



## Consiglio

---

# COMUNE DI PRATO

---

Atto n. **34** del **06/02/2020**

Oggetto: **Interpellanza presentata da gruppi "Daniele Spada Sindaco", "Fratelli D'Italia", Lega-Salvini Premier e Per Prato Garnier Sindaco" in merito a Mobit.**

**(Risponde Leoni Flora)**

Premesso che

La Regione Toscana nel suo complesso presente ben 7 siti Unesco; Il settore turistico rappresenta una parte fondamentale dell'economia della Regione ed anche a Prato visibilmente è cresciuto l'afflusso di turisti, che fino a qualche anno fa erano del tutto assenti;

In un contesto socio-economico, come quello sopradescritto, il trasporto pubblico locale, oltre che assolvere una funzione di ausilio alla mobilità di lavoratori e studenti, diventa parte integrante del sistema turistico-culturale e ne influenza l'indotto;

Nel bilancio della Regione Toscana il contributo al trasporto pubblico locale costituisce la seconda voce di spesa e dunque è di primissimo rilievo il fatto che gli utili degli appaltatori del servizio rimangano sul territorio o siano diretti altrove;

una proprietà delle aziende del Tpl con forti legami territoriali consente di avere una interlocuzione proficua con le amministrazioni locali. Un dialogo tra le istituzioni e il management locale permette di intraprendere un ragionamento complessivo di sviluppo territoriale, consentendo di trovare soluzioni che non seguono pedissequamente delle logiche aziendali, ma che con prospettive di medio-lungo termine possono apportare benefici all'intero contesto socio-economico.

con delle società private, che hanno le loro sedi direzionali ed i loro interessi principali al di fuori della realtà locale è molto più complesso, se non impossibile, intraprendere delle iniziative sul Tpl che esulino i meri obblighi contrattuali o che intacchino l'obiettivo contingente della massimizzazione del profitto, poiché nelle logiche di una azienda multinazionale verrà tutto valutato secondo i criteri della sola convenienza societaria tenendo fuori qualsiasi ragionamento più complessivo sull'intero territorio.

nell'attuale situazione del Tpl toscano, se non vi sarà alcun cambiamento, lo scenario sarà ancora diverso rispetto ai due schemi descritti nei punti precedenti. Nella gestione del servizio pubblico subentrerà una società che risponderà a logiche pubbliche, in qualità di azienda partecipata, ma a logiche pubbliche francesi. Si ricordi che la Francia per i flussi turistici e in competizione diretta col turismo toscano.

Da tale situazione è possibile aspettarsi che la società appaltatrice non solo proverà legittimamente a massimizzare i profitti senza tener conto del contesto in cui si trova, ma che inoltre, nel caso in cui si trovi in un conflitto di interessi tra lo sviluppo del territorio di provenienza e quello toscano, vada a beneficiare il primo.

lo scenario appena sopradescritto, cioè azienda in-house che opera in altro Paese, sia foriero di conflitti di interessi e di squilibri di mercato è attestato dal divieto statuito dal regolamento UE n.1370/2007, il quale nega ad un appaltatore in affidamento diretto di partecipare a gare relative a bacini territoriali diversi da quelli in cui già opera in condizioni di vantaggio non



concorrenziale.

La Regione Toscana, nella sua competenza esclusiva in materia di tpl, nel 2010 ha deciso di mettere a gara questo settore.

Quella della Regione è stata una scelta volontaria, non un adempimento dovuto ad un obbligo in scadenza. In tutte le altre Regioni d'Italia non si è svolta una gara paragonabile tenuto conto delle modalità e del valore economico.

il contenzioso amministrativo, ancora in essere, tra Mobit e Autolinee Toscane è scaturito dalla volontà della Regione di mettere a gara il Tpl sulla base di un lotto unico e dell'aver consentito la partecipazione ad una società controllata da un ente pubblico straniero.

Nel maggio 2019 vi è stata l'aggiudicazione definitiva del tpl alla società Autolinee Toscane.

Atteso che

ad una analisi della normativa interna ed europea, anche alla luce della sentenza n. C-350-17 del 21 marzo 2019 della Corte di Giustizia, emerge che una gara come quelle del tpl su gomma toscano sarà irripetibile.

Il decreto-legge 24 aprile 2017 n.50 convertito in legge 21 giugno 2017 n.96 ha previsto all'art. 48 comma IV che "Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda" questa norma rende ad oggi impossibile la messa a gara di un lotto unico grande come tutta la Regione Toscana. Si ricorda che il Governatore Rossi ha perfino adito la Corte Costituzionale, che ha bocciato il suo ricorso, per veder abrogata la norma sopracitata.

Inoltre il regolamento UE n. 1370/2007 non permetterà più che una società in-house di partecipare a una gara, relativa a bacini territoriali diversi dal proprio, senza che nel luogo di provenienza la società partecipata operi in regime di concorrenza. Difatti Ratp opera in regime di affidamento diretto nel Distretto di Parigi ed ha un contratto blindato sino al 2039.

La gara del tpl toscano, nei termini in cui si è svolta, è stata possibile, come emerge dalla sentenza n.C-350/17 della Corte UE, perché una norma transitoria dello stesso regolamento n. 1370/2007 consentiva, sino al 3 dicembre 2019, di derogare al predetto divieto di partecipazione delle società in-house che operano in regime di affidamento diretto.

La gara in questione è stata la più alta per valore in tutta Europa, ben 4 miliardi di euro.

Il Consorzio Mobit è partecipato dalla pratese Cap e gli sviluppi della gara stendono un fortissimo velo d'incertezza sulla sopravvivenza dell'azienda e sull'indotto.

Tra il consorzio Mobit e Autolinee Toscane pende giudizio davanti a Tar Toscana, con udienza il 26 Febbraio 2020, in merito all'aggiudicazione definitiva del maggio 2019.

La Regione Toscana ha ribadito la sua volontà di voler dar seguito all'aggiudicazione definitiva, nonostante il giudizio pendente al Tar, chiedendo il trasferimento dei beni e personale da Mobit ad Autolinee Toscane.

Il contratto ponte tra Regione Toscana e le aziende del consorzio Mobit è scaduto in data 31.12.2019, dunque la prestazione del tpl viene garantita da atti d'obbligo in continuità impartiti dalla Regione con durata mensile. Questo lasso di tempo così ristretto, mina profondamente la continuità del servizio in quanto le aziende non sono in grado di programmare alcunché e sono assolutamente deboli davanti al mercato del credito per la precarietà estrema della loro situazione.

Interpelliamo il Signor Sindaco

Per conoscere il giudizio che esprime sull'operato della Regione rispetto agli interessi specifici del territorio pratese e se ritenga di assumere con la massima urgenza precisi interventi presso la Regione per addivenire all'obiettivo della sospensione della aggiudicazione sino alla fine del contenzioso amministrativo;

Per conoscere se vi sono delle azioni in atto da parte dell'amministrazione per fare in modo che la Regione emani un atto d'obbligo che abbia una durata tale da poter garantire il funzionamento delle aziende di tpl, in particolar modo la pratese Cap, e che consenta di poter programmare con certezza servizi essenziali come ad esempio il trasporto scolastico.