

Repertorio n.

**SERVIZIO DI T.P.L. SU GOMMA NEL LOTTO 1 “AREA METROPOLITANA”.
ACCORDO TRANSATTIVO TRA CITTA’ METROPOLITANA E ATAF&LI-NEA
SCARL, PER LA DEFINIZIONE DEI CRITERI DI CALCOLO
DELL’EVENTUALE MAGGIORAZIONE DELLA COMPENSAZIONE DOVUTA
PER L’ANNO 2017.**

L’anno duemiladiciotto (2018)

TRA

- CITTA’ METROPOLITANA DI FIRENZE,**
- ATAF&LI-NEA s.c.a.r.l.,**

Premesso in primo luogo che:

- la Città metropolitana di Firenze ha gestito il servizio di trasporto pubblico su gomma di competenza propria e dei Comuni del Lotto 1 “Area Metropolitana”, in gestione associata del servizio come da convenzione reg. 258/2012, fino al 31 dicembre 2017 ;

- a decorrere dal 1° gennaio 2017, come già per tutto il periodo decorrente dalla scadenza del contratto di servizio rep. 18878/2005 (30 settembre 2010) al 31 dicembre 2017, il trasporto pubblico su gomma in detto Lotto 1, è stato garantito mediante l’imposizione dell’obbligo di prestare il servizio alla Scarl Ataf&Li-nea, ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007, nelle more dell’espletamento della gara per l’affidamento del servizio ad un unico gestore per l’intero territorio regionale.

-a norma degli artt. 4 e 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 gli atti di imposizione dell’obbligo di fornire il servizio pubblico devono stabilire, *in anticipo in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata l’eventuale compensazione e la natura e portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi e tali parametri sono da determinarsi in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l’importo necessario per coprire l’effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall’assolvimento dell’obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall’operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole.*

- il preambolo del Regolamento CE n. 1370/2007 al n. 36 afferma il principio della generale inderogabilità degli aiuti di Stato e nella sentenza 24 luglio 2003 pronunciata dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH, è affermato che *“quando la scelta dell’impresa da incaricare dell’adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell’ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un’analisi dei costi che un’impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari avrebbe dovuto sopportare”*.
- per il primo obbligo di servizio, relativo al periodo ottobre- dicembre 2010 la compensazione era stata determinata dalla Soc. Aleph s.r.l , con applicazione dei criteri di cui al Regolamento CE n. 1370/2007, confermando gli importi corrisposti in vigenza del contratto venuto a scadenza il 30 settembre 2010.
- per gli anni 2011, 2012 e ancora per l’anno 2013, detti importi erano stati confermati con la sola maggiorazione annuale dell’indice di inflazione programmata, ritenendo che il prezzo offerto dalla Scarl e con il quale si era aggiudicata la gara di appalto del 2004, di anno in anno rivalutato con il suddetto indice, rappresentasse il livello ottimale di redditività, economicità e produttività dell’azienda.
- a seguito dell’impugnazione degli atti di imposizione del servizio da parte della Scarl sia in sede amministrativa che in sede civile, si addiveniva in data 17 dicembre 2013 rep. 291 alla sottoscrizione di un accordo transattivo, valevole fino al 30 giugno 2014, sulla base del quale alla Scarl veniva riconosciuta una maggiorazione pari a Euro 0,142/km oltre iva per i servizi effettuati da ATAF spa e di Euro 0,135/km oltre iva per i servizi effettuati da Li-nea spa, senza alcuna maggiorazione per interessi moratori;
- l’accordo suddetto veniva prorogato nel mese di luglio 2014 fino al 31 dicembre 2014, confermando la maggiorazione suddetta;
- per l’anno 2015 veniva sottoscritto un nuovo accordo che prevedeva, in aggiunta agli importi corrisposti mensilmente per tipologia di servizio, la liquidazione a titolo di acconto della maggiorazione corrisposta fino al 31 dicembre 2014, di Euro 0,142 /km per il servizio effettivo rendicontato da Ataf Gestioni e di Euro 0,135/ per il servizio rendicontato da Li-nea, salva verifica, da effettuarsi entro trenta giorni dall’approvazione del bilancio di esercizio 2015 da parte delle due aziende che compongono la Scarl, tesa ad accertare che l’indice ROI

calcolato sulla somma del capitale investito dalle due aziende nel 2015 non fosse superiore al 5%;

- in caso di risultato inferiore, nulla sarebbe stato dovuto dalla Città metropolitana e dai Comuni della gestione associata; nel caso in cui l'indice fosse risultato superiore al 5%, la quota parte del risultato operativo della Scarl sarebbe stato recuperato proporzionalmente a carico dei gestori;

- con atto dirigenziale n. 1527 del 17 agosto 2016 veniva attestata la congruità della maggiorazione corrisposta che dunque assumeva carattere definitivo;

- anche per l'anno 2016 le parti sopra rappresentate hanno sottoscritto un accordo transattivo sulla base del quale alla Scarl è stata liquidato un'importo ad integrazione della compensazione erogata in corso d'anno;

- detto accordo prevedeva che per l'anno 2017 sarebbe stata corrisposta alla Scarl a titolo di acconto la stessa compensazione corrisposta nell'anno 2016 per tipologia di servizio, al netto della maggiorazione di cui all'accordo transattivo e la Scarl ATAF&Li-nea si impegnava con cadenza semestrale, a trasmettere alla Città metropolitana i dati economici e patrimoniali consuntivi relativi alla gestione del servizio, per consentirne il monitoraggio con riferimento alla pertinenza ed efficienza dei costi, la congruità dei ricavi e la ragionevolezza dell'utile;

Premesso in secondo luogo:

- che Città metropolitana e Scarl, nelle more di completare il monitoraggio relativo all'anno 2017 e di definire l'ammontare dell'eventuale maggiorazione da riconoscere, hanno concordato:

1) di confermare il ROI (Return on Investments), definito come rapporto tra Risultato Operativo e CIN (Capitale Investito Netto) dell'aggregato di ATAF&Gestioni Srl e Li-nea SpA quale strumento tecnico per la determinazione del ragionevole utile;

2) di accettare, in via transattiva, ai sensi del Regolamento CE 1370/2007, che il servizio esercitato sia compensato in misura tale che il valore dell'indice ROI, a consuntivo, risulti non superiore al 5%;

3) per il calcolo di detto indice:

a) di prendere a base i rendiconti della gestione del ramo TPL delle due società, tratti dai Bilanci d'esercizio approvati dalle rispettive assemblee.

b) per il computo del risultato operativo di tenere conto delle voci di bilancio, afferenti il ramo TPL, relative alla differenza tra ricavi operativi e costi operativi. Questa differenza comprende anche le voci relative ad ammortamenti, accantonamenti e saldo dei proventi e oneri diversi;

c) per il computo del CIN di procedere alla somma delle seguenti voci, afferenti il ramo TPL: capitale circolante netto gestionale, altre attività nette, immobilizzazioni tecniche al netto dei fondi ammortamento, partecipazioni di natura operativa classificate tra le immobilizzazioni finanziarie;

d) di rettificare tale somma dal fondo TFR e dagli altri fondi.

- che ai fini del calcolo del CIN il valore delle immobilizzazioni tecniche sarà integrato, come già per la definizione dell'atto transattivo relativo all'esercizio 2016, di un valore figurativo rappresentativo del livello di investimenti che fisiologicamente le due Società della Scarl avrebbero realizzato nell'anno 2017 - se fosse stata risolta l'evoluzione dell'iter della gara toscana per l'affidamento del servizio nel lotto unico regionale;

- che gli investimenti figurativi saranno calcolati prendendo a riferimento il tasso di investimento medio utilizzato per l'atto transattivo 2016 di ATAF&Gestioni Srl, pari al rapporto tra gli investimenti effettuati, al netto dei contributi c/investimenti, in ciascun esercizio 2014 e 2015 e le immobilizzazioni tecniche al 1° gennaio di ciascun esercizio, espresse sempre al netto dei contributi e dei fondi ammortamento;

- che con riferimento alle immobilizzazioni tecniche il CIN al 31.12.2017 sarà calcolato applicando il tasso di investimento medio del periodo 2014-15 al valore delle immobilizzazioni tecniche al netto dei contributi, presenti al 1° gennaio 2017 nel bilancio di ATAF&Gestioni Srl e di Li-nea SpA, in modo da determinare gli investimenti "figurativi" dell'anno 2017 e in analogia di rideterminare gli ammortamenti dell'esercizio 2017 lungo la vita economica dei mezzi, in linea con quanto effettuato in sede di atto transattivo 2016;

- che il risultato operativo sarà determinato considerando gli ammortamenti dell'esercizio (comprensivi degli ammortamenti figurativi) rettificati dalla quota di risconto annuo attribuibile ai contributi in c/investimenti;

- che, verificata tale circostanza, a titolo di maggiorazione, in via transattiva, sarà liquidato un importo di Euro 0,142/km per i servizi effettuati da Ataf Gestioni srl e di Euro 0,135/km per i servizi effettuati da Li-nea spa, come da percorrenze effettive rendicontate e fatturate dalla Scarl;

Considerato:

- che tale simulazione sopra descritta dovrà trovare effettivo riscontro nei consuntivi di bilancio 2017 quali saranno approvati dai Cda delle due Società e quindi la debenza e l'ammontare della maggiorazione da corrispondere a titolo transattivo, assumeranno carattere definitivo solo dopo detta verifica;

- che per quanto riguarda la ripartizione degli oneri derivanti dal riconoscimento di detta maggiore integrazione, in base a quanto statuito nella convenzione reg. 258/2012, la maggiorazione riconosciuta sarà ripartita proporzionalmente tra Città metropolitana e Comuni, come segue: alla prima gli oneri in misura corrispondente alla percentuale in termini di percorrenze delle linee di competenza amministrativa metropolitana rispetto al totale delle percorrenze effettuate; ai secondi la restante parte da ripartirsi tra loro in proporzione ai chilometri di esercizio effettuati sul territorio di ciascuno di essi, indipendentemente dalla competenza amministrativa comunale o metropolitana delle linee che attraversano i rispettivi territori comunali, con esclusione del vincolo di solidarietà tra gli enti di cui all'art. 1284 cod.civ.,

Tutto ciò premesso e considerato si conviene e si stipula quanto segue:

1) Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

2) Per il periodo decorrente dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2017, la Città Metropolitana di Firenze, in proprio e per conto dei Comuni di Montelupo Fiorentino, Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Greve in Chianti, Impruneta, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa e Vaglia, e la Scarl ATAF&Li-nea concordano di procedere alla verifica dei dati economici e patrimoniali consuntivi relativi alla gestione del servizio, ai fini della liquidazione di una maggiorazione della compensazione già corrisposta in corso d'anno, sulla base dei dati economici e patrimoniali consuntivi relativi alla gestione del servizio, e con riferimento alla pertinenza ed efficienza dei costi, la congruità dei ricavi e la ragionevolezza dell'utile.

3) La suddetta maggiorazione sarà riconosciuta in via definitiva nel caso in cui, dal consuntivo 2017, il ROI dell'aggregato ATAF&Li-nea Scarl, calcolato secondo le modalità descritte in premessa, risulti essere non superiore al 5%. Verificata tale circostanza, a titolo di maggiorazione, in via transattiva, sarà liquidato un importo di Euro 0,142/km per i servizi effettuati da Ataf Gestioni srl e di Euro 0,135/km per i servizi effettuati da Li-nea spa, come da percorrenze effettive rendicontate e fatturate dalla Scarl.

4) Ciascuna Società dovrà pertanto trasmettere alla Città Metropolitana, una volta approvato il bilancio d'esercizio 2017, l'attestazione di un revisore legale dei conti o di una società di revisione contabile che attesti che le attività diverse dal servizio TPL su gomma hanno avuto una contabilità separata e che per il calcolo dell'indice ROI sono state prese a riferimento le sole voci afferenti a detto servizio pubblico, oggetto degli atti di imposizione dell'obbligo di servizio, determinate con i criteri esposti nelle premesse nella presente, a partire dai valori dei bilanci stessi.

5) Gli oneri derivanti dal riconoscimento della suddetta maggiorazione saranno ripartiti tra Città Metropolitana e Comuni con il criterio indicato all' art. 1 della convenzione Reg. 258/2012, con la quale la Provincia oggi Città Metropolitana stessa e i Comuni del Lotto 1 hanno riconfermato la volontà di gestire in forma associata il servizio e dunque “ accollando alla Città Metropolitana di Firenze, ai sensi della L.R. 42/1998 ss.mm., gli oneri in misura corrispondente alla percentuale, in termini di percorrenze delle linee di competenza amministrativa metropolitana rispetto al totale delle percorrenze effettuate (metropolitane e comunali), ed ai singoli Comuni la restante parte da ripartirsi tra loro in proporzione ai chilometri di esercizio effettuati sul territorio di ciascuno di essi, indipendentemente dalla competenza amministrativa comunale o metropolitana delle linee che attraversano i rispettivi territori comunali”.

6) L'imposta di bollo gravante sul presente atto è a carico della Scarl Ataf&Li-nea e viene assolta mediante contrassegno telematico apposto su copia cartacea del contratto conservato presso la Città Metropolitana.

Letto, confermato e sottoscritto in forma digitale ai sensi dell'art.6 comma 6 del Decreto Legge 23 dicembre 2013, n.145, convertito con modificazioni dalla L.21 febbraio 2014, n.9.