

I bus ai francesi ma Mobit va al Tar



Il servizio affidato definitivamente ad Autolinee Toscane controllata da Ratp. Le aziende toscane daranno battaglia

di Ilaria Bonuccelli

Il primo aumento dei biglietti nel 2020. Il secondo nel 2024. Nel frattempo, però, il trasporto pubblico su gomma - i viaggi sui bus pubblici - alla Regione costerà 8 milioni in meno ogni anno. Questo è il primo effetto dell'affidamento definitivo del servizio ad Autolinee Toscane, società fiorentina controllata in tutto e per tutto dal colosso francese Rapt. Il quinto gruppo al mondo per il business del trasporto pubblico, dai bus alla metro. Il primo ad aver preso in Italia la gestione unica in una regione delle corse urbane ed extraurbane dei pullman.

Fino a martedì sera, ci poteva essere ancora una speranza per Mobit, il consorzio creato con le 13 società che oggi gestiscono le corse dei bus in Toscana. Ma martedì la commissione di gara ha decretato che l'offerta (e la documentazione) di Rapt è buona, incontestabile. Che nulla osta a che per i prossimi 11 anni gestiscano il servizio: il primo biennio macinando 106 milioni di chilometri l'anno, poi 98,5 chilometri fra razionalizzazione dei percorsi e passaggio di alcuni tragitti ai Comuni come «percorsi deboli».

Perciò a Mobit resta solo la

via del ricorso al Tar contro l'aggiudicazione definitiva per recuperare il business da 4 miliardi, comprensivo anche del rinnovo del parco bus destinato a ringiovanire di 6-7 anni nel primo quinquennio: Autolinee Toscane/Rapt cambieranno 2095 pullman. A questo - spiega Bruno Lombardi, presidente di At e ad di Rapt Dev Italia - serviranno 300 dei 593 milioni da investire in Toscana. Gli altri verranno utilizzati per pagare gli stipendi ai 5.455 dipendenti che verranno tutti assorbiti, per acquistare i bus in circolazione (93 milioni) e per comprare (119 milioni) depositi, officine, uffici di proprietà degli attuali gestori toscani. Tutto bene, quindi? I problemi, in realtà, iniziano ora. La Regione ne è consapevole, Rapt anche. Mobit non ha intenzione di farsi da parte senza battersi. Soprattutto perché i suoi soci dovrebbero continuare a garantire il servizio fino a dicembre. O fino a quando Rapt non avvierà la gestione: entro 6 mesi dalla firma del contratto che segue l'aggiudicazione definitiva. Potrebbe essere anche il 2017. La Regione deve fissare il nuovo cronoprogramma. E firmare anche gli atti per obbligare le aziende toscane (sconfitte) a proseguire le corse coi bus, a cir-

ca 17 milioni di euro al mese, a contratto scaduto e gestione affidata a Rapt.

Fosse solo questo, forse ci potrebbero anche stare le aziende. Il fatto è che l'atto d'obbligo impone di continuare a svolgere il servizio ai prezzi concordati oltre 10 anni fa, ai tempi dell'aggiudicazione del vecchio appalto. Motivo più di stizza alla vigilia di un contenzioso che si annuncia lungo e doloroso. Mobit, infatti, impugnerà l'atto di aggiudicazione considerando di essere «l'unico concorrente alla gara regionale ad aver presentato un'offerta valida, essendo l'unico soggetto che risponde ai requisiti richiesti dalle normative europee e nazionali». Perciò - ufficializza il presidente Andrea Zavanella - tutelerà la propria posizione in ogni sede. Ribadendo che Rapt, soggetto di cui si è avvalsa Autolinee Toscane per soddisfare i requisiti richiesti dal bando di gara, in realtà non ha tutte le caratteristiche pretese dal bando. E se su questo aspetto il Tar Toscana poteva passare in sede di manifestazione di interesse, di presentazione di un progetto, perché in mancanza di assegnazione del servizio non si era ancora formato un danno concreto, ora che l'aggiudicazione c'è stata, per le

società toscane il danno si sarebbe concretizzato, secondo Mobit. Un danno da 4 miliardi.

Di parere opposto Rapt secondo cui il Tar avrebbe un valido motivo per non accogliere neppure una eventuale richiesta di sospensiva dell'aggiudicazione definitiva: gli 8 milioni di ribasso sul costo del servizio applicati in sede di gara. Se in attesa della valutazione nel merito del contenzioso, infatti, il Tar accogliesse la doglianza di Mobit,

Il passaggio di consegne tra fine anno e inizio del 2017

Rapt evidenzia che la Toscana continuerebbe a spendere 8 milioni in più per far circolare la gente in bus. Oltre a tenere in piedi un sistema basato su 13 società che invece con un gestore unico dovrebbero essere liquidate. Ma non così in fretta, fanno presente le aziende toscane. Perché le questioni in sospeso restano molte: le cause aperte, gli immobili non acquistati dai francesi, i crediti Inps dei dipendenti. Per liquidarle davvero, insomma, ci vorranno anni.