



CONSIGLIO COMUNALE

Deliberazione n. 126/2019

Oggetto: Documento Unico di Programmazione 2020-2021-2022.

Seduta **pubblica** in **prima** convocazione

Addì **diciotto** del mese di **dicembre** dell'anno **duemiladiciannove** alle ore **18:24** in questo Comune, nella sala delle adunanze del Consiglio, regolarmente convocato, si è riunito il Consiglio Comunale.

Risultano presenti:

Nome	Presente	Assente	Nome	Presente	Assente
Truzzu Paolo	X		Massa Matteo	X	
Andreozzi Giulia	X		Maxia Corrado		X
Anedda Endrich Enrica	X		Mulas Francesca	X	
Angioni Antonello	X		Mura Roberto	X	
Balletto Alessandro	X		Onnis Francesco Raffaele	X	
Benucci Marco		X	Perra Roberta	X	
Cilloccu Marzia	X		Piras Andrea		X
Cugusi Giorgio	X		Piras Marcello	X	
Dettori Andrea	X		Polastri Marcello	X	
Fadda Alessandro	X		Polo Rita	X	
Floris Antonello	X		Portoghese Guido	X	
Ghirra Francesca	X		Puddu Anna		X
Lai Aurelio	X		Scarfò Antonella Anna Maria Giusy	X	
Lai Loredana	X		Sirigu Salvatore	X	
Lecis Cocco Ortu Matteo	X		Soru Camilla Gerolama	X	
Loi Stefania	X		Ticca Umberto	X	
Mannino Pierluigi	X		Tocco Edoardo	X	
Marcello Fabrizio Salvatore		X			

presenti: 30 - assenti: 5

Assume la Presidenza il Presidente del Consiglio *Edoardo Tocco*
con l'assistenza del Segretario Generale *Giantonio Sau*

Risultano presenti gli Assessori: Lantini Viviana, Angius Giorgio, Spano Paolo, Sorgia Alessandro, Guarracino Alessandro, Piroddi Paola, Dedola Rita, Deidda Gabriella.

Il Consiglio comunale

premessi che:

- ai sensi dell'art. 151 del D.lgs. 267/2000, come modificato dal D.lgs. 126/2014, gli Enti locali ispirano la propria gestione al principio della programmazione e a tal fine presentano Documento unico di programmazione entro il 31 luglio di ogni anno e deliberano il bilancio di previsione finanziario entro il 31 dicembre, riferiti ad un orizzonte temporale almeno triennale;
- le previsioni del bilancio sono elaborate sulla base delle linee strategiche contenute nel documento unico di programmazione, osservando i principi contabili generali ed applicati allegati al decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, e successive modificazioni;

considerato che:

- il Documento Unico di Programmazione costituisce, nel rispetto del principio del coordinamento e coerenza dei documenti di bilancio, il presupposto necessario per la successiva elaborazione del Bilancio di previsione;
- detto documento, in ottemperanza al principio contabile applicato della programmazione, si compone di due sezioni, la Sezione Strategica (SeS) e la Sezione Operativa (SeO) con la seguente strutturazione:

1. La Sezione Strategica ha un orizzonte temporale di riferimento pari a quello del mandato amministrativo, sviluppa e concretizza le linee programmatiche di mandato di cui all'art. 46 comma 3 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e individua, in coerenza con il quadro normativo di riferimento, gli obiettivi strategici dell'ente. Il quadro strategico di riferimento è definito in coerenza con le linee di indirizzo della programmazione regionale e tenendo conto del concorso al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica definiti in ambito nazionale in coerenza con le procedure e i criteri stabiliti dall'Unione Europea.

2. La Sezione Operativa ha un orizzonte temporale di riferimento pari a quello del bilancio di previsione: ha carattere generale, contenuto programmatico e costituisce lo strumento a supporto del processo di previsione definito sulla base degli indirizzi generali e degli obiettivi strategici fissati nella Sezione Strategica del DUP. In particolare, la Sezione Operativa contiene la programmazione operativa dell'ente avendo a riferimento un arco temporale sia annuale che pluriennale. Il contenuto della SeO, predisposto in base alle previsioni ed agli obiettivi fissati nella SeS, costituisce guida e vincolo ai processi di redazione dei documenti contabili di previsione dell'ente;

vista la deliberazione della Giunta comunale n. 120 del 04/11/2019 con la quale è stato approvato lo schema del Documento Unico di Programmazione per il triennio 2020-2021-2022, per le conseguenti deliberazioni da parte del Consiglio comunale;

atteso che, come chiarito dalla Commissione per l'armonizzazione degli enti territoriali (Commissione Arconet, istituita presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze) in risposta a specifico quesito in ordine al procedimento di approvazione del DUP e della Nota di aggiornamento, il Consiglio Comunale riceve, esamina e discute il Documento Unico di Programmazione presentato dalla Giunta e che la deliberazione consiliare può tradursi:

- in una approvazione, nel caso in cui il documento di programmazione rappresenta gli indirizzi strategici e operativi del Consiglio;

- in una richiesta di integrazioni e modifiche del documento stesso, che costituiscono un atto di indirizzo politico del Consiglio nei confronti della Giunta, ai fini della predisposizione della successiva nota di aggiornamento;

visti il D.lgs. 267/2000 e il D.lgs. 118/2011, in particolare l'allegato 4/1 - principio contabile applicato della programmazione;

visti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi dalla Dirigente del Servizio Finanziario, Dott.ssa Maria Franca Urru, ai sensi dell'articolo 49, comma 1 del D.lgs. 267/2000, attestanti anche la regolarità e correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi dell'art. 147 bis del D.lgs. 267/2000 e dell'art. 6, comma 1, del Regolamento sul sistema di controllo interno del Comune di Cagliari;

acquisito, in data 08.11.2019, il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale;

considerato che, in data 18.12.2019, è stato espresso parere favorevole dalla Commissione consiliare permanente Bilancio;

udito il dibattito riportato nel resoconto integrale di seduta;

visto il risultato favorevole della votazione, espressa con sistema elettronico: presenti 30, votanti 20, voti favorevoli 20, voti contrari nessuno, astenuti 10 (Andreozzi, Cilloccu, Dettori, Ghirra, Lecis Cocco Ortu, Massa, Mulas, Polo, Portoghese e Soru);

delibera

- 1) di approvare, ai sensi dell'art. 170 del d.lgs. n. 267/2000, il Documento Unico di Programmazione 2020-2021-2022, deliberato dalla Giunta comunale con atto n. 120 del 04/11/2019.

Successivamente, su proposta del Presidente

il Consiglio comunale

visto il risultato favorevole della votazione, espressa con sistema elettronico: presenti 30, votanti 27, voti favorevoli 27, voti contrari nessuno, astenuti 3 (Andreozzi, Massa e Mulas);

delibera

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000.

Il Segretario Generale
Giantonio Sau

Il Presidente del Consiglio
Edoardo Tocco

2.2.5 La coerenza e la compatibilità con i vincoli di finanza pubblica

La legge di bilancio 2019 (L. 145/2018) ha disposto, superando definitivamente i rigidi vincoli di finanza pubblica del “pareggio”, che gli enti territoriali si considerano in equilibrio in presenza di un risultato di competenza dell'esercizio non negativo. Tale informazione è desunta, in ciascun anno, dal prospetto della verifica degli equilibri allegato al rendiconto di gestione, previsto dall'allegato 10 del D.Lgs. 118/2011.

Nel precedente paragrafo 2.1 è riportato il quadro che dimostra la presenza di un saldo non negativo negli equilibri di parte corrente.

La Nota di aggiornamento al DUP che sarà presentata unitamente al Bilancio di previsione, conterrà il prospetto dimostrativo del rispetto degli equilibri di bilancio.

2.3. Gli indirizzi generali agli Organismi partecipati

Il Documento Unico di Programmazione è lo strumento per dare attuazione a quanto indicato dall'articolo 147quater del T.U.E.L. “Controlli sulle società partecipate non quotate” il quale al comma 2 prevede che *“Per l'attuazione di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, l'amministrazione definisce preventivamente, in riferimento all'articolo 170, comma 6, gli obiettivi gestionali a cui deve tendere la società partecipata, secondo parametri qualitativi e quantitativi, e organizza un idoneo sistema informativo finalizzato a rilevare i rapporti finanziari tra l'ente proprietario e la società, la situazione contabile, gestionale e organizzativa della società, i contratti di servizio, la qualità dei servizi, il rispetto delle norme di legge sui vincoli di finanza pubblica”*.

Ogni pubblica amministrazione è, pertanto, tenuta ad attribuire indirizzi e obiettivi coerenti con le linee programmatiche dell'Amministrazione e rispettosi della autonomia propria di ciascun Organismo partecipato.

IL QUADRO NORMATIVO E LA SUA EVOLUZIONE

Come noto, da diversi anni l'obiettivo principale del legislatore è quello di mettere ordine nel complesso sistema delle partecipazioni pubbliche con il dichiarato intento di pervenire a una loro drastica riduzione e al rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa in una visione complessiva dell'attività di ogni singolo Ente.

Negli ultimi dieci anni, con diverse disposizioni normative, a partire dalla Legge n°244 del 24 dicembre 2007 (il D.L. n°112 del 25 giugno 2008, il D.L. n°78 del 31 maggio 2010, il D.L. n°95 del 06 luglio 2012, il D.L. n°179 del 18 ottobre 2012, la Legge n°147 del 24 dicembre 2013) sono stati affermati numerosi vincoli e

restrizioni alla costituzione e al mantenimento di partecipazioni da parte degli Enti locali.

Particolare attenzione è stata dedicata alla disciplina delle Società facenti capo all'Ente locale che si è sempre mostrata assai complessa e si è caratterizzata per una generale disapplicazione delle norme.

Il nuovo "Testo Unico in materia di Società a Partecipazione pubblica" (di seguito T.U.S.P.), di cui al D.Lgs. n°175 del 19 agosto 2016, dopo una partenza "rallentata", interviene in modo complessivo sulla materia, ponendo soluzione a gran parte delle criticità che nel tempo si sono manifestate. Con il fine di assicurare in generale chiarezza delle regole e l'attuazione dei principi della semplificazione normativa e della concorrenza, il T.U.S.P., che ha ricondotto ad un unico testo la frammentaria disciplina delle Società a partecipazione pubblica, si sostituisce alle precedenti norme abrogandole in gran parte e introducendo nuovi elementi.

Il quadro normativo delle partecipazioni non societarie non è, invece, altrettanto definito e molteplici sono quindi i riferimenti normativi.

CRITERI E VINCOLI GESTIONALI

Come emerge dalla lettura della "Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei Conti per l'anno 2018" (Sezioni riunite in sede di controllo) l'attenzione della Sezione delle Autonomie "si incentrerà soprattutto sui nuovi controlli introdotti con la novella dell'articolo 147 del T.U.E.L. a opera del D.L. n°174 del 10 ottobre 2012, che vedono nei controlli sugli equilibri finanziari, sugli Organismi partecipati e sulla qualità dei servizi erogati gli strumenti operativi più idonei a individuare i punti critici della programmazione degli Enti. Attraverso la lettura integrata di detti controlli con le risultanze dei Bilanci Consolidati, sarà possibile ottenere una visione unitaria e complessiva della gestione, da cui far

emergere il grado di responsabilizzazione dell'intera organizzazione dell'Ente e di realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica".

Tutti gli Organismi partecipati dalle Pubbliche Amministrazioni locali, con riferimenti normativi diversi a seconda della forma giuridica assunta, concorrono alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica, perseguendo la sana gestione dei servizi secondo criteri di economicità e di efficienza.

Pertanto, come ormai spesso evidenziato sempre dalla Corte dei Conti, le partecipazioni pubbliche devono operare cercando di contenere le spese di funzionamento con una particolare attenzione alle spese del personale, a quelle per incarichi e consulenze, ai compensi percepiti dagli amministratori e ai livelli di indebitamento.

Con particolare riferimento alle società partecipate il T.U.S.P. prevede che:

- le Amministrazioni Pubbliche socie fissano, tramite propri provvedimenti, obiettivi specifici annuali e pluriennali sul complesso delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle per il personale anche attraverso il contenimento degli oneri contrattuali e delle assunzioni (articolo 19, comma 5);
- le Società controllate recepiscono gli obiettivi fissati dalle Amministrazioni Pubbliche con propri provvedimenti ed eventuali contrattazioni (articolo 19, comma 6);
- le Società e le Amministrazioni Pubbliche, devono pubblicare tali provvedimenti sui relativi siti istituzionali e, in caso di mancata o incompleta pubblicazione, si applicano gli articolo 22, comma 4, 46 e 47, comma 2, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 (articolo 19, comma 7).

Sempre in riferimento alle Società partecipate, il T.U.S.P., all'articolo 11, interviene significativamente con riferimento agli amministratori.

E' disposto (comma 2) che l'Organo amministrativo delle Società a controllo pubblico sia, di norma, costituito da un amministratore unico salvo che (comma 3) "L'Assemblea della Società a controllo pubblico, con delibera motivata con riguardo a specifiche ragioni di adeguatezza organizzativa e tenendo conto delle esigenze di contenimento dei costi, può disporre che la Società sia amministrata da un consiglio di amministrazione composto da tre o cinque membri, ovvero che sia adottato uno dei sistemi alternativi di amministrazione e controllo previsti dai paragrafi 5 e 6 della Sezione VI-bis del capo V del titolo V del libro V del Codice Civile".

E' previsto (comma 8) che gli amministratori delle Società in controllo pubblico non possano essere dipendenti delle Amministrazioni Pubbliche controllanti o vigilanti (al contrario di quanto previsto precedentemente dal Decreto Spending review – D.L. n°95 del 06 luglio 2012 - e successive modifiche). In caso siano invece dipendenti della Società controllante hanno l'obbligo di riversare i relativi compensi alla Società di appartenenza.

La norma (comma 14) prevede espressamente l'applicazione della disciplina in materia di incompatibilità e inconfiribilità di cui al D.Lgs. n°39 del 08 aprile 2013.

Il provvedimento, inoltre, (comma 9) indica anche gli elementi da inserire negli Statuti delle Società a controllo pubblico quali:

- l'attribuzione di deleghe a un solo amministratore, salva l'attribuzione al Presidente ove preventivamente autorizzata dall'Assemblea;
- l'esclusione della carica di Vicepresidente o la previsione che la carica stessa sia attribuita esclusivamente quale modalità di individuazione del sostituto del Presidente in caso di assenza o impedimento, senza compensi aggiuntivi;

- il divieto di corrispondere gettoni di presenza o premi di risultato deliberati dopo lo svolgimento dell'attività ed il divieto di corrispondere trattamenti di fine mandato ai componenti degli organi sociali;
- il divieto di istituire organi diversi da quelli previsti dalle norme generali in tema di Società.

TRASPARENZA E ANTICORRUZIONE

Con la Determinazione n°8 del 17 giugno 2015 l'A.N.A.C. aveva elaborato Linee Guida per l'applicazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle Società e degli Enti di diritto privato controllati e partecipati dalle Pubbliche Amministrazioni e degli Enti pubblici economici, alla luce delle vigenti disposizioni della Legge n°190 del 6 novembre 2012 e del Decreto Legislativo n°33 del 14 marzo 2013.

A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo n°97 del 25 maggio 2016 *"Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n°190 e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n°33, ai sensi dell'articolo 7 della Legge 7 agosto 2015, n°124, in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni Pubbliche"*, sono state apportate rilevanti modifiche sia alla Legge n°190 del 06 novembre 2012 sia al D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013. In particolare, è stato riformulato l'ambito soggettivo di applicazione della normativa, ai sensi dell'articolo 1, comma 2bis, della Legge n°190 del 06 novembre 2012 e dell'articolo 2bis del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013.

Importanti disposizioni sono state poi introdotte con il Decreto Legislativo n°175 del 19 agosto 2016, modificato con Decreto Legislativo n°100 del 16 giugno 2017

(T.U.S.P.), cui il D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 fa rinvio per le definizioni di Società in controllo pubblico, di Società quotate e di Società in partecipazione pubblica.

L'A.N.A.C. ha provveduto, pertanto, ad aggiornare la Determinazione n°8/2015, tenendo conto delle diverse categorie di soggetti pubblici e privati individuate dalla novellata disciplina e della rimodulazione degli obblighi dalla stessa operata.

Il Consiglio dell'Autorità nell'adunanza dell'8 novembre 2017 ha approvato in via definitiva la Deliberazione n°1134 recante *“Nuove linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle Società e degli Enti di diritto privato controllati e partecipati dalle Pubbliche Amministrazioni e degli Enti pubblici economici”*.

Gli Enti di diritto privato partecipati da Pubbliche Amministrazioni o in controllo pubblico e gli Enti pubblici economici sono destinatari delle misure di prevenzione della corruzione e di promozione della trasparenza previste dalla Legge delega n°190 del 06 novembre 2012 (Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione). Tutti gli Enti sopraindicati sono, infatti, tenuti all'attuazione delle disposizioni dei Decreti Legislativi n°33 del 14 marzo 2013 e n°39 del 08 aprile 2013 – rispettivamente Disciplina degli obblighi di pubblicità e trasparenza e Disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso la P.A. – emanati proprio in attuazione della Legge delega n°190 del 06 novembre 2012. Con riferimento alle Società partecipate il T.U.S.P., all'articolo 22 specifica che “Le Società a controllo pubblico assicurano il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni del Decreto Legislativo n°33 del 14 marzo 2013”.

L'evidente *ratio* è quella di estendere le misure di trasparenza e di prevenzione

della corruzione, e i relativi strumenti di programmazione, a soggetti che, indipendentemente dalla natura giuridica, sono controllati dalle Amministrazioni Pubbliche, si avvalgono di risorse pubbliche, svolgono funzioni pubbliche o attività di pubblico interesse. Dato che spetta alle Amministrazioni Pubbliche che vigilano, partecipano e controllano tali Enti, promuovere l'applicazione della normativa in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione, si precisa che tutte le partecipazioni del Comune di Cagliari sono soggette agli obblighi in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione di cui alle norme sopraindicate. L'omologazione a tali disposizioni è da considerarsi, pertanto, direttiva da parte del Comune per ogni singola partecipazione. Nell'attuazione di tali disposizioni, atteso che le stesse si riferiscono a tipologie di provvedimenti e comportamenti tipici della P.A. e/o previsti da specifiche e diverse normative, le singole partecipate possono apportare gli opportuni adattamenti secondo le indicazioni fornite dall'A.N.A.C.. Resta inteso che ogni Società/Ente è direttamente responsabile, attraverso il proprio Responsabile del Trasparenza, dell'applicazione della normativa in questione. A ciò, infatti, è direttamente soggetto, come qualsiasi altra Pubblica Amministrazione, alla vigilanza dell'A.N.A.C., come declinata dall'articolo 45 del Decreto.

Con particolare riferimento alle Società si impone, inoltre, il rafforzamento dei presidi anticorruzione ai sensi del D.Lgs. n°231 del 08 giugno 2001. L'ambito di applicazione della Legge n°190 del 06 novembre 2012 e quello del D.Lgs. n°231 del 08 giugno 2001 nonostante l'analogia di fondo dei due sistemi, non coincide. Pur essendo entrambi i sistemi normativi finalizzati a prevenire la commissione di reati nonché a esonerare da responsabilità gli organi preposti qualora le misure adottate siano adeguate sussistono significative differenze. In particolare, quanto alla tipologia dei reati da prevenire, il D.Lgs. n°231 del 08 giugno 2001 ha riguardo

ai reati commessi nell'interesse o a vantaggio della Società o che comunque siano stati commessi anche e nell'interesse di questa, diversamente la Legge 190 del 06 novembre 2012 è volta a prevenire anche reati commessi in danno della Società.

A oggi, tra le Società partecipate, solo Abbanoa S.p.A. ha adottato il modello previsto dal D.Lgs. n°231 del 08 giugno 2001, mentre CTM S.p.A., sta portando a conclusione la sua implementazione.

Quanto sopra deve intendersi riferito anche alle partecipazioni indirette; si ritiene, infatti, che l'Amministrazione sia tenuta a promuovere l'applicazione dei principi, delle disposizioni e degli adempimenti "anticorruzione e trasparenza" nonché del modello ex D.Lgs. n°231 08 giugno 2001 attraverso gli Enti/Società direttamente partecipati.

Nel sito web del Comune nella sezione "Amministrazione trasparente" - sono pubblicati e aggiornati nel rispetto delle disposizioni vigenti le sezioni:

- Enti pubblici vigilati;
- Società partecipate;
- Enti di diritto privato controllati;
- la rappresentazione grafica delle varie partecipazioni.

I CONTROLLI

Diversi sono i soggetti deputati ai controlli sulle partecipate:

- le amministrazioni partecipanti;
- i Revisori dei conti;
- la Corte dei Conti;
- l'ANAC..

Il controllo degli Enti partecipanti: considerato che le partecipate sono un valore, un bene dell'Ente partecipante, si pone un evidente problema di controllo della

gestione "indirettamente" svolta. Ciascun Ente deve quindi definire un sistema di controlli sugli Organismi partecipati finalizzato a verificarne l'efficacia, l'efficienza e l'economicità. Si tratta di un controllo funzionale a un'Amministrazione Pubblica improntata alla sana gestione al fine di prevenire fenomeni patologici e ricadute negative sul Bilancio dell'Ente. Tale controllo si sostanzia oltre che sul costante monitoraggio dell'andamento della partecipata anche sulla costante verifica della permanenza dei presupposti che hanno determinato la scelta partecipativa iniziale. I controlli previsti dalle vigenti norme hanno carattere preventivo, concomitante e consuntivo; si tratta quindi di controlli penetranti che richiedono l'adozione di idonei strumenti di "corporate governance".

I Revisori dei Conti dell'Ente locale: nell'ambito delle molte competenze dell'Organo di Revisione la verifica sulla gestione delle partecipate assume un ruolo crescente. L'Organo di Revisione deve verificare i requisiti di mantenimento delle partecipazioni, la gestione delle partecipate nonché effettuare controlli sui contratti di servizio e sul rispetto degli obblighi in materia di trasparenza.

Sebbene non esista alcuna disposizione che preveda espressamente che la magistratura contabile possa effettuare indagini e verifiche sugli Organismi partecipati dagli Enti territoriali, la Corte dei Conti (attraverso le sue Sezioni regionali), ha affrontato il problema da un punto di vista che sicuramente rientra nell'ambito delle proprie competenze. Sono state, infatti, sviluppate verifiche e controlli in merito alle principali questioni inerenti ai rapporti finanziari e patrimoniali fra le partecipate e gli Enti di riferimento al fine di verificare le ricadute sull'Ente dei numerosi obblighi in materia di evidenza pubblica e tutela degli equilibri di finanza pubblica progressivamente introdotti nell'ordinamento. In ordine, poi, alle responsabilità degli amministratori e dipendenti di Società pubbliche e alla individuazione della competente giurisdizione nel 2003, a seguito

di una più attenta valutazione in ordine all'impiego di risorse pubbliche e all'esercizio di servizi di interesse pubblico, si è manifestato un mutato orientamento della Corte di Cassazione. Ribaltando completamente una giurisprudenza ormai consolidata, è stata riconosciuta la giurisdizione della Corte dei Conti e la sussistenza dell'azione pubblica nei confronti di amministratori e dipendenti delle "partecipate", ritenendo prevalente la natura pubblica delle risorse utilizzate e la funzionalità (delle partecipate) allo svolgimento delle attività di competenza delle Amministrazioni controllanti.

Permane, ovviamente, in capo alla Corte dei Conti la giurisdizione nei confronti degli amministratori e dirigenti degli Enti territoriali. Infatti *«le Società o gli Enti che, esercitando attività di direzione e coordinamento di Società, agiscono nell'interesse imprenditoriale proprio o altrui in violazione dei principi di corretta gestione societaria e imprenditoriale delle Società medesime, sono direttamente responsabili nei confronti dei soci di queste per il pregiudizio arrecato alla redditività e al valore della partecipazione sociale, nonché nei confronti dei creditori sociali per la lesione cagionata all'integrità del patrimonio della Società. Non vi è responsabilità quando il danno risulta mancante alla luce del risultato complessivo dell'attività di direzione e coordinamento ovvero integralmente eliminato anche a seguito di operazioni a ciò dirette»*.

L'ARMONIZZAZIONE CONTABILE E IL BILANCIO CONSOLIDATO

Con il nuovo ordinamento contabile è stata finalmente riconosciuta l'esistenza del "Gruppo Amministrazione Pubblica", costituito dall'insieme delle aziende che sono al servizio della collettività e sorgono per volontà pubblica. Questo risponde all'esigenza conoscitiva di un'Amministrazione Pubblica razionale, che insieme alle Società partecipate e alle aziende non profit (anch'esse partecipate, quali Fondazioni, Associazioni, ecc...), costituisce un unico Gruppo con finalità

omogenee facilmente individuabili nel soddisfacimento dei bisogni collettivi. Il "Gruppo Amministrazione Pubblica", in quanto costituito da Enti con missioni e obiettivi anche profondamente diversi (Società per azioni, Società a responsabilità limitata, Fondazioni, Associazioni, Consorzi, ecc.) e con attività spesso anche molto diverse non ha, per sua essenza, una direzione unitaria in senso economico-aziendale ma deve essere considerata una realtà di aggregazioni di imprese tipica del Settore pubblico.

Lo strumento di rappresentazione contabile e di programmazione e controllo di questa realtà "particolare" è stato individuato nel Bilancio Consolidato.

La centralità del Bilancio Consolidato, nell'ottica di una maggiore trasparenza e responsabilizzazione dei diversi livelli di governo e nella prospettiva della salvaguardia degli equilibri complessivi della finanza territoriale, viene continuamente ribadita dalla Corte dei Conti.

Il consolidamento avviene attraverso l'inclusione all'interno del Bilancio Consolidato di tutte le attività e passività, componenti positivi e negativi di reddito dei Bilanci del Gruppo.

Il Gruppo Comune viene rappresentato come un'unica entità e pertanto al netto dei rapporti contrattuali, economico, finanziari e patrimoniali interni, ossia tra il Comune stesso e le sue "partecipate".

L'area di consolidamento del Bilancio Consolidato del Comune di Cagliari risulta già composta da tutte le partecipazioni rilevanti e strategiche anche se "irrilevanti" secondo i criteri individuati dal relativo Principio Contabile n°4/4.

LE PROSPETTIVE. I RAPPORTI CON IL SISTEMA DELLE PARTECIPAZIONI

Con il T.U.S.P. il legislatore ha dettato un quadro organico che ha superato molte delle incertezze che hanno caratterizzato in questi anni l'utilizzo dello strumento societario da parte delle Amministrazioni Pubbliche e ha fornito indicazioni

univoche agli operatori e interpreti in relazione a molte questioni che presentavano margini di dubbio.

L'opzione scelta dal legislatore diretta ad avvalorare la natura delle Società quali organismi privati che operano sul mercato con le regole di diritto comune di fatto, però, evidenzia che i vincoli di finanza pubblica che devono essere seguiti dalle Amministrazioni Pubbliche in sede di costituzione delle Società e nello svolgimento dei loro compiti di indirizzo e gestione delle partecipazioni non risultino direttamente applicabili alle Società partecipate se non nei limiti mediati dallo stesso T.U.S.P. o da altre norme speciali. Permangono quindi criticità in ordine alla conciliabilità di due realtà, quella degli Enti pubblici soci regolata dal diritto pubblico e quella delle Società di diritto comune regolate dal diritto privato, che presentano significative differenze.

Nonostante, quindi, la disciplina di riferimento sembri avere raggiunto un assetto stabile e una maggiore chiarezza, rimangono criticità evidenti nei rapporti tra Enti soci e Enti partecipati.

Inoltre, considerato che la regolamentazione è diretta a disciplinare esclusivamente le Società partecipate, resta il problema degli altri Organismi partecipati e delle regole finanziarie e di funzionamento che dovranno essere risolti con apposito intervento normativo o, in assenza, in base ai principi generali, senza commistioni con la disciplina delle partecipate.

Pertanto, l'approccio messo in atto dagli Amministratori e dagli uffici coinvolti nelle relazioni contrattuali e di controllo deve ispirarsi alla massima collaborazione e confronto, cui deve corrispondere analogo comportamento da parte di amministratori e management delle "partecipate".

Con riferimento alle Società partecipate l'articolo 20, comma 1, del T.U.S.P., prevede che a decorrere dal 2018, entro il 31 dicembre di ogni anno, ogni

Amministrazione Pubblica effettui, con proprio provvedimento, un'analisi dell'assetto complessivo delle partecipazioni detenute, con trasmissione del medesimo atto alla Corte dei Conti e alla struttura di controllo.

Nell'esercizio appena trascorso il Comune ha proceduto, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 186 del 18.12.2018, alla revisione periodica delle partecipazioni al 31.12.2017 ex articolo 20, D.Lgs. n°175 del 19 agosto 2016.

Rispetto alle situazioni rappresentate nei D.U.P. degli esercizi precedenti si è provveduto a inserire la Fondazione Teatro Lirico di Cagliari che a seguito delle modifiche apportate alla disciplina del Bilancio Consolidato di cui al Principio Contabile n°4/4 è stato inserito nel *"Gruppo Amministrazione Pubblica"* del Comune di Cagliari e nel perimetro di consolidamento 2018.

IL SISTEMA DELLE PARTECIPAZIONI DEL COMUNE DI CAGLIARI

	Numero delle partecipazioni dirette nell'esercizio in corso	Numero delle partecipazioni dirette negli esercizi di riferimento del D.U.P.		
	2019	2020	2021	2022
Consorzi/Enti di diritto pubblico	4	4	4	4
Società	4	4	4	4

Il Comune di Cagliari, alla data del 31 dicembre 2018, partecipa direttamente nei seguenti 8 Organismi:

Consorzi/Enti di diritto pubblico:

- Consorzio per la gestione del Parco Naturale Regionale "Molentargius - Saline";

- Consorzio Industriale provinciale di Cagliari (CACIP);
- Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna (E.G.A.S.);
- Fondazione Teatro Lirico di Cagliari.

Società:

- Abbanoa S.p.A.;
- CTM S.p.A.;
- ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l.;
- Società ippica S.r.l. in liquidazione dal 26 gennaio 2018 data in cui si è tenuta l'assemblea straordinaria dei soci.

Consorzio per la gestione del Parco Naturale Regionale "Molentargius - Saline" (Ente regionale di diritto pubblico)

Con la Legge Regionale n°05 del 26 febbraio 1999 fu istituito il Parco Naturale Regionale "Molentargius - Saline". La sua gestione fu affidata a un Consorzio tra Enti locali ai sensi dell'articolo 25 della Legge n°142 del 08 giugno 1990 (ora sostituito dall'articolo 31 del D.Lgs n°267 del 18 agosto 2000) costituito dalla Città Metropolitana di Cagliari e dai Comuni di Cagliari, Quartu Sant'Elena, Quartucciu e Selargius. Si tratta di un Ente di diritto pubblico, obbligatorio e con durata illimitata, dotato di personalità giuridica e di autonomia patrimoniale e gestionale. Il Consorzio fu costituito nell'aprile 2005 tramite convenzione approvata dai Consigli degli Enti interessati, unitamente allo Statuto.

Le finalità del Consorzio sono quelle definite nell'articolo 1 della Legge Regionale n°5 del 26 febbraio 1999 e consistono nella gestione unitaria del complesso di ecosistemi del "Molentargius - Saline" facenti parte del Parco, al fine di garantire, anche in considerazione della loro rilevanza internazionale, la conservazione e la

valorizzazione delle risorse naturali, ambientali, storiche e culturali, la loro fruizione sociale, la promozione della ricerca scientifica e della didattica ambientale, nonché lo sviluppo delle attività economiche compatibili, in primo luogo di quelle connesse con la produzione del sale, quelle tradizionali, agricole, zootecniche, artigianali e turistiche e la riqualificazione ecologica degli insediamenti.

Consorzio Industriale provinciale di Cagliari (CACIP) (Ente pubblico economico)

Il Consorzio gestisce l'area industriale di Cagliari che si articola su tre zone di agglomerazione: Elmas, Macchiareddu e Sarroch, per un totale di circa 9.244 ettari.

Il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari è stato istituito nel 1961 con la denominazione CASIC. Nel 1991, per effetto della Legge n°317 del 5 ottobre 1991 si trasforma in Ente pubblico economico. Nel novembre 2008 al CASIC subentra il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari, istituito con la Legge Regionale n°10 del 25 luglio 2008. A oggi non è stato ancora approvato il nuovo Statuto del Consorzio. Nelle more dell'approvazione del nuovo Statuto resta in vigore lo Statuto approvato dalla Giunta della Regione Sardegna con Deliberazione del 21 luglio 2003. Il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari è uno dei primi Consorzi industriali sorti nell'Italia meridionale e sin dalla sua costituzione ha operato come braccio operativo ed esecutivo dello Stato e della R.A.S., in delega o in concessione, per la realizzazione di opere pubbliche interessanti gli agglomerati dell'Area industriale di Cagliari.

Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna (E.G.A.S.) (Ente di diritto pubblico)

L'Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna è stato istituito con la Legge Regionale n°04 del 04 febbraio 2015 *"Istituzione dell'Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna e modifiche e integrazioni alla Legge Regionale"*.

Spettano a E.G.A.S. le funzioni di organizzazione territoriale del Servizio Idrico Integrato come definito dalla parte terza, sezione terza del Decreto Legislativo n°152 del 03 aprile 2006, e successive modificazioni e integrazioni. E.G.A.S. è succeduto, a decorrere dal 1° gennaio 2015, in tutte le posizioni giuridiche ed economiche, attribuite alla gestione commissariale istituita ai sensi della Legge Regionale n°03 del 8 febbraio 2013 *"Soppressione dell'Autorità d'ambito Territoriale Ottimale della Sardegna - Norma transitoria, disposizioni urgenti in materia di Enti locali, di ammortizzatori sociali, di politica del lavoro e modifiche della Legge"*, e successive modifiche e integrazioni.

Fondazione Teatro Lirico di Cagliari

La Fondazione Teatro Lirico di Cagliari è stata istituita per trasformazione dell'Istituzione dei Concerti e del Teatro Lirico "G. Pierluigi da Palestrina di Cagliari", attuata ai sensi del Decreto Legislativo n°367 del 29 giugno 1996, della Legge n°06 del 26 gennaio 2001, della Legge n°43 del 31 marzo 2005, della Legge n°51 del 23 febbraio 2006 e della Legge n°80 del 9 marzo 2006.

La Fondazione "Teatro Lirico di Cagliari" è una Fondazione con personalità giuridica di diritto privato.

Sono soci fondatori lo Stato italiano, la Regione Autonoma della Sardegna e il Comune di Cagliari.

La Fondazione ha sede in Cagliari e svolge la sua attività in ambito regionale, nazionale e internazionale, secondo criteri di imprenditorialità ed efficienza, nel

rispetto del vincolo di Bilancio.

La Fondazione persegue, senza scopo di lucro e quindi con divieto di distribuzione di utili o di altre attività patrimoniali, la diffusione e lo sviluppo dell'arte musicale e della conoscenza della musica, del teatro musicale, dell'opera lirica, dell'operetta, del musical, del jazz, delle musiche contemporanee, della danza, delle musiche di tradizione orale e di ogni altra forma di cultura ed espressione musicale, nonché la formazione professionale dei quadri artistici e tecnici e l'educazione musicale della collettività.

Abbanoa S.p.A.

Abbanoa S.p.A. è il gestore unico del Servizio Idrico Integrato a seguito dell'affidamento "in house providing" avvenuto con Deliberazione n°25/2004 dell'Assemblea dell'Autorità d'Ambito, oggi Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna in base a quanto disposto con la Legge Regionale n°04 del 04 febbraio 2015 di riforma del settore. Abbanoa S.p.A., nata il 22 dicembre 2005 dalla trasformazione di Sidris S.c.a.r.l. a seguito della fusione delle Società consorziate, è interamente partecipata da Enti Pubblici, attualmente è costituita da 342 Comuni soci oltre che dal socio di maggioranza assoluta rappresentato dalla Regione Sardegna con il 70,94%.

CTM S.p.A.

CTM S.p.A. è una Società per azioni a totale capitale pubblico, che esercita la sua principale attività nel settore del Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.). La Società è ritenuta strategica per le finalità istituzionali dell'Ente. I servizi offerti si articolano in due modalità di trasporto autobus e filobus.

ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l.

La Società ha realizzato il “Sistema di sviluppo integrato della piattaforma telematica di ausilio alla mobilità nei centri della Città Metropolitana di Cagliari” - ammesso a finanziamento nell'ambito del bando POR quadriennio 2003 – 2006, asse VI “Reti e nodi di servizio”, MIS.6.2: “Accessibilità e governo della mobilità nei maggiori contesti urbani”. La fase realizzativa si è conclusa nel 2016 ed è in corso la fase “gestionale”. Il vigente Statuto prevede un termine per la durata della Società fissato al 31 dicembre 2050.

Società ippica S.r.l. in liquidazione

La Società ha per oggetto la promozione e lo sviluppo del cavallo sardo e dello sport ippico in Sardegna. La Società gestisce l'ippodromo di Cagliari e le strutture sportive esistenti sui terreni di proprietà. Promuove e gestisce scuole ippiche per l'insegnamento dell'equitazione.

Con Atto n°122 del 1 agosto 2017 il Consiglio Comunale ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della Società. Nell'Assemblea dei soci del 26 gennaio 2018 la Società è stata messa in liquidazione.

COMPAGINE SOCIALE DEGLI ENTI PARTECIPATI (al 31 dicembre 2018)

Denominazione	Soci	Quote di partecipazione %
Consorzio Parco Molentargius - Saline	Comune di Cagliari	45,00
	Comune di Quartu Sant'Elena	45,00
	Città Metropolitana di Cagliari	3,00
	Comune di Quartucciu	4,00
	Comune di Selargius	3,00
CACIP	Città Metropolitana di Cagliari	40,00
	Comune di Cagliari	30,00
	Comune di Assemini	5,00

	Comune di Capoterra	5,00
	Comune di Elmas	5,00
	Comune di Sarroch	5,00
	Comune di Sestu	5,00
	Comune di Uta	5,00
E.G.A.S.	Comune di Cagliari	6,58
	Tutti gli altri comuni della Sardegna	93,42
Fondazione Teatro Lirico di Cagliari	Stato Italiano	Non definibile
	Regione Autonoma della Sardegna	Non definibile
	Comune di Cagliari	Non definibile
	Fondazione di Sardegna	Non definibile
Abbanoa S.p.A.	Regione Sardegna	70,94
	Comune di Cagliari	6,31
	Tutti gli altri comuni della Sardegna	22,75
CTM S.p.A.	Comune di Cagliari	67,50
	Città Metropolitana di Cagliari	25,00
	Comune di Quartu Sant'Elena	7,50
ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l.	Comune di Cagliari	34,01
	Comune di Quartu Sant'Elena	15,19
	Comune di Elmas	3,45
	Comune di Selargius	5,61
	Comune di Monserrato	4,59
	Comune di Assemini	2,85
	Comune di Decimomannu	2,24
	CTM S.p.A.	27,29
	Città Metropolitana di Cagliari	4,77
Società ippica S.r.l. in liquidazione	Comune di Cagliari	69,57
	C.C.I.A.A. di Cagliari	16,05
	Agris Sardegna	14,38

I PRINCIPI CARDINE DEL SISTEMA “GRUPPO COMUNE”

I principi che il Comune di Cagliari ritiene fondamentali per il corretto funzionamento del sistema “Gruppo Comune” sono i seguenti:

- tutela del servizio pubblico inteso come bene comune, funzionale al soddisfacimento di bisogni primari e/o essenziali della comunità amministrata, che deve necessariamente essere soddisfatto garantendo la

continuità produttiva e la qualità del servizio;

- b. giusto equilibrio tra il ruolo sociale dell'azienda e una gestione corretta, efficace, efficiente ed economica a garanzia degli equilibri complessivi del sistema;
- c. mantenimento e sviluppo occupazionale, in un contesto di particolare difficoltà economica, nel rispetto delle disposizioni vigenti;
- d. sostegno alle strategie di sviluppo delle partecipate in coerenza con gli obiettivi di medio lungo termine del Comune al fine di promuovere lo sviluppo economico e sociale del territorio;
- e. confronto con le Organizzazioni sindacali e le diverse Associazioni degli utenti/cittadini portatrici di interessi rilevanti. In particolare il sistema delle relazioni sindacali si deve svolgere in un clima non di contrapposizione e presunta autosufficienza/autoreferenzialità ma di lealtà e correttezza nel rispetto reciproco. Il confronto deve puntare al temperamento tra le esigenze di organizzazione e quelle della gestione/motivazione del lavoro nonché alla definizione di un modello di contrattazione del *"Gruppo Comune"* capace di fronteggiare anche eventuali processi di riorganizzazione della produzione e dell'occupazione oltre che a garantire una maggiore omogeneità dei livelli contrattuali delle singole realtà, anche attraverso un protocollo sulla mobilità intersocietaria;
- f. trasparenza totale.

OBIETTIVI GENERALI

Posto che la recente evoluzione normativa e il presente contesto economico-finanziario impongono a tutta la Pubblica Amministrazione, che intesa in senso lato comprende anche tutte le partecipazioni pubbliche, la ricerca di percorsi in

grado di garantire contemporaneamente il contenimento e la razionalizzazione sempre maggiore della spesa sostenuta nel rispetto delle caratteristiche proprie di ciascun Ente e la valorizzazione dei servizi e delle attività svolte in una logica di miglioramento dei relativi standard qualitativi e quantitativi, per l'annualità 2020 e seguenti, sono individuati i seguenti obiettivi generali:

1. riduzione dei costi di gestione e funzionamento di ogni Organismo partecipato con particolare attenzione al contenimento della spesa del personale (cui è dedicato il successivo paragrafo) e dell'indebitamento (comprese le operazioni di finanza derivata). Sono salve le operazioni di indebitamento finalizzate a reperire, compatibilmente con i vincoli dei rispettivi Bilanci, la provvista di capitale necessaria per lo svolgimento delle attività di pubblico servizio;
2. adozione di procedure per l'acquisizione di beni e servizi tramite adesione alle convenzioni stipulate da Centrali di Committenza (CONSIP, ecc.). Definizione di un sistema di reportistica sugli acquisti effettuati e inoltre, con cadenza almeno annuale, all'Amministrazione dei relativi report;
3. applicazione della normativa in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione;
4. definizione congiunta (Comune/partecipata) di un idoneo sistema informativo, coerente con le modalità di gestione aziendale, finalizzato a rilevare i rapporti tra l'Amministrazione Comunale e l'Organismo, con particolare riguardo alle informazioni e ai dati relativi alla situazione contabile, gestionale e organizzativa, ai contratti di servizio, alla qualità dei servizi erogati e al rispetto delle norme di Legge sui vincoli di finanza pubblica, con particolare riferimento a quelli relativi al reclutamento di personale e all'acquisizione di beni e servizi.

Per gli Enti partecipati nei quali il Comune di Cagliari non dispone della maggioranza dei voti assembleari (o di altro organo equivalente) le misure indicate rappresentano principi generali di comportamento cui ispirare l'esercizio dei poteri/doveri di governance per il tramite dei propri rappresentanti in un'ottica propositiva verso gli altri soci.

INDIRIZZI IN MATERIA DI PERSONALE

Nel contesto sopra delineato il legislatore, in particolare, superando la previsione di specifici vincoli diretti alle Società ed Enti partecipati dagli Enti locali, è intervenuto stabilendo quale obiettivo gestionale e finanziario di detti Organismi partecipati un generale rispetto dei principi relativi al contenimento delle spese di funzionamento (personale compreso) anche tramite il contenimento degli oneri contrattuali e delle assunzioni.

Si deve subito segnalare che il 30 giugno 2018 è scaduto il termine che imponeva alle Società a controllo pubblico di procedere a nuove assunzioni a tempo indeterminato attingendo dall'elenco di cui all'articolo 25 del T.U.S.P. e s.m.i., secondo la procedura ivi prevista.

La scadenza del 30 giugno sopra citata, ribadita anche dall'articolo 4 del Decreto 9 novembre 2017, attuativo delle succitate disposizioni del T.U.S.P. in materia di personale delle Società a partecipazione pubblica, chiude quindi la fase transitoria.

Dal primo luglio 2018, pertanto, le Società a controllo pubblico, fermo restando le norme in materia di assunzioni di personale, fra cui l'articolo 19 del T.U.S.P. e s.m.i., non sono più obbligate ad assumere dipendenti a tempo indeterminato attingendo dal succitato elenco.

In ogni caso rimane in capo al Comune di Cagliari, almeno con riferimento alle

partecipazioni di controllo, un potere di coordinamento delle politiche assunzionali. Dal quadro normativo vigente discende, infatti, che gli Enti pubblici che detengono partecipazioni sono tenuti a svolgere le proprie funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo adottando indirizzi specifici, nonché criteri e modalità di attuazione del principio di contenimento dei costi di funzionamento (personale compreso), tenendo conto del settore in cui operano i propri Enti partecipati e anche dei limiti previsti a proprio carico, al fine di garantire anche per tali soggetti il contenimento della spesa. In coerenza con le politiche attuate nella gestione del personale comunale e in particolare al principio (che pertanto dovrà essere rispettato anche dagli Enti partecipati) per cui una parte degli istituti retributivi del personale (apicale e non) deve essere subordinato al raggiungimento degli obiettivi prefissati nell'ambito dei documenti di Bilancio preventivo e di programmazione generale, sono individuate le seguenti linee di indirizzo:

- attenersi al principio di contenimento dei costi del personale, a "business" invariato, attraverso l'avvio e lo sviluppo di specifiche iniziative, da modulare nell'ambito della propria autonomia gestionale, finalizzate al contenimento della dinamica retributiva e occupazionale, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi/modifiche contrattuali e di eventuali trascinamenti automatici di istituti retributivi pre-vigenti, quali a esempio, progressioni automatiche e scatti di anzianità. Le previsioni contenute nel Budget, in termini di previsioni di variazioni dell'organico e dei relativi costi, relativamente alle spese di personale, dovranno essere comunicati al Comune, ai fini del coordinamento delle politiche in materia di assunzioni e dell'eventuale adozione di atti autorizzatori nel rispetto delle disposizioni statutarie di ciascun Organismo partecipato;
- predisporre (o se già esistente, integrare), nell'ambito sia del Budget annuale

che nella Nota Integrativa al Bilancio, una specifica sezione (o un apposito documento) dedicata al "Personale e alle consulenze" che:

- richiami i Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro applicati, la data di loro vigenza e la scadenza;
- dia evidenza della consistenza qualitativa e numerica del personale impiegato (dirigenti, quadri, altro personale, personale a tempo indeterminato, personale a tempo determinato, lavoro flessibile);
- riporti i principali elementi (oggetto, costo, periodo) delle consulenze attivate nell'anno di riferimento;
- esprima i costi sostenuti per missioni e trasferte, buono pasto/indennità sostitutiva per la mensa al personale e lavoro straordinario (illustrando le motivazioni in ordine alla sua autorizzazione);
- relazioni in ordine alle ferie maturate e godute/non godute dal personale;
- indichi, se esistenti, l'oggetto e i costi sostenuti per la sottoscrizione di eventuali polizze assicurative sottoscritte a favore dei propri dipendenti;
- evidenzi eventuali costi aggiuntivi per benefit di varia natura riconosciuti al personale;
- fornisca adeguata rappresentazione contabile delle misure/iniziative che si intendono adottare ai fini del contenimento delle spese di personale e dei risultati conseguiti in termini economico – gestionali di cui al punto precedente;
- predisporre annualmente il Piano annuale del fabbisogno di personale. Tale piano dovrà essere pubblicizzato nel sito istituzionale della Società e nel sito istituzionale del Comune di Cagliari. Tutte le procedure di reclutamento di personale, sia a tempo indeterminato che determinato, dovranno essere adeguatamente pubblicizzate (per almeno 30 giorni) nel sito istituzionale

delle Società e nel sito istituzionale del Comune di Cagliari. I bandi di concorso dovranno indicare le modalità di svolgimento della selezione, che garantiscano l'imparzialità e assicurino economicità e celerità di espletamento, e i requisiti professionali, culturali e psico-attitudinali richiesti in relazione alla posizione da ricoprire. Detti bandi dovranno, inoltre, garantire pari opportunità tra lavoratori e lavoratrici. Analoghe procedure, dovranno essere eseguite per le assunzioni a tempo determinato. Le Commissioni di concorso dovranno essere presiedute da un dirigente della Società e composte con esperti di comprovata esperienza nelle materie su cui si svolgono le prove selettive, scelti tra i funzionari della Società, docenti, ovvero tra esperti esterni. In nessun caso i Commissari potranno essere scelti tra i componenti il Consiglio di Amministrazione, i componenti il Consiglio e la Giunta Comunale, o persone che ricoprano cariche politiche, di partito oltre che sindacali a qualsiasi livello. Inoltre i Commissari non potranno avere rapporti di parentela o affinità entro il quarto grado con i concorrenti. I risultati delle diverse prove dovranno essere adeguatamente pubblicizzati nel sito della Società e per il tramite della Direzione Generale nel sito del Comune di Cagliari.

- valorizzare le professionalità esistenti nell'ambito delle diverse strutture prima di reclutare personale da impiegare anche in progetti temporanei al fine di favorire il ricambio generazionale:
 - assumere e conferire incarichi nei confronti di soggetti che non abbiano conseguito lo stato di quiescenza;
 - non trattenere in servizio il personale che possiede i requisiti per il conseguimento dello stato di quiescenza;

- attribuire premi e incentivi al personale correlati agli obiettivi raggiunti e al risultato di Bilancio con particolare attenzione, in caso di risultato negativo, alle motivazioni sottostanti;
- non adottare provvedimenti di aumento del livello di inquadramento contrattuale del personale per lo svolgimento delle medesime funzioni e attività;
- non applicare aumenti retributivi o corrispondere nuove o maggiori indennità o comunque altre utilità a qualsiasi titolo, non previste o eccedenti i minimi previsti dai Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro per la posizione ricoperta, e/o i trattamenti in essere alla data di entrata in vigore dei presenti indirizzi;
- limitare l'uso del lavoro straordinario per fronteggiare non previste situazioni di criticità o picchi di attività, invitando comunque, ove possibile, a mettere a recupero le ore svolte;
- non sottoscrivere assicurazioni a favore del personale dipendente a qualsiasi categoria afferente se non nei limiti di quanto previsto dai relativi C.C.N.L. applicati.

Nel rispetto dell'autonomia gestionale di ciascun Ente, soprattutto di quelli costituiti nella forma di Società di capitali, nonché delle regole di organizzazione e funzionamento proprie di ciascun Organismo l'attuazione di tali indirizzi è, comunque, demandata all'adozione di autonomi provvedimenti da parte dei suddetti Organismi partecipati, anche nell'ambito dei documenti di programmazione e consuntivazione già previsti dai rispettivi Statuti e, nel caso di misure di contenimento degli oneri contrattuali, all'adozione di autonomi provvedimenti di recepimento degli stessi in sede di contrattazione di secondo livello.

Per gli Enti partecipati nei quali il Comune di Cagliari non dispone della maggioranza dei voti assembleari (o di altro organo equivalente) le misure indicate rappresentano principi generali di comportamento cui ispirare l'esercizio dei poteri/doveri di governance per il tramite dei propri rappresentanti in un'ottica propositiva verso gli altri soci.

4.2 GLI OBIETTIVI OPERATIVI ASSEGNATI AGLI ORGANISMI PARTECIPATI

Consorzio per la gestione del Parco Naturale Regionale "Molentargius - Saline" (Ente regionale di diritto pubblico)

Nel premettere che la partecipazione al Parco non comporta alcun impegno finanziario del Comune e considerato che tutte le attività vengono finanziate con il contributo complessivo da parte della R.A.S. di € 1.600.000,00 (di cui € 600.000 quale contributo annuale per le spese ordinarie di gestione e di € 1.000.000 a titolo di contributo annuale per le manutenzioni, il mantenimento delle opere a un adeguato livello di efficienza e le attività di monitoraggio ambientale) si evidenzia che risultano affidati, mediante gare, tutti gli appalti destinati alle manutenzioni ordinarie del Parco, la concessione di sei anni dei servizi turistici, la concessione delle attività del CEAS (tre anni, con eventuale rinnovo per ulteriori anni tre) e le attività di monitoraggio della fauna e delle acque. Nel corso degli ultimi anni sono state rafforzate le posizioni di molti ex operatori del Parco, reimpiegati negli appalti di manutenzione; sono stati liquidati tutti gli arretrati in essere con diversi fornitori privati; è stato avviato il riordino dei fascicoli previdenziali dei dipendenti e collaboratori che, a vario titolo, hanno prestato la propria attività a favore dell'Ente regolarizzando le relative posizioni presso gli Enti previdenziali; sono state avviate azioni di recupero finanziario e di difesa dell'Ente; è stato affidato anche l'appalto di gestione dell'ICT; si è iniziato il percorso di valorizzazione del personale dell'Ufficio, puntando maggiormente sulla professionalità del medesimo. L'Ente ha adeguato la propria contabilità alle disposizioni del nuovo sistema contabile "armonizzato".

Di seguito i principali progetti/finanziamenti dell'Ente.

Progetto lavori pubblici A.P.Q. (14,5 milioni di euro)

Al fine di garantire quanto prima, con le attività che si individueranno, la tutela ambientale del compendio e lo sviluppo economico (per esempio la ripartenza del ciclo del sale) che ci si attende, l'obiettivo principale e prioritario dell'Ente Parco dovrà essere quello di definire e portare a conclusione, con la massima celerità possibile, l'iter della programmazione, progettazione e realizzazione degli interventi previsti dall'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.) denominato "Progetto di valorizzazione e tutela del compendio Molentargius - Saline litorali" che ha una dotazione finanziaria importante di 14,5 ml di euro. Il crono-programma di finanziamento e realizzazione concordato con la Ras prevede l'erogazione delle somme necessarie a stati di avanzamento articolato tra il 2018 e il 2021 compreso. Le complesse attività previste per il primo riassetto ambientale e funzionale del compendio, per la rifunzionalizzazione del sistema delle acque salate, per l'efficientamento energetico e la realizzazione di impianti fotovoltaici per il parziale soddisfacimento del fabbisogno energetico saranno l'atto conclusivo del lungo percorso di risanamento dell'importante area naturalistica. Con la realizzazione del progetto complessivo nel Parco, in primo luogo, si potenzieranno i corridoi ambientali della piana, si miglioreranno alcuni servizi essenziali del verde, quali gli impianti generali di irrigazione e antincendio, si istituiranno aree verdi a finalità sociali (frutteti, oliveti e orti sociali), si potenzieranno gli aspetti ambientali delle vasche salanti, con il recupero di molte migliaia di metri di argini, e si potranno riportare al livello sufficiente, perché oggi non lo sono ancora, attività varie connesse alle produzioni compatibili con la natura e con l'ambiente. La riattivazione del sistema di produzione del sale, a livelli assai contenuti perché ecosostenibili può generare, assieme al potenziamento dei servizi turistici, d'accoglienza e di quelli di

natura sociale, attività e occupazione in diversi campi tra loro integrati nel contesto di un nuovo sviluppo ecosostenibile. In quest'ottica sarà importante anche la riqualificazione dello straordinario patrimonio degli edifici storici esistenti, che però potrà essere portata avanti con ulteriori finanziamenti (il POR, per il palazzo dei sali potassici).

Finanziamento POR FESR LdA 6.6.1 (2016-2020)

Per favorire una sempre maggiore apertura ai visitatori (specialmente i turisti) e anche la "riappropriazione" del compendio da parte dei cittadini, l'Ente Parco ha presentato nel corso del 2016 una scheda finanziamento alla R.A.S., Assessorato all'Ambiente, che è stata finanziata con 1,5 milioni di euro. Il finanziamento è principalmente destinato al recupero funzionale del palazzo "Sali Potassici", e con le eventuali economie di gara, dell'ex Cabina ENEL (pressi c.d. Rollone) e al completamento degli ambienti interni dell'edificio ricovero forzati, per le finalità compatibili con lo sviluppo produttivo, didattico e turistico – museale del Parco. Attualmente è in fase di aggiudicazione il bando relativo al concorso di progettazione per il recupero dell'edificio Sali potassici, ex cabina elettrica, edificio ricovero forzati.

Altri finanziamenti.

Ulteriore obiettivo specifico che il Parco deve perseguire nel periodo considerato è quello di ottenere finanziamenti U.E. per interventi che possano concorrere allo sviluppo del Parco. A tal fine l'Ente si sta attivando per la partecipazione a iniziative Life.

Il Comune e l'Ente Parco s'impegnano a instaurare un serio confronto con la Regione Sardegna in ordine al preciso riposizionamento degli attuali confini del Parco ricomprendendo ad altre zone quali il promontorio della Sella del Diavolo e la grande zona umida di Santa Gilla come peraltro già espresso dai rappresentanti dei Comuni che si affacciano su di essa. Con particolare riferimento a quest'ultima indicazione, l'istituzione della Città Metropolitana, ove sono presenti tutti i Comuni interessati, è l'occasione per realizzare l'auspicato ampliamento dei confini del Parco Regionale Naturale. Si creerebbe così un unico Ente di gestione di zone umide di relevantissimo interesse scientifico, culturale, turistico ed economico con evidenti e positive ripercussioni oltre che sulla salvaguardia e custodia dell'ambiente anche sullo sviluppo di importanti attività che potrebbero creare nuovi posti di lavoro e nuova ricchezza per l'intero territorio dell'area vasta.

Con riferimento all'attività di redazione del Piano del Parco, ripartita nel quarto trimestre 2016, si è conclusa nel mese di marzo 2018 la fase di "scoping" legata alla Valutazione ambientale Strategica (V.A.S.) e, attualmente, è in corso di elaborazione la proposta di piano, ai fini della sua adozione ai sensi dell'articolo 16 della L.R. n°5 del 26 febbraio 1999 "Istituzione del Parco Regionale "Molentargius- Saline". Anche il Comune di Cagliari, nel rispetto di quanto previsto dalla Legge Regionale, è coinvolto nel processo di elaborazione del piano e deve esprimere, non appena la proposta verrà redatta definitivamente, un parere vincolante per l'Ente Parco nei limiti delle proprie competenze in materia di pianificazione urbanistica.

La R.A.S. – Assessorato della difesa dell'ambiente – Servizio tutela della natura e politiche forestali - ha richiesto all'Ente Parco una revisione del limite del Parco per eliminare la discordanza esistente tra la delimitazione del Parco come descritta nel testo della L.R. n°5 del 26 febbraio 1999 e quella rappresentata graficamente e allegata alla medesima. Pertanto l'Ente Parco, di concerto con gli Enti interessati, sta aggiornando il limite e puntualizzandolo geometricamente e geograficamente, per garantire una gestione ottimale del territorio su cui insiste l'ecosistema anche da parte degli Enti con competenza territoriale.

Da parte sua il Comune di Cagliari si impegna, con le modalità che via via si riterranno più opportune, a favorire, collaborare e supportare (eventualmente anche, se del caso, con l'ausilio del proprio personale) l'Ufficio del Parco nonché a stimolare le risposte da parte della Regione Sardegna nelle diverse vicende (finanziamenti, pareri ed autorizzazioni) in cui la Regione stessa si deve esprimere.

Di seguito si elencano gli obiettivi da perseguire:

- equilibrio della gestione finanziaria/economico/patrimoniale;
- rispetto obblighi trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90 del 24 giugno 2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017);
- procedere secondo i crono programmi approvati nella spendita dei finanziamenti ricevuti.

Consorzio Industriale provinciale di Cagliari (CACIP) (Ente pubblico economico)

Con riferimento al CACIP si possono delineare due diversi filoni di intervento con i relativi obiettivi:

1) Il trattamento dei rifiuti

Premesso che il Consorzio dell'area industriale di Cagliari riveste un ruolo centrale nell'attuale sistema del trattamento dei rifiuti urbani come previsto dalla pianificazione regionale e della Città Metropolitana non si può non concordare con le politiche tese al rinnovo degli impianti esistenti e alla realizzazione di nuove infrastrutture al fine di ridurre le emissioni atmosferiche, i costi energetici e quelli per la manutenzione degli impianti ormai obsoleti. Al tal fine è indispensabile che il CACIP persegua, in particolare, i seguenti obiettivi:

- il rinnovo (revamping) dei forni A e B dell'impianto R.S.U.. Le attuali linee entrate in esercizio nel 1995, risultano infatti obsolete e tecnologicamente superate ed evidenziano inoltre uno stato di usura importante che determinano fermi di impianto frequenti e prolungati, oneri manutentivi significativi e difficoltà gestionali sempre maggiori. Gli interventi di rinnovo, pur restando ferma e immutata la capacità complessiva di smaltimento, consentiranno di raggiungere standard di efficienza molto superiori agli attuali. Questo si tradurrà in sensibili miglioramenti della qualità delle emissioni (che raggiungeranno livelli prossimi allo zero), dell'energia prodotta (che dovrebbe incrementare di circa un terzo) e comporteranno una riduzione dei costi con evidenti benefici sulla tariffa applicata;
- la realizzazione della discarica di servizio per il trattamento degli inerti provenienti dall'inceneritore e con tale intervento si intende razionalizzare dal punto di vista tecnico ed economico l'attività di smaltimento. Da tale realizzazione infatti sono attesi consistenti risparmi economici e finanziari che potranno tradursi in abbattimenti tariffari per l'utenza servita. Il ricorso a discariche terze appare, con tutta evidenza, alquanto gravoso sul piano economico per le diverse collettività che ne usufruiscono.

2) Lo sviluppo economico

L'attuale crisi economica riveste caratteri inediti e propone a chi governa sia temi tradizionali, sia la sfida di un cambio di passo nelle politiche fino a oggi adottate. Politiche che promuovano la ricerca, lo sviluppo economico e il lavoro sono infatti tra loro strettamente connesse e non possono essere affrontate che in un quadro unitario di intervento, in un dialogo costante con le diverse parti a vario titolo coinvolte al fine di meglio progettare e indirizzare l'intervento pubblico.

La nostra città deve puntare a rilanciare e accrescere la sua leadership nell'isola e avere un ruolo propulsivo sull'economia e sul lavoro attraverso il supporto all'imprenditorialità e alla creazione di impresa, alla diffusione dell'innovazione e al rafforzamento del capitale umano, allo sviluppo di un nuovo catalogo di politiche attive per il lavoro, con l'obiettivo di promuovere una città intelligente, sostenibile e inclusiva ovvero una smart city dell'economia e del lavoro. Cagliari ha oggi le potenzialità per rilanciare una nuova progettualità economica, a partire dall'applicazione delle nuove tecnologie, e con i progetti tipo Smart City si intende promuovere un'economia intelligente, sostenibile e solidale.

Considerato che oggi occorre fare i conti con il tema della dimensione come fattore di limite, sotto il profilo organizzativo, finanziario, di capacità di modernizzazione e sviluppo, la presenza di CACIP è un fattore positivo con diverse potenzialità ancora inesprese.

Attraverso CACIP, le sue strutture, i suoi impianti, il suo know how, la città di Cagliari, unitamente alla particolare posizione, vicina sia al porto che all'aeroporto, può agevolare e favorire la nascita e lo sviluppo di nuovi centri di ricerca e l'incubazione di nuove imprese e ha, altresì, la possibilità di mettere a "sistema", di mettere in rete importanti e diverse realtà imprenditoriali (quali quelle che insistono sull'area consortile) attraverso metodologie che consentendo una migliore connessione e facilitando l'apertura oltre il mare stimoli e creino condizioni favorevoli alla integrazione delle imprese esistenti.

In questo contesto sarà promosso un tavolo interistituzionale con Regione, Università e CACIP per lo sviluppo di iniziative rivolte all'attrazione delle grandi imprese nazionali e internazionali della logistica, del manifatturiero e delle nuove tecnologie, da insediare a Cagliari, facendo leva sul capitale umano e di ricerca, sulle start-up esistenti, sulla zona franca, sul sistema infrastrutturale e sulla definizione di un pacchetto di servizi e soluzioni che rendano un'opportunità vantaggiosa l'avvio di nuove attività economiche nella Città Metropolitana di Cagliari.

Infine si richiama, anche con riferimento agli Enti controllati e partecipati dal CACIP, la necessità di rispettare il comma 3 dell'articolo 3 del D.Lgs. n°118 del 23 giugno 2011 che prevede che: *"Gli Enti strumentali delle Amministrazioni di cui all'articolo 2, comma 1, che adottano la contabilità economico-patrimoniale conformano la propria gestione ai Principi Contabili generali contenuti nell'allegato 1 e ai principi del Codice Civile"*.

Il Comune, ritenendo opportuno un maggior coinvolgimento degli Enti consorziati, si impegna a instaurare un serio confronto con la Regione Sardegna in ordine all'incompleta attuazione della Legge Regionale n°10 del 25 luglio 2008 con particolare riferimento alla mancata predisposizione dello Statuto (ex articolo 5 della medesima Legge Regionale), al riordino delle funzioni in materia di aree industriali e alla precisa definizione del ruolo, dei poteri e delle responsabilità degli Enti consorziati (tenuti, tra l'altro ex articolo 4, comma 7, al ripiano delle eventuali perdite del Consorzio).

Il Comune ritiene necessario che il nuovo Statuto preveda un riconoscimento e un rafforzamento del ruolo e dei compiti degli Enti Consorziati nelle diverse fasi di indirizzo, vigilanza e controllo dell'attività consortile. E' indispensabile, infatti, coniugare, nel senso sopraindicato, le funzioni proprie degli enti consorziati che, ai sensi dell'articolo 4 del vigente Testo Unico degli Enti Locali, *"rappresentano la propria comunità, ne curano gli interessi e ne promuovono lo sviluppo"*, con il ruolo "di sviluppo e valorizzazione delle imprese industriali" assegnato al Consorzio.

L'istituzione della Città Metropolitana rafforza quanto indicato sopra e impone un ripensamento strategico del CACIP che dovrebbe divenire espressione diretta della Città Metropolitana, e non solo di alcuni Comuni. Necessariamente dovrà porsi il problema di un ripensamento dell'intero ciclo della raccolta e gestione dei rifiuti su scala metropolitana e non solo comunale. In tal senso, la ridefinizione della mission con particolare riferimento ai due "filoni" sopra individuati (il ciclo dei rifiuti e lo sviluppo economico) potrebbe rappresentare un importante impegno strategico della Città Metropolitana.

Inoltre si dovrà:

- - valutare e definire il possibile trasferimento in capo al CACIP, direttamente, di tutte le attività oggi gestite dalla Società Tecnocasic S.p.A.. L'obiettivo fondamentale deve essere quello di un recupero di efficienza e di significativa riduzione delle tariffe di smaltimento dei rifiuti;
- - definire il progetto di invio dell'acqua effluente dal depuratore del Tecnocasic verso la laguna di Santa Gilla, al fine di ottimizzare la qualità delle acque del bacino e favorire le attività di pesca e acqua coltura;
- - in azione sinergica con la Città Metropolitana, avviare la zona franca del Porto Canale e favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere nel sito.

Di seguito si elencano gli obiettivi da perseguire:

- equilibrio della gestione economico/patrimoniale anche con riferimento alla partecipata Tecnocasic Spa. A tal proposito si chiede di pervenire anche al consolidamento dei rispettivi bilanci e alla presentazione del bilancio del Gruppo Cacip Tecnocasic;
- rispetto indirizzi del socio in materia di contenimento dei costi di funzionamento con particolare riferimento ai costi di personale in applicazione del D.Lgs. n°175 del 19 agosto 2016 anche con riferimento alla partecipata Tecnocasic Spa dandone evidenza attraverso i report del controllo analogo;
- rispetto obblighi trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90/2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017) anche con riferimento alla partecipata Tecnocasic Spa;
- procedere secondo i crono programmi approvati nella spendita dei finanziamenti ricevuti.

Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna (E.G.A.S.) (Ente di diritto pubblico)

Il Sindaco del Comune di Cagliari pur non essendo presente nel Comitato Istituzionale d'Ambito presiederà, ai sensi dell'articolo 14 dello Statuto, la Conferenza del territorio comprendente la nostra Città. In quella sede si dovranno proporre gli interventi e le relative priorità da individuare nel piano d'ambito o negli altri piani operativi nonché le proposte e gli indirizzi sulla Carta del servizio, sulle tariffe, sul regolamento d'utenza e per il miglioramento dell'organizzazione del servizio. Soprattutto in materia tariffaria particolare attenzione deve essere dedicata alle utenze "deboli" cioè alle famiglie in condizioni di disagio economico valutabile in base all'indicatore I.S.E.E..

Di seguito si elencano gli obiettivi da perseguire:

- equilibrio della gestione finanziaria/economico/patrimoniale;
- rispetto obblighi trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90 del 24 giugno 2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017);

Fondazione Teatro Lirico di Cagliari

E' confermato che il termine per il raggiungimento del pareggio economico in ciascun esercizio e del tendenziale equilibrio patrimoniale e finanziario previsto dal decreto-legge 24 giugno-2016, n. 113, convertito con legge 7 agosto 2016, n.160, è differito al 31/12/2019 (rinvio di un anno rispetto alla precedente previsione). Sono altresì confermati tutti gli obiettivi della legge che reca un articolato intervento in diversi settori di interesse per gli Enti territoriali: in particolare l'articolo 24, commi da 1 a 3-sexies, introduce elementi di maggiore flessibilità nel percorso di risanamento delle fondazioni lirico-sinfoniche che hanno avuto la possibilità di presentare un piano di risanamento, ai sensi dell'art. 11 del D.L. 91/2013 (L. 112/2013), sostituendo il previgente riferimento al raggiungimento dell'equilibrio strutturale del bilancio, sia sotto il profilo patrimoniale che economico-finanziario, con il riferimento al raggiungimento del pareggio economico in ciascun esercizio e del tendenziale equilibrio patrimoniale e finanziario entro il 2019.

Prevede, infine, che con uno o più regolamenti di delegificazione si provveda alla revisione dell'assetto ordinamentale e organizzativo delle fondazioni lirico-sinfoniche al fine di garantire il consolidamento e la stabilizzazione del risanamento economico-finanziario e prevenire il verificarsi di ulteriori condizioni di crisi. In particolare, prevede che le attuali fondazioni lirico-sinfoniche possano essere inquadrate, alternativamente, come "fondazione lirico-sinfonica" o "teatro lirico-sinfonico", e che da ciò conseguono diverse modalità organizzative, di gestione e di funzionamento.

Secondo quanto disposto dal testo, infatti, un futuro decreto del governo stabilirà i requisiti che, al 31 dicembre 2019, le fondazioni devono possedere per essere inquadrate come "fondazione lirico-sinfonica" o relegate a "teatro lirico-sinfonico". I requisiti dovranno tener conto "della dimostrazione del raggiungimento dell'equilibrio economico-

finanziario, della capacità di autofinanziamento e di reperimento di risorse private a sostegno dell'attività, della realizzazione di un numero adeguato di produzioni e coproduzioni, del livello di internazionalizzazione, della specificità nella storia e nella cultura operistica e sinfonica italiana ".

Su tali temi è intervenuto all'inizio dell'anno il Ministro, in occasione della riunione della Consulta dello Spettacolo, con alcune osservazioni, di seguito riportate in una nota ufficiale dell'Anfols: "Il Ministro durante il suo discorso iniziale è intervenuto a lungo sulle FSL (Fondazioni Lirico Sinfoniche, ndr), assicurando per il futuro di trovare le soluzioni più adatte per consentire la più ampia possibilità e dare ragionevole sicurezza sui fondi per almeno un triennio. Nel collegato alla finanziaria, inoltre, ha confermato che ha prorogato la durata della delega fino al 31 dicembre 2019, avendo così più di un anno a disposizione per emanare i decreti attuativi che 'verranno cuciti alle varie realtà'. Sempre per quanto riguarda le FSL, il Ministro ha detto che, insieme alla nostra Associazione, si svilupperà una riflessione a livello legislativo e in particolare verrà riproposta una nuova governance. " L'Anfols, per la sua parte, ha fatto presente che "nel riparto, a causa di parametri che evidentemente andranno in qualche maniera modificati, si sono create delle situazioni molto gravi per alcune Fondazioni, che si sono viste ridurre la propria dotazione rispetto al 2017 in modo significativo, e pertanto tale situazione dovrà essere presa in considerazione dal Ministro per trovare soluzioni atte a consentire per tutte le Fondazioni lirico sinfoniche di poter operare con la dovuta stabilità e sicurezza. "

In tale quadro generale, fatta salva una costante attenzione alla finalizzazione efficiente della spesa, la Fondazione deve perseguire il progressivo ampliamento delle risorse disponibili, al fine di rafforzare la propria posizione competitiva e la capacità di ampliare l'offerta culturale nelle diverse direzioni che i soci e i diversi pubblici richiedono.

Come noto, la gestione delle Fondazioni lirico sinfoniche è caratterizzata essenzialmente da costi fissi, alcuni di questi lo sono per natura intrinseca, a titolo di esempio il costo del lavoro degli "stabili" o i costi di struttura; altri lo divengono nel momento in cui si delibera la programmazione artistica, e quindi conseguentemente i costi artistici delle stagioni (lirica, sinfonica, balletto, eventuale cameristica e decentramento), i costi tecnici, il costo del personale "aggiunto".

Definite le diverse stagioni artistiche diviene molto difficile intervenire sulla struttura dei costi di ogni singolo Teatro, se non con effetti a catena che possono addirittura peggiorare la situazione economica dell'Ente (taglio di opere, riduzione di recite o di programmazione, conseguenti effetti negativi sul contributo ministeriale, sugli abbonamenti - con ratei da restituire - sulla biglietteria).

Quindi, una volta definita la "struttura" dei costi con un orizzonte temporale di medio periodo, l'efficienza sui costi fissi si raggiunge solamente tramite un incremento dell'attività, della produzione, dell'offerta artistica per lo spettatore.

Sul fronte gestionale è opportuno evidenziare gli aspetti su cui sarà necessario focalizzare l'operatività:

1. Magazzini di Elmas:

Relativamente ai magazzini di Elmas è stato conseguito il CPI; tuttavia rimangono da effettuare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria (impermeabilizzazione tetto e impianti elettrici).

2. Controllo di Gestione:

Sono state definite le procedure per l'implementazione del controllo di gestione ed è stato affidato l'incarico per la fornitura del modulo software necessario all'attivazione della contabilità analitica; ciò consentirà all'Ente di impostare il budget delle singole opere in programma e analizzare in corso d'esercizio gli eventuali scostamenti dal'previsionale.

1. 3. Gestione dei magazzini e inventario:

E' stata avviata la procedura per la registrazione del carico e dello scarico dei prodotti di consumo acquistati dalla Fondazione, ciò consentirà di gestire e controllare il flusso dei magazzini dell'Ente e poter riconciliare la movimentazione con l'inventario.

1. 4. Gestione dell'equilibrio finanziario:

All'equilibrio raggiunto nella gestione economica, dovrà far seguito quello relativo alla situazione finanziaria della Fondazione.

All'inizio del 2019 l'indebitamento verso fornitori ammonta a circa € 4.000.000, tale valore del passivo dello stato patrimoniale dovrà essere riportato a un livello più fisiologico attraverso metodi e strumenti da portare all'attenzione dei soci.

Problematiche generali:

La "capacità produttiva" della Fondazione è pressoché "saturata"; l'unica opportunità di incremento si intravede nella possibilità di fruire, nel prossimo futuro, degli spazi afferenti l'area del piccolo teatro e dei laboratori attualmente in fase di completamento.

Il Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro applicato dalla Fondazione è stato firmato dalle parti nel corso dell'esercizio economico 2018 ma la Corte dei Conti ha evidenziato alcune criticità e pertanto non è stato possibile avviare le azioni per un nuovo contratto integrativo aziendale.

Una particolare attenzione merita il tema dei contenziosi con i lavoratori che ha prodotto fino a oggi un esborso per indennità risarcitoria pari a circa 1.200.000 € e la stabilizzazione di 39 lavoratori, sulla base di sentenze del Tribunale di Cagliari. Occorre affrontare tale complessa problematica poiché i fondi ordinari potrebbero non essere più sufficienti per coprire eventuali indennità e la dotazione organica non capiente per ulteriori stabilizzazioni, anche in considerazione del vigente regime pensionistico.

Oltre a ciò andrà in decisione, nel corso del 2019, il ricorso promosso da una pluralità di dipendenti per l'ottenimento del premio di produzione relativo al 2010. La vertenza ha un valore di oltre € 300.000 al netto di interessi e spese legali.

La Fondazione dovrà perseguire l'equilibrio della gestione economico/patrimoniale e dovrà rispettare gli obblighi di trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90 del 24 giugno 2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017).

Gli indicatori sintetici del grado di efficienza sono i seguenti:

il primo ("Costi operativi per punto FUS") rapporta i costi operativi ai punti FUS che si conseguiranno con l'attività artistica annuale.

il secondo ("Costi operativi per spettatore") rapporta i medesimi costi operativi agli spettatori paganti.

Abbanoa S.p.A.

Atteso che nelle S.p.A. l'azionista non ha un diritto di controllo come, invece, espressamente previsto nelle S.r.l., in quanto la funzione di controllo sulla gestione spetta soltanto al Collegio Sindacale e, per la parte contabile, all'organo incaricato della revisione contabile, che vigilano sull'osservanza della Legge e dello Statuto da parte degli amministratori e sulla regolarità delle Assemblee, l'attività del controllo è stata assegnata all'Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna (E.G.A.S.). Si rinvia, pertanto, a quanto indicato con riferimento a E.G.A.S.. Si precisa, tuttavia, che sussistono diritti limitati a ipotesi singole ben determinate quali:

- il diritto di ispezione, disciplinato all'articolo 2422 Codice Civile che comprende il diritto di verificare il libro dei soci e il libro dei Verbali delle Assemblee, nonché di estrarre, a proprie spese, copia di detti libri;
- il diritto di denunciare fatti censurabili attinenti la gestione all'organo di controllo (articolo 2408 Codice Civile), il quale deve tenere conto, facendone menzione nella sua Relazione all'Assemblea;
- il diritto di esercitare azione di responsabilità contro l'organo amministrativo od il Collegio sindacale;
- il diritto di prendere visione (negli orari d'ufficio) del progetto di Bilancio, della Relazione sulla gestione dell'organo amministrativo, di quella dell'organo amministrativo, di quella dell'organo di controllo, di quella del revisore, di un progetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo Bilancio delle Società collegate nei 15 giorni che precedono l'Assemblea convocata per l'approvazione;
- il diritto di impugnare le Deliberazioni assembleari.

Si ritiene comunque importante che la Società prosegua, con sempre maggiore attenzione e costanza (e tenga in tal senso aggiornati i soci, anche attraverso la predisposizione di appositi report) nelle seguenti attività già iniziate negli ultimi anni:

- abbattimento dei debiti e risanamento del Bilancio, compresa la verifica dei crediti e della loro effettiva sussistenza ed esigibilità;
- interventi per la riduzione delle perdite di acqua delle reti di distribuzione e dei costi di gestione delle reti e degli impianti;
- costante miglioramento nella bollettazione e fatturazione verso i clienti, integrazione delle utenze non contrattualizzate, assicurando precisione della lettura, tempestività di emissione e servizi di supporto degli utenti, attraverso una misurazione costante e la definizione di obiettivi di miglioramento delle performance.

Di seguito si elencano gli obiettivi da perseguire:

- equilibrio della gestione economico/patrimoniale;
- rispetto indirizzi gestionali forniti dall'ente di controllo Egas;
- rispetto obblighi trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90 del 24 giugno 2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017);

Quanto agli indicatori si rinvia a quelli presenti nella nota integrativa.

CTM S.p.A.

Premessa

Il D.U.P. 2019-2021 richiamava i contenuti del Piano Strategico triennale di CTM S.p.A. per il triennio 2017- 2019, che conteneva una visione di medio periodo e un coerente quadro di obiettivi da perseguire per lo sviluppo dell'Azienda e, più in generale, del Trasporto Pubblico Locale (di seguito T.P.L.) nel bacino della Città Metropolitana di Cagliari. Alla base del Piano è stata posta una chiara definizione sia della vision che della mission aziendale, tradotta nelle seguenti formulazioni:

- Vision, migliorare la qualità della vita delle persone realizzando un trasporto pubblico sostenibile e garantendo il diritto alla mobilità;
- Mission, essere il vettore di riferimento del T.P.L. nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari.

Investire per crescere, operando quotidianamente per conseguire i seguenti obiettivi:

- aumento delle quote di mercato e ottenimento di una posizione di leadership nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari. Da perseguire, attraverso la creazione di una rete multimodale e integrata, l'acquisizione della gestione di sistemi di trasporto su ferro, la massimizzazione dei benefici legati ai sistemi ITS, la gestione della sosta in ambito cittadino;
- ampliamento quantitativo e qualitativo della gamma dei servizi offerti, da perseguire attraverso il potenziamento dei servizi di linea, di quelli a chiamata, di quelli a contratto e di quelli dedicati a specifiche categorie di clienti;
- miglioramento del sistema tariffario con nuove e più flessibili politiche di prezzi, una piena integrazione tariffaria fra i diversi vettori del bacino, nonché realizzando un parziale trasferimento della potestà tariffaria verso i gestori dei servizi;
- miglioramento della qualità del servizio, valorizzando il rilevante know-how tecnologico a disposizione e rafforzando i già elevati livelli di qualità di sistema e di servizio raggiunti nel corso degli anni, il miglioramento dell'accessibilità del servizio a tutte le categorie di clienti e con particolare riferimento alle persone con disabilità e agli anziani.
- potenziamento della propensione a innovare, ampliando le partnership esistenti con vettori europei e promuovendo la partecipazione a progetti di respiro internazionale caratterizzati da un forte contenuto innovativo (ZeEUS, 3iBS e Cagliari Port 20-20 tra gli altri) e investendo in nuove infrastrutture interne (deposito e strutture operative di servizio) ed esterne (centri intermodali, fermate, impianti).

La visione la mission esprimono la volontà di inquadrare gli obiettivi di crescita e sviluppo aziendale in coerenza con gli interessi generali delle comunità insediate nel bacino di influenza.

Volgendo al termine il triennio di riferimento del piano, appare opportuno che la Società:

- confermi i contenuti della vision e della mission che ne fondano l'azione;
- faccia il punto sullo stato di attuazione del Piano, verificando quali delle sue previsioni sono state realizzate, quali sono in corso di realizzazione e quali sono ancora da avviare.

Se alcuni importanti obiettivi del Piano sono stati raggiunti o sono in via di completamento (la riorganizzazione aziendale, il reperimento di risorse per finanziare gli investimenti, gli interventi di digitalizzazione dei processi, la transizione verso la trazione elettrica), alcune attività del Piano non risultano ancora attuate, tra queste le più rilevanti sono certamente quelle relative alle cosiddette *strategie di corporate* (cap. 3.1 del Piano Strategico), legate a due obiettivi di grande importanza:

- espansione del servizio su gomma nel bacino metropolitano;
- acquisizione della gestione del servizio su rotaia in ambito metropolitano.

ESPANSIONE DEL SERVIZIO SU GOMMA NEL BACINO METROPOLITANO

Il Piano Strategico aveva ipotizzato di articolare l'espansione del servizio su gomma di CTM S.p.A. nel bacino della Città Metropolitana secondo due linee di sviluppo:

- realizzazione di una nuova rete di T.P.L. urbano e suburbano estesa ai 9 comuni che oggi non sono serviti da CTM S.p.A.;
- realizzazione di nuovi sistemi di tipo Bus Rapid Transit sulle tratte non ancora realizzate della rete Metrocagliari.

Nuova rete T.P.L. su gomma per i 17 comuni della Città Metropolitana

L'obiettivo è stato posto in realtà da tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari, in particolare dai 9 non serviti dalla rete CTM S.p.A., che richiedono con urgenza una nuova mobilità integrata di livello metropolitano. È infatti considerato inaccettabile che Comuni collocati nell'arco di 25-30 km dal Capoluogo sardo, come Decimomannu, Assemini, Sestu, Capoterra, che condividono analoghe esigenze di spostamenti sistematici, fruiscano di collegamenti disomogenei e non integrati tramite linee urbane, suburbane ed extraurbane con livelli di servizio molto diversi.

L'obiettivo intende rispondere all'esigenza di superare l'eterogeneità di trattamento riservata ai Comuni serviti da CTM S.p.A., con linee/servizi urbani e suburbani, rispetto a quelli serviti da A.R.S.T., con linee/servizi extraurbani, caratterizzati da standard qualitativi molto differenti nonché da sistemi tariffari non omogenei.

Nuovi sistemi Bus Rapid Transit (B.R.T.) per le tratte di Metrocagliari non ancora realizzate

Dopo più di dieci anni di esercizio del servizio tranviario Metrocagliari, è necessario fare una valutazione obiettiva dei risultati e delle criticità generate dalla scelta di introdurre questa modalità di trasporto nell'area urbana di Cagliari. L'esperienza fin qui condotta evidenzia innanzitutto che il pieno completamento della rete di Metrocagliari richiederà verosimilmente altri decenni, vista l'entità delle risorse economiche necessarie per gli investimenti infrastrutturali, la complessità delle progettazioni e i tempi per le gare, gli affidamenti e la realizzazione dei relativi lavori. Devono inoltre considerarsi le pesanti conseguenze che la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria comporterà a carico della viabilità urbana e le criticità in materia di sostenibilità gestionale del servizio già evidente per la piccola porzione di rete finora messa in esercizio. Per superare criti-

cità così rilevanti, il Piano di CTM S.p.A. propone che le linee di forza della rete del T.P.L. metropolitano vengano da subito realizzate con linee su gomma in corsia preferenziale, con mezzi a zero emissioni di grande capienza e corse molto frequenti, con sistemi di tipo B.R.T.. Tali sistemi avrebbero la capacità di realizzare l'offerta di trasporto collettivo ipotizzata nella rete Metrocagliari ma con costi infrastrutturali enormemente ridotti, in tempi molto più brevi, con costi di gestione pari a un terzo di quelli del servizio tranviario, e con una flessibilità sia nell'articolazione dei percorsi che nell'adeguamento dell'offerta alla domanda assolutamente non comparabile con la rigidità dei sistemi su rotaia. Le nuove linee, su cui potrebbero utilizzarsi bus elettrici di grande capacità e di ultima generazione, dovrebbero integrarsi con le tratte di metrotranvia già realizzate e con la rete urbana e suburbana su gomma – sia quella esistente che quella da sviluppare.

ACQUISIZIONE DELLA GESTIONE DEL SERVIZIO SU ROTAIA IN AMBITO METROPOLITANO

Cagliari è l'unica area urbana in Italia in cui la gestione dei servizi su gomma e di quelli tranviari non è unificata in capo alla locale Azienda dei trasporti urbani, ma è frazionata tra diversi operatori. Per correggere tale anomalia, gli azionisti di CTM S.p.A. hanno in più occasioni richiesto che l'Azienda urbana assuma il ruolo di gestore anche del servizio tranviario, nell'ottica di una piena integrazione con la propria rete su gomma. Una proposta in tal senso è stata presentata anni fa alla Regione Autonoma della Sardegna, ma non ha mai ricevuto riscontri. Il Piano Strategico aziendale, licenziato all'inizio del 2017, su questo punto formulava due scenari basati sull'ipotesi che entro il 2019 venisse espletata una procedura a evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi:

- il primo scenario ipotizzava che entro il 2017 sarebbe stato avviato il processo di ingresso di CTM S.p.A. nella gestione del servizio tranviario;
- il secondo scenario, qualora non si fosse concretizzato il primo, ipotizzava che CTM S.p.A. si sarebbe attrezzata per affrontare la gara per l'affidamento del servizio di T.P.L. metropolitano su gomma e su ferro attraverso opportune alleanze con altri operatori nazionali o internazionali.

Nessuno dei due scenari si è concretizzato e non è stato compiuto alcun passo verso l'ingresso di CTM S.p.A. nella gestione del servizio Metrocagliari e l'ipotesi che i servizi T.P.L. in Sardegna vengano affidati tramite gara appare oggi piuttosto remota.

L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO IN CUI OPERA L'AZIENDA

La mancata attuazione di quello che può essere considerato il cuore del Piano Strategico aziendale deriva innanzitutto dal fatto che il quadro normativo di riferimento in cui opera la Società non si è evoluto secondo le modalità dovute e previste.

È vero che la Deliberazione della Giunta Regionale n°60/27 del 11 dicembre 2018, con l'approvazione del Disegno di Legge concernente *“Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario e disciplina degli Enti di governo”*, poteva rappresentare il primo passo, atteso da molti anni, per avviare il riassetto del sistema T.P.L. della nostra Regione. Ma il fatto che questo primo passo sia stato compiuto soltanto pochi giorni prima della fine della legislatura, ha impedito che il Consiglio Regionale potesse esaminare il Disegno di Legge e approvarlo.

Gli eventi verificatisi nei due anni trascorsi dall'approvazione del Piano Strategico hanno influenzato non solo lo stato di attuazione del piano, ma anche le caratteristiche dell'ambiente competitivo, la cui evoluzione va attentamente valutata per cogliere eventuali minacce e opportunità che possono condizionare il futuro prossimo della Socie-

tà.

Appare utile, in particolare, verificare l'evoluzione dei tre ambiti rispetto ai quali il Piano Strategico articolava l'analisi dell'ambiente competitivo:

- la prospettiva del bacino metropolitano;
- le dinamiche della domanda e dell'offerta;
- l'analisi della concorrenza nel bacino.

La prospettiva del bacino metropolitano

La Città Metropolitana di Cagliari è ormai una realtà. L'Ente non soltanto è stato istituito ma è anche diventato compiutamente operativo sia sotto il profilo delle attività istituzionali che di quelle squisitamente amministrative. Essendo anche subentrata alla Provincia di Cagliari nella titolarità del 25% delle quote societarie di CTM S.p.A., la Città Metropolitana è il naturale destinatario di una proposta di rilancio del progetto di ampliamento del bacino d'influenza di CTM S.p.A. attraverso un'offerta di servizi allargata ai 17 Comuni del territorio. Anche il citato Disegno di Legge approvato dalla Giunta Regionale crea le condizioni affinché il territorio della Città Metropolitana di Cagliari possa diventare un futuro lotto di affidamento dei servizi di T.P.L., prevedendo la possibilità di affidamento diretto dei servizi a un operatore interno, che ben potrebbe identificarsi proprio in CTM S.p.A., qualora si operassero le modifiche statutarie volte ad acquisire lo status di Società in house dei propri soci.

Appare pertanto indispensabile rafforzare l'interlocuzione tra la Società e il suo socio Città Metropolitana, anche in considerazione del fatto che l'Ente, nell'esercizio delle sue prerogative in materia di mobilità, ha appena avviato il processo di redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) metropolitano.

Le dinamiche della domanda e dell'offerta

Nel Piano Strategico si evidenziava un quadro critico derivante da diversi fattori:

- un riassetto normativo e pianificatorio ancora da realizzare;
- l'avanzamento inerziale del progetto Metrocagliari che, per quanto lento e basato su episodi non ancora messi a sistema, introduce elementi di condizionamento negativo dell'attività di CTM S.p.A. che verranno esposti più nel dettaglio nell'analisi della concorrenza nel bacino;
- sostanziale congelamento dell'attività di CTM S.p.A., rimasta vincolata all'alveo del Contratto di Servizio senza margini di proposta per l'attuazione di correttivi e interventi operativi volti a un cambiamento dell'offerta di trasporto.

È vero che qualora venisse approvata la norma di riassetto proposta dalla Giunta Regionale tali criticità potrebbero essere affrontate, ma è anche vero che a tutt'oggi non vi sono certezze né sul fatto che il Disegno di Legge venga approvato in tempi brevi, né sul fatto che i suoi contenuti non vengano modificati – magari in termini peggiorativi rispetto alle aspettative della Società.

L'analisi della concorrenza nel bacino

L'analisi della concorrenza nel bacino di riferimento deve prendere in considerazione sia la complessiva ripartizione modale tra le diverse modalità di spostamento, sia il

confronto con gli altri operatori del trasporto pubblico. Il tutto considerato anche alla luce delle politiche sugli investimenti pubblici in relazione alle diverse modalità del sistema della mobilità.

LA RIPARTIZIONE MODALE NELL'AMBIENTE COMPETITIVO

Risultano confermate le analisi proposte nel Piano Strategico in merito alla ripartizione modale nel segmento della mobilità urbana e suburbana in cui opera CTM S.p.A., che vede mantenersi una quota molto rilevante della mobilità motorizzata affidata a spostamenti con mezzi mezzi privati.

Si mantiene indispensabile, da una parte, colmare le lacune del sistema T.P.L., e dall'altra sostenere in modo sempre più sistematico politiche di disincentivazione dell'uso delle auto private, attraverso azioni coordinate dei diversi Enti locali, con il chiaro obiettivo di rendere l'utilizzo del mezzo pubblico preferibile e più vantaggioso rispetto a quello privato.

CARATTERISTICHE DELLA CONCORRENZA

Le caratteristiche della concorrenza tra diversi operatori nel bacino di riferimento di CTM S.p.A. continuano a derivare dall'assenza di pianificazione e di chiarezza sui ruoli a cui si è già fatto cenno, soprattutto nel rapporto tra rete CTM S.p.A. e servizio tramviario Metrocagliari. Vengono, infatti, al pettine i nodi prodotti dalle modalità di introduzione del servizio su rotaia, avvenuta senza alcuna integrazione di rete con il servizio su gomma gestito da CTM S.p.A. e ancora oggi, dopo più di 10 anni di esercizio della tratta realizzata, in assenza di qualunque processo di integrazione modale, di servizio e infrastrutturale.

Anche le attività di pianificazione sviluppate dopo l'avvio del servizio, come la progettazione di altre linee tranviarie verso il Poetto o fino a Quartu Sant'Elena con il coinvolgimento dei Comuni di Selargius e Monserrato, sono state condotte senza alcun coordinamento con le attività di chi gestisce il servizio su gomma nello stesso bacino, realizzando una mera sovrapposizione delle reti su ferro e su gomma.

SBILANCIAMENTO DELLE RISORSE PER GLI INVESTIMENTI

Alle criticità legate a una pianificazione parziale e non integrata si aggiunge il permanere dello sbilanciamento della destinazione delle risorse finanziarie per nuovi investimenti in infrastrutture di trasporto.

Sulla base della progettualità che conosciamo, per i prossimi anni centinaia di milioni di euro, provenienti da finanziamenti Europei e Nazionali, verranno destinate a infrastrutture su ferro, mentre marginali o nulle sono le risorse per i servizi su gomma, per il rinnovo dei relativi parchi rotabili, per nodi di interscambio e per centri intermodali.

Questa fortissima asimmetria nella distribuzione delle risorse per gli investimenti è un ostacolo allo sviluppo di una rete di T.P.L. integrata e multimodale nell'area urbana di Cagliari. Se si considera inoltre il peso crescente che il costo di gestione del servizio su rotaia andrà a far gravare sul budget complessivo del T.P.L. metropolitano, si evidenzia il rischio concreto che per pagare il prezzo dell'opzione tramviaria si renda necessario ridurre in misura sostanziale l'offerta di T.P.L. su gomma e ridimensionare gli standard quali-quantitativi dell'intero sistema del trasporto pubblico del bacino.

NECESSITÀ DI AGGIORNAMENTO DELLE STRATEGIE CORPORATE

Lo stato dell'arte finora delineato conferma la necessità, per CTM S.p.A., di aggiornare le strategie corporate e di assumere un ruolo propositivo attraverso azioni concrete e progetti strategici, sui quali ricercare la condivisione e il coordinamento con tutti gli attori a diverso titolo interessati – primi fra tutti gli azionisti e la Regione Sardegna.

Occorre innanzitutto un'azione capace di rimettere in discussione l'attuale impostazione che vede una forte concentrazione di finanziamenti regionali in conto capitale soltanto verso le nuove infrastrutture su ferro, dimostrando l'opportunità di investire adeguatamente anche sullo sviluppo dell'offerta su gomma, ancora oggi nettamente più competitiva in aree metropolitane di media dimensione come quella cagliaritana.

Si tratta di sottoporre a verifica quanto pianificato e attuato negli ultimi 15 anni, rimettendo eventualmente in discussione quanto non risulti adeguatamente supportato da solide valutazioni di carattere tecnico, tecnologico, finanziario e di convenienza economica e sociale.

Tra gli indicatori che dovrebbero guidare le politiche per la mobilità e il trasporto pubblico, due sono fondamentali:

- il rapporto tra auto private e abitanti;
- la domanda di T.P.L. nel territorio di riferimento.

Qualunque strategia in questo settore non può sottrarsi a una valutazione della capacità di ridurre il primo indicatore e far crescere il secondo, all'interno di un orizzonte temporale definito e adeguato e a fronte di risorse economiche di provenienza pubblica non espandibili.

Altri elementi che devono guidare le valutazioni sono la sostenibilità ambientale (oltre che economica e sociale), quindi l'impatto sulla qualità della vita delle persone, sui sistemi economici dei territori interessati e sull'occupazione. La premessa generale di qualunque proposta riguardante mobilità e T.P.L. dovrebbe infatti attribuire al trasporto pubblico anche un valore di leva per lo sviluppo economico e sociale dei territori. Questo valore può essere molto rilevante sia nei territori interni della nostra Regione che nelle aree urbane.

Nelle aree urbane il T.P.L. è la dorsale insostituibile di un sistema della mobilità che intende far crescere la quota di trasporto collettivo rispetto a quello motorizzato privato, sia a vantaggio della mobilità sistematica da e verso le sedi del lavoro, dello studio e delle principali funzioni attrattive di spostamenti, sia per supportare gli spostamenti occasionali e quelli legati ai flussi turistici.

E ancora, è la crescita del T.P.L. il principale fattore di riduzione della congestione del traffico, delle emissioni nocive in atmosfera, dell'incidentalità stradale e di aumento della qualità della vita delle persone.

Se gli operatori – pubblici e privati – specializzati nel T.P.L. extraurbano devono essere i protagonisti dello sviluppo dei trasporti da e per le zone interne, gli operatori specializzati nel trasporto urbano e suburbano devono interpretare un ruolo di crescente importanza nelle aree metropolitane.

PROGETTI E SCENARI DI RIASSETTO DEL T.P.L. A CAGLIARI E NELLA CITTÀ METROPOLITANA

All'interno di questa prospettiva e nell'ottica del rafforzamento della leadership metropolitana di CTM S.p.A., l'Azienda deve produrre e mettere a disposizione dei soci, degli

Enti locali della Città Metropolitana e degli altri portatori di interesse, proposte e studi adeguatamente supportati dal punto di vista tecnico che, sulla base dell'analisi delle criticità del quadro esistente, prospetti progetti e scenari di sviluppo alternativo del T.P.L. nella Città di Cagliari e nella Città Metropolitana, che gli Enti decisori possano valutare ed eventualmente utilizzare nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di mobilità e T.P.L..

In questo quadro, due fronti possono essere immediatamente oggetto di proposta da parte della Società:

- progetti di nuovi sistemi di trasporto pubblico che risolvano specifiche esigenze di spostamento della Città di Cagliari, quali l'impianto funicolare per il collegamento dei poli di San Benedetto e Piazza Yenne/Largo Carlo Felice;
- progetti di linee di sistemi di trasporto rapido di massa a zero emissioni basate sulle nuove tecnologie dei bus elettrici di grandi dimensioni con ricarica in linea (in fermata e/o al capolinea).

IMPIANTO FUNICOLARE SAN BENEDETTO – PIAZZA YENNE/CARLO FELICE

La struttura urbanistica della Città di Cagliari e il disegno della sua rete stradale, sono fortemente condizionati dalla conformazione orografica del territorio, e in particolare dall'emergenza della rocca del Castello che, con il suo andamento affusolato lungo l'asse nord-sud, è sempre stato un ostacolo naturale a collegamenti diretti tra le parti orientali e occidentali dell'insediamento urbano.

In epoca moderna, con l'espansione dell'abitato al di fuori dei quattro quartieri storici, le relazioni "trasversali" tra la parte orientale e quella occidentale della Città sono diventati particolarmente importanti. Molto sentita è da tempo l'esigenza di collegare efficacemente il quartiere di San Benedetto, il cui cuore commerciale è l'omonimo mercato, con il nodo di Piazza Yenne/Largo Carlo Felice punto di convergenza dei quartieri della Marina, di Stampace e di Castello.

L'onere di garantire tale collegamento è stato storicamente affidato a percorsi basati prevalentemente sulla direttrice via Garibaldi-via Manno da una parte e sulla stessa via Roma dall'altra. Vie di grande pregio architettonico e anche commerciale, che negli ultimi anni sono state oggetto di interventi di pedonalizzazione o di progetti che puntano a ridurre l'impatto del traffico veicolare motorizzato in un'ottica di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano.

Il tema è stato oggetto di numerosi studi e proposte progettuali che - fin dal 1928, successivamente negli anni '40 e fino all'approvazione del P.U.M. del 2009 – hanno considerato come fattore importante per lo sviluppo della Città la realizzazione di nuovi e più efficaci collegamenti tra l'area di San Benedetto e quella del Largo Carlo Felice e di Piazza Yenne.

Si tratta di due poli commerciali naturali, sedi di due strutture mercatali comunali (San Benedetto e Santa Chiara), che pur essendo vicini in linea d'aria, sono oggi collegabili tramite spostamenti che, effettuati in auto o in bus, non richiedono meno di 25/30 minuti.

Ciò a causa della "barriera" rappresentata dal colle e del quartiere di Castello che, pur collocandosi in posizione centrale nella mappa urbana, risulta a sua volta penalizzato in termini di accessibilità e di collegamenti rapidi e agevoli con i due poli commerciali e con il resto della Città.

Considerati gli indirizzi del P.U.M. del 2009 (attualmente vigente), che indicava un collegamento sotterraneo tra i due poli da adibire esclusivamente al trasporto pubblico, la

società CTM S.p.A. ha avviato, nel corso degli ultimi otto anni, studi di fattibilità tecnico ed economica in relazione a possibili soluzioni che garantiscano proprio il collegamento tra i due poli e l'accessibilità al quartiere di Castello. Nel corso di questi otto anni sono state studiate differenti ipotesi, analizzando tutte le componenti progettuali di riferimento, incluso l'aspetto trasportistico e i flussi di traffico fino ad arrivare a una soluzione tecnologicamente semplice e agevolmente realizzabile, sul modello di altre Città europee.

Il progetto si pone l'obiettivo di realizzare un sistema funicolare sotterraneo, in galleria per un percorso di circa 1 km, a elevata capacità d'offerta, tipica dei trasporti rapidi di massa. La stima effettuata prevede prudenzialmente circa 1.200 passeggeri/ora per senso di marcia, verosimilmente incrementabili nel tempo.

Il sistema di trazione, completamente automatizzato, è di tipo a fune, con veicoli "vai e vieni" che utilizzano un binario unico e si incontrano nella mezzeria in corrispondenza della stazione di Castello. Le tecnologie adottate saranno di ultima generazione, in linea con le più recenti realizzazioni in ambito europeo.

Sono previste complessivamente tre stazioni ovvero San Benedetto, Castello (piazza Mundula) e Piazza Yenne/Largo Carlo Felice), realizzate a una quota variabile compresa tra 15 e 25 m sotto il livello stradale e collegate alla superficie con un sistema di ascensori, progettati per garantire la piena accessibilità, anche alle persone con disabilità.

Le stazioni saranno di dimensioni molto contenute, con superfici equivalenti a circa un quarto di quelle necessarie per una stazione di metropolitana.

Il costo stimato dallo studio di fattibilità tecnico ed economico è di circa 40 milioni di euro. Si tratta di risorse reperibili nell'ambito di Fondi comunitari o nazionali.

I costi operativi di gestione stimati sono di circa 600.000 euro all'anno, e il rapporto tra i ricavi da tariffazione e i costi operativi risulta decisamente superiore rispetto agli standard di un normale servizio di T.P.L..

Nel corso della prima fase del progetto di fattibilità il gruppo di lavoro di CTM S.p.A. è stato supportato da professionalità accreditate a livello internazionale nel campo della geotecnica, con particolare specializzazione nella costruzione delle gallerie metropolitane.

La galleria progettata ha dimensioni molto ridotte, circa 22 mq, con un tracciato studiato per garantire la massima sicurezza dell'opera fin dalla fase di cantiere, lo scavo sarà di tipo tradizionale con consolidamenti preventivi tecnologicamente avanzati.

L'impatto in termini di movimentazione delle terre e di cantierizzazione sarà decisamente limitato sia sotto il profilo ambientale che viabilistico. Infatti, i tre cantieri delle stazioni non determineranno interruzioni stradali totali, con minimi disagi per la circolazione durante i lavori.

Il progetto è stato analizzato anche dal un punto di vista archeologico, con la redazione di una valutazione preliminare che non ha evidenziato preclusioni ostative alla realizzazione dell'intervento.

Sussiste evidentemente la possibilità che durante l'esecuzione dei lavori, in particolare per la stazione Piazza Yenne-Largo Carlo Felice, si verifichino ritrovamenti di reperti. In questa prospettiva il progetto ha previsto adeguate strategie di valorizzazione dei beni archeologici rinvenuti, realizzando all'interno della stessa stazione degli spazi con allestimento e destinazione museale, al fine di dare adeguata esposizione degli eventuali reperti trovati durante le operazioni di scavo.

La durata complessiva è prevista in circa 5 anni, comprendenti la fase di progettazione, la gara d'appalto, la realizzazione delle opere, i collaudi e la messa in esercizio dei

mezzi per l'avvio del servizio.

Data la dimensione dell'intervento, è previsto un indotto occupazionale in fase di cantiere compreso tra i 100 e i 150 addetti in funzione dell'organizzazione, fermo restando l'ulteriore indotto occupazionale in termini di approvvigionamenti locali.

Con tale intervento si garantirà il collegamento tra il fronte porto di Cagliari, in cui è attualmente presente l'hub di tutto il sistema dei trasporti pubblici dell'area vasta (su gomma e su rotaia, urbani ed extraurbani), con altri punti nodali della rete T.P.L. esistente cittadina o intercomunale, inclusi i collegamenti con i parcheggi in struttura presenti nell'area di San Benedetto, di Viale Regina Elena e di Piazza Matteotti.

Il progetto appare dunque pienamente coerente con la strategia di più ampio respiro che l'Amministrazione comunale sta sviluppando e che comprende azioni diverse tra le quali:

- la riqualificazione del Mercato di San Benedetto;
- Il miglioramento dell'accessibilità per le persone con disabilità alle zone storiche della Città;
- il miglioramento dell'accessibilità del quartiere Castello;
- il consolidamento della zona sottostante Piazza Mundula;
- l'alleggerimento dei flussi di traffico stradale lungo la Via Roma, visti anche gli scenari che si concretizzeranno a breve a seguito del collegamento metrotranviario Matteotti-Repubblica;
- la creazione di un polo commerciale senza soluzione di continuità tra il Corso Vittorio Emanuele II e il Mercato di San Benedetto;
- la riduzione dei flussi di traffico in Città, favorendo sistemi di trasporto collettivo rapido di massa connessi ai parcheggi di scambio e di attestazione;
- la valorizzazione del sistema turistico/crocieristico mediante sistemi di trasporto di prossimità finalizzati alla visita della Città, non soltanto nelle immediate vicinanze del porto, ma anche nel quartiere di Castello e fino al Mercato di San Benedetto.

LINEE DI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA BASATE SULLE NUOVE TECNOLOGIE DEI BUS ELETTRICI

Il tema della mobilità sostenibile è sempre più rilevante per la qualità della vita delle aree urbane. L'esigenza di impiego di veicoli a basso o nullo impatto ambientale è molto sentita anche per il settore del trasporto pubblico, specie con riferimento ad aree di elevato pregio ambientale e architettonico quali i centri storici delle Città. L'evoluzione tecnica dei veicoli, sia individuali che collettivi, negli ultimi anni ha portato a soluzioni maggiormente rispettose dell'ambiente in termini di emissioni. Le industrie costruttrici hanno individuato nella trazione elettrica la soluzione più efficace nel breve e medio periodo e si va diffondendo progressivamente l'impiego in servizio di autobus elettrici.

CTM S.p.A. nell'ambito della trazione elettrica vanta una esperienza pluridecennale di esercizio filoviario e recentemente ha rinnovato completamente il proprio parco filoviario, adottando anche le soluzioni tecniche più avanzate basate sulla dotazione di accumulatori per la marcia autonoma. L'azione dimostrativa condotta nell'ambito del progetto ZeEUS ha consentito di validare sul campo i filobus full electric in termini di affidabilità tecnica ed efficienza gestionale.

Le competenze acquisite in quella esperienza e la consolidata acquisizione della transizione verso la trazione elettrica tra le priorità aziendali, hanno condotto la Società al varo di un piano di rinnovo della flotta autobus (attualmente in corso di attuazione) che assegna un ruolo significativo ai bus a zero emissioni (10 bus elettrici “corti” e 5 autosnodati ibridi), anche in rispetto del vincolo derivante dal D.Lgs. n°257 del 16 dicembre 2016 (obbligo in sede di rinnovo del parco all'acquisto di almeno il 25% di veicoli a trazione che non prevede l'uso di combustibili fossili).

In particolare, la tipologia dei bus elettrici di ridotte dimensioni risulta adeguata all'impiego nel centro storico di Cagliari, connotato da una viabilità spesso molto vincolante e oggetto di interventi di limitazione del traffico o di pedonalizzazione integrale.

Oltre che in funzione delle esigenze del centro storico, la predisposizione di soluzioni di trasporto pubblico basate sulle nuove tecnologie della trazione elettrica deve essere immediatamente sviluppata anche per quanto riguarda le linee di grande carico del sistema del T.P.L. metropolitano.

Considerando i tempi e i costi (non solo di investimento ma anche di gestione) connessi all'implementazione dell'intero scenario dei servizi su rotaia Metrocagliari, è ormai evidente che il completamento della relativa infrastruttura ferroviaria e il successivo avvio del servizio pianificato nell'area vasta di Cagliari potranno avvenire in tempi molto lunghi e con costi elevatissimi.

Si pensi che la linea attualmente in esercizio è frutto di un percorso che dal punto di vista progettuale è stato avviato oltre 15 anni fa e che, per la maggior parte non è stata realizzata ex novo, ma è frutto della riqualificazione di esistenti infrastrutture delle Ferrovie della Sardegna (F.d.S.).

Il completamento della linea esistente, con la connessione tra Piazza Repubblica e Piazza Matteotti, sarà realizzato da qui a 4-5 anni e impatterà in modo molto significativo in termini di disagi per la cittadinanza nella fase di cantiere.

L'enorme dilatazione dei tempi di realizzazione, legata anche alla complessità degli interventi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture, rischia di comportare un disallineamento tra le previsioni originarie del progetto e l'evoluzione dell'assetto insediativo e delle dinamiche della domanda di mobilità dei territori interessati.

E in ogni caso, se vogliamo soddisfare in tempi ragionevoli la domanda di nuova mobilità sostenibile che la Città di Cagliari pone, al pari delle più avanzate realtà urbane europee, e corrispondere agli obiettivi e alle scadenze fissate dalle recenti direttive europee dobbiamo verificare la realizzabilità di soluzioni che offrano gli stessi vantaggi dei servizi su rotaia ma con tempi e costi molto più contenuti.

È in questa logica che intendiamo chiedere alla nostra Azienda di trasporto pubblico, CTM S.p.A., di mettere a punto soluzioni su gomma a emissioni zero basate sulle tecnologie del full-electric, capaci di garantire un'offerta con tempi certi e a costi ridotti alternativa alla metrotranvia e più vantaggiosa anche sotto il profilo della flessibilità e del minore impatto infrastrutturale.

Si tratta di un'opzione che non era matura fino a pochissimi anni fa, ma che oggi possiamo vedere realizzata in diverse realtà europee.

La rapida evoluzione tecnologica dei veicoli elettrici stradali che si è registrata in questi ultimi anni mette infatti finalmente a disposizione sistemi pienamente affidabili e totalmente a zero emissioni, in grado di coniugare l'autonomia delle batterie di ultima generazione con elevate prestazioni e capacità di trasporto in grado di assolvere quindi

i profili di missione più impegnativi.

Sistemi elettrici basati su ricarica rapida in linea (ai capilinea o in fermate intermedie), oltre che sulla ricarica lenta in fase notturna in deposito, rappresentano una soluzione a costi contenuti e con tempi di realizzazione rapidi dell'ordine dei mesi e non degli anni.

L'impegno per la realizzazione della componente infrastrutturale è limitato all'esigenza puntuale di una stazione di ricarica delle batterie. Non essendo più necessari né la linea aerea, né i relativi pali di sostegno, si smaterializza l'impatto visivo dell'infrastruttura e si limita fortemente l'impegno delle cantierizzazioni.

Inoltre si tratta di sistemi a elevata flessibilità, modulabili e aperti, tipicamente in grado di essere adeguati alle nuove esigenze che si dovessero manifestare nel tempo e alle nuove soluzioni tecniche che verranno sviluppate.

L'innovazione tecnologica oggi ci consente, dunque, di superare le soluzioni fin qui elaborate per la Città di Cagliari con la modalità tranviaria tradizionale centrata su sistemi chiusi, rigidi e caratterizzati da infrastrutture "pesanti", che ipotcano per almeno un cinquantennio la sede viaria su cui vengono realizzate.

Devono quindi essere approntate nuove soluzioni sul modello di quelle, recentissime, adottate in alcune realtà urbane europee di medie dimensioni, paragonabili all'area urbana di Cagliari ovvero alta capacità e zero emissioni con bus autosnodati da 18 metri, zero impatto acustico e zero impatto visivo, grazie alle ricariche in linea, grande flessibilità di utilizzo e realizzazione in tempi ristretti e costi molto inferiori (sia delle infrastrutture che della gestione) alla modalità su rotaia.

Tali soluzioni innovative sono applicabili a diverse direttrici di collegamento del trasporto collettivo, a partire dalla relazione Cagliari (Piazza Matteotti) – litorale Poetto - Quartu Sant'Elena (via Brigata Sassari) che potrebbe costituire un primo campo di applicazione di un sistema di "tram su gomma" a zero emissioni e ad alta capacità.

Di seguito si elencano gli obiettivi da perseguire:

- equilibrio della gestione economico/patrimoniale;
- rispetto indirizzi azionista in materia di contenimento dei costi di funzionamento con particolare riferimento ai costi di personale in applicazione del D.Lgs. n°175 del 19 agosto 2016;
- rispetto obblighi trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90 del 24 giugno 2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017).

Quanto agli indicatori si rinvia a quelli presenti nella nota integrativa; tra i molti indicatori l'attenzione sarà primariamente rivolta ai seguenti:

- indicatore di efficacia: PERCORRENZA CHILOMETRICA PER ABITANTE. È l'indicatore che fotografa l'offerta di trasporto pubblico messa in campo dall'azienda. Può essere adeguatamente valutata se posta in comparazione con il valore dell'offerta di TPL su gomma in altre città italiane di dimensioni paragonabili a Cagliari;
- indicatore di efficienza: RAPPORTO RICAVERI/COSTI. Indica la capacità dell'azienda di coprire i costi operativi del servizio con i ricavi a esso riferiti (al netto dei corrispettivi da contratto di servizio). In Sardegna la soglia da raggiungere è stata stabilita nel valore del 32% con una deliberazione della giunta regionale del 2008, mentre in Italia era fissata

al 35% dal D. Lgs 422/97;

- indicatore di qualità: VOTO MEDIO DATO ALL'AZIENDA. Le indagini di tipo Customer Satisfaction fatte a bordo dei mezzi sulla clientela sia nel periodo invernale che in quello estivo, consentono di conoscere il giudizio espresso con riferimento al livello medio di qualità percepita e attesa rispetto agli oltre 20 attributi del servizio investigati, nonché il giudizio complessivo espresso dagli intervistati espresso come voto medio attribuito all'azienda su una scala da 1 a 10;
- indicatore di economicità: RAPPORTO COSTI OPERATIVI PER VETTURA KM. l'indica il costo operativo per ogni chilometro di linea prodotto. Si tratta di un indicatore da valutare con particolare attenzione e nella prospettiva di un periodo pluriennale, vista l'ormai costante tendenza all'aumento dei costi operativi che si registra nel settore.

ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l.

La Società consortile è il soggetto a cui è affidato il compito di gestire la piattaforma telematica dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) per il coordinamento e il controllo della mobilità nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari. Si tratta di una piattaforma tra le più avanzate d'Italia per complessità e articolazione di ambiti, visto che rende disponibili servizi e tecnologie non solo per i Comuni e per l'azienda del trasporto pubblico, ma anche per le Polizie municipali e per le Forze dell'ordine nazionali che operano sul territorio interessato sul fronte della pubblica sicurezza.

L'annualità 2018 ha visto il completamento e l'avanzamento di quasi tutte le attività in essere per la realizzazione degli interventi finanziati a valere su risorse POR 2000-2006 (risorse rinvenienti) e POR FESR 2014-2020, secondo la programmazione definita nell'ultimo Piano triennale degli investimenti e nell'ottica di impegnare tutte le risorse concesse alla Società consortile. In particolare:

- *"Appalto sistema città area vasta, integrazione funzionale del sistema di controllo della mobilità (2° lotto) sistemi tecnologici protezione civile, polizia municipale e viabilità Cagliari"* (valore progetto € 2.057.632,43): l'intervento è concluso, risultando completate anche le attività relative al collaudo tecnico/amministrativo.
- *"Implementazione della rete in Fibra Ottica realizzata da ITS Area Vasta Scarl"* (valore progetto € 1.300.000,00): l'intervento è concluso, risultando completate anche le attività relative al collaudo tecnico/amministrativo.
- *"Estensione del sistema Radio Digitale Tetra"* (valore progetto € 162.718,08): le attività di acquisizione delle forniture si sono concluse al 31/12/2018.

Per quanto concerne il funzionamento dei sistemi già realizzati con i precedenti interventi, tutti gli apparati sono operativi e funzionanti. In particolare risultano entrati oramai da tempo a regime i seguenti sistemi:

- Sistema Azienda (ultime estensioni collaudate nel mese di novembre 2015);
- Sistema di Monetica e Tariffazione (ultima implementazione collaudata nel mese di novembre 2015);
- Sistema di radio-comunicazione Digitale TETRA (collaudato in data 20/12/2013);
- Sistema Città/Area Vasta (collaudato nel mese di novembre 2015);

- Realizzazione di una dorsale di Fibra Ottica (collaudato in data 21/11/2013);
- Sistema di Videosorveglianza per le forze di Polizia (collaudato in data 09/11/2015).

Negli ambiti di competenza della Società, la sala di controllo della mobilità continua a essere il centro nodale della piattaforma telematica della mobilità dell'intera CM di Cagliari. Nella visione dell'Amministrazione comunale, è di primaria importanza che la sfera d'azione della sala della mobilità del Comune di Cagliari si espanda, per assumere il ruolo di punto di riferimento dei sistemi ITS dell'intera Città Metropolitana.

Diversi processi sono stati al tal fine attivati e alcuni significativi passi sono già stati compiuti in questa direzione quali:

il 3 luglio 2018 l'Assemblea dei soci della Società consortile ha approvato una modifica dello Statuto societario che attribuisce alla Società i requisiti che le consentono di operare nel rispetto della normativa vigente in materia di "in house providing". La Società è quindi stata assoggettata al controllo analogo dei soci, anche al fine di poter essere destinataria di affidamenti "in house" relativi ad attività ricadenti all'interno dell'oggetto sociale, a sua volta riveduto e ampliato. In sede di modifica dello Statuto è stata anche modificata la denominazione della Società in "ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l.";

la modifica statutaria sopra richiamata è stata propedeutica all'ingresso della Città Metropolitana di Cagliari nella compagine societaria avvenuto nell'agosto del 2018.

L'acquisizione da parte dell'Ente metropolitano dello status di socio, tramite aumento del capitale sociale (di euro 5.000 interamente sottoscritto dalla Città Metropolitana), ha consentito l'affidamento diretto da parte della Città Metropolitana di Cagliari di un importante intervento di estensione dei sistemi ITS nei territori dei Comuni a essa riconducibili e non ancora coperti dal servizio. Tale estensione è finanziata in toto dalla Città Metropolitana di Cagliari, attraverso risorse provenienti dal "Patto per Cagliari", per oltre 9 milioni di euro;

è stato perfezionato il trasferimento a ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l. dei sottosistemi acquisiti nell'ambito del progetto denominato *"Integrazione e sviluppo tecnologico dei sistemi di controllo della mobilità nell'Area Vasta di Cagliari"*, finanziati all'interno del POR 2000-2006, riguardante la costituzione di un sistema di governo centralizzato della mobilità urbana di Cagliari, la cui gestione fino a oggi è stata affidata dal Comune di Cagliari a CTM S.p.A.. È stato infatti sottoscritto un accordo con il quale Comune di Cagliari e CTM S.p.A. convengono che CTM S.p.A. mantenga per un periodo di dieci anni la disponibilità dei sottosistemi, al fine di cederli in comodato d'uso gratuito alla Società ITS Città Metropolitana S.c.a.r.l., e consentire la gestione unitaria della piattaforma telematica dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) per il coordinamento e il controllo della mobilità nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari a opera della stessa Società consortile.

Il compimento degli importanti processi di trasformazione illustrati e l'ampliamento della durata della Società (portata dal nuovo statuto fino al 31 dicembre 2050), consentono di dare pienamente avvio a una nuova fase della vita della Società, che dovrà darsi un Piano strategico orientato ad alcuni importanti finalità:

rafforzamento della coesione tra i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari ed evoluzione verso il modello delle "Smart Cities", basato sull'adozione di nuove tecnologie applicate alla comunicazione, alla mobilità, alla sostenibilità ambientale e alla qualità della vita delle comunità;

creazione di un'infrastruttura intelligente che possa supportare in prospettiva la realizzazione di una rete di trasporto pubblico metropolitano unica, integrata e multimodale;

razionalizzazione delle risorse e delle economie di scala a vantaggio dei soci, sia attraverso l'opportunità dell'affidamento a ITS della gestione e manutenzione di apparati preesistenti di proprietà dei Soci consorziati, sia attraverso l'estensione di servizi esistenti (es.: rete Tetra, rete in Fibra Ottica, Sistema integrato di controllo del traffico, ecc.) a tutti i Comuni compresi nella Città Metropolitana di Cagliari;

crescita della sicurezza per le comunità, attraverso l'integrazione dei sistemi esistenti e la realizzazione di ulteriori apparati tecnologici da mettere a disposizione delle forze di Polizia operanti nella Città Metropolitana di Cagliari.

Di seguito si elencano gli obiettivi da perseguire:

- equilibrio della gestione economico/patrimoniale;
- rispetto indirizzi azionista in materia di contenimento dei costi di funzionamento con particolare riferimento ai costi di personale in applicazione del D.Lgs. n°175 del 19 agosto 2016 e alle attività svolte a favore dei soci nel rispetto di tutte le indicazioni fornite attraverso gli strumenti del controllo analogo;
- rispetto obblighi trasparenza e anticorruzione (disposizioni Legge n°190 del 06 novembre 2012 e ss.mm.ii., del D.L. n°90 del 24 giugno 2014 conv. in Legge n°114 del 11 agosto 2014, del D.Lgs. n°33 del 14 marzo 2013 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n°175 del 07 aprile 2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Deliberazione A.N.A.C. n°1134/2017).

Società ippica S.r.l. in liquidazione

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n°122 del 01 agosto 2017 si è dato avvio al processo di liquidazione della Società che dovrà essere orientato al ritorno nella disponibilità dei soci dell'importante patrimonio immobiliare. Nell'Assemblea Straordinaria dei soci tenutasi in data 26 gennaio 2018 la Società è stata messa in liquidazione.

Il Comune attiverà un tavolo di confronto con la Regione Sardegna al fine di definire, unitamente alla porzione del Poetto riguardante l'ospedale Marino, la destinazione anche delle aree oggi di proprietà della Società Ippica S.r.l. in liquidazione al fine di pervenire alla loro valorizzazione, alla loro tutela ambientale, turistica e sportiva. A tal fine occorre pianificare un utilizzo dell'area per attività compatibili con l'ippica, ma non necessariamente a essa legate. Una volta pianificato il nuovo utilizzo delle aree, in un'ottica strategica per l'intera area metropolitana, occorre redigere un Piano di gestione degli impianti al fine di valutare la possibilità e l'opportunità di affidare la gestione dell'ippodromo a soggetti privati attraverso un bando a evidenza pubblica o, in alternativa, la gestione dell'impianto in forma mista.