



PROCESSO VERBALE ADUNANZA LIII

DELIBERAZIONE CONSIGLIO METROPOLITANO DI TORINO

19 dicembre 2019

Presidenza: Chiara APPENDINO

Il giorno 19 del mese di dicembre duemiladiciannove, alle ore 8,30 in Torino, P.zza Castello 205, nella Sala del Consiglio Provinciale “E. Marchiaro”, sotto la Presidenza della Sindaca Metropolitana Chiara APPENDINO e con la partecipazione del Segretario Generale Alberto BIGNONE, si è riunito il Consiglio Metropolitan come dall'avviso del 13 dicembre 2019 recapitato nel termine legale - insieme con l'Ordine del Giorno - ai singoli Consiglieri e pubblicati all'Albo Pretorio on-line.

Sono intervenuti la Sindaca Metropolitana Chiara APPENDINO ed i Consiglieri: Alberto AVETTA - Barbara AZZARA' - Fabio BIANCO – Mauro CARENA - Dimitri DE VITA – Mauro FAVA - Maria Grazia GRIPPO – Sergio Lorenzo GROSSO - Silvio MAGLIANO - Marco MAROCCO - Claudio MARTANO - Roberto MONTA' - Maurizio PIAZZA – Paolo RUZZOLA - Graziano TECCO.

E' assente il Consigliere: Antonio CASTELLO - Carlo PALENZONA.

Partecipa alla seduta, senza diritto di voto il Portavoce della Zona omogenea 4 “TORINO NORD”.

(Omissis)

OGGETTO: Partecipazioni della Città Metropolitana di Torino in società esercenti concessioni autostradali nel territorio di competenza. Determinazioni e indirizzi.

Protocollo: 12771/2019

~~~~~

**La Sindaca Metropolitana,** pone in discussione la deliberazione il cui testo è sottoriportato:

## IL CONSIGLIO METROPOLITANO DI TORINO

La Provincia di Torino, a partire da metà degli anni 50 del secolo scorso promosse e costituì, in partenariato con soggetti pubblici (a maggioranza) e privati, le società che ottennero la concessione per costruire e gestire le tratte autostradali che innervano il territorio metropolitano e lo connettono agevolmente con i paesi esteri confinanti e le altre regioni d'Italia;

La proprietà delle società che avevano realizzato le infrastrutture autostradali insistenti nel territorio provinciale (ATIVA Spa, SATAP Spa e SITAF Spa) rimase a maggioranza pubblica fino all'inizio degli anni 90<sup>1</sup>. Già in quegli anni le modificazioni dei fondamenti della finanza pubblica indussero la Provincia di Torino e gli altri enti locali ad adottare scelte operative orientate alla valorizzazione, più che al consolidamento, delle quote azionarie possedute in società di capitali, da realizzarsi mediante la cessione e/o la dismissione delle evidenze patrimoniali, pena la violazione dei vincoli di finanza pubblica;

Il processo di privatizzazione avviato portò alla privatizzazione totale di Satap e, quanto ad ATIVA, alla dismissione completa della quota in capo alla Città di Torino ed al valore attuale della quota Provincia di Torino. Lo stesso processo di privatizzazione venne avviato anche per la SITAF, ma le condizioni statutarie che imponevano la maggioranza pubblica della società fintanto che permanevano le erogazioni del fondo centrale di garanzia ne ritardarono a lungo la realizzazione<sup>2</sup>;

La crisi economica e le modificazioni dell'assetto istituzionale in particolare degli Enti locali del secondo decennio degli anni duemila ha imposto e reso più stringente la necessità di portare a compimento i processi di dismissione delle partecipazioni societarie delle pubbliche amministrazioni. L'interesse dei soci pubblici a non svalutare le proprie partecipazioni oggetto di cessione ha indotto gli enti a ricercare sinergie fra loro nell'ottica di conciliare l'interesse ad una sollecita valorizzazione e contabilizzazione in bilancio della quota societaria con quello di evitarne una valutazione sensibilmente inferiore ai valori di perizia, ovvero a quelli possibili in una congiuntura meno sfavorevole. In tale contesto si colloca l'accordo procedimentale del 2014 tra Anas, Città di Torino e Provincia di Torino che, concentrando in Anas la totalità delle azioni del Comune e della Provincia in SITAF, impegnava la stessa Anas a dismettere l'intera quota di maggioranza della società, una volta superate le condizioni (garantite dallo statuto sociale della società) che imponevano la permanenza della maggioranza delle azioni di SITAF in mano pubblica;

Oggi la contemporanea messa a bando delle concessioni gestite da SATAP e ATIVA mette le Amministrazioni locali di fronte alla possibilità di portare a termine il programma di disimpegno verso le concessioni autostradali avviato negli anni '90, oppure di operare un cambio di paradigma nella partecipazione alla gestione delle autostrade del territorio;

Il primo scenario (completare la dismissione) impone scelte operative riguardo alla partecipazione societaria in Ativa che portano all'attesa di incassare il valore di liquidazione della società, situazione resa inevitabile al momento del subentro del concessionario vincitore della

---

<sup>1</sup>La Sitaf permane ancora oggi a maggioranza pubblica. La privatizzazione ex lege delle Fondazioni bancarie sul finir del secolo scorso aveva portato il capitale sociale a maggioranza privata e la società sull'orlo del fallimento. La crisi venne superata ricostituendo la maggioranza pubblica del capitale sociale attraverso un aumento di capitale sottoscritto dai soci pubblici e al contestuale prestito obbligazionario convertibile sottoscritto dai soci privati.

<sup>2</sup>Avviata nel 2013 con un accordo procedimentale che, dopo un temporaneo trasferimento di tutte le azioni detenute da soggetti pubblici in capo ad Anas, avrebbe portato alla privatizzazione completa della società mettendo sul mercato il 51% delle quote. L'accordo è stato poi annullato dal Consiglio di Stato e la proprietà delle azioni è ritornata in capo ai soggetti pubblici originari.

gara, dopo che il Consiglio di Amministrazione di ATIVA stessa ha deciso di non partecipare alla gara per l'assegnazione delle nuove concessioni autostradali;

Il secondo scenario comporta il rientro nella società concessionaria aggiudicataria della gara sia della Città metropolitana di Torino sia di altri soggetti pubblici già presenti o interessati, per competenza istituzionale, allo sviluppo ed alla gestione del sistema delle infrastrutture nel territorio (Regione Piemonte in primo luogo, ma anche altre amministrazioni locali, province e comuni sul cui territorio insistono gli assi autostradali) e produrrebbe una discontinuità nel processo di privatizzazione avviato negli anni '90;

Elementi fondanti di tale scelta sono rilevabili in tre ambiti differenti: istituzionale, economico-finanziario e politico-strategico;

Dal punto di vista istituzionale la Città metropolitana, in primo luogo, si è vista attribuire funzioni fondamentali in ambito di pianificazione territoriale, tutela e valorizzazione dell'ambiente, pianificazione e gestione dei servizi di trasporto e viabilità. A tali funzioni si aggiungono la finalità di impulso e sostegno al territorio in materia di sviluppo economico e sociale ed il coordinamento dei servizi pubblici di interesse generale nell'ambito di competenza territoriale;

In tale quadro istituzionale, ed in conformità al nuovo Codice degli Appalti ed al Testo Unico sulle Società a Partecipazione pubblica, si configura la possibilità di un rafforzamento della presenza della Città Metropolitana tra i gestori degli assi viari strategici del proprio territorio. Acquisire o mantenere quote di partecipazioni in società di gestione delle concessioni autostradali che insistono nel territorio di competenza - e il riferimento per quanto di specifico interesse della Città metropolitana riguarda l'asse autostradale in gara (concessioni ex ATIVA ed ex SATAP) - rappresenta per le amministrazioni pubbliche una necessità intrinsecamente coerente con le proprie finalità istituzionali. Ciò in quanto le attività realizzate da queste società concessionarie si configurano come produzione di un servizio di interesse generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi. Inoltre, riguardo all'impatto delle scelte gestionali del sistema autostradale sulla viabilità ordinaria interconnessa, la partecipazione delle pubbliche amministrazioni risulta utile e necessaria per garantire, attraverso le indispensabili sinergie in tema di programmazione e realizzazione della manutenzione viaria e della gestione efficiente dei flussi di traffico, un migliore, più efficiente e più accessibile servizio di mobilità all'utenza;

Dopo che il Governo non ha ritenuto di accogliere le istanze della Città metropolitana che reclamava l'affidamento in "house" della gestione degli assi autostradali insistenti nel proprio territorio<sup>3</sup>, ai sensi di quanto prevede il Codice degli Appalti, e dopo la scelta dell'Amministrazione, coerente e conseguente, di non partecipare direttamente alle gare indette, la partecipazione pubblica alle società concessionarie autostradali rimane l'unica soluzione percorribile per evitare di lasciare in mano esclusivamente privata la gestione delle autostrade principali del territorio. Ciò si giustifica non solo con l'esigenza di godere dei proventi dell'esercizio degli assi autostradali e poterli destinare ad utilità collettiva ma per concorrere alle attività di manutenzione e di ammodernamento delle infrastrutture che, in una gestione puramente privata, potrebbero essere sacrificati alle mere logiche di impresa. Anche senza dover menzionare gli eventi luttuosi del ponte Morandi o del recentissimo crollo del viadotto sull'autostrada Torino-Savona e della voragine sulla Torino-Piacenza e le problematiche sulla sicurezza della A26, che hanno aperto un dibattito a livello nazionale per riconsiderare la gestione privata delle infrastrutture, il partenariato pubblico-privato risulta, a valle delle scelte del governo nazionale, la soluzione più adeguata per garantire sia la qualità nell'erogazione del servizio sia la redditività della gestione;

---

<sup>3</sup>Cfr. mozione di indirizzi del Consiglio metropolitano di Torino del dicembre 2017.

In tale contesto, per rendere effettiva e cogente la possibilità di influire nelle scelte delle società concessionarie è necessario che la Città Metropolitana vi partecipi con quote, accordi parasociali o meglio ancora prerogative statutarie, tali da garantirle il controllo, anche congiunto, sulle società o, nel caso di partecipazioni di minoranza, almeno il diritto di influire sulle scelte che competono alla società e che impattano nel territorio di competenza dell'Amministrazione, magari nominando (o designando) componenti degli organi di amministrazione e controllo. Ferma restando, ovviamente, la necessità di valutare positivamente l'economicità della gestione e dell'investimento effettuato/richiesto, anche al fine di garantire attraverso di esso un equo ritorno all'amministrazione per via della politica dei dividendi;

In ambito politico-strategico si possono innescare sinergie tra Pubbliche amministrazioni per recuperare un ruolo e un peso nella gestione delle infrastrutture strategiche per lo sviluppo socio economico mantenendo le partecipazioni nei soggetti gestori e promuovendo nuove forme di partenariato;

Infine, per rendere possibile e più efficace tale strategia, è necessario che la Città metropolitana raccordi le proprie scelte con quelle degli altri soggetti pubblici operanti nel territorio a vario titolo interessati e/o competenti in materia di infrastrutture a servizio della mobilità (Città di Torino, Regione Piemonte e ANAS tra tutti), perseguendo accordi operativi e definendo strategie comuni di intervento nelle società che esercitano concessioni autostradali per favorire l'efficacia delle azioni che si intende intraprendere ed evitando che, in assenza di accordi e condivisione, alcune scelte possano costituire un vantaggio per chi le effettua in danno degli altri soggetti pubblici;

In coerenza con gli assunti sopra esposti la prima ed immediata scelta operativa che compete alla Città Metropolitana riguarda la propria partecipazione in ATIVA S.p.A.;

La società ATIVA S.p.A., dopo la decisione del Consiglio di Amministrazione di non partecipare alla gara indetta per la concessione congiunta della tratta autostradale ex Satap-ex Ativa, ha un orizzonte temporale limitato. Verosimilmente la gara potrà concludersi nel giro di un anno e a quel punto subentrerà il nuovo concessionario individuato. Il valore patrimoniale di Ativa naturalmente risentirà di tale prospettiva e tendenzialmente sarà un valore patrimoniale di liquidazione che, comunque, si stima possa essere significativo al netto delle vicende che contrappongono la società ed il concedente in tema di valore di subentro;

La partecipazione della Città metropolitana in ATIVA è una partecipazione di minoranza qualificata (con diritto a convocare l'assemblea). Dato il ruolo di ATIVA nelle accennate vicende, connesse, in particolar modo, al subentro del nuovo concessionario ed alla determinazione del relativo valore di indennizzo previsto dal bando che la vedono parte in contrapposizione con il concedente, l'acquisizione della quota di partecipazione della Città metropolitana in ATIVA potrebbe risultare d'interesse per il soggetto che subentrerà nella concessione e che sarà tenuto a pagare l'indennizzo;

Si evidenzia conseguentemente l'opportunità di valorizzare la partecipazione della Città metropolitana in ATIVA utilizzandola come strumento per "opzionare" un ruolo significativo nella società che gestirà la nuova concessione;

### **Quanto sopra premesso**

Richiamate le competenze istituzionali della Città metropolitana di Torino in ambito di pianificazione territoriale, tutela e valorizzazione dell'ambiente, pianificazione e gestione dei servizi di trasporto e viabilità e considerato che a tali funzioni si aggiungono la finalità di impulso e sostegno al territorio in materia di sviluppo economico e sociale ed il coordinamento dei servizi pubblici di interesse generale nell'ambito di competenza territoriale;

Considerato in particolare che il sistema delle autostrade insistenti nel territorio metropolitano sono asservite in termini assai rilevanti a svolgere una funzione di traffico locale;

Ritenuto, in ordine alle condizioni previste dall'art. 5 del TUSP, che acquisire o mantenere quote di partecipazioni nella società di gestione della concessione autostradale (ex ATIVA - ex SATAP), che insiste, in buona parte, nel territorio di competenza, rappresenta per la Città metropolitana una necessità intrinsecamente coerente con le proprie finalità istituzionali, ritenendo sussistenti le condizioni previste dall'art. 4 del TUSP. E ciò in quanto le attività realizzate da questa società concessionaria si configurano come produzione di un servizio di interesse generale - ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi - e la partecipazione delle pubbliche amministrazioni, in relazione all'impatto delle scelte gestionali del sistema autostradale sulla viabilità ordinaria interconnessa, risulta utile e necessaria per garantire, attraverso le necessarie sinergie in tema di programmazione e realizzazione della manutenzione viaria e della gestione efficiente dei flussi di traffico, un migliore, più efficiente e più accessibile servizio di mobilità all'utenza;

Considerato, ancora, che per rendere effettiva e cogente la possibilità di influire nelle scelte della società concessionaria è necessario che la Città metropolitana vi partecipi con quote, accordi parasociali o meglio ancora prerogative statutarie, tali da garantire il controllo, anche congiunto con altre pubbliche amministrazioni, sussistendone i presupposti di legge o, nel caso di partecipazione di minoranza, almeno il diritto di influire sulle scelte che competono alla società e che impattano nel territorio metropolitano, magari nominando (o designando) componenti degli organi di amministrazione e controllo;

Ritenuto, infine, che dovrà essere positivamente considerata l'economicità della gestione e dell'investimento effettuato\richiesto anche al fine di garantire attraverso di esso un equo ritorno all'amministrazione per via della politica dei dividendi, ritorno che dovrà essere vincolato alla gestione delle strade di competenza della Città metropolitana.

Dato atto, con riferimento alla ATIVA S.p.A. che:

- 1) il Gruppo Astm, facendo seguito ad interlocuzioni con gli organi di indirizzo dell'Amministrazione ed il Segretario Generale, ha fatto pervenire alla Città metropolitana in data 14/11/2019 una proposta irrevocabile valida fino al 31 dicembre 2019 per l'acquisto delle azioni ATIVA di proprietà della Città Metropolitana (per un valore di 16 mln, valore soggetto a procedura di rettifica) offrendo in permuta azioni della società che sarà costituita per la gestione della nuova concessione appena bandita per un corrispondente valore e pari al 13% del capitale sociale iniziale della società di 120 mln, ed offrendo condizioni di governance e diritti particolari del socio. Più in particolare l'offerta vincolante di Astm prevede quanto segue:
  1. la permuta delle Azioni ATIVA possedute da CMTO con azioni della SPV;
  2. i diritti e gli obblighi di ASTM, SALT e CMTO in relazione al governo societario della SPV, che saranno riflessi nel testo dello statuto sociale della SPV;
  3. per quanto riguarda la permuta è previsto che il numero di azioni della SPV che saranno provvisoriamente assegnate in favore di CMTO non potrà essere inferiore alla soglia minima pari al 13% del capitale complessivo (previsto in euro 120.000.000) della SPV (la "Soglia Minima"), in modo da assicurare alla Città Metropolitana di conservare nella SPV una quota di patrimonio netto equivalente a quella detenuta in ATIVA;
  2. la convenienza economica della permuta per CMTO sarà oggetto di una perizia rimessa ad un *advisor* finanziario indipendente e di comprovata professionalità designato da CMTO d'accordo con ASTM (ovvero di un esperto nominato dal Tribunale di Milano su istanza della parte più diligente);

3. qualora, anche tenuto conto della perizia, in occasione della deliberazione di approvazione definitiva da parte di CMTO della permuta non dovessero essere accertate le condizioni di convenienza economica e di rispondenza dell'ingresso nella SPV ai principi di efficienza ed efficacia oltre che di rispondenza alle finalità istituzionali di CMTO, non si procederà alla permuta e CMTO non potrà essere ritenuta responsabile a titolo di responsabilità precontrattuale o contrattuale per tale scelta;
4. parimenti, non sussisterà in capo a ASTM alcun obbligo di modificare i criteri di determinazione della permuta previsti nell'offerta vincolante;
5. è prevista inoltre una procedura di aggiustamento del valore della partecipazione della CMTO in SPV in funzione del bilancio finale di liquidazione di ATIVA che potrà comportare per CMTO un conguaglio in denaro in proprio favore, ovvero un aggiustamento partecipativo fino al 15% del capitale sociale di SPV (la "Soglia Massima"), ovvero nessun conguaglio in favore di ASTM o di SALT;
6. per addivenire all'esecuzione dell'operazione di cui alla offerta vincolante è necessario che le seguenti condizioni sospensive si siano avverate e permangano alla data di esecuzione dell'operazione stessa:
  1. l'aggiudicazione definitiva della Procedura di Gara in favore di SALT;
  2. l'efficacia della Nuova Concessione;
  3. la compatibilità dell'ingresso di CMTO nel capitale sociale della SPV con le disposizioni di legge e regolamentari di tempo in tempo applicabili e alle previsioni della Convenzione;
  4. l'ottenimento del nullaosta dell'Ente Concedente all'acquisto da parte di CMTO della titolarità delle Azioni SPV CMTO, ove necessario ai sensi della Nuova Concessione; nonché l'esito positivo delle negoziazioni propedeutiche alla sottoscrizione della documentazione contrattuale definitiva disciplinante i termini e condizioni dell'operazione;
  5. qualora si avverino, o siano rinunciate, le condizioni sospensive, e si siano positivamente completate le operazioni peritali le parti perfezioneranno la permuta entro il termine essenziale del trentesimo giorno successivo all'ultimo degli eventi sopra indicati;
7. in merito alla procedura di liquidazione di ATIVA, CMTO E ASTM si impegnano a porre in essere e a votare a favore di qualsivoglia adempimento necessario e/o opportuno affinché sia avviata, espletata e completata la procedura di liquidazione di ATIVA ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 2484 e ss. cod. civ. dalla data di efficacia, ai sensi dell'art. 32, comma g, del Codice degli Appalti, dell'eventuale aggiudicazione della Procedura di Gara;
8. qualora la SPV non dovesse risultare aggiudicataria della Gara, in deroga a quanto precede, le Parti procederanno alla liquidazione di ATIVA, ponendo in essere tutti i connessi adempimenti;
9. qualora si perfezionasse la Permuta, ASTM si impegna a tenere informata CMTO riguardo alla Procedura di Liquidazione con gli stessi obblighi informativi spettanti ai soci di ATIVA;
10. per quanto riguarda gli assetti di governance della SPV è previsto - in ipotesi di aggiudicazione della Procedura di Gara da parte della SPV e fintantoché le azioni della SPV di titolarità di CMTO rappresentino una partecipazione nel capitale sociale della SPV pari ad almeno il 3%:
  - che un amministratore, un sindaco effettivo e un sindaco supplente della SPV siano nominati su designazione di CMTO;
  - che sarà sottoposta all'assemblea dei soci della SPV la proposta di attribuire all'Amministratore CMTO un diritto di voto doppio in relazione alle delibere consiliari relative alle seguenti materie:
    - (iii) proposte di modifica dell'oggetto sociale della SPV;
    - (iv) operazioni di investimento non previste dal piano economico- finanziario sulla rete viaria oggetto della Nuova Concessione;
    - (v) piani industriali di gestione dei servizi, qualora le materie di cui ai precedenti punti (iii), (iv) e (v) abbiano impatti sul territorio di competenza di CMTO;

- che le azioni di CMTO avranno diritto di voto plurimo, ai sensi dell'art. 2351, co. 4, c.c., in determinate ipotesi: le modalità di distribuzione degli utili della SPV; le ipotesi di aumenti di capitale sociale consentiti.

11. le modalità, i termini e le condizioni per l'esecuzione della Operazione saranno disciplinati in un apposito accordo quadro che sarà sottoscritto tra le stesse Parti, entro e non oltre il Closing dell'Operazione.

In risposta alla nota del 28/11/2019 prot. 101679 del Segretario Generale della Città Metropolitana con la quale richiedeva precisazioni ed integrazioni alla precedente proposta, Astm precisava:

Con riferimento al primo punto della Sua lettera, siamo d'accordo di chiarire che la facoltà di valutazione da parte di CMT si riferisce alle scelte discrezionali contemplate dall'art. 5 del D.L.g. n.175/2016.

Con riferimento al secondo punto della Sua lettera, accediamo alla richiesta aggiungendo all'art. 9 dell'Offerta il paragrafo in rosso si cui sotto.

**“RISERVATEZZA**

*Fermi restando gli obblighi previsti dalle applicabili disposizioni imperative di legge, ciascuna Parte s'impegna a mantenere strettamente confidenziale e a non svelare a terzi - diversi dai propri consulenti e soggetti finanziatori, comunque previa stipula di appositi impegni di riservatezza da parte di questi ultimi - l'esistenza della presente Offerta Vincolante, nonché le disposizioni in esso contenute. In ogni caso, resta espressamente inteso e convenuto tra le Parti che nessuna di esse sarà ritenuta responsabile di aver violato tale obbligo in caso di comunicazione obbligatoria per legge, o nel contesto di un procedimento giudiziario ai sensi della presente Offerta Vincolante, o che sia necessaria ai fini dell'esecuzione della presente Offerta Vincolante medesima.*

*Le Parti si danno reciprocamente atto che la Città Metropolitana di Torino per potere adottare le delibere necessarie nel contesto del processo di formazione della volontà dell'ente ha la necessità di comunicare e rendere ostensibili gli elementi essenziali dell'Offerta Vincolante e dunque non potrà essere ritenuta responsabile di aver violato l'obbligo di riservatezza qualora la comunicazione e/o diffusione degli elementi essenziali dell'Offerta Vincolante sia strettamente necessaria all'adozione di tali delibere, che potranno contenere una delega ai dirigenti competenti per l'adozione degli atti e/o la stipula dei contratti esecutivi della delibera dispositiva e d'indirizzo adottata dal Consiglio metropolitano.*

*Le Parti si impegnano in ogni caso a consultarsi preventivamente ed a concordare l'opportunità, i tempi ed i contenuti di ogni comunicato stampa, annuncio o dichiarazione al pubblico o pubblicazione concernente la presente Offerta Vincolante e, più in generale, l'Operazione.”*

Con riferimento al terzo punto della Sua lettera, siamo d'accordo nel prevedere che CMT possa acquisire la partecipazione nella SVP tramite una propria controllata al 100%.

Con riferimento infine al prezzo concordato con ...omissis.... per l'acquisto delle sue azioni ATIVA, in via preliminare dobbiamo segnalare che l'acquisto di tali azioni si inserisce nel quadro di un più ampio accordo ...omissis....riguardante anche le altre società che ha permesso ad ASTM di acquisire posizioni strategiche rilevanti. Ciò premesso in via generale, il prezzo di acquisto delle azioni ATIVA pattuito con il ....omissis.... tiene conto del fatto che detta operazione consente l'acquisto del controllo solitario da parte ....omissis..., e pertanto incorpora un premio di controllo. Circostanza, quest'ultima, che non trova applicazione nell'operazione con CMT. dalla quale discenderebbe solo un incremento della quota di controllo già acquisita da....omissis...in ATIVA.

Inoltre, con il ....omissis.... è stato convenuto un meccanismo di aggiustamento prezzo in base al quale...omissis... potrebbe essere tenuto a retrocedere in tutto o in parte il corrispettivo ricevuto.

In particolare, a tal proposito, è stato previsto che, qualora l'ammontare netto ed effettivo dell'indennizzo riconosciuto ad Ativa a seguito di subentro del nuovo concessionario fosse inferiore ad Euro 43.690.000 o negativo, un importo pari alla predetta differenza verrà rimborsato pro-quota, a titolo di earn-in, ....omissis....

Per converso, nell'operazione con CMT quest'ultima non correrebbe mai il suddetto rischio cui risulta esposto ...omissis...., poichè i meccanismi di aggiustamento che Vi abbiamo proposto sono esclusivamente a beneficio di CMT.

Ritenuto in particolare che:

- l'operazione di permuta come sopra prospettata risulta vantaggiosa per la Città Metropolitana o, quantomeno, non determina un danno rispetto alla opposta decisione di non procedervi. Con particolare riferimento al piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, poi, si sottolinea che alla Città Metropolitana viene ad essere garantito:
  - lo stesso numero di azioni anche nel caso in cui la SPV avesse maggiore patrimonializzazione rispetto ad ATIVA (con conseguente plusvalore per Città Metropolitana);
  - un conguaglio nel caso in cui il valore della partecipazione ATIVA in sede di liquidazione risultasse superiore a quello della partecipazione nella SPV (mentre nell'ipotesi inversa, vale a dire il caso in cui il valore della partecipazione nella SPV risultasse superiore a quello in Ativa, non sarebbe previsto alcun conguaglio in favore di Astm);
  - la definizione dell'operazione ipotizzata, dunque, consente alla Città Metropolitana, di conservare a saldo zero l'investimento a suo tempo effettuato in ATIVA e i benefici derivatine;
- la formulazione contenuta nella proposta di permuta consente alla Città Metropolitana di mantenere ogni livello di discrezionalità in riferimento agli obblighi motivazionali dell'acquisto di nuove partecipazioni ex art. 5, TUSP da effettuarsi al momento e subordinatamente al verificarsi delle condizioni che rendono possibile la permuta. Ai sensi della formulazione, peraltro, la Città Metropolitana è civilisticamente obbligata alla permuta nel caso si verificassero le condizioni sospensive indicate all'art. 4 del testo di offerta anche se non potrà essere ritenuta responsabile a titolo di responsabilità precontrattuale o contrattuale per le scelte che riterrà di adottare;

Assunta la ricorrenza dei presupposti di cui all'art. 4 e 5 TUSP per l'acquisizione, da parte della Città Metropolitana, di partecipazioni nella SPV:

1. la permuta è l'unico strumento che consentirebbe alla Città Metropolitana di conservare la qualità di socio della società concessionaria in caso di aggiudicazione della gara a Salt, così "blindando" il valore connesso all'attuale partecipazione in ATIVA;
2. essendo la Città Metropolitana un'Amministrazione pubblica ai sensi dell'art. 2, co. 1, lett. a) del TUSP, l'operazione è soggetta, per quel che qui rileva:
  - a quanto disposto dall'art. 10 ("Alienazione di partecipazioni sociali"), con riferimento all'alienazione delle azioni in ATIVA; - a quanto disposto dall'art. 8 ("Acquisto di partecipazioni sociali in società già costituite"), con riferimento all'acquisizione delle azioni SPV. Ai sensi dell'art. 8, co. 1, "*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*"; e -in base al successivo co. 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*". L'art. 7, co.2 ("*Costituzione di società a partecipazione pubblica*"), stabilisce che "*L'atto deliberativo è redatto in conformità a quanto previsto all'articolo 5, comma 1*"; a sua volta, l'art. 5, co.1 del TUSP prevede che l'atto "*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'articolo 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*". L'art. 10 del TUSP, per quel che qui rileva, dispone invece che "*gli atti deliberativi aventi a oggetto l'alienazione o la costituzione di vincoli su*



*partecipazioni sociali delle amministrazioni pubbliche sono adottati secondo le modalità di cui all'articolo 7, comma 1 e 2 [co. 1]. L'alienazione delle partecipazioni è effettuata nel rispetto dei principi di pubblicità, trasparenza e non discriminazione. In casi eccezionali, a seguito di deliberazione motivata dell'organo competente ai sensi del comma 1, che dà analiticamente atto della convenienza economica dell'operazione, con particolare riferimento alla congruità del prezzo di vendita, l'alienazione può essere effettuata mediante negoziazione diretta con un singolo acquirente. È fatto salvo il diritto di prelazione dei soci eventualmente previsto dalla legge o dallo statuto [co. 2]”.*

- la permuta può essere realizzata mediante negoziazione diretta, posto che la realizzazione della medesima è ipotizzabile unicamente rispetto alla controparte ASTM in quanto la stessa risulti vincitrice della gara per la concessione della gestione delle tratte autostradali insistenti nel territorio metropolitano;
- peraltro, allo stato degli atti, analoga ipotesi contrattuale può essere stipulata con altri soggetti che si trovino nella condizione di partecipanti alla gara per la concessione delle tratte autostradali in discorso ed è interesse dell'amministrazione perseguire intese in tal senso onde garantirsi il maggior numero possibile di opportunità di conservare un ruolo nella gestione delle autostrade insistenti nel territorio di competenza;
- tenuto conto di quanto proposto da ASTM in ordine al prezzo delle azioni ATIVA, si rileva che, come si è evidenziato in premessa alla lett. g), l'ipotesi di permuta in discussione muove dal principio secondo cui alla Città Metropolitana dovrà essere garantita una quota di patrimonio netto nella SPV pari a quella corrispondente alla partecipazione in ATIVA, e dunque il 13,53% del capitale della SPV; percentuale che deriva dai dati di seguito riportati: - partecipazione della Città Metropolitana in Ativa: 17,65% del capitale sociale, pari a 1.132.739 azioni del valore nominale di € 7,00 cad.; - patrimonio netto di ATIVA: circa € 92.000.000,00; - quota di patrimonio netto di ATIVA corrispondente alla partecipazione della Città Metropolitana:  $92\text{milioni}/17,65\%=16.238.000$ ; - capitale sociale della SPV: € 120.000.000; - partecipazione nella SPV da attribuire ad ATIVA:  $120\text{milioni}/100=16.238.000/x$ ;  $x=13,53\%$ . Occorre tener presente, tuttavia, che - ferma la necessità di verificare i predetti dati alla luce dei documenti ufficiali - Sias (incorporata in Astm) ha valutato la frazione di partecipazione di Mattioda in ATIVA - pari al 31,17% del capitale - in € 48.923.000 (importo corrispondente al prezzo di compravendita offerto alla luce della comunicazione di offerta di prelazione pervenuta alla Città Metropolitana da Mattioda); il che dovrebbe condurre a ritenere il valore di mercato di ATIVA pari a € 24,45/azione (e non quindi € 7,00). Di conseguenza, la valutazione della partecipazione della Città Metropolitana in Ativa coerente con il valore di mercato delle azioni dovrebbe corrispondere a € 27.695.468 (€ 24,45 moltiplicato per il numero di azioni 1.132.739). E dunque, ove l'accordo muova (come in effetti muove) dal presupposto di consentire alla Città Metropolitana di conservare nella SPV una quota di patrimonio corrispondente a quella in ATIVA, la partecipazione nella SPV della Città Metropolitana all'esito della permuta non potrebbe essere pari all'ipotizzato 13%, dovendo piuttosto tendere (invariati gli altri valori sopra riportati) al 23% del capitale. Va peraltro considerato che le condizioni di cui alla permuta ipotizzata consentono alla Città Metropolitana una maggiore stabilità e prevedibilità del vantaggio economico derivante dall'operazione rispetto alle condizioni caratterizzanti l'acquisto di azioni Mattioda da parte di ASTM;
- convenendo sull'assunto che muove la proposta di permuta (alla Città Metropolitana dovrà essere garantita una quota di patrimonio netto nella SPV pari a quella corrispondente alla partecipazione in ATIVA), e constatata la mancanza di bilanci ufficiali della società riferiti al periodo infrannuale considerato nella proposta ASTM, si reputa equo demandare ad un perito la valorizzazione della quota di partecipazione della Città metropolitana in ATIVA fornendogli l'indirizzo di tenere conto del bilancio della

società al 31/12/2018 e al 31/12/2019 oltre che del valore di mercato risultante dalla compravendita delle “azioni Mattioda”;

Tutto quanto sopra premesso e considerato;

Vista la Legge 7 aprile 2014, n. 56 recante “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni”, così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;

Dato atto che dal 1° gennaio 2015, ai sensi dell’art. 1, commi 16 e 47, della Legge 7.4.2014, n. 56, la Città metropolitana di Torino è subentrata alla Provincia di Torino e succede ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi e ne esercita le funzioni;

Dato atto che il presente provvedimento è stato esaminato dalla I° Commissione Consiliare in data 13/12/2019;

Visto l’art. 1, comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al Testo Unico degli Enti Locali, nonché le norme di cui all’art. 4 della Legge 5 giugno 2003, n. 131;

Vista la deliberazione del Consiglio metropolitano n. 26696/2016 del 19 ottobre 2016 di convalida, ai sensi e per gli effetti dell’art. 41, comma 1, del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267/2000 e s.m.i., dell’elezione di tutti i Consiglieri metropolitani, a seguito della consultazione elettorale del 10 ottobre 2016;

Visto il Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175 recante “Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica” (TUSP) come integrato dal Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 100e modificato da ultimo con la Legge 30 dicembre 2018, n. 145;

Visti gli articoli 20 e 48 dello Statuto Metropolitano;

Acquisiti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile della Direzione interessata, nonché del Dirigente Responsabile finanziario in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell’art. 49, comma 1 del Testo Unico delle leggi sull’Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 267/2000;

Visto l’art. 134, comma 4 del citato Testo Unico, limitatamente all’immediata esecutività, richiesta dal Sindaco sull’atto e ricompresa nell’approvazione della delibera, salvo diversa volontà esplicitamente espressa dai Consiglieri;

## **D E L I B E R A**

per le motivazioni in premessa riportate che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente dispositivo

1. di prendere atto, con approvazione, della proposta irrevocabile presentata dal Gruppo Astm in data 14/11/2019, così come integrata da successiva proposta in data 28/11/2019 a seguito di richiesta di precisazioni ed integrazioni di cui alla nota del Segretario Generale della Città metropolitana di Torino prot. 101679 del 28/11/2019, depositate agli atti del procedimento;
2. di sottoporre la determinazione di cui al precedente punto 1 alla condizione sospensiva del verificarsi dell’accettazione da parte del gruppo Astm della seguente proposta di modifica:

*“Astm conviene di affidare ad un perito (da determinarsi con le modalità già previste per individuare il perito che verrà incaricato di valutare la convenienza economica della permuta per CMT o, alternativamente, nominato d'intesa tra le parti) la determinazione del valore della partecipazione della Città metropolitana di Torino in ATIVA da assumere come parametro di riferimento per stabilire la “soglia minima” del capitale di SVP (previsto in euro 120.000.000,00) da assegnare alla città Metropolitana” con l'indirizzo di effettuare la valutazione tenendo conto del bilancio di esercizio di ATIVA S.p.A. al 31/12/2018 e al 31/12/2019, nonché del valore di mercato.*

3. di ritenere di interesse dell'amministrazione perseguire intese analoghe a quella approvate al precedente punto 1 onde garantire all'Ente il maggior numero possibile di opportunità di conservare un ruolo nella gestione delle autostrade insistenti nel territorio di competenza e di demandare al dirigente competente l'incombenza di individuare il giusto procedimento;
4. di demandare al dirigente competente le incombenze connesse all'esecuzione del provvedimento e per rendere definitiva la proposta irrevocabile.
5. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

~~~~~

(Segue l'illustrazione della Sindaca Metropolitana Appendino, per il cui testo si rinvia alla registrazione integrale audio su supporto digitale e conservata agli atti e che qui si dà come integralmente riportato).

~~~~~

**La Sindaca Metropolitana**, non essendovi alcuno che domandi la parola, pone ai voti la proposta di deliberazione e la sua immediata esecutività, il cui oggetto è sottoriportato:

**OGGETTO: Partecipazioni della Città Metropolitana di Torino in società esercenti concessioni autostradali nel territorio di competenza. Determinazioni e indirizzi.**

Protocollo: 12771/2019

La votazione avviene in modo palese, mediante l'utilizzo di sistemi elettronici:

Presenti = 16  
Votanti = 16

Favorevoli 14

(Appendino - Avetta - Azzarà - Bianco - Carena - De Vita - Grippo - Grosso - Magliano - Marocco - Martano - Montà - Piazza - Tecco).

Astenuti 2

(Fava - Ruzzola)

**La proposta di deliberazione risulta approvata ed immediatamente eseguibile.**

~~~~~

(Omissis)

Letto, confermato e sottoscritto.

In originale firmato.

Il Segretario Generale
F.to A. Bignone

La Sindaca Metropolitana
F.to C. Appendino