possibile (€ 0,66/km / € 2,60/km).

Questi semplici dati, considerati in modo obiettivo, a differenza di quanto riportato nella relazione tecnica, dimostrano ampiamente le condizioni di convenienza economica per il mantenimento della partecipazione, quale strumento per l'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale.

Tali condizioni, per quanto rilevi, non sono venute meno, risultando anzi acuite a partire dai primi mesi del 2020, a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, i cui dirimpenti effetti economico-finanziari non erano né prevedibili, né ovviabili.

In proposito, anziché leggere irrituali stralci di articoli apparsi sulla stampa locale, ci si sarebbe attesi da Codesta Spettabile Amministrazione un apprezzamento per la capacità dimostrata da questa Società di adeguare con efficacia ed efficienza la propria gestione organizzata, al fine di assicurare la sistematica disponibilità e lo svolgimento in sicurezza di un servizio tanto essenziale quanto complesso come il trasporto pubblico locale.

2) In secondo luogo si evidenzia che la “Preliminare verifica dei profili di continuità aziendale e di sostenibilità dei piani previsionali”, come sicuramente noto a Codesta Spettabile Amministrazione, è, per un verso, inutile e, per altro verso, impraticabile, quantomeno nell’“immediatezza, entro e non oltre 30 giorni”.

Tale verifica è, innanzitutto, inutile, a normativa vigente, ai sensi dell'art. 7 del decreto legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, secondo cui, in particolare, “Nella redazione del bilancio di esercizio in corso al 31 dicembre 2020, la valutazione delle voci nella prospettiva della continuazione dell'attività (...) può comunque essere operata se risulta sussistente nell'ultimo bilancio di esercizio chiuso in data anteriore al 23 febbraio 2020”, come nella fattispecie.

Inoltre, tralasciandone, per brevità, l'esposizione puntuale, merita di essere richiamata la pluralità di norme finalizzate a limitare gli effetti negativi dell'attuale situazione emergenziale sui bilanci aziendali dell'esercizio 2020, contenute nei Capi VI e VII del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104,

*convertito, con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126.*

*Infine, avendo riguardo alla legge 30 dicembre 2020, n. 178 – legge di bilancio per l'anno finanziario 2021, giova menzionare il comma 266 dell'art. 1, secondo cui, riscrivendo l'art. 6 del già citato d.l. 23/2020, tra l'altro: "Per le perdite emerse nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2020 non si applicano gli articoli 2446, secondo e terzo comma, 2447 (...) del codice civile (...)"*

*In sostanza, la continuità aziendale, aggredita dalle criticità ed incertezze economico-finanziarie indotte dalla situazione emergenziale, è garantita ex lege, salvo che Codesta Spettabile Amministrazione, con la deliberazione in oggetto, abbia, in modo consapevole ed assumendosene la responsabilità, inteso esprimere un indirizzo di segno contrario, imponendo a questa Società la rinuncia al ricorso alle soluzioni individuate dal legislatore, di cui, nel caso, si chiede formale e motivata indicazione.*

*Del resto, tali criticità ed incertezze non consentono, allo stato, di procedere ad una seria verifica, eventuale revisione e, soprattutto, attestazione del "Piano di risanamento ex art. 14 D.Lgs. n. 175/2016 del 16/4/2019 successivamente aggiornato con il Piano di risanamento economico e linee guida del Piano industriale del 29/11/2019", per le ragioni, peraltro ovvie, già anticipate con nota prot. n. 4074 in data 30/06/2020 e tuttora pienamente valide, tanto più in un settore particolarmente colpito dagli effetti economico-finanziari della pandemia, come quello del trasporto pubblico locale.*

*In ogni caso, anche la disciplina concorsuale ha registrato significative evoluzioni per effetto dell'emergenza epidemiologica in atto. Oltre alle temporanee improcedibilità ed ai differimenti temporali disposti dagli artt. 5, 9 e 10 del d.l. 23/2020, merita menzione il decreto legislativo 26 ottobre 2020, n. 147, contenente disposizioni integrative e correttive del codice della crisi d'impresa. In quest'ambito, oltretutto, ai fini dell'individuazione dello stato di crisi aziendale, è stato sostituito il riferimento alla "difficoltà economico-finanziaria" con quello, sensibilmente più pregnante, di "squilibrio economico-finanziario".*

*Ciò posto, il Piano di risanamento aziendale andrà sicuramente rivisto ed aggiornato, nonché attestato, non appena sarà possibile effettuare previsioni ragionevoli, attendibili ed affidabili, ossia al termine dell'emergenza epidemiologica e dei relativi effetti, cessate le misure di prevenzione e contenimento del contagio e verificatone l'impatto prospettico sui bisogni di mobilità nonché sui comportamenti e sulle preferenze dei cittadini rispetto alle diverse modalità di trasporto, pubblico e privato.*

3) *In ultimo, con riferimento alla seconda parte dell'indirizzo sotteso dalla deliberazione del Consiglio Provinciale n. 35/2020 riguardante l'oggetto e richiamata nella nota in riferimento si evidenzia che non risulta intelligibile l'indicazione secondo cui "la partecipazione andrà dismessa (fatta salva l'eventuale scelta di affidamento in house del servizio) nell'ottica della massimizzazione dei benefici per l'Ente e la collettività di riferimento, attivando le opportune leve*

*per migliorare le condizioni di sostenibilità ed appetibilità della privatizzazione (anche parziale per la gara a doppio oggetto) così da limitare i rischi di una gara deserta”.*

*In primo luogo, non è chiaro se l'intento di Codesta Spettabile Amministrazione consista:*

- a) nella dismissione della propria partecipazione in questa Società, con (preventivo, contestuale o successivo?) affidamento mediante gara del servizio di trasporto pubblico locale ad essa attualmente affidato;*
- b) nel mantenimento dell'integrale partecipazione pubblica in questa Società, con successivo affidamento diretto, in house providing, del servizio di trasporto pubblico locale;*
- c) nella conversione in mista della Società, mediante gara a doppio oggetto, riguardante sia l'acquisizione della qualità di socio da parte di un partner industriale, sia l'affidamento del servizio.*

*L'unica soluzione che, purtroppo, pare esclusa, perlomeno in prospettiva, riguarda l'attuale configurazione di Riviera Trasporti, quale società a capitale interamente pubblico, affidataria mediante gara del servizio gestito.*

*La questione è di assoluto rilievo, in quanto le tre alternative sinteticamente evocate rispondono a finalità e richiedono presupposti sensibilmente differenti, determinando, in capo ai futuri amministratori, notevoli implicazioni sulla conduzione e pianificazione strategico-operativa aziendale.*

*Oltretutto, sempre stando al testo della nota in riferimento, si allude ad ottiche e condizioni citate in modo apparentemente congiunto o consequenziale, allorché, più verosimilmente, sono tra loro, quantomeno potenzialmente, antagoniste o divergenti.*

*Parlare di dismissione “nell'ottica della massimizzazione dei benefici per l'Ente e la collettività di riferimento” appare, già di per sé, una contraddizione in termini. Infatti, la massimizzazione del beneficio per l'Ente parrebbe individuabile nel prezzo più elevato possibile di cessione della Società. Quest'ultimo, tuttavia, rappresenterebbe un costo per l'operatore economico acquirente, il quale, in una logica di mercato, tenderebbe a recuperarlo o attraverso i ricavi da traffico o agendo sui livelli quali-quantitativi dei servizi o mediante una combinazione delle due leve, in ogni caso a scapito dell'utenza, ossia della collettività di riferimento (per non dire dei possibili effetti sul personale aziendale).*

*Sempre nell'ambito di un'eventuale dismissione societaria (integrale o parziale), coniugare la “massimizzazione dei benefici per l'Ente” con le migliori “condizioni di sostenibilità ed appetibilità della privatizzazione” appare, altresì, contraddittorio. È evidente, infatti, che più elevato è il prezzo di vendita, maggiore è il potenziale beneficio per l'Ente, ma meno appetibile l'operazione sul mercato e viceversa.*

*Avendo poi riguardo all'affidamento del servizio, preventivo, contestuale o successivo che sia alla dismissione societaria (aspetto, questo, indefinito, per quanto affatto secondario), coniugare la*

*“massimizzazione dei benefici per la collettività di riferimento” con le migliori “condizioni di sostenibilità ed appetibilità della privatizzazione” appare, nuovamente, contraddittorio. È evidente, infatti, che quanto più incisivi siano gli obblighi di servizio pubblico, maggiore è il potenziale beneficio per la collettività di riferimento, ma meno appetibile l’operazione sul mercato e viceversa.*

*Del resto, in ipotesi di integrale dismissione societaria, l’affidamento preventivo, contestuale o successivo del servizio modifica radicalmente i benefici potenziali per l’Ente e le condizioni di ricorso al mercato, atteso che il valore aziendale ne risulta fortemente condizionato.*

*Si comunica, infine, che nella seduta del 05/01/2021 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la pubblicazione del bando propedeutico alla cessione dell’intera partecipazione detenuta in Riviera Trasporti Piemonte s.r.l.”*

Il Consiglio di Amministrazione, previa condivisione con il Collegio Sindacale e dopo attenta valutazione e presa visione dell’integrale contenuto della delibera del Consiglio Provinciale, reso disponibile solo in data 4 gennaio 2021, all’unanimità, approva il testo della lettera di riscontro da inoltrare alla Provincia di Imperia, dando quindi mandato al Presidente di riscontrare la nota in tali termini, inoltrandola altresì, per conoscenza, a tutti i Soci.

Si passa alla trattazione del punto n. 3

Avvio procedura alienazione intera partecipazione capitale RTPiemonte – determinazioni;

Il Presidente informa il CdA che, in attuazione della deliberazione del Consiglio Provinciale n. 35 del 22/12/2020, avente ad oggetto la Revisione periodica delle società partecipate direttamente e indirettamente dalla Provincia di Imperia, ed in conformità alle previsioni del Piano di risanamento ex art. 14 D.Lgs. n. 175/2016 del 16/4/2019, successivamente aggiornato con il Piano di risanamento economico e linee guida del Piano industriale del 29/11/2019, si rende necessario avviare la procedura di alienazione dell’intero capitale detenuto da Riviera Trasporti in Riviera Trasporti Piemonte s.r.l.

A tale proposito, chiede al Direttore Generale di illustrare la procedura utilizzabile per l’alienazione, nel rispetto della disciplina in materia.

L’Ing. Corrado evidenzia che, in considerazione del tipo di operazione, pare opportuno procedere ad una prima fase di indagine di mercato, mediante la pubblicazione di un avviso per acquisire manifestazioni di interesse all’acquisto dell’intera partecipazione nel capitale di RT Piemonte, all’esito della quale avviare una procedura selettiva tra gli operatori che avranno manifestato il proprio interesse. In questo modo è possibile coniugare le esigenze di economicità della procedura, con la propedeutica verifica dell’interesse del mercato per l’operazione considerata.

Sia la fase di acquisizione delle manifestazioni di interesse sia la successiva procedura selettiva possono essere gestite attraverso la Piattaforma di e-procurement “Appalti & Contratti” di Riviera Trasporti.

L’alienazione ha ad oggetto l’intero capitale sociale di RT Piemonte e sarà effettuata in un unico

lotto, non frazionabile.

L'importo a base di gara, sulla base dell'apposita perizia di stima agli atti della Società, può essere determinato in Euro 1.450.000,00. Rispetto ad esso saranno ammesse unicamente offerte in aumento, accogliendo, quale criterio di aggiudicazione, quello dell'offerta economica più elevata.

L'aggiudicazione avverrà, quindi, in base al metodo delle offerte segrete di cui all'art. 73, comma 1, lett. c), del r.d. 827/1924, al prezzo offerto più alto, ai sensi dell'art. 76 del r.d. 827/1924. In caso di parità di offerte tra due o più concorrenti, tutti in possesso dei necessari requisiti, si applicherà l'art. 77 del r.d. 827/1924, con possibili rilanci da parte dei migliori offerenti.

Le spese relative al trasferimento della partecipazione, inclusi gli eventuali oneri professionali, contrattuali e tributari, saranno a carico dell'aggiudicatario.

Per favorire la più ampia partecipazione, ma, altresì, per garantire l'effettiva sostenibilità e legittimità delle offerte presentate, si possono individuare come segue i soggetti ammessi alla procedura.

Potranno manifestare interesse e presentare offerte le persone fisiche e giuridiche, pubbliche e private, italiane e straniere, per mezzo di legale rappresentante o procuratore speciale. Non saranno ammesse manifestazioni di interesse ed offerte per conto di persona, fisica o giuridica, da nominare. Nel caso in cui il partecipante agisca in nome e per conto di un terzo è necessario che sia munito di procura speciale. Non saranno ammessi i mandati con procura generale, né i mandati collettivi, né la semplice delega. La procura speciale, a pena di esclusione, dovrà essere conferita da un solo soggetto terzo.

Saranno ammessi alla procedura i soggetti che si trovino nelle condizioni atte a contrattare con la Pubblica Amministrazione previste dalle vigenti disposizioni di legge e che:

- a) abbiano il possesso della piena capacità di agire;
- b) non si trovino in stato di inabilitazione, interdizione giudiziale o legale e non abbiano procedimenti in corso relativamente a tali stati;
- c) non si trovino in stato di fallimento, di liquidazione coatta o di concordato preventivo e non abbiano in corso procedimenti per la dichiarazione di una delle suddette situazioni;
- d) non si trovino nelle condizioni di cui all'art. 9, comma 2, lett. c), del d.lgs. 231/2001;
- e) non abbiano a proprio carico procedimenti in corso per l'applicazione di una delle misure di prevenzione e non incorrano in alcuno dei divieti di cui agli artt. 6 e 67 del d.lgs. 159/2011;
- f) non incorrano in alcuno dei motivi di esclusione di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016;
- g) non abbiano reso false dichiarazioni in merito ai requisiti ed alle condizioni rilevanti per la partecipazione a procedure di pubblico incanto.

Inoltre, sarà ammessa la partecipazione sia in forma singola, sia in forma associata, purché tutti i soggetti che intendano partecipare in forma associata si trovino nel possesso dei requisiti richiesti. Tuttavia, sarà fatto divieto ai concorrenti di partecipare alla procedura in più di un'associazione temporanea o consorzio, ovvero partecipare alla procedura anche in forma individuale qualora



abbiano partecipato alla procedura medesima in associazione o consorzio.

In caso di partecipazione in forma associata, dovrà essere indicato il mandatario/capogruppo e la quota di partecipazione che, in caso di aggiudicazione, sarà acquistata da ciascun soggetto partecipante, ferma restando la responsabilità solidale di tutti i partecipanti in forma associata e, comunque, la responsabilità del mandatario/capogruppo per l'acquisto dell'intera partecipazione oggetto di alienazione. Non sarà ammessa alcuna forma di intermediazione né la partecipazione di soggetti che svolgano attività per persona da nominare.

Quale Responsabile del procedimento può essere opportunamente nominato l'Ing. Giacomo Strafforello, Responsabile Contratti e Appalti.

Il CdA, dopo ampia discussione, condivide ed unanimemente approva la soluzione prospettata dal Direttore Generale, nominando l'Ing. Strafforello quale Responsabile del procedimento e dando mandato a quest'ultimo di avviare la procedura, mediante pubblicazione sul sito aziendale e sulla piattaforma telematica appalti e contratti, dell'avviso per manifestazioni di interesse, predisposto tenendo conto delle prescrizioni e delle condizioni di ammissibilità precedentemente rappresentate dal Direttore Generale.

(omissis)



(omissis)

Null'altro essendoci da deliberare la seduta viene sciolta alle ore 14.00.

Il Presidente

Dott. Riccardo Giordano

Il Segretario

Dott. Ing. Sandro Corrado