

Il Tar bocchia i due piani finanziari

# Né Ferrovie né Ratp La gara dei bus ricomincia da capo

La gara per il servizio bus deve ripartire dal via: il Tar ha bocciato i piani finanziari sia di Ratp che di Ferrovie. Rossi: ora basta ricorsi.

a pagina 4 **Fatucchi**

Il Tar bocchia sia Ratp che Ferrovie: errori in entrambi i piani finanziari  
Rossi: ripresentate le offerte, basta ricorsi. Ma il duello legale va avanti

## La gara per i bus riparte dal via

La gara della Regione per il trasporto pubblico toscano ricomincia dall'inizio. Perché chi ha partecipato ha fatto un errore grave. Non sulla parte tecnica, non sui bus, sui percorsi, sull'offerta ai cittadini: ma sulla parte finanziaria. I Piani economico-finanziari (Pef) contenuti nelle offerte di tutte e due i concorrenti, il colosso francese Ratp rappresentato da Autolinee toscane e il consorzio Mobit con capofila BusItalia di Ferrovie, non sono conformi alle «linee guida» della gara stessa. E quindi la gara andrà rifatta, gli investimenti sui bus per i prossimi undici anni rinviati ancora per chissà quanto, come il miglioramento del servizio e l'innovazione tecnologica. Il governatore toscano Enrico Rossi precisa che la gara non è stata annullata, e che basterà che entrambe le aziende ripresentino i loro Piani finanziari. «La Regione chiederà alle due aziende nuovi piani di sostenibilità finanziaria» dice Rossi. Ratp dice subito sì: «Valuteremo le azioni da intraprendere, e ci atterremo alla proposta di Rossi» dice Bruno Lombardi, presidente di Autolinee Toscane. La sua società ha già chiesto nelle scorse settimane un piano alle banche (capofila Société Générale) da 180 milioni l'anno. Mobit non parla: in un vertice coi sindacati ha annun-

ciato la disponibilità ad incontrare la Regione ma allo stesso tempo ha dichiarato che farà ricorso al Consiglio di Stato contro il via libera a Ratp a partecipare a gare in Italia. Il Tar ha infatti messo un punto fermo in questa vicenda che si trascina, tra annunci, rinvii e ricorsi, ormai da anni: Autolinee Toscana poteva partecipare alla gara. Non è vero che essendo l'emanezione della francese (e pubblica) Ratp, che ha concessioni dirette dal governo di Parigi, in Italia non poteva correre per gestire i bus toscani, come sostenuto dai concorrenti di Mobit e dal Cispel, il consorzio toscano delle aziende pubbliche.

La sentenza del Tar è molto complessa. Per arrivare ad un giudizio i magistrati hanno dovuto valutare venti anni di modifiche al diritto comunitario e italiano sui servizi pubblici. E pure settant'anni di storia delle aziende di Stato francesi: Ratp è «salva» e può partecipare alle gare in Italia perché gli affidamenti diretti del governo transalpino sono del 1948, non recenti. Il tema centrale dell'annullamento della gara è però quello dei piani finanziari. Si tratta della ricostruzione di come le aziende garantiscono gli investimenti negli undici anni di affidamento del servizio attraverso i biglietti, i fondi pubblici e il finanziamento delle

banche. Il Tar ha dato ragione a Mobit (Ferrovie), che sosteneva che quello di Autolinee Toscane (Ratp) non fosse corretto. In pratica, Autolinee Toscane ha calcolato il suo piano finanziario senza tenere conto dei fattori «negativi» negli anni in cui avrebbe acceso mutui, arrivando così a presentare un'offerta economicamente molto vantaggiosa (6 punti migliore di quella di Mobit, così hanno vinto la gara). Lo poteva fare grazie anche all'ottimo rating di Ratp, che gli consente di prendere soldi dalle banche a tassi molto più bassi rispetto a Mobit. Ma Ratp non ha rispettato le «linee guida» del calcolo di queste operazioni contenute nei documenti della gara regionale toscana. Via Ratp, quindi. Ma Mobit, la seconda concorrente, non potrà subentrare. Perché anche loro hanno sbagliato, il loro piano finanziario durava «ben dieci anni successivi alla scadenza delle concessione», aveva «spalmato» investimenti e ammortamenti su 21 anni, dieci in più dell'affidamento del servizio. Insomma, «ambidue le offerte presentate in gara avrebbero dovuto essere escluse per ragioni speculari» scrivono i giudici. E come è possibile che una gara da 4 miliardi di euro venga cancellata per motivi del genere? La Regione non si era accorta di nulla?

In realtà sì. Ma «la commissione di gara» ha deciso di «ricalcolare gli indicatori utilizzati nelle due offerte per renderli omogenei e confrontabili, servendosi di tale ricalcolo unicamente come test di resistenza», è la difesa della Regione al Tar. Un approccio contestato dai giudici: in una gara da 4 miliardi di euro, vinta ai punti, il rispetto della formalità per definire chi vince non è solo una formalità. Ora, che si proceda ad una nuova assegnazione o si vada avanti con altri ricorsi, i toscani dovranno aspettare i 2.500 bus nuovi e il miglioramento del servizio per chissà quanti mesi, se non anni. I sindacati sono preoccupati, chiedono un incontro a Rossi «per avere conferme delle risorse disponibili per il servizio ai cittadini e quindi per il lavoro».

**Marzio Fatucchi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I francesi

● Autolinee toscane è la società di **Ratp** Dev, braccio italiano del colosso dei trasporti pubblici francesi

● Si era aggiudicata la gara per il trasporto pubblico toscano anche grazie a un **ribasso d'asta** del -3,003%, mentre la valutazione dell'offerta tecnica aveva visto prevalere il concorrente italiano

## E su Ataf sventola il tricolore

Quando la Regione aveva assegnato la gara a Ratp, il sindacalista Leoni aveva fatto suonare la Marsigliese. Ieri l'Ad di Bustalia (Ferrovie) Bonora, saputo della sentenza del Tar, ha chiamato i sindacati ma prima di partire ha messo su l'Inno di Mameli, e un tricolore sulla porta della direzione

