



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

**Portavoce
dell'Opposizione**

AOO - CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

3 - GIUGNO 2020

N. 6441 / 2.17.2

CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA
X^a LEGISLATURA

IO N. 1090

Al Presidente
Consiglio Regionale
SEDE

Al presidente del Consiglio Regionale
SEDE

INTERROGAZIONE URGENTE

- a risposta orale -

Ai sensi dell'art. 115 del Reg. Int.

OGGETTO: In merito all'inchiesta per turbativa d'asta nata a seguito della gara regionale per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale toscano, vinta da Autolinee Toscane, società controllata della francese RATP.

IL SOTTOSCRITTO PORTAVOCE DELL'OPPOSIZIONE IN CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO QUANTO SEGUE

Preso atto che:

- La gara per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nell'intero territorio regionale toscano - con la quale si è inteso affidare a un unico soggetto tutto il TPL urbano ed extraurbano di una Regione da 3,5 milioni di abitanti, dieci capoluoghi di provincia e 23 mila chilometri quadrati di una superficie fortemente diversificata al proprio interno - fu pubblicata in gazzetta ufficiale europea nell'ottobre 2013;
- La gara suddetta risultava già in partenza apertamente in antitesi alle scelte fatte dalla medesima Regione per il precedente affidamento, quando lo stesso Ente regionale impose ben quattordici lotti di gara, alcuni addirittura sub-provinciali;
- La gara in oggetto è stata da subito caratterizzata da una preferenza da parte di Regione Toscana per il colosso a partecipazione pubblica francese RATP (*Régie autonome des transports parisiens*), rispetto al concorrente toscano Mobit, società consortile che raggruppa gli storici gestori del trasporto su gomma nelle varie realtà locali toscane e che ancora oggi e da anni gestisce (nonostante i contratti di servizio siano scaduti ormai dal 2010) il TPL su gomma in Toscana;
- Il colosso parigino del trasporto pubblico, RATP, era l'unico soggetto in grado di proporsi per una gara siffatta, in cui si prevedeva di affidare in blocco tutto il Trasporto Pubblico

Locale su gomma della Toscana a un solo operatore, con ciò determinando già alla base una disparità tra i concorrenti e una “corsia preferenziale” per il gestore francese;

Considerato che:

- Il 14 novembre 2015 (cfr. Aska News) il Presidente Rossi manifestò la propria soddisfazione per il successo del gruppo francese RATP, senza che alcuno sapesse ancora nulla sull'esito della gara, e formulò dichiarazioni sprezzanti nei confronti della cordata toscana avversaria dei Francesi, definendola “un carrozzone legato alla politica (...) con tanti sprechi”, il tutto tre giorni prima della data della seduta in cui la Commissione di gara si sarebbe riunita per valutare le offerte e procedere all'esame dei Piani Economici Finanziari (PEF) presentati dai concorrenti;
- lo stesso giorno in cui il TAR Toscana - accogliendo i ricorsi incrociati dei concorrenti - escluse la validità di entrambe le offerte (con decisione già oggetto di molteplici ricorsi al Consiglio di Stato), annullando tutti i passaggi procedurali della gara, a partire dall'aggiudicazione definitiva e salvaguardando la sola *lex specialis* di gara, il Presidente Rossi difese strenuamente il percorso di gara quando questo risultava già interamente vanificato (comprese le decisioni della commissione regionale, totalmente demolite dalla sentenza del TAR);
- nell'occasione richiamata al punto precedente il Presidente Rossi si faceva interprete della tesi di recuperare la procedura (annullata dal TAR) con la richiesta ai concorrenti di semplice riproduzione di nuovi PEF, conservando quindi la validità della graduatoria e delle offerte presentate;

Riscontrato che:

- l'Assessore Ceccarelli, con dichiarazione alla stampa del 13 gennaio 2017 (riportata da Toscana Notizie), annunciava l'intenzione dell'Amministrazione di procedere alla “riaggiudicazione”, secondo “il percorso di gara già validato dal TAR”, e con ciò evidentemente prefigurando come la riattivazione della procedura fosse funzionale soltanto a una nuova aggiudicazione definitiva a favore del medesimo precedente aggiudicatario, senza alcun recupero di effettiva competitività tra i concorrenti, e ciò a fronte di un annullamento da parte del TAR dell'intera procedura e di ogni provvedimento procedurale di gara;
- L'intendimento manifesto dell'Amministrazione di voler procedere ignorando la sentenza del TAR fu confermato espressamente da una lettera della Regione del 17 gennaio 2017 indirizzata alla cordata toscana MOBIT, in cui la Regione scrive che “è interesse dell'Amministrazione avviare la fase propedeutica alla firma del contratto con l'effettuazione delle ricognizioni necessarie”, con ciò evidentemente significando il proposito di affidare il servizio al nuovo soggetto, atteso che “la fase propedeutica” e “l'effettuazione delle ricognizioni necessarie”, sono occorrenti esclusivamente per l'ipotesi di subentro di nuovo gestore;

Considerato inoltre che:

L'aggiudicatario RATP non intende assumere il personale entrato in servizio dopo il 2013, causando quindi drammatiche ripercussioni in termini occupazionali;

Rilevato infine che:

il Gruppo francese RATP figurava tra gli sponsor della Festa dell'Unità provinciale di Firenze 2015, con tanto di denominazione sociale e logo stampati in evidenza nei cartelloni retrostanti ai relatori che intervenivano alla manifestazione;

RICORDATO CHE:

- La prima pubblicazione dell'invito alla manifestazione di interesse è dell'anno 2013, sulla base di un percorso avviato con la L.R. 65/2010, mentre le regole da allora sono profondamente cambiate: oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha dettato indirizzi, funzionali a favorire la concorrenza, per bandire lotti molto più circoscritti (una gara delle dimensioni di quella in oggetto non si potrebbe più bandire e in tutta Europa non c'è alcun esempio di gara che possa solo avvicinarsi a queste dimensioni di km e fatturato); prova ne sia che i gestori toscani furono costretti a consorziarsi per raggiungere i requisiti di produzione e fatturato necessari per partecipare;
- AT, gestore di poco più di un milione di chilometri, si è candidata a gestirne più di 100 milioni in forza del decisivo avvalimento della Società proprietaria, RATP, azienda dello Stato francese, monopolista per legge nell'area dell'Ile de France dall'anno 1946 all'anno 2039: la Commissione di gara ammise comunque l'offerta di AT, senza lasciar traccia di alcun ragionamento in proposito. Sul punto il Consiglio di Stato ebbe dubbi tali da investire la Corte di Giustizia dell'Unione Europea e questa concluse consentendo l'avvalimento di RATP solo perché persisteva il periodo transitorio di deroga fino al 3 dicembre 2019.

CONSIDERATO CHE:

- L'appalto per l'aggiudicazione del Trasporto Pubblico Locale della Toscana, che vale 4 miliardi di euro per 11 anni di contratto di servizio, è uno dei più consistenti appalti mai banditi in Europa;
- Sulla gara in oggetto al presente atto è stata nei giorni scorsi aperta un'inchiesta della Procura di Firenze - che va ad aggiungersi ad un contenzioso già in corso presso il TAR - che ha portato la Guardia di Finanza a perquisire la sede di Autolinee Toscane (la controllata di RATP);
- Nelle indagini di cui al punto precedente "si indicano come indagati due dirigenti regionali e i reati ipotizzati sono quelli di falso e turbativa d'asta" (da *la Repubblica - Firenze*: "Maxi gara dei bus, ora indaga la procura", 29-5-2020);

**IN LINEA CON QUANTO SEGNALATO NELL'INTERROGAZIONE DEL PORTAVOCE
OPPOSIZIONE (INT. A RISP. ORALE N. 444) IN DATA 28 NOVEMBRE 2016:**

- Tra le accuse a sostegno dell'inchiesta sopra menzionata, si parla di errato Piano Economico Finanziario presentato da RATP e del fatto che la Regione era a conoscenza e ha reso pubblico il nome del vincitore prima dell'esito ufficiale della gara (cfr. *la Repubblica - Firenze*: "Maxi gara dei bus, ora indaga la procura", 29-5-2020);
- Sotto la lente d'ingrandimento dei PM è anche la rete di molteplici rapporti tra i membri della Commissione di gara, l'Amministrazione regionale e il Gruppo RATP,

PRESO ATTO CHE:

- "Lo scorso dicembre il Consiglio di Stato, respingendo il ricorso contro il provvedimento della Regione che scelse l'offerta di Autolinee, aveva decretato la legittimità dell'assegnazione, ritenendola più favorevole rispetto a quella di Mobit" (cfr. *Corriere Fiorentino*: "Gara dei bus, un'altra puntata: inchiesta per turbativa d'asta", 29-5-2020), trascurando il dato dell'assenza di garanzie in termini occupazionali nel Piano Economico Finanziario di AT - RATP, come ricordato in premessa al "considerato inoltre che";
- I Giudici del Consiglio di Stato hanno motivato la sentenza di rigetto del ricorso di cui al punto precedente non dando un giudizio di metodo, ma stabilendo che la scelta di aggiudicare tutto il TPL su gomma toscano in un unico lotto è secondo discrezione della Regione, ma hanno confermato l'illegittimità dei Piani Economici Finanziari, compreso quello del soggetto vincitore, confermando la precedente sentenza del TAR (cfr. secondo punto del "considerato che" in premessa);
- La Regione Toscana ha ritenuto - da stabilire da parte della Magistratura appena intervenuta se in modo regolare o meno - fare di tutto per affidare in blocco tutto il trasporto su gomma toscano a un soggetto straniero, quando il servizio è stato normalmente svolto per molti anni (per dieci anni a contratto scaduto) dalla Società consortile che, presentatasi alla gara, è stata scartata,

INTERROGA IL PRESIDENTE E LA GIUNTA REGIONALE

PER SAPERE:

- Come Regione Toscana possa garantire che la scelta di RATP è la migliore, tenuto conto della vastità e della diversità del territorio regionale toscano, delle differenti esigenze delle dieci province della regione, nonché della totale estraneità del soggetto gestore scelto dalla Regione nei confronti delle realtà che si troverà a dover gestire;
- Se Regione Toscana non ritenga che la costruzione della gara d'appalto per il TPL regionale su gomma, le dimensioni dell'appalto e le conseguenti caratteristiche che doveva possedere un concorrente se intendeva avere una speranza di aggiudicazione non escludessero *a priori* e necessariamente una vasta platea di concorrenti, principalmente quelli che sono espressione del territorio toscano e che, dunque, maggiormente conoscono la realtà locale;
- Se Regione Toscana ritenga opportuno affidare a un soggetto francese a partecipazione

pubblica (monopolista in patria, quindi in concorrenza con il settore pubblico italiano) un asset strategico regionale qual è il trasporto pubblico locale, e se sì, per quali ragioni;

- Come Regione Toscana intenderà spiegare la propria posizione nell'ambito dell'inchiesta appena aperta dalla Procura di Firenze, e in particolare come intende spiegare gli stretti rapporti documentati tra i membri della Commissione della gara d'appalto ed esponenti del gruppo RATP - AT;
- Come Regione Toscana intende, inoltre, spiegare le affermazioni (citate in premessa) con le quali il Governatore dottor Enrico Rossi il 14 novembre 2015 esprimeva soddisfazione per la vittoria di RATP contro Mobit nella gara d'appalto in oggetto al presente atto, a gara ancora aperta, e come intende spiegare la volontà di accelerare sull'affidamento a RATP ancora oggi nonostante i molteplici profili di scarsa trasparenza, ora finiti sotto la lente dei magistrati.

Jacopo Alberti

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jacopo Alberti', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.