

Relazione Azienda CTT Nord Trasporto Pubblico Locale (RELAZIONE N. 1 REDATTA DALLA CONSIGLIERA VALERIA ANTONI)

In data 6 giugno a scadenza di mandato il Presidente Zavanella si recava nella seconda commissione di controllo per rendicontare le principali azioni intraprese durante il suo mandato

La vicenda dell'azienda partecipata CTT Nord (la partecipazione del Comune di Pisa è pari al 9,379% pari a Euro 3.892.915) è legata in modo indissolubile alla ormai famosa gara di Lotto Unico indetta dalla Regione Toscana per assegnare l'intero servizio di TPL dell'intera Regione. La decisione di definire un ambito territoriale ottimale unico per il servizio di TPL da parte della Regione risale al 2012 anno in cui avrebbero dovuto essere bandite le nuove gare di ambito provinciale visto che quelle precedenti erano già scadute ed in proroga da oltre due anni. A questo punto nonostante il settore fosse già fortemente in crisi per effetto dei tagli governativi al settore (circa il 10% nell'anno 2010) le aziende si ritrovano costrette a proseguire il servizio con i cosiddetti "atti d'obbligo" ovvero degli atti unilaterali che obbligano le aziende a proseguire il servizio generalmente alle condizioni pattuite nei vecchi contratti (la maggior parte stipulati nel 2005 e scaduti nel 2010) con durate molto brevi, in alcuni casi addirittura di mese in mese.

La riforma prevedeva il passaggio dai 14 bacini attuali ad uno unico individuato su livello regionale, l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard, e la creazione di un gestore unico.

Proprio ad ottobre 2012 nasce l'azienda CTT con il conferimento dei rispettivi rami d'azienda di CPT (Pisa), CLAP (Lucca), ATL (Livorno) e TT (Lazzi). L'azienda unica chiude il primo bilancio di poco più di due mesi di esercizio con quasi 1,8 milioni di perdita. Una perdita che rende l'idea degli squilibri a cui i tagli del 2010 avevano portato le aziende ulteriormente aggravati dal mancato riconoscimento dei necessari adeguamenti inflattivi. Il management aziendale porta avanti un'azione di semplificazione e razionalizzazione scontrandosi poi con il nodo più difficile ovvero quello dell'armonizzare i diversi contratti integrativi aziendali. Armonizzazione che l'azienda doveva realizzare non solo per omogeneizzare il trattamento dei lavoratori ma anche per recuperare livelli di efficienza e produttività indispensabili per il risanamento dei conti e il rilancio dell'azienda.

Nel frattempo si chiude un altro bilancio (2013) in perdita per 4,8 milioni di Euro che rappresentano un miglioramento "tendenziale" rispetto al 2012 ma che impongono all'azienda di proseguire nell'opera di riorganizzazione e razionalizzazione. Vengono fatte gare uniche per risparmiare su forniture, servizi, etc. si mettono in liquidazione o si fondono per incorporazione quasi tutte le aziende partecipate. Spariscono Cda e collegi sindacali, si riducono le spese per consulenze. Nel 2014 il bilancio si chiude con una perdita di circa 1,7 milioni che segnano un'accelerazione nel riequilibrio dell'azienda ma a fine anno subito dopo l'insediamento del nuovo Cda e del nuovo Presidente esce il bando di gara Regionale.

La gara inizia subito con una serie di ricorsi che costringono la Regione ad apportare alcune modifiche per ottenere il via libera del Tar e delle Authority competenti. A luglio 2015 vengono presentate le offerte che verranno poi aperte a novembre rivelando alcune vicende. La prima è che le offerte tecniche vedono Mobit leggermente in vantaggio avendo i concorrenti fatto praticamente la stessa offerta sul parametro più importante: i bus nuovi. Sia Mobit che l'unico altro concorrente Autolinee Toscane interamente controllata dall'Ente Pubblico Commerciale francese RATP avevano offerto circa 2100 bus nuovi. Ma per la parte economica i francesi avevano offerto uno sconto maggiore di circa 1,8 % ottenendo un punteggio complessivo superiore.

Secondo Mobit nell'offerta dei francesi ci sarebbero due elementi di forte criticità: il soggetto partecipante che essendo al 100% controllato da un ente che ha servizi in affidamento diretto in Francia potrebbe non possedere i requisiti di partecipazione ai sensi del Reg. UE 1370/2007 e del Decreto Burlando, ed il Piano Economico Finanziario presentato a supporto dell'offerta nel quale compare un macroscopico errore di calcolo nei cosiddetti indici di sostenibilità economica finanziaria. Corretto l'errore il medesimo indice risulterebbe al di fuori di quelli ammissibili e l'offerta andrebbe esclusa. Mobit solleva entrambi i problemi sia alla Regione Toscana chiedendo di intervenire in autotutela ad annullare l'aggiudicazione, che all'ANAC presso cui avviene anche una audizione nel tentativo di scongiurare il ricorso giudiziario. ANAC però non interviene in tempo e Mobit pena la scadenza dei termini di legge è costretta a proporre ricorso al TAR Toscana.

Immediatamente Autolinee Toscane propone un ricorso incidentale contestando a Mobit di aver fatto un'offerta con un errore nel Piano Economico Finanziario. Il TAR Toscana arriva quindi a nominare una CTU sul tema delicatissimo del calcolo degli indici finanziari, richiedendo alla medesima se quelli effettuati da Autolinee Toscane e da Mobit fossero o meno corretti e coerenti con quanto previsti dal bando di gara.

Con **decreto n. 13939 del 14/12/2016** Regione Toscana ha dato attuazione alla sentenza del TAR Toscana, richiedendo ai due partecipanti alla procedura di gara di presentare, a corredo delle offerte tecniche ed economiche già pervenute e a dimostrazione della sostenibilità delle medesime, un nuovo Piano Economico Finanziario (PEF) rimodulato in coerenza con le Linee Guida allegate agli atti di gara, come interpretate dalla sentenza Tar sopra indicata. Il termine stabilito per la ripresentazione del PEF era previsto per il 30 gennaio 2017.

Frattanto CTT prosegue il percorso di risanamento gestionale chiudendo il bilancio 2015 con un risultato positivo per oltre 400.000 euro, trend confermato nel successivo esercizio 2016 quando l'utile è cresciuto fino a 2.350.000 euro. In questi due esercizi l'azienda acquista oltre 100 autobus nuovi che hanno consentito di rinnovare circa il 50% dei mezzi utilizzati per il servizio urbano di Pisa.

Per riattivare il percorso di gara in seguito alle pronunce giudiziarie sopra richiamate, la Regione decide di avventurarsi in una nuova procedura che diversamente da quanto atteso non è la ripetizione "integrale" della gara. Con un provvedimento quanto meno singolare richiede infatti ai due partecipanti di riformulare esclusivamente il proprio PEF, senza modificare nessuna delle altre parti dell'offerta, nonostante l'inscindibile legame che questa ha con il PEF stesso.

Sulla **sentenza del TAR Toscana n. 1548/2016** è pendente ricorso al Consiglio di Stato promosso da ambedue le concorrenti, anche se per motivazioni diverse. Di conseguenza la Regione ha notificato appello incidentale al Consiglio di Stato contro la stessa sentenza.

In data 13 Marzo 2017 a seguito dei lavori della Commissione giudicatrice, che ha valutato i P.E.F. di entrambe le concorrenti coerenti e sostenibili è stata aggiudicata provvisoriamente la procedura di gara alla società Autolinee Toscane Spa.

La prima udienza del Consiglio di Stato si è tenuta il 6 aprile 2017.

In calce alla relazione ci preme sottolineare che scaduto il mandato del presidente Zavanella non è corrisposto da parte del comune di Pisa l'assegnazione della presidenza al comune di Livorno così come accordato nei patti parasociali che vedevano alternarsi presidenza e vicepresidenza ai comuni di Pisa e Livorno. Motivo per cui il comune di Livorno potrebbe aprire una procedura legale ai danni del comune di Pisa

Relazione Azienda CTT Nord (RELAZIONE N. 2 REDATTA DALLA CONSIGLIERA PARTIZIA BONGIOVANNI)

La vicenda dell'azienda partecipata CTT Nord (la partecipazione del Comune di Pisa è pari al 9,379% pari a Euro 3.892.915) è legata in modo indissolubile alla ormai famosa gara di Lotto Unico indetta dalla Regione Toscana per assegnare l'intero servizio di TPL dell'intera Regione. La decisione di definire un ambito territoriale ottimale unico per il servizio di TPL da parte della Regione risale al 2012 anno in cui avrebbero dovuto essere bandite le nuove gare di ambito provinciale visto che quelle precedenti erano già scadute ed in proroga da oltre due anni. A questo punto nonostante il settore fosse già fortemente in crisi per effetto dei tagli governativi al settore (circa il 10% nell'anno 2010) le aziende si ritrovano costrette a proseguire il servizio con i cosiddetti "atti d'obbligo" ovvero degli atti unilaterali che obbligano le aziende a proseguire il servizio generalmente alle condizioni pattuite nei vecchi contratti (la maggior parte stipulati nel 2005 e scaduti nel 2010) con durate molto brevi, in alcuni casi addirittura di mese in mese. Proprio ad ottobre 2012 nasce l'azienda CTT con il conferimento dei rispettivi rami d'azienda di CPT (Pisa), CLAP (Lucca), ATL (Livorno) e TT (Lazzi). L'azienda unica chiude il primo bilancio di poco più di due mesi di esercizio con quasi 1,8 milioni di perdita. Una perdita che rende l'idea degli squilibri a cui i tagli del 2010 avevano portato le aziende ulteriormente aggravati dal mancato riconoscimento dei necessari adeguamenti inflattivi. Nonostante la situazione avversa, il management aziendale porta avanti un'azione di semplificazione e razionalizzazione scontrandosi poi con il nodo più difficile ovvero quello dell'armonizzare i diversi contratti integrativi aziendali. Armonizzazione che l'azienda doveva realizzare non solo per omogeneizzare il trattamento dei lavoratori ma anche per recuperare livelli di efficienza e produttività indispensabili per il risanamento dei conti e il rilancio dell'azienda. Peraltro si profilava la nuova gara Regionale che avrebbe certamente richiesto aziende solide ed in grado di fare investimenti importanti. Nel corso del 2013 dopo lunghissime trattative fallisce l'ennesimo tentativo di addivenire ad un accordo integrativo condiviso con le organizzazioni sindacali. L'azienda emana così una regolamentazione unilaterale che riconosce comunque significativi miglioramenti rispetto al contratto nazionale ma che richiede anche livelli di produttività maggiori. Si arriva allo scontro con il blocco delle città con uno sciopero bianco dichiarato poi illegittimo e per il quale diversi dipendenti CTT risultano multati e condannati. L'azienda proroga ulteriormente i vecchi contratti alcuni mesi ma senza nessun risultato e finisce poi il 31 aprile 2014 per confermare la regolamentazione unilaterale. Nel frattempo si chiude un altro bilancio (2013) in perdita per 4,8 milioni di Euro che rappresentano un miglioramento "tendenziale" rispetto al 2012 ma che impongono all'azienda di proseguire nell'opera di riorganizzazione e razionalizzazione. Vengono fatte gare uniche per risparmiare su forniture, servizi, etc. si mettono in liquidazione o si fondono per incorporazione quasi tutte le aziende partecipate. Spariscono Cda e collegi sindacali, si riducono le spese per consulenze. Nel 2014 il bilancio si chiude con una perdita di circa 1,7 milioni che segnano un'accelerazione nel riequilibrio dell'azienda ma a fine anno subito dopo l'insediamento del nuovo Cda e del nuovo Presidente finalmente esce il bando di gara Regionale. CTT Nord partecipa alla competizione in un ruolo fondamentale: è l'azienda con più produzione chilometrica della Toscana e nel Consorzio Mobit costituito per partecipare alla gara svolge un ruolo fondamentale esprimendo ben tre consiglieri di amministrazione su 7 di cui uno Presidente. La gara inizia subito con una serie di ricorsi che costringono la Regione ad apportare alcune modifiche per ottenere il via libera del Tar e delle Authority competenti. A luglio 2015 vengono presentate le offerte che verranno poi aperte a novembre rivelando alcune curiose vicende. La prima è che le offerte tecniche vedono Mobitleggermente in vantaggio avendo i concorrenti fatto praticamente la stessa offerta sul parametro più importante: i bus nuovi. Sia Mobit che l'unico altro concorrente Autolinee Toscane interamente controllata dall'Ente Pubblico Commerciale francese RATP avevano offerto circa 2100 bus nuovi. Ma per la parte economica i francesi avevano offerto uno sconto maggiore di circa 1,8 % ottenendo un punteggio complessivo superiore. E' un momento difficilissimo per l'azienda che si ritrova con i conti ancora non perfettamente in ordine e un'aggiudicazione avversa che ne pregiudicherebbe la stessa continuità aziendale. Ma nell'offerta dei francesi appare subito chiaro che ci sono due elementi di forte criticità: il soggetto partecipante che essendo al 100% controllato da un ente che ha servizi in affidamento diretto in Francia potrebbe non possedere i requisiti di partecipazione ai sensi del Reg. UE 1370/2007 e del Decreto Burlando, ed il Piano Economico Finanziario presentato a supporto dell'offerta

nel quale compare un macroscopico errore di calcolo nei cosiddetti indici di sostenibilità economica finanziaria. Corretto l'errore il medesimo indice risulterebbe al di fuori di quelli ammissibili e l'offerta andrebbe esclusa. Mobit solleva entrambi i problemi sia alla Regione Toscana chiedendo di intervenire in autotutela ad annullare l'aggiudicazione, che all'ANAC presso cui avviene anche una audizione nel tentativo di scongiurare il ricorso giudiziario. ANAC però non interviene in tempo e Mobit pena la scadenza dei termini di legge è costretta a proporre ricorso al TAR Toscana.

Immediatamente Autolinee Toscane propone un ricorso incidentale contestando a Mobit di aver fatto un'offerta con un errore nel Piano Economico Finanziario. Il TAR Toscana arriva quindi a nominare una CTU sul tema delicatissimo del calcolo degli indici finanziari, richiedendo alla medesima se quelli effettuati da Autolinee Toscane e da Mobit fossero o meno corretti e coerenti con quanto previsti dal bando di gara.

La CTU, dopo approfonditi incontri con i Consulenti Tecnici di Parte, (entrambe le parti nominano infatti Professori Universitari di grandissimo livello) perviene ad una conclusione sconvolgente: l'offerta di Autolinee toscane è viziata dall'errore di calcolo e deve essere esclusa mentre quella di Mobit sebbene presenti degli elementi sostanzialmente poco convincenti è nella forma perfettamente aderente alle regole del bando di gara.

Sorprendentemente il TAR Toscana si affida solo in parte alla sua stessa CTU e decide di escludere entrambe le offerte annullando perciò l'aggiudicazione e lasciando la gara senza un vincitore. Lo stesso TAR decide sorprendentemente di respingere anche le motivazioni sulla mancanza di requisiti di Autolinee Toscane con motivazioni che risulteranno poi censurate dal Consiglio di Stato come lacunose e illogiche. Ma ancora più sorprendentemente il TAR Toscana non discute nessuno degli altri motivi proposti da Mobit ritenendo di aver dato per soddisfatte le sue richieste con l'accoglimento del primo motivo di esclusione. Una scelta illogica per due motivi: il primo che Mobit non ha conseguito l'aggiudicazione il secondo come vedremo legato al proseguimento della Procedura di gara deciso dalla Regione.

Frattanto CTT prosegue il percorso di risanamento gestionale chiudendo il bilancio 2015 con un risultato positivo per oltre 400.000 euro, trend confermato nel successivo esercizio 2016 quando l'utile è cresciuto fino a 2.350.000 euro. In questi due esercizi l'azienda acquista oltre 100 autobus nuovi che hanno consentito di rinnovare circa il 50% dei mezzi utilizzati per il servizio urbano di Pisa. Di grande rilievo anche il trasferimento del terminal del servizio extraurbano da Piazza Sant'Antonio al moderno complesso di Sesta Porta dove nasce il primo terminal bus intermodale della Toscana. Sesta Porta ha infatti un accesso diretto alla Stazione Ferroviaria con possibilità di interscambio anche con il Pisa Mover.

Per riattivare il percorso di gara in seguito alle pronunce giudiziarie sopra richiamate, la Regione decide di avventurarsi in una nuova procedura che diversamente da quanto atteso non è la ripetizione "integrale" della gara. Con un provvedimento quanto meno singolare richiede infatti ai due partecipanti di riformulare esclusivamente il proprio PEF, senza modificare nessuna delle altre parti dell'offerta, nonostante l'inscindibile legame che questa ha con il PEF stesso. Tale richiesta non poteva che portare ed ha portato ad una nuova aggiudicazione provvisoria ad Autolinee Toscane, ragione per la quale tale scelta viene immediatamente impugnata al TAR da Mobit. Questo nuovo filone giudiziario ha portato il TAR ad esprimersi ritenendo non del tutto illogica la nuova procedura imbastita dalla Regione, sentenza che Mobit ha subito appellato al Consiglio di Stato (udienza programmata per maggio 2018).

Il tutto mentre a giugno 2017 nel filone giudiziario principale il Consiglio di Stato ha deciso, contrariamente a quanto sostenuto dal TAR Toscana, di dover approfondire il tema dei requisiti di

partecipazione di Autolinee Toscane rinviando alla Corte di Giustizia Europea la definizione di 4 quesiti pregiudiziali. Al momento i lavori della Corte UE sono in corso di svolgimento ed è atteso nei prossimi mesi il pronunciamento.

Visto il sostanziale stallo venutosi a creare e allo scopo di evitare il possibile declino del settore TPL in Toscana, la Regione ha consultato gli EE.LL. territoriali e gli attuali gestori al fine di verificare le condizioni per stipulare un Contratto Ponte biennale per superare il regime degli atti d'obbligo e dare la possibilità di effettuare investimenti in nuovi bus.

In tal senso nel dicembre 2017 è stato costituito un nuovo consorzio (ONE scarl) che raggruppa tutti i gestori titolari del servizio nei 14 bacini storici, nel quale CTT mantiene le prerogative di soggetto principale esprimendo 3 consiglieri su 7, tra cui il Presidente.

La firma del contratto ponte avvenuta il 28 dicembre 2017 ha consentito di far ripartire subito gli investimenti in mezzi e tecnologia e già nel mese di gennaio CTT Nord ha presentato 12 mezzi nuovi ai quali seguiranno nei prossimi mesi altri 56 mezzi come da accordi. Sempre all'interno del contratto ponte è previsto l'avviamento del sistema AVM per il monitoraggio della flotta che garantisce anche la possibilità di fornire tramite paline intelligenti e APP informazioni all'utenza aggiornate in tempo reale.

Il contratto ponte garantisce anche un miglioramento degli equilibri aziendali grazie al meccanismo dell'adeguamento inflattivo e della clausola di salvaguardia legata agli eventi più "rischiosi" ovvero l'aumento del prezzo del carburante ed eventuali rinnovi del contratto nazionale degli autoferrotranvieri scaduto il 31/12/2017.

Il contratto ponte garantisce anche la possibilità di estendere la tutela occupazionale ai dipendenti assunti dopo il 2013 e a quelli che saranno assunti in questi due anni, fatto fondamentale visto che tale tutela era prevista nel bando di gara ma limitata all'elenco dei dipendenti del 2013 molti dei quali ormai in pensione.

Pertanto l'azienda CTT ha ricominciato anche ad effettuare assunzioni a tempo indeterminato per garantire un normale turnover aziendale che avviene con selezioni aperte di evidenza pubblica le ultime delle quali hanno visto oltre 600 partecipanti.

Per tutte queste considerazioni la partecipata CTT Nord versa oggi in condizioni estremamente migliori di quelle dell'inizio del nostro mandato con bilanci in ordine, investimenti in corso, e qualità del servizio in aumento sotto tutti i punti di vista. Certamente sotto molti aspetti una svolta decisiva sarà possibile solo dopo l'aggiudicazione della gara che consentirà di avere una prospettiva ancora più ampia.

Patrizia Bongiovanni