

**ESTRATTO DAL
VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

N. 24/2017

OGGETTO: *autorizzazione a promuovere opposizione al Decreto Ingiuntivo n. 13142/2017 del Tribunale di Torino notificato il 13/10/2017 su ricorso di GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.*

Il giorno ventitre del mese di ottobre duemiladiciassette, a partire dalle ore 09:30 presso la sede dell'Agenzia in Corso Marconi, 10, Torino, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, vennero oggi convocati a seduta i componenti il Consiglio Di Amministrazione

All'appello risultano:

	Presente	Assente
1. <i>Cristina Pronello</i> <i>Presidente Agenzia</i>	<i>X</i>	
2. <i>Mauro Calderoni</i> <i>Consigliere d'Amministrazione</i>		<i>X</i>
3. <i>Matteo Besozzi</i> <i>Consigliere d'Amministrazione</i>	<i>X</i>	
4. <i>Paolo Filippi</i> <i>Consigliere d'Amministrazione</i>	<i>X</i>	
5. <i>Licia Nigrognò</i> <i>Consigliere d'Amministrazione</i>	<i>X</i>	

E' presente Ing. Cesare Paonessa che assume le funzioni di Segretario della seduta. E' presente la D.ssa Anna Maria Locurcio, dipendente del Comune di Torino, che svolge funzioni di assistenza alla seduta.

Essendo legale il numero degli intervenuti, l'ing. Cristina Pronello nella qualità di Presidente dell'Agenzia, dichiarata aperta la seduta ed dopo aver illustrato l'ordine del giorno – inviato ai Consiglieri insieme alla convocazione – ha proceduto con la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

OGGETTO: autorizzazione a promuovere opposizione al Decreto Ingiuntivo n. 13142/2017 del Tribunale di Torino notificato il 13/10/2017 su ricorso di GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A..

A relazione della Presidente

Il GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A. (di seguito GTT) gestisce la Linea 1 di metropolitana di Torino nell'ambito del Contratto dei servizi di mobilità urbana e suburbana di Torino che regola la concessione affidata in esito alla procedura ristretta gestita dalla Città di Torino (CIG 05538603BA).

Per l'affidamento della concessione, la Città di Torino aveva svolto la funzione di stazione appaltante:

- a) in nome proprio, in quanto esclusiva titolare delle relative funzioni, per i seguenti servizi: parcheggi, servizi turistici, gestione della Linea 1 di Metropolitana automatica;
- b) in qualità di centrale di committenza a norma dell'articolo 33 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il servizio di trasporto pubblico locale di superficie, ai sensi della deliberazione adottata dall'assemblea della stessa nella seduta del 19 luglio 2010;

Il Contratto di servizio è stato sottoscritto in data il 29/10/2012 tra la Città di Torino, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (in qualità di enti concedenti), la società INFRATRASPORTI.TO S.r.l. (in qualità di gestore delle reti) e la società G.T.T. S.P.A. (in qualità di concessionario).

Il contratto è articolato nelle seguenti sezioni:

- Sezione I - Parte generale;
- Sezione II - Servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- Sezione III - Servizio di gestione della linea 1 della metropolitana automatica;
- Sezione IV - Servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;
- Sezione V - Gestione dei servizi turistici: ascensore panoramico della Mole Antonelliana, navigazione sul fiume Po e Tranvia a dentiera (cremagliera) Sassi-Superga.

L'art. 2, comma 2 del contratto di servizio prevede che *“l'esercizio dei servizi e l'adempimento degli impegni e degli obblighi dell'Ente Titolare del Contratto di servizio e del Concessionario sono disciplinati nella presente sezione I Parte generale. Ulteriori disposizioni specifiche sono previste per le singole tipologie di servizio”* nelle richiamate sezioni.

L'Agenzia è l'Ente titolare del Contratto di servizio con riferimento alla Sezione II mentre la Città di Torino è l'Ente titolare del contratto di servizio relativo alla Sezione III (Servizio di gestione della linea 1 della metropolitana automatica) e alle Sezioni IV e V.

Con riferimento alla Sezione III, l'art. 39, comma 1 del contratto stabilisce che *“La presente Sezione III disciplina i rapporti tra la Città di Torino, InfraTrasporti.To S.r.l. ed il soggetto concessionario in merito all'affidamento della gestione della Linea 1 di Metropolitana automatica di Torino (tratta Collegno – Lingotto), secondo il Piano di esercizio - Allegato III. 1 (tracciato della linea rappresentato con cartografia in scala 1:50.000, con l'indicazione di tutte le stazioni obbligatorie; lunghezza dell'itinerario, la distanza progressiva tra le stazioni obbligatorie, gli orari, la capacità unitaria offerta, i giorni di esercizio e la modulazione del servizio durante l'anno, i tempi di percorrenza espressi in minuti primi e secondi, la velocità commerciale) così come integrato dall'offerta allegato I.5, per una percorrenza totale non inferiore a 11.200.000,00 veti*km annui.”*

L'art. 44 del contratto stabilisce che Il *“Piano di esercizio”* allegato alla presente sezione (Allegato III.1), potrà essere modificato, su richiesta della Città di Torino, per esigenze di pubblica utilità. Le

modificazioni, contenute nel 2 per cento annuo del totale delle percorrenze annue, sia in aumento che in diminuzione, non comportano la revisione delle compensazioni economiche dovute.

Qualora esigenze di pubblica utilità di adeguamento del servizio comportino una variazione annua delle percorrenze, superiore ai limiti di cui al comma precedente, ma contenuta in un massimo del 20 per cento, le compensazioni economiche saranno rideterminate, sulla base di Euro/km 1,975 quale compensazione unitaria derivante dall'offerta"

L'Articolo 45 del contratto (Corrispettivo Compensazioni Economiche) stabilisce che: *"Il valore economico complessivo delle compensazioni economiche posto a base di gara e risultante dall'offerta è stato pari ad Euro 15.997.986,00 oltre IVA a fronte di un produzione complessiva stimata espressa in vetture*km commerciali pari a 8.100.000,00 con una compensazione unitaria offerta di 1.975 euro/km.*

La Città di Torino corrisponde al soggetto concessionario le compensazioni economiche, secondo gli impegni assunti dalla Regione Piemonte e sulla base delle risorse assegnate dalla stessa.

In caso di riduzioni/aumenti delle compensazioni economiche la produzione chilometrica verrà ridotta/aumentata in pari misura in relazione al prezzo unitario e al piano di esercizio vigente come concordato preventivamente con l'ente di riferimento.

La Città di Torino erogherà al soggetto concessionario la somma dovuta a titolo IVA che la Regione/lo Stato riconoscerà sulle compensazioni di cui al comma 2.

Le percorrenze da considerare ai fini della determinazione della contribuzione chilometrica media, sono quelle risultanti dal "Piano di esercizio" (Allegato III.1)."

Successivamente, la Città di Torino, con delibera della Giunta Comunale 2013 03694/064 del 30/07/2013, ha delegato l'Agenzia agli incassi e ai pagamenti, relativi alla sezione III del Contratto dei servizi di mobilità urbana e suburbana di Torino; con la delibera la Città prendeva atto che l'Agenzia per la mobilità sarebbe diventata titolare delle risorse finanziarie afferenti alla sezione III del contratto (servizio urbano di metropolitana automatica), fermo restando che la titolarità del contratto medesimo sarebbe restata in capo alla Città.

Nel frattempo, ciascun ente, con riferimento alle sezioni del contratto di servizio di propria competenza, approvava, su richiesta di GTT SPA, di estendere la validità del contratto di servizio per un periodo di 5 anni (per la Città di Torino con determinazione dirigenziale 2013 42392/064 n. 233 del 13/06/2013 e per l'Agenzia con determinazione dirigenziale n. 269 del 2/07/2013).

La città di Torino, nella citata determinazione dirigenziale 2013 42392/064, richiamava le note con cui GTT, sulla base dell'art. 15 del contratto di servizio, richiedeva un intervento di revisione del contratto per mantenere l'equilibrio economico e finanziario dello stesso, proponendo una diversa durata del contratto ovvero estendo la stessa a 15 anni anziché 10.

In particolare. GTT con la nota dell'11/06/2013, facendo seguito alle note del 12/04/2013 e del 04/06/2013, formulava *"ulteriori osservazioni relative alla Metropolitana Automatica di Torino ed atte a sottolineare il rapporto tra durata del contratto di servizio (di cui si chiede il prolungamento a 15 anni) ed equilibrio economico finanziario del contratto di servizio nel suo complesso."*

GTT sosteneva come *"l'esercizio della Metropolitana nei primi anni di vita della nuova infrastruttura ha registrato un recupero di efficienza ed economicità nei costi gestionali anche in funzione dei successivi ampliamenti della linea. Si evidenzia come in corrispondenza dei prolungamenti si ottengono dei benefici in termini di efficacia, efficienza ed economicità dell'intero sistema. Nonostante ciò il livello delle compensazioni ha subito una notevole riduzione mentre tutti gli indicatori di efficienza della Metropolitana hanno avuto significativi miglioramenti:*

- *si segnala in particolare il miglioramento, in termini di ordine di grandezza, del rapporto tra organico impiegato e servizio offerto;*

- *parimenti significativo l'incremento del load factor (coefficiente di riempimento, ripico indicatore di efficacia di tutti i modi di TPL) passato dal 10% a quasi il 30%.*

L'estensione della durata del Contratto di servizio a 15 anni (tenendo conto dei nuovi "Tagli" alle compensazioni che si prospettano significativi) porterebbe a raggiungere un equilibrio economico-finanziario che premierebbe le efficienze che si sono sviluppate sull'infrastruttura Metropolitana"

La nota prosegue con la seguente Tabella in cui sono riportati i dati sintetici di offerta e domanda della linea 1 a tutto il 2012:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vetture *KM	4.538.277	6.657.986	8.150.278	8.637.858	8.218.890	10.366.630	11.221.838
Passeggeri (validazioni)	7.880.054	12.432.000	20.491.625	21.912.113	21.983.814	34.287.924	38.635.233
Posti*km offerti (80 per singola cassa VAL 208)	363.062.160	532.638.880	652.022.252	691.028.625	657.511.190	829.330.477	897.747.052
Passeggeri*KM (validazioni per lunghezza media viaggio)	39.400.270	62.160.000	102.458.125	109.560.565	109.919.070	223.521.503	251.129.015
Compensazioni Effettivamente Erogate	16.000.000	16.000.000	16.000.000	16.000.000	20.000.000	20.000.000	18.200.000
Compensazioni Calcolate da CdS	16.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	22.163.130
Organico	127	144	160	160	175	174	182
Passeggeri/Organico	310.238	430.471	640.363	684.754	628.109	1.284.606	1.379.830
Posti KM/Organico	2.858.757	3.688.635	4.075.139	4.318.929	3.757.207	4.766.267	4.932.676
Passeggeri Km /Posti Km	10,85%	11,67%	15,71%	15,85%	16,72%	26,95%	27,97%

I dati relativi al 2012, evidenziavano già allora come vi fosse uno scostamento tra le vett*km erogate (corrispondente al valore del Piano di esercizio di cui al richiamato art. 39, comma 1 del contratto di servizio), le compensazioni che GTT attendeva venissero corrisposte valorizzando le Vett*Km con la compensazione chilometrica unitaria derivante dall'offerta (1,975 euro/km) e il livello di compensazioni effettivamente erogate (che nel 2012 era ad € 18.200.000).

I nuovi "Tagli" alle compensazioni sulla Linea 1 di Metropolitana, che nella lettera si prospettavano significativi (come in effetti sono stati), hanno portato GTT nel 2013 a chiedere alla Città di Torino la revisione del contratto con un'estensione della durata pari al 50% rispetto alla durata iniziale; ciò in costanza di un Piano di esercizio che nel 2012 si attestava nell'intorno degli 11.200.000 vett*km e che anzi, si presumeva sarebbe stato incrementato in vigenza di contratto per effetto dell'apertura della tratta Lingotto-Bengasi.

Il contratto che ha sancito la revisione contrattuale venne sottoscritto il 29/11/2013.

I cd. nuovi "Tagli" preannunciati nella nota GTT del 11/06/2013 sarebbero stati definiti nella DGR n. 11-6177 del 29/07/2013; in esecuzione alla DGR, l'Agenzia, con nota prot. 5319/2013 del 9/10/2013 comunicava alla Città di Torino l'entità degli stanziamenti che avrebbe iscritto a bilancio in sede di assestamento per l'esercizio 2013, finalizzati al finanziamento della servizio di trasporto della linea 1 di metropolitana, prevedendo in

- Entrata

- € 15.883.100,00 a titolo di Trasferimenti Regionali comprensivi della quota IVA non ristorata dallo Stato
- € 688.433,00 a titolo di Trasferimenti Statali per ristoro IVA

- Spesa

- € 16.571.533,00 per Compensazioni GTT

Nella nota si comunicava inoltre analogo criterio sarebbe stato adottato per la stesura dei bilanci 2014 e 2015, seguendo le percentuali di adeguamento degli stanziamenti regionali secondo quanto previsto dalla DGR citata e in base all'andamento della variazione della percentuale di compartecipazione IVA di volta in volta determinata dallo Stato.

L'Agenzia ha quindi proceduto a determinare la quota di risorse regionali disponibili per finanziamento dei servizi della Linea 1 di Metropolitana stimando tali importi nelle Relazioni Previsionali e Programmatiche ai Bilanci annuali 2014 e 2015 dell'Agenzia, così come approvati

dall'Assemblea del Consorzio rispettivamente con deliberazione n. 8 del 20/12/2013 e con deliberazione n. 1 del 9/04/2015.

Risultavano stimabili in Entrata, da parte della Regione Piemonte, finanziamenti destinabili al Servizio della Linea 1 di Metropolitana per un importo di

- per l'anno 2014 € 14.711.379,54 oltre ad € 798.876,46 quale risorse regionali a parziale copertura dell'onere I.V.A. (pag. 81 della Relazione);
- per l'anno 2015 €14.768.819,58 oltre ad € 772.354,62 quale risorse regionali a parziale copertura dell'onere I.V.A. (pagina 74 della Relazione).

Con ricorso datato 29/05/2017 il GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A. (di seguito GTT) ha chiesto ed ottenuto dal Tribunale di Torino l'emissione del Decreto Ingiuntivo n. 13142/2017 del 17/07/2017.

Il ricorso è stato notificato all'Agenzia il 13/10/2017; con il ricorso si ingiunge al Consorzio il pagamento in favore di GTT, entro quaranta giorni dalla notifica, di Euro 15.997.431,98 (di cui Euro 14.648.525,00 oltre IVA per capitale ed Euro 1.348.906,94 per interessi calcolati sino al 30.5.2017) oltre interessi ex D. Lgs. 231/02 dal 31.5.2017 sino alla data del pagamento effettivo oltre alle spese della procedura di ingiunzione, liquidate i 12.822,00 oltre I.V.A. ed oltre alle spese successive occorrente.

Oggetto della richiesta sono gli importi che GTT pretende che l'Agenzia paghi in relazione al servizio di gestione della Linea 1 di metropolitana di Torino reso negli anni 2014 e 2015.

La richiesta di pagamento si basa sui seguenti elementi:

- individuazione della produzione complessiva di riferimento in vetture*km commerciali pari a 11.200.000, così come previsto nell'art. 39, comma 1 e come derivante dalla produzione di cui all'Allegato III.1 al contratto di servizio;
- valorizzazione economica della produzione effettiva erogata mediante il valore di 1,975 euro km;
- riferibilità della franchigia del 2 per cento prevista dall'art. 44 del contratto dei servizi al livello di produzione garantita di cui all'art. 39, comma 1 (11.200.000 vetture*km commerciali).

Inoltre il ricorso da per assunto che il calcolo degli interessi per ritardato pagamento sia effettuato sulla base delle disposizioni di cui al d.lgs. 231/02.

Con riferimento all'anno 2014, a fronte di una produzione di servizio dichiarata pari a 11.044.595 vett*Km, GTT ritiene le sia dovuto il pagamento di Euro 22.120.000,00 oltre IVA 10%.

Tale importo corrisponde $11.200.000 \text{ vett*km} \times 1,975 \text{ euro/km}$; cioè al livello di produzione garantita ex art. 39, comma 1 moltiplicato per la compensazione chilometrica unitaria derivante dall'offerta; nel ricorso GTT evidenzia che la produzione effettivamente erogata rientra nei limiti percentuali di franchigia di cui all'articolo 44, comma 1 del contratto dei servizi e quindi afferma che le debba essere riconosciuto il predetto importo mediante la valorizzazione del livello di produzione garantita per $1,975 \text{ €/km}$ quale compensazione unitaria derivante dall'offerta.

Con riferimento all'anno 2015, a fronte di una produzione di servizio dichiarata pari a 10.677.000 vett*Km, GTT ritiene le sia dovuto il pagamento di Euro 21.087.076 oltre IVA 10%.

Tale importo corrisponde a $10.677.000 \text{ vett*Km} \times 1,975 \text{ Euro}$; cioè al livello di produzione effettiva moltiplicato per la compensazione chilometrica unitaria derivante dall'offerta; nel ricorso GTT evidenzia che la produzione effettivamente erogata è in termini percentuali al di fuori della

“franchigia” di cui all’art. 44, comma 1, del Contratto dei Servizi, ma comunque contenuta nel limite del 20%; gli importi dovuti, secondo GTT, sono da calcolarsi ai sensi del secondo comma dello stesso articolo e quindi moltiplicando i Km effettivi (10.677.000) per l’importo di Euro 1,975.

Quindi GTT, in ogni caso, sia che operi la franchigia, sia che essa non operi, valorizza la produzione di servizio mediante la compensazione chilometrica unitaria derivante dall’offerta.

Nel ricorso non viene invece fatto alcun esplicito richiamo all’art. 45 rubricato “Corrispettivo Compensazioni Economiche” se non per richiamare la compensazione chilometrica unitaria derivante dall’offerta.

Tale articolo risulta invece fondamentale, per comprendere in che misura la richiesta di GTT sia infondata nel merito; i primi 3 commi dell’articolo dispongono infatti che:

1. *Il valore economico complessivo delle compensazioni economiche posto a base di gara e risultante dall’offerta è stato pari ad Euro 15.997.986,00 oltre IVA a fronte di un produzione complessiva stimata espressa in vetture*km commerciali pari a 8.100.000,00 con una compensazione unitaria offerta di 1.975 euro/km.*
2. *La Città di Torino corrisponde al soggetto concessionario le compensazioni economiche, secondo gli impegni assunti dalla Regione Piemonte e sulla base delle risorse assegnate dalla stessa.*
3. *In caso di riduzioni/aumenti delle compensazioni economiche la produzione chilometrica verrà ridotta/aumentata in pari misura in relazione al prezzo unitario e al piano di esercizio vigente come concordato preventivamente con l’ente di riferimento.*

Nel primo dei tre commi è possibile individuare l’unico valore complessivo definito contrattualmente per l’esercizio della Linea 1 ovvero euro 15.997.986,00 oltre IVA.

Nel secondo comma viene invece esplicitato obbligo della Città di Torino di corrispondere al soggetto concessionario le compensazioni economiche sulla base delle risorse assegnate dalla Regione, obbligo che non avrebbe necessità di essere esplicitato se non in quanto le risorse che sono assegnate dalla Regione hanno ai fini contrattuali una stretta correlazione con la programmazione e produzione dei servizi.

La correlazione viene invece esplicitata nel terzo comma dove al predetto obbligo in capo alla Città di Torino corrisponde il diritto/dovere del concessionario di adeguare la produzione chilometrica in funzione della riduzione/aumento delle compensazioni economiche, previo accordo con l’ente di riferimento (cioè con la città di Torino, considerato che la delega di cui alla citata delibera della Giunta Comunale 2013 03694/064 del 30/07/2013 si riferisce alla sola competenza a incassare le risorse regionale ed erariali e a pagare le compensazioni a GTT).

L’inerzia di GTT in ordine all’esercizio del diritto/dovere di riprogrammare il servizio in funzione del minore livello delle risorse regionali disponibili per il finanziamento e del conseguente minore livello delle compensazioni economiche, ha peraltro condotto GTT a chiedere ed ottenere il prolungamento del contratto per un periodo di ulteriori 5 anni, sul presupposto che il disequilibrio economico finanziario derivante anche dalla differenza tra le risorse regionali destinate al finanziamento dei servizi e le compensazioni che GTT reputava fossero dovute valorizzando la produzione effettiva con il valore della compensazione chilometrica unitaria derivante dall’offerta potesse trovare un adeguato riequilibrio (in un contesto che ipotizzava, a ben ragione, trend di crescita del load factor costi sostanzialmente invariati), con il prolungamento della durata del contratto, anziché con la revisione del programma di esercizio prevista dall’art. 45, comma 3.

Sulla base di questo accordo GTT e Comune di Torino sono arrivati a definire, insieme agli altri elementi di valutazione, che il contratto di servizio potesse essere prolungato, a neanche una anno

dalla sottoscrizione, per un periodo di ulteriori 5 anni.

GTT, per ciascuno dei due anni, ricostruisce con il ricorso in oggetto la successione dei pagamenti anche ai fini della definizione della richiesta specifica di pagamento a saldo e delle somme che ritiene debbano essere corrisposte a titolo di interessi.

Con riferimento al 2014, secondo GTT, l'Agenzia ha complessivamente corrisposto, per l'esercizio della metropolitana, un importo imponibile pari a Euro 13.240.309,09: il saldo del corrispettivo per il 2014 sarebbe dunque pari ad Euro 8.879.690,91 oltre IVA 10%.

In data 2.9.2015 GTT ha fatturato all'Agenzia, a titolo di acconto sul saldo del corrispettivo calcolato per i servizi di esercizio della metropolitana erogati nel 2014, l'ammontare di Euro 8.500.000,00 oltre IVA 10% da pagare a 90 giorni fine mese fattura (fattura n. 2015000190 del 2.9.2015). Ulteriori Euro 379.690,92 oltre IVA 10%, sono stati fatturati da GTT nel successivo luglio 2016 con fattura n. 2016000287 del 5.7.2016, anch'essa pagabile a 90 giorni fine mese fattura.

La fattura n. 2015000190 del 2.9.2015 è stata rifiutata dall'Agenzia con nota prot. 4669/2015 del 15/09/2015 *“in quanto, sulla base delle risorse regionali disponibili e fatte salve eventuali risorse rese disponibili dal Comune di Torino, l'importo fatturabile a saldo per l'esercizio Linea 1 di metropolitana nell'anno 2014 risulta(va) pari a Euro 1.471145,46 IVA esclusa”*.

Diversamente da quanto asserito nel ricorso (punto 13) l'Agenzia non ha rifiutato la fattura *“da Euro 8.500.000,00 esclusivamente sulla base di lamentate carenze di risorse regionali disponibili che, giuridicamente e logicamente, sono del tutto in conferenti”* in quanto l'Agenzia, con la citata nota, ha comunicato a GTT quanto avrebbe potuto pagare sulla base delle risorse regionali a ciò destinate, ferma restando la possibilità del Comune di integrare con risorse proprie le risorse regionali disponibili; l'Agenzia sulla base della delega (che per l'ennesima volta si ricorda essere limitata all'incasso e ai pagamenti e non alla titolarità del potere di programmazione) e del disposto di cui all'art. 45, comma 2 del contratto di servizio, non poteva fare altro che provvedere al pagamento nel limite delle risorse disponibili.

Nel ricorso, al punto 14 si afferma poi che *“In data 8.8.2016 l'Agenzia ha pagato a GTT, a titolo di acconto sulla fattura n. 2015000190 del 2.9.2015 relativa al servizio per il 2014, l'importo di Euro 1.000.000. L'importo è stato imputato a pagamento del capitale.”*

Sulla base di tale affermazione il ricorrente, ai punti 31 e seguenti del ricorso afferma che il *“pagamento a titolo di acconto di importi parziali relativi ai servizi resi per l'anno 2014 che per l'anno 2015 comportano un'automatica ricognizione dei debiti complessivi relativi ai suddetti anni e rispetto ai quali i suddetti pagamenti costituiscono, per l'appunto, degli “acconti” cui non può che seguire il “saldo”, per il quale oggi si agisce.”*

Quanto affermato nel ricorso non corrisponde alla realtà dei fatti in quanto il pagamento di 1.000.000 di euro effettuato in data 8/8/2016 è avvenuto in seguito all'emissione da parte di GTT di una nuova fattura (Fattura nr. 2016000329 del 04/08/2016 ricevuta a sistema in data 5/8/2016) a titolo di corrispettivo per gestione linea 1 metropolitana di Torino - acconto 2014 per un importo di € 1.000.000,00 oltre IVA.

GTT ha emesso una fattura di importo contenuto rispetto alla disponibilità a pagare comunicata in data 15/09/2015 e l'Agenzia ha pagato l'intero importo in data 8/8/2016. Il pagamento non è stato effettuato a parziale saldo della fattura n. 2015000190 del 2.9.2015 ma su una nuova fattura emessa nei limiti della disponibilità indicata.

Ne consegue che, in seguito al predetto pagamento, il ricorrente non può trarre la conclusione,

peraltro tutt'altro che dimostrata, che il pagamento in acconto di importi parziali comporti (in astratto) un'automatica ricognizione dei debiti complessivi, visto che "in concreto" il pagamento di 1.000.000,00 di euro avvenuto il giorno 8/8/2016 è stato effettuato su una fattura di importo limitato alla disponibilità a pagare indicata dall'Agenzia.

Nel ricorso si afferma che la fattura n. 2016000287 del 5.7.2016 per Euro 379.690,92 oltre IVA 10% è rimasta invece integralmente impagata.

Ciò, in quanto la fattura è stata rifiutata mediante il sistema di interscambio della fatturazione elettronica, per le ragioni indicate nella nota prot. 6209/2016 del 12/07/2016, con cui si ribadiva la disponibilità a pagare un importo pari ad € 1.471.145,46 IVA esclusa.

Con riferimento al 2015, secondo GTT, l'Agenzia ha complessivamente corrisposto, per l'esercizio della metropolitana, un importo imponibile pari a Euro 13.218.241,88: il saldo del corrispettivo per la metro nel 2015 sarebbe dunque pari ad Euro 7.868.834,12 oltre IVA 10%.

In data 5.7.2016 GTT ha emesso fattura n. 2016000288 per l'importo di Euro 7.868.834,12 oltre IVA 10% a saldo del consuntivo 2015, importo pagabile a 90 giorni da fine mese fattura.

Il ricorso, al punto 21 afferma che *"in data 8.8.2016 l'Agenzia ha pagato a GTT, a titolo di acconto sul saldo del 2015, l'importo di Euro 1.100.000 L'importo è stato imputato a pagamento del capitale."*

Anche in questo caso l'affermazione non corrisponde a verità in quanto la fattura n. 2016000288 per l'importo di Euro 7.868.834,12 oltre IVA 10% è stata rifiutata in data 19/07/2016 tramite il Sistema d'interscambio della fatturazione elettronica.

Le motivazioni del rifiuto sono esplicitate nella nota prot. 6209/2016 del 12/07/2016 laddove al punto Accertamenti 2015, lettera e) si chiariva che "a fronte di Euro 14.768.822,73 oltre IVA (10 %) riconosciuti quali spettanze 2015 per il servizio di metropolitana ed euro 12.120.399,60 oltre IVA (10%) fatturati da codesta Società al 31/12/2015. risultavano crediti da fatturarsi nel corso del 2016 pari ad € 2.648.423.13 oltre IVA (10%) di cui Euro 1.097.842,29 già fatturati e pagati.

Il pagamento di 1.100.000 euro oltre Iva, effettuato in data 8/8/2016, è avvenuto in seguito alla presa d'atto da parte di GTT del rifiuto della fattura ed alla emissione di una nuova fattura (Fattura nr. 2016000330 del 04/08/2016 ricevuta in data 5/8/2016), di importo contenuto nei limiti della disponibilità a pagare evidenziata dall'Agenzia con la citata nota.

Sugli importi reclamati, GTT ha stimato e richiesto il pagamento degli interessi ex d.lgs 231/2002. L'importo complessivo degli interessi, alla data della presentazione del ricorso ammonta ad € 1.348.906,94.

Fermo restando che sulla base delle considerazioni sopra riportate il pagamento del saldo da parte dell'Agenzia può essere regolato nel limite delle risorse regionali disponibili nel bilancio per il pagamento delle compensazioni economiche della linea 1 di metropolitana e che quindi il capitale su cui calcolare gli interessi dovrebbe eventualmente essere ridotto entro tale limite, è evidente che sino a quando GTT non provvederà a fatturare un importo corrispondente al saldo relativo all'anno 2014 e 2015, l'Agenzia non potrà procedere al pagamento di quanto dovuto.

Inoltre, il riferimento al d.lgs 231/2002 non risulta conferente con la disposizione del contratto di servizio contenuta nell'art. 46, comma 4 che prevede che *"Eventuali interessi di mora sui ritardati pagamenti potranno essere riconosciuti nella misura prevista dall'euribor semestrale (aggiornato all'ultimo giorno lavorativo del mese di dicembre, valevole per il primo semestre ed all'ultimo giorno lavorativo del mese di giugno, valevole per il secondo semestre) maggiorato di uno spread di 0,35 punti percentuali"*.

La validità della clausola non risulta disconosciuta da GTT. Peraltro, qualora GTT dovesse asserire che la clausola fosse affetta da nullità e che per il caso di ritardato pagamento operassero le disposizioni di cui al d.lgs 231/2002, si ritiene che ciò sia in contrasto con specifica giurisprudenza del Consiglio di Stato che, con Sentenza 5291 del 20/11/2015 che ha stabilito che “... *gli interessi dovuti alla Provincia sono quelli da computarsi al tasso legale e non già quelli di mora previsti dal citato d.lgs. 231/2002, dal momento che le “transazioni commerciali” cui fa riferimento l’art. 2, comma 1, lett. a), ai fini dell’applicabilità del tasso di mora, sono quelle “tra imprese e pubbliche amministrazioni, che comportano, in via esclusiva o prevalente, la consegna di merci o la prestazione di servizi contro il pagamento di un prezzo”, mentre nel caso del trasporto pubblico, la prestazione svolta dal gestore privato nei confronti dell’utenza, dalla quale il primo riceve dunque il corrispettivo, salva la contribuzione pubblica necessaria ad assicurare l’equilibrio economico del servizio.*”

Tra le motivazioni che sono state addotte nel ricorso per la concessione della provvisoria esecutorietà del decreto ingiuntivo ai sensi dell’art. 642, comma 2, c.p.c. , GTT sostiene che l’Agenzia versa in un “*evidente stato di dissesto*” e che in quanto avrebbe “*espressamente ammesso di non essere in grado di corrispondere a GTT gli importi dovuti e mai contestati, il grave pregiudizio è documentato.*”

Le affermazioni sopra riportate non corrispondono a verità in quanto:

- l’Agenzia non ha mai ammesso di non essere in grado di corrispondere a GTT gli importi “dovuti e mai contestati” ma ha semplicemente evidenziato, nell’ambito della competenza delegata, quali fossero i limiti entro cui procedere con il pagamento;
- l’Agenzia non ha mai disconosciuto il debito in quanto la delega ricevuta dalla Città di Torino è limitata agli incassi delle risorse regionali ed erariali correlate ai finanziamenti della Linea 1 di metropolitana; per tali somme è eventualmente debitrice, nei limiti di tali somme e secondo tempi e modalità di incasso delle stesse;
- la contestazione del debito non compete all’Agenzia ma, qualora le competesse, non potrebbe che farlo nei termini sopra riportati ovvero di insussistenza della pretesa di GTT al pagamento della produzione effettuata in termini di vetture*km valorizzate con la compensazione chilometrica unitaria in seguito alla revisione del contratto che portato GTT, per le motivazioni sopra richiamate a chiedere ed ottenere l’estensione della validità dello stesso da 10 a 15 anni, riconoscendo come compensata la differenza tra le risorse regionali rese disponibili per il tramite dell’Agenzia e i ricavi da traffico il cui trend si stimava sempre più in ascesa.

Nelle considerazioni sopra riportate si ritengono essere sussistenti più di un motivo per opporsi al ricorso in oggetto ed autorizzare la Presidente dell’Agenzia a resistere alla lite.

Considerato che nessuno dei dipendenti in servizio dell’Agenzia è iscritto all’ordine degli avvocati e non potendo quindi affidare a risorse interne il patrocinio in giudizio dell’Agenzia, il direttore generale è autorizzato ad individuare una professionalità esterna a cui affidare il servizio di rappresentanza legale in giudizio;

In relazione a quanto sopra

Visto l’art. 8 della L.R. 4/01/2000, n. 1 e s.m.i. di istituzione del consorzio denominato “Agenzia della mobilità piemontese”;

Visto l’art. 25 dello Statuto che prevede che agli atti amministrativi degli organi dell’Agenzia si applicano le disposizioni previste per gli atti degli enti locali dal Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali in quanto compatibili;

Visto il D. L.gs 267/2000 e ss.mm.;

Visto l’art. 12 comma 2 lett. d) dello Statuto del Consorzio in ordine alla competenza del Consiglio

d'Amministrazione ad autorizzare il presidente dell'Agenzia a resistere alle liti e ad esercitare il potere di conciliazione e transigere nelle controversie riguardanti al'amministrazione;

Acquisito il parere favorevole del segretario dell'Agenzia in ordine alla regolarità formale e sostanziale della deliberazione;

Acquisito il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e contabile del direttore generale. ai sensi dell'art. 49 co. 1 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000;

Visto l'art. 134 comma 4 del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza;

si propone che

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

deliberi:

1. di prendere atto del ricorso datato 29/05/2017 con cui il GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A. ha chiesto ed ottenuto dal Tribunale di Torino l'emissione del Decreto Ingiuntivo n. 13142/2017 del 17/07/2017, notificato all'Agenzia il 13/10/2017, con cui si ingiunge al Consorzio il pagamento in favore di GTT, entro quaranta giorni dalla notifica, di Euro 15.997.431,98 (di cui Euro 14.648.525,00 oltre IVA per capitale ed Euro 1.348.906,94 per interessi calcolati sino al 30.5.2017) oltre interessi ex D. Lgs. 231/02 dal 31.5.2017 sino alla data del pagamento effettivo oltre alle spese della procedura di ingiunzione, liquidate i 12.822,00 oltre I.V.A. ed oltre alle spese successive occorrente;
2. di autorizzare la Presidente dell'Agenzia a proporre opposizione, in nome e per conto dell'Agenzia nella vertenza instaurata a seguito della presentazione del ricorso per decreto ingiuntivo di cui al precedente punto 1;
3. autorizzare il direttore generale ad individuare una o più professionalità esterne a cui attribuire il servizio di rappresentanza legale, ed eventualmente tecnica, in giudizio;
4. di dichiarare con separata votazione all'unanimità dei presenti, ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000, il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

Dopo una breve illustrazione del relatore si apre la discussione.

Segue la votazione con il seguente esito:

N. Favorevoli: 4

N. Contrari : 0

N. Astenuti: 0

X Con il medesimo esito viene altresì approvata l'immediata esecutività

Firmato	Firmato
IL SEGRETARIO Cesare Paonessa	IL PRESIDENTE Cristina Pronello