

# Bus toscani ai francesi la corte europea dice sì

La sentenza della Corte di giustizia europea è arrivata ieri e dà ragione alla Regione: la concessione provvisoria del servizio di tra-

sporto pubblico su gomma (tpl) sull'intera Toscana data nel 2015 e confermata nel 2017 dalla Regione a Autolinee Toscane (al 100% del colosso francese dei tra-

sporti, Ratp) non ha secondo la normativa europea nessun vizio. In base a questa sentenza la Regione potrebbe procedere subito all'aggiudicazione definitiva.

ILARIA CIUTI, pagine II e III

La mobilità

## L'Ue dà ragione ai francesi servizio pubblico verso AT

La Corte europea conferma la decisione dalla Regione per l'affidamento del trasporto su gomma "Nessuna norma dell'Unione infranta". Rossi: "Adesso spero che i ricorsi non blocchino tutto"

ILARIA CIUTI

La sentenza numero C-350/17 della Corte di giustizia europea è arrivata ieri e dà ragione alla Regione: la concessione provvisoria del servizio di trasporto pubblico su gomma (tpl) sull'intera Toscana data nel 2015 e confermata nel 2017 dalla Regione a Autolinee Toscane (al 100% del colosso francese dei trasporti, Ratp) non ha secondo la normativa europea nessun vizio. In base a questa sentenza la Regione potrebbe procedere subito all'aggiudicazione definitiva. Anzi, avrebbe l'obbligo di farlo, secondo il recente parere espresso dall'avvocatura regionale di fronte al mozione del consiglio regionale a favore delle tesi di Mobit (il raggruppamento perdente) che chiede di attendere invece il parere del Consiglio di Stato. Una via obbligata, spiegava l'avvocatura, perché scritta nel contratto ponte di due anni (2017-fine del 2019), firmato da Regione, AT ma anche Mobit, che dà la gestione temporanea del tpl toscano a tutte le aziende già sul territorio riunite allo scopo nel consorzio One Scarl, per evitare che i contenziosi bloccassero il servizio bus. Mobit (il cui socio principale sono le Ferrovie tramite Busitalia che guida Ataf, oltre a Autoguidovie e le toscane Ctt,

Tiemme, Cap, Copit, Trasporti toscani) chiede che l'aggiudicazione avvenga solo dopo il parere anche del Consiglio di Stato e che quanto scritto sul contratto ponte sia non un obbligo ma solo un'impugnabile intenzione della Regione.

Era stato infatti il Consiglio di Stato a chiedere lumi all'Europa sul primo dei punti contestati nei due ricorsi di Mobit contro Ratp. Le aziende locali sostenevano che i francesi proprietari di AT non avessero i requisiti per partecipare alla gara in quanto il regolamento 1370/2007 della Ue vieta di partecipare a bandi "fuori casa" alle aziende che in patria godano di affidamenti diretti come dal 1948 (prima cioè del regolamento) è per Ratp a Parigi. Ma la Corte ha sentenziato che il divieto in questo caso non esiste avendo al Regione aggiudicato la gara a AT nel 2015-2017 e cioè prima della scadenza, il 3 dicembre 2019, del periodo transitorio in cui il regolamento non vale, stabilito dall'Europa per permettere a enti e aziende di maturare le nuove regole.

Per dare l'aggiudicazione definitiva, che è un atto dirigenziale, ci vuole un po' di tempo. Non è cosa immediata ma sembra che la Regione voglia percorrere questa strada, nonostante Mobit. Comun-



Si decide il futuro del trasporto bus

La Regione pronta all'aggiudicazione, ma Mobit chiede di aspettare il parere del Consiglio di Stato

que, «ci è stata data ragione – è contento il governatore Rossi –. Significa che la Corte europea ha fiducia nel lavoro fatto nel 2016 dai nostri uffici. Valuteremo cosa fare, ma io non decido per fazioni. Ho un solo rammarico: che i cittadini viaggino ancora un gran parte della regione su bus vecchi mentre potrebbero averli nuovi se la gara non fosse stata bloccata dai contenziosi legali. Io non sto per nessuno, purché ci sia un vincitore subito e non si rinvii sempre tutto nell'ingorgo dei ricorsi. Non a caso ho appena chiesto al governo di trovare il modo che i contenziosi non blocchino opere e servizi».

E l'assessore regionale ai trasporti, Vincenzo Cecaelli, aggiunge: «Prendiamo atto della sentenza, ora andiamo avanti nell'interesse di cittadini e lavoratori. I quali, vogliono che si faccia quanto è scritto sul bando di gara, negli accordi e nel contratto-ponte». In modo, continua, «da scongiurare il ricorso agli atti d'obbligo e garantire la continuità del servizio dopo la scadenza del contratto ponte a fine dicembre». E tra aggiudicazione e contratto operativo, ci vogliono sei mesi di attività propedeutiche di ricognizione di beni da comprare e dipendenti da assumere.

# 9 anni

La gara prevede 9 anni più 2 di proroga di concessione per circa 110 milioni di chilometri ora percorsi da quattordici diverse aziende che gestiscono il servizio

# 4 miliardi

La gara ha un valore di 4 miliardi in undici anni. Mediamente sono 255 milioni l'anno, tra Stato, Regione e Comuni, 110 milioni annui di bigliettazione e 190 milioni di investimenti

# 5.455

Sono gli addetti complessivi del trasporto pubblico toscano, di cui 4.4431 autisti, 410 manutentori e 614 amministrativi. I bus sono 2.884 con una età media superiore ai 12 anni

# 563

Sono i milioni che Autolinee Toscane prevedono di investire: 119 per acquistare sedi, officine e depositi, 93 per i bus esistenti, 300 per l'acquisto di nuovi mezzi e 51 per tecnologie

