



PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: SOCIETA' COPIT SPA – INDIRIZZI SU COSTITUZIONE SOCIETA' CONSORTILE A RESPONSABILITA' LIMITATA PER GESTIONE "CONTRATTO PONTE" T.P.L. LOTTO UNICO TOSCANA – APPROVAZIONE

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO quanto disposto dal D.Lgs. 19 agosto 2016 n. 175, emanato in attuazione dell'art. 18, legge 7 agosto 2015 n. 124, che costituisce il nuovo Testo unico in materia di Società a partecipazione Pubblica (T.U.S.P.);

RICHIAMATO l'articolo 1 c. 1 che prevede: "Le disposizioni del presente decreto hanno a oggetto la costituzione di società da parte di amministrazioni pubbliche, nonché l'acquisto, il mantenimento e la gestione di partecipazioni da parte di tali amministrazioni, in società a totale o parziale partecipazione pubblica, diretta o indiretta.";

DATO CONTO che l'art 2359 c.c. identifica il controllo con la disponibilità della maggioranza delle azioni esercitabili nell'assemblea ordinaria della società o dei voti sufficienti per l'esercizio di influenza dominante nell'assemblea ordinaria della società, oltreché in caso di particolari vincoli contrattuali;

CONSIDERATO che all'articolo 2 del citato decreto è definita "controllo" la situazione descritta nell'articolo 2359 c.c. con la precisazione che "il controllo può sussistere anche quando, in applicazione di norme di legge o statutarie o di patti parasociali, per le decisioni finanziarie e gestionali strategiche relative all'attività sociale è richiesto il consenso unanime di tutte le parti che condividono il controllo";

DATO ATTO che ai sensi della normativa sopra richiamata la società COPIT Spa, partecipata dal Comune di Pistoia con la percentuale del 51,91%, e la società BLU BUS Scarl, partecipata da COPIT Spa con la percentuale del 74,86%, sono da considerarsi società in controllo pubblico;

RICHIAMATI inoltre i seguenti articoli del D.lgs. 175/2016:

Art. 5 Oneri di motivazione analitica

1. A eccezione dei casi in cui la costituzione di una società o l'acquisto di una partecipazione, anche attraverso aumento di capitale, avvenga in conformità a espresse previsioni legislative, l'atto deliberativo di costituzione di una società a partecipazione pubblica, anche nei casi di cui all'articolo 17, o di acquisto di partecipazioni, anche indirette, da parte di amministrazioni pubbliche in società già costituite deve essere analiticamente motivato con riferimento alla necessità della società per il perseguimento delle finalità istituzionali di cui all'articolo 4, evidenziando, altresì, le ragioni e le finalità che giustificano tale scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato. La motivazione deve anche dare conto della compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa.



2. L'atto deliberativo di cui al comma 1 dà atto della compatibilità dell'intervento finanziario previsto con le norme dei trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese. Gli enti locali sottopongono lo schema di atto deliberativo a forme di consultazione pubblica, secondo modalità da essi stessi disciplinate.
3. L'amministrazione invia l'atto deliberativo di costituzione della società o di acquisizione della partecipazione diretta o indiretta alla Corte dei conti, a fini conoscitivi, e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che può esercitare i poteri di cui all'articolo 21-bis della legge 10 ottobre 1990, n. 287.
4. Ai fini di quanto previsto dal comma 3, per gli atti delle amministrazioni dello Stato e degli enti nazionali sono competenti le Sezioni Riunite in sede di controllo; per gli atti delle regioni e degli enti locali, nonché dei loro enti strumentali, delle università o delle altre istituzioni pubbliche di autonomia aventi sede nella regione, è competente la Sezione regionale di controllo; per gli atti degli enti assoggettati a controllo della Corte dei conti ai sensi della legge 21 marzo 1958, n. 259, è competente la Sezione del controllo sugli enti medesimi.

Art.7 Costituzione di società a partecipazione pubblica

1. La deliberazione di partecipazione di un'amministrazione pubblica alla costituzione di una società è adottata con:

a) decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con i ministri competenti per materia, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, in caso di partecipazioni statali;

b) provvedimento del competente organo della regione, in caso di partecipazioni regionali;

c) deliberazione del consiglio comunale, in caso di partecipazioni comunali;

d) delibera dell'organo amministrativo dell'ente, in tutti gli altri casi di partecipazioni pubbliche.

2. L'atto deliberativo è redatto in conformità a quanto previsto all'articolo 5, comma 1.

3. L'atto deliberativo contiene altresì l'indicazione degli elementi essenziali dell'atto costitutivo, come previsti dagli articoli 2328 e 2463 del codice civile, rispettivamente per le società per azioni e per le società a responsabilità limitata.

4. L'atto deliberativo è pubblicato sui siti istituzionali dell'amministrazione pubblica partecipante.

5. Nel caso in cui sia prevista la partecipazione all'atto costitutivo di soci privati, la scelta di questi ultimi avviene con procedure di evidenza pubblica a norma dell'articolo 5, comma 9, del decreto legislativo n. 50 del 2016.

6. Nel caso in cui una società a partecipazione pubblica sia costituita senza l'atto deliberativo di una o più amministrazioni pubbliche partecipanti, o l'atto deliberativo di partecipazione di una o più amministrazioni sia dichiarato nullo o annullato, le partecipazioni sono liquidate secondo quanto disposto dall'articolo 24, comma 5. Se la mancanza o invalidità dell'atto deliberativo riguarda una partecipazione essenziale ai fini del conseguimento dell'oggetto sociale, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2332 del codice civile.

7. Sono, altresì, adottati con le modalità di cui ai commi 1 e 2:

a) le modifiche di clausole dell'oggetto sociale che consentano un cambiamento significativo dell'attività della società;

b) la trasformazione della società;

c) il trasferimento della sede sociale all'estero;

d) la revoca dello stato di liquidazione.

CONSIDERATO che:



- con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 139 del 27/09/2011 è stato approvato lo schema di convenzione per l'esercizio associato delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale da stipulare tra la Regione, le Province ed i Comuni;

- con detta convenzione è stato demandato alla Regione Toscana l'espletamento della gara per l'affidamento del servizio di T.P.L. su bacino unico regionale;

PRESO ATTO che:

- il Consiglio Comunale con deliberazione n. 85 del 25/09/2017 "Revisione straordinaria delle partecipazioni ex art. 24 D.Lgs.vo 19 Agosto 2016 N. 175 - Ricognizione partecipazioni possedute - Individuazione partecipazioni da alienare" ha approvato la ricognizione di tutte le partecipazioni possedute dal Comune di Pistoia alla data del 23 settembre 2016;
- con la suddetta deliberazione n. 85 del 25/09/2017 è stato deciso:
 - il mantenimento senza interventi di razionalizzazione della partecipazione in COPIT spa;
 - la liquidazione delle partecipazioni indirette, possedute tramite la società Copit, in BLU BUS Scrl e PIU' BUS Scrl al momento dell'aggiudicazione definitiva della gara per il servizio di T.P.L. toscano;
 - il mantenimento della partecipazione indiretta in MOBIT Scrl che sarà eventualmente soggetta ad interventi di razionalizzazione se non aggiudicataria definitiva della gara per il servizio di T.P.L. toscano;
 - l'esercizio del diritto di recesso per la partecipazione indiretta in SGTM Spa;

PRESO ATTO inoltre che:

- il servizio di Trasporto Pubblico Locale nel bacino pistoiese è attualmente effettuato da BLU BUS Scrl, in cui COPIT Spa partecipa tramite il possesso della quota del 74,86% (pari a € 18.715) del capitale sociale di € 25.000;
- la società è stata costituita insieme a L.A. F.lli Lazzi Spa (dapprima come ATI e successivamente all'aggiudicazione del servizio, come Scrl in forza della L.R. 42/1998) per l'affidamento del servizio di TPL nella provincia di Pistoia a seguito della gara bandita dalla Provincia di Pistoia in data 16/12/2003 ed aggiudicata con determinazione dirigenziale n. 2119 del 31/12/2004;
- il conseguente Contratto di Servizio stipulato con la Provincia di Pistoia in data 31/01/2005 Reg. 3788, aveva durata dall'01/01/2005 al 31/12/2008 con possibilità di proroga di un ulteriore anno. Con il 30 giugno 2010 è scaduta l'ultima proroga semestrale del contratto di servizio originariamente stipulato per quattro anni (2005-2008) e successivamente prorogato per il 2009;
- la Provincia di Pistoia ed il Comune di Pistoia, nella necessità di non vedere interrotto il servizio, hanno adottato c.d. "imposizioni di servizio" in base alle quali BLU BUS era tenuta alla prosecuzione del servizio agli stessi patti e condizioni di cui al contratto di servizio del 01/01/2005 e successive proroghe, ai sensi dell'art. 5 c. 5 del Regolamento CEE n. 1370/2007;
- da allora e fino alla data attuale il servizio continua ad essere imposto a BLU BUS Scrl in regime di atti d'obbligo;
- la Regione Toscana con i decreti n. 3546/2012 e n. 3794/2013 ha dato avvio alla procedura di evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi di TPL del lotto unico regionale;



- alla data di scadenza per la presentazione delle offerte fissata per il 22 luglio 2015, sono pervenute all'amministrazione regionale n. 2 offerte: quella di MOBIT Scarl (consorzio costituito, oltre che da COPIT Spa, anche da Busitalia Sita Nord Srl, CAP società Cooperativa, CTT Nord Srl, Tiemme Spa, Trasporti Toscani Srl e AGI Spa) e quella di Autolinee Toscane Spa, società con sede a Borgo San Lorenzo che attualmente garantisce i collegamenti all'interno delle aree del Mugello, del Valdarno, del Chianti e della Valdisieve, interamente partecipata da Ratp Dev, società del Gruppo RATP, azienda di stato francese;
- alla fine del complesso processo di verifica e valutazione della documentazione tecnica ed economica, la commissione di valutazione della Regione Toscana ha assegnato il punteggio totale di 99,53870936 ad Autolinee Toscane e 94,02686996 a MOBIT, aggiudicando provvisoriamente la gara ad Autolinee Toscane Spa in data 24 novembre 2015 ed avviando l'iter relativo alla verifica delle dichiarazioni rese e dei requisiti dichiarati per la partecipazione alla gara stessa. Con il decreto n. 973 del 2 marzo 2016 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva del servizio ad Autolinee Toscane Spa;
- MOBIT Scarl ha presentato ricorso al Tar Toscana (n. Reg. 525/2016) per l'annullamento dell'aggiudicazione definitiva, contestualmente Autolinee Toscane Spa ha presentato ricorso incidentale;
- Il Tar Toscana sez. I, con la sentenza n. 1548/2016, ha accolto un motivo di ricorso principale di MOBIT ed anche uno dei ricorsi incidentali di AT, individuando un vizio nei PEF presentati a corredo dell'offerta da entrambi i concorrenti, che ha prodotto l'annullamento dell'aggiudicazione disposta a favore di Autolinee Toscane e l'impossibilità di subentro per MOBIT;
- Contro tale sentenza sia MOBIT che Autolinee Toscane che la Regione Toscana hanno presentato appello; tuttavia l'amministrazione regionale con decreto n. 13939 del 14/12/2016 ha richiesto ai due partecipanti di presentare unicamente un nuovo PEF, rimodulato in coerenza con le linee guida agli atti di gara, come interpretate dalla sentenza medesima, tenendo ferme le offerte tecniche ed economiche già pervenute e a dimostrazione della loro sostenibilità;
- MOBIT in data 12 gennaio 2017 ha impugnato nuovamente di fronte al TAR tale decreto; il TAR con ordinanza n. 76/2017 ha puntualmente respinto l'istanza cautelare richiesta dalla ricorrente;
- A seguito dell'ordinanza del TAR n. 76/2017 la Regione Toscana ha stabilito per il 28 febbraio 2017 la scadenza per la ripresentazione dei nuovi PEF, che entrambi i concorrenti alla data indicata hanno presentato (avverso a tale atto, MOBIT ha anche promosso un nuovo ricorso innanzi al TAR Toscana per l'annullamento del decreto dirigenziale n. 13939/2016 con cui la Regione ha richiesto ai due concorrenti la rimodulazione dei PEF, ricorso nuovamente respinto dal TAR a seguito dell'udienza del 14/06/2017 con dispositivo di sentenza n. 832 pubblicato il 16/06/2017);
- La commissione giudicatrice nominata dalla Regione Toscana, a seguito della presentazione dei nuovi PEF, ha avviato i lavori di valutazione e analisi ed ha ritenuto i PEF di entrambe le concorrenti coerenti e sostenibili; nella seduta pubblica del 13 marzo 2017 ha provveduto ad aggiudicare provvisoriamente la gara ad Autolinee Toscane;
- Il Consiglio di Stato, con ordinanze n. 2554/2017 e n. 2555/2017, pubblicate il 29 maggio 2017, "impregiudicate le sue ulteriori valutazioni di merito", ha sospeso il giudizio di appello proposto dalle parti contro la sentenza TAR n. 1548/2017 ed ha rimesso alla Corte di



- Giustizia UE quattro quesiti in merito all'interpretazione del Reg. (CE) n. 1370/2007 relativi alla partecipazione di Autolinee Toscane alla procedura di gara;
- Poiché tale pronuncia della Corte di Giustizia inciderà sulla valutazione di uno dei requisiti di partecipazione richiesti dal bando di gara, la Regione Toscana ha dichiarato non possibile concludere definitivamente la fase di aggiudicazione e, nelle more, ha avviato una fase di verifica tecnica con gli attuali gestori del TPL al fine di determinare le condizioni contrattuali per l'effettuazione dei servizi attraverso l'affidamento in via d'urgenza sulla base del Reg. 1370/2007, mediante la stipula di un "contratto ponte", stabilendo altresì la sospensione di qualsiasi attività propedeutica all'avvio del servizio da parte dell'aggiudicatario definitivo della gara solo al completamento della verifica del requisito di partecipazione di AT, oggetto della questione interpretativa attualmente rimessa alla Corte di Giustizia UE;
 - Lo scopo del "contratto ponte" è quello di garantire la continuità del servizio di trasporto pubblico nell'ambito regionale assicurando un livello qualitativo del servizio adeguato alla domanda di mobilità, nelle more della stipula del contratto della gara unica, anticipandone gli effetti ormai improcrastinabili;
 - Con il contratto di servizio "contratto ponte" vengono anticipati alcuni effetti della gara regionale: 1) la corresponsione da parte della Regione delle risorse per gli investimenti nel rinnovo del parco autobus e delle infrastrutture e per le innovazioni tecnologiche; 2) gli aumenti tariffari. La Regione corrisponde i contributi per il miglioramento del servizio e dà il via libera all'aumento tariffario. Con l'incremento tariffario è previsto anche l'uniformità tariffaria dei titoli di viaggio/abbonamenti su scala regionale; 3) i contenziosi in essere con gli Enti concedenti. A partire dal 01/01/2018 si chiuderebbero i contenziosi ancora aperti con gli attuali Enti concedenti (Province e Comuni);
 - A premessa necessaria della sottoscrizione del "contratto ponte", la Regione Toscana ha chiesto ai due soggetti partecipanti alla gara unica (MOBIT e AT) di aderire formalmente a un accordo "a latere" in vista di una successiva e contestuale sottoscrizione di entrambi gli atti. In data 23/10/17, come richiesto dalla Regione, MOBIT ha fornito la propria formale adesione all'accordo "a latere";
 - La Regione Toscana, sia nell'accordo "a latere" di cui al punto precedente che nella nota del 17/11/17 in cui richiede alle società affidatarie il rilascio di idonea garanzia fidejussoria, prevede che il "contratto ponte" sia sottoscritto dalla Regione Toscana e da tutti gli attuali gestori del TPL riuniti in un solo soggetto per garantire un unico referente alla Regione Toscana;

CONSIDERATO che con nota del Presidente di COPIT Spa prot. n. 2017/5276 del 27/11/17 viene motivata la costituzione di una nuova società nella forma giuridica della società consortile a responsabilità limitata nel seguente modo:

"L'ipotesi di costituzione di una Scarl (società consortile a responsabilità limitata) quale contraente unico richiesto dalla Regione Toscana è quella su cui si è trovata una generale convergenza tra gli attuali gestori e questo essenzialmente perché tale forma societaria è ormai la più diffusa, comune e collaudata nel TPL regionale, rappresentando quindi la normale modalità di prosecuzione dell'attività sinora svolta dalle attuali Scarl sotto un quadro regolatorio diverso, per effetto del cambiamento del soggetto affidante" (Regione Toscana).

"In questa particolare fase la costituzione di una Scarl avrebbe il vantaggio di poter replicare l'impianto strutturale già pattuito in ambito MOBIT (Scarl anch'essa) al tempo della costituzione del soggetto unico per la partecipazione alla gara regionale, riproponendone i



meccanismi di funzionamento, di partecipazione e di assistenza solidaristica, in tal modo potendo evitare il ripetersi e il protrarsi di negoziazioni e discussioni di nuovi patti (nel caso di costituzione di soggetto diverso) che non avrebbero avuto alcuna certezza di esito positivo, né per i contenuti, né per i tempi.

Per tale riguardo si fa riferimento alla comunicazione PEC del 23/11/17 inviata a Blubus da parte di CTT Nord, società capofila nei rapporti con la Regione sia in sede di gara unica regionale che di questo “contratto ponte”.

Da evidenziare poi è il fatto che tale nuova Scarl avrà natura provvisoria e una durata limitata al 31/12/2020, ovvero connessa alla durata del “contratto ponte” e al completo dispiegarsi dei suoi effetti giuridici, economici, tecnici e finanziari.

A scartare l'ipotesi alternativa del consorzio con attività esterna basterebbero inoltre delle semplici considerazioni sulla definizione giuridica stessa del soggetto, perseguendo il consorzio gli interessi che si concretizzano in vantaggio per gli aderenti con uno scopo inquadrabile come scopo mutualistico in senso molto ampio, laddove invece la struttura della società consortile, più articolata rispetto a quella del consorzio, è stata considerata più adatta quando si tratta di gestire fattispecie complesse quale quella dell'affidamento del servizio in questione ed idonea a perseguire il reale fine di lucro dell'operazione.

Ulteriori ipotesi quali il raggruppamento temporaneo di imprese e la fusione tra i soggetti attualmente gestori del TPL non sono state neppure prese in considerazione per la loro stessa natura. Infatti il raggruppamento temporaneo di imprese rappresenta in sé una forma troppo semplice di aggregazione sociale che avrebbe richiesto, analogamente al consorzio con attività esterna, un adempimento ulteriore quale la riscrittura di uno speciale mandato collettivo e di patti parasociali, quindi di pattuizioni aggiuntive oltre all'accordo sul “contratto ponte”, con un notevole prolungamento dei tempi e la possibilità concreta di vedere pregiudicata la possibilità di assegnazione del servizio nel termine prestabilito. La fusione tra i soggetti appare invece al di fuori del novero delle possibilità associative utilizzabili per questo scopo, stante la sua irreversibilità (a meno di una successiva operazione straordinaria di scissione al termine dell'affidamento di due anni), della estrema complessità e della lunghezza della procedura (stima del valore economico di ogni singolo partecipante, fissazione di rapporti di concambio, tempi richiesti dalla normativa codicistica etc.) e dei suoi costi.

Risulta conveniente economicamente perché ciò consentirebbe di vedere assegnato il servizio di TPL nel bacino di Pistoia nell'orizzonte temporale di due anni superando l'attuale regime delle “imposizioni di servizio” su base mensile o addirittura quindicinale da parte della Provincia e di altri enti locali, con un ammontare di ricavi certo nel periodo di riferimento e quindi non soggetto ad oscillazioni o decurtazioni stabilite dagli enti affidanti su base discrezionale, già oggetto dal 2010 di specifici contenziosi legali. Perché inoltre la costituzione di altre forme associative ad hoc, come spiegato nel paragrafo precedente, porrebbe in seria difficoltà le tempistiche previste dalla Regione Toscana per il closing dell'operazione, peraltro comportando una serie di attività aggiuntive (anche consulenziali) molto più onerose rispetto alla replica del modello di Scarl già consolidato ed accettato dalle parti quale quello di MOBIT.

E' sostenibile finanziariamente poiché l'operazione a cui è finalizzata la costituzione della Scarl unica è sorretta da un piano economico finanziario appositamente redatto dal soggetto contraente, che dovrà mostrare un idoneo equilibrio tra costi e ricavi sul modello di quello dell'offerta relativa alla gara unica regionale presentata da MOBIT. Sul piano dell'onere finanziario richiesto a Blubus Scarl per la partecipazione al soggetto unico, relativamente quindi ai costi amministrativi connessi alla sua costituzione sostenuti per la rispettiva quota di partecipazione, questi non appaiono essere di apprezzabile rilevanza.”;



VISTO lo schema di statuto della società consortile a responsabilità limitata trasmesso al Comune di Pistoia in data 27/11/2017 che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione di cui all'**Allegato n. 1**;

RICHIAMATA la lettera pec prot. n. 117903 del 28/11/17 inviata da questo Comune a COPIT Spa con la quale vengono chieste integrazioni per soddisfare l'onere motivazionale previsto dall'art. 5 del Dlgs n. 175/2016 proponendo peraltro:

- “a) la costituzione di un ATI o di un consorzio tra gli attuali 12 gestori presenti sui 14 bacini locali, in subordine la costituzione di un nuovo soggetto giuridico tra MOBIT e AT mettendo in liquidazione gli attuali 12 gestori;*
- b) in ulteriore subordine alle ipotesi di cui alla lettera a), in quanto non praticabili da un punto di vista giuridico, la doverosa integrazione della istruttoria relativa alla costituzione di una società consortile a responsabilità limitata da parte degli attuali 12 gestori, con analitica motivazione della convenienza economica, della sostenibilità finanziaria, della compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa, nonché la dimostrazione dell'impossibilità del perseguimento delle ipotesi di cui alla lettera a).*

CONSIDERATO che la suddetta pec è stata inviata anche alla Regione Toscana affinché venga specificato se, qualora la società Blu Bus scarl non partecipasse alla costituzione della nuova società consortile a responsabilità limitata, per i motivi legati alla carenza di motivazione di cui all'art. 5 del Dlgs n. 175/2016, alla medesima siano assicurate le stesse condizioni riconosciute al soggetto unico e in caso negativo quale sarebbe il relativo trattamento;

VISTA la nota di Copit spa ns. prot. 119481 del 2/12/2017, in risposta alla richiesta del Comune di Pistoia di integrazione delle motivazioni di cui all'art. 5 del Dlgs n. 175/2016 di cui sopra, nella quale confermando quanto già sostenuto nella nota prot. n. 2017/5276 del 27/11/17, alla luce del parere dello Studio dell'Avv. Santoro alla stessa allegato, argomenta quanto segue:

- il raggruppamento temporaneo di impresa, analogamente al consorzio con attività esterna, avrebbe richiesto la riscrittura di uno speciale mandato collettivo e di patti parasociali, quindi di pattuizioni aggiuntive oltre all'accordo sul “contratto ponte”, con notevole prolungamento dei tempi e la possibilità concreta di vedere pregiudicata la possibilità di assegnazione del servizio nel termine prestabilito. Il ricorso ad un ATI esporrebbe ciascun partecipante ad una responsabilità diretta nei confronti della Regione, soggetto contraente del “contratto ponte”, anche per inadempimenti degli altri partecipanti; il ricorso ad un consorzio ad attività esterna comporterebbe l'applicabilità dell'art. 2615, 2° co., del cod. civ., per il quale ciascun consorziato risponderebbe direttamente nei confronti della Regione per i propri inadempimenti in solido con il fondo consortile, pertanto la responsabilità del singolo consorziato si somma con quella del consorzio che ha agito per suo conto;
- la fusione tra i soggetti attualmente gestori del TPL toscano appare al di fuori del novero delle possibilità associative utilizzabili per la complessità, la lunghezza della procedura e dei costi da sostenere. I costi di costituzione di un consorzio e di una società consortile a responsabilità limitata sono di fatto minimi ed equivalenti, seppur non esattamente preventivabili al momento;
- a favore della costituzione di una società consortile a responsabilità limitata, viene evidenziata, oltre alla gratuità dei compensi degli amministratori stabilita dall'art. 22 dello schema di statuto e di un possibile costo contenuto del collegio sindacale le cui determinazioni sono comunque rimandate all'Assemblea, la responsabilità limitata dei consorziati per le obbligazioni sociali in quanto i soci rispondono per le obbligazioni assunte dalla società solo nei limiti del capitale sottoscritto;



VISTA la nota della Regione Toscana ns. prot. 120424 del 05/12/2017, in risposta alla richiesta del Comune di Pistoia pec prot. n. 117903 del 28/11/17, dalla quale si evince che la Regione Toscana con Decreto n. 11613 del 4 agosto 2017 ha specificato che – nelle more della definizione del contenzioso alla Corte di Giustizia – intende procedere ad un affidamento in via d’urgenza dei servizi di trasporto pubblico locale agli attuali gestori riuniti in un unico soggetto. La Regione Toscana in detta nota comunica che il Consiglio regionale in data 30 novembre ha approvato una legge che modifica l’art. 102 della L.R. n. 65/2010 disponendo che “fatti salvi gli atti della gara regionale per l’affidamento di cui all’art. 90 e tutte le determinazioni preliminari della gara stessa intercorse con gli enti locali, fino al suddetto affidamento e, comunque, per un periodo massimo di due anni, le competenze di gestione del servizio TPL sono esercitate dalla Regione sull’intero ambito regionale, mediante la stipula di un contratto di concessione in applicazione dell’art. 5, comma 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007. La Regione Toscana precisa infine che avrà come interlocutore del “contratto ponte” solo il soggetto unico e che qualora vi fossero società che restano estranee al nuovo soggetto unico, le stesse avranno l’applicazione dell’ultimo comma della nuova normativa regionale approvata ovvero la decurtazione pari al 20% delle risorse assegnate;

PRESO ATTO:

- dell’esigenza di costituire tempestivamente un soggetto unico che rappresenti tutti gli attuali gestori di tutti i bacini attuali del TPL toscano, che si rapporti con la Regione Toscana ed a cui la stessa assegni il servizio per i prossimi due anni (2018-19) con il “contratto ponte”, nonché della necessità per le attuali Scarl (quindi anche per BLU BUS) di consorziarsi in un nuovo soggetto unico, con l’obiettivo di gestire il servizio di TPL della Toscana nel biennio 2018-19;
- che il c.d. “contratto ponte” impone necessariamente l’aggregazione in un unico soggetto giuridico degli attuali 12 gestori del TPL toscano (CPT Scarl, VAIBUS Scarl, BLUBUS Scarl, PIUBUS Scarl, CAP Scarl, Etruria Mobilità Scarl, Siena Mobilità Scarl, ACV Scarl, AMV Scarl, ATAF & LINEA Scarl, CTT NORD Srl e TIEMME spa);

CONSIDERATO che l’art. 68 della L.R. 77/2013 stabilisce che fino alla conclusione della gara per l’aggiudicazione del TPL in unico lotto regionale, attualmente in corso, il servizio è espletato dai soggetti pubblici e privati esercenti, a qualsiasi titolo, l’attività di gestione operanti alla data del 31/12/2013 fino al subentro del gestore unico;

CONSIDERATO che ai sensi dell’art. 20 c. 2 del Dlgs n. 175/2016 le partecipazioni in società che svolgono attività analoghe o simili a quelle svolte da altre società partecipate o da enti pubblici strumentali richiedono da parte dell’Amministrazione la formulazione di piani di razionalizzazione corredati da apposita relazione tecnica;

PRESO ATTO che detta società consortile a responsabilità limitata dovrà essere posta in liquidazione, insieme alla società BLU BUS scarl, una volta definite le vicende giudiziarie della gara unica e aggiudicata la gara del TPL Toscano, in linea con quanto indicato nel Piano di razionalizzazione di cui alla Delibera del Consiglio Comunale n. 85 del 25/09/2017;

CONSIDERATO che il peso decisionale del Comune di Pistoia, pari a quello di Copit spa e BLU BUS scarl, società dallo stesso controllate, nel contesto degli esercenti il servizio su scala regionale non consente un condizionamento sulla forma giuridica da adottare per la costituzione del soggetto unico (rispettivamente del 5,1% e del 6,8% dei km di servizio messi a contratto) ma solo la possibilità di decidere se aderire o meno al soggetto unico;



PRESO ATTO che nella legge regionale in corso di pubblicazione si prevede il taglio del 20% delle risorse per i gestori che non aderiranno ai criteri specificati dalla legge medesima;

CONSIDERATA la provvisorietà della società consortile a responsabilità limitata costituita dagli attuali gestori del TPL, la cui durata massima è stabilita al 31/12/2020, salvo il minore termine dettato da una eventuale risoluzione anticipata del contratto di servizio al verificarsi della definizione delle vicende giudiziarie della gara unica e dell'aggiudicazione della gara del TPL Toscano;

PRESO inoltre ATTO che la compatibilità dell'operazione in oggetto con le norme dei trattati europei e, in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese dovrà essere opportunamente verificata dalla Regione Toscana in quanto ente affidante nel "contratto ponte" come meglio argomentato in narrativa;

RITENUTO di dover ottemperare all'esigenza di costituire tempestivamente un soggetto unico che rappresenti gli attuali gestori di tutti i bacini del TPL toscano ai fini della sottoscrizione del "contratto ponte", prendendo atto che la forma giuridica prescelta, come motivato meglio in precedenza, non può che consistere nella costituzione di una nuova società consortile a responsabilità limitata da parte degli attuali gestori del TPL Toscano;

RITENUTO, per le motivazioni espresse in narrativa, di dare indirizzo alla società COPIT Spa e per suo tramite alla società BLU BUS scarl di procedere, ai fini della sottoscrizione del "contratto ponte", a compiere tutti gli atti necessari alla costituzione del soggetto unico per l'espletamento del servizio di T.P.L. su bacino unico regionale nella forma della società consortile a responsabilità limitata riducendo al massimo i costi di costituzione e gestione di detto soggetto giuridico;

VISTO il parere di regolarità tecnica e contabile, rilasciato ai sensi dell'art. 49, 1° comma del D.Lgs. 267/2000, dal Dirigente del Servizio Finanziario e Controllo Aziende Partecipate, contenente anche l'attestazione che al presente procedimento non hanno preso parte soggetti in conflitto di interesse, neanche potenziale, ai sensi del DPR 62/2013, allegato all'originale della presente deliberazione;

VISTO il parere espresso dall'Organo di revisione ai sensi dell'art. 239, c. 1, lett. b), n. 3), D.Lgs. n. 267/2000, allegato alla presente deliberazione quale parte integrante;

VISTO il D.Lgs. 267/2000 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO lo Statuto Comunale;

DELIBERA

1. di dare indirizzo alla società COPIT Spa e per suo tramite alla società BLU BUS scarl di procedere, ai fini della sottoscrizione del "contratto ponte", a compiere tutti gli atti necessari alla costituzione del soggetto unico per l'espletamento del servizio di T.P.L. su bacino unico regionale nella forma della società consortile a responsabilità limitata riducendo al massimo i costi di costituzione e gestione di detto soggetto giuridico;



2. di approvare lo schema di statuto della società consortile a responsabilità limitata trasmesso al Comune di Pistoia in data 27/11/2017 che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione di cui all'**Allegato n. 1**
3. di dare atto che il responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 5 della L. 241/1990, è il Dr. Franco Ancillotti, Dirigente del Servizio Finanziario e Controllo Aziende Partecipate;
4. di disporre la trasmissione della presente deliberazione alla Corte dei conti, a fini conoscitivi, e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, ai sensi dell'art. 5 c.3 del D.Lgs. 175/2016;
5. di trasmettere copia del presente provvedimento a cura del Servizio Finanziario e controllo aziende partecipate alla società Copit spa ed ai responsabili delle seguenti strutture comunali:
 - Ing. Maria Teresa Carosella - Servizio Lavori Pubblici e Mobilità;
 - Dr. Pancari Raffaele – Segretario Generale;

Il Dirigente
SERVIZIO FINANZIARIO E CONTROLLO AZIENDE PARTECIPATE
Dott. Franco Ancillotti

Pistoia, li 5/11/2017