

VERBALE N. 29
SEDUTA DEL 28/04/2023

*(Redatto ai sensi dell'art. 32 Regolamento del Consiglio Comunale
e degli altri organi istituzionali)*

L'anno **2023** (duemilaventitre) il giorno **28** (ventotto) del mese di **aprile**, la Commissione Sesta è convocata alle ore 9:00, presso la Sala Firenze Capitale al terzo piano di Palazzo Vecchio in seduta congiunta con la Commissione Prima, secondo quanto previsto dall'art. 23 del Regolamento del Consiglio comunale per trattare il seguente ordine dei lavori:

- Comunicazioni del Presidente;
- Audizione del Direttore Direzione Sistema Tramviario Metropolitano Ing. Michele Priore su GEST (v. ODG_2022_01178). Saranno presenti: il Direttore Generale, Ing. Giacomo Parenti, il Dirigente Servizio Gestione Tramvia, Ing. Filippo Martinelli, la E.Q. Gestione Amministrativa e Contabile della Direzione Sistema Tramviario Metropolitano, Dott.ssa Stefania Bocci;
- Varie ed eventuali.

Per la Struttura Autonoma del Consiglio comunale sono stati invitati:
Dott. Riccardo Nocentini, dirigente
Sabrina Sezzani, P.O

Per la segreteria della Commissione Prima è presente Cristina Ceccarini
Per la segreteria della Commissione Sesta è presente Monica Berti.
Redige il verbale la segretaria della Commissione Prima

Sono presenti inoltre:
il Presidente del Consiglio, Luca Milani; il Direttore Generale, Ing. Giacomo Parenti; il Dirigente Servizio Gestione Tramvia, Ing. Filippo Martinelli.

Per la Commissione Sesta sono presenti le/i Consigliere/Consiglieri:
alle ore 9,00: Calistri, Bonanni, De Blasi, Nutini, Palagi
alle ore 9,05: Draghi, Pampaloni
Assume la presidenza Calistri in qualità di Presidente e procede con l'appello; si accerta la presenza delle/dei Consigliere/Consiglieri:

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUTO DA
Presidente	Calistri Leonardo	
Vicepresidente	Draghi Alessandro Emanuele	
Componente	Bonanni Patrizia	
Componente	De Blasi Roberto	
Componente	Nutini Franco	
Componente	Palagi Dmitrij	
Componente	Pampaloni Renzo	

Il Presidente apre la seduta congiunta alle ore 9:10 essendo presente il numero legale.

La Commissione tratta il seguente argomento Concessione del sistema tranviario fiorentino: aspetti legati alla fase di gestione.

Intervengono:

- I Presidenti della Commissione Prima e della Commissione Sesta per introdurre l'ordine dei lavori. Il Presidente Calistri illustra il percorso delle sedute dedicate all'argomento all'ordine dei lavori. Il Presidente Fratini sottolinea che la Commissione Prima ha già dedicato tre sedute, da inizio legislatura, alla gestione della tranvia per la parte riguardante la ricaduta sul bilancio dell'ente. La seduta odierna e le altre in programma hanno lo scopo di effettuare un approfondimento a tuttotondo che si dovrà concludere con una relazione finale che spera sia condivisa da maggioranza e opposizione. In caso contrario le due parti provvederanno a presentare due relazioni distinte.

Alle 9:15 per la Commissione Sesta è presente il Consigliere Armentano in sostituzione della Consigliera Alessandra Innocenti.

Alle ore 9:15 è presente il Consigliere D'Ambrisi.

- L'Ing. Parenti prende la parola e premette che essendoci delle indagini in corso sulla gestione della tranvia da parte della Procura di Firenze - nella quale, precisa, non vede indagati né l'amministrazione né dipendenti del Comune di Firenze, tuttavia riferisce che in qualità di Direttore Generale è stato chiamato come persona informata sui fatti per chiarire alcune questioni - non potrà riferire sul contenuto delle domande poste dalla Guardia di Finanza.

Evidenzia che il progetto della tranvia è nato nel 2003 nell'ambito di un contesto normativo che oggi non esiste più poiché nel frattempo il codice dei contratti è mutato due o tre volte. Di conseguenza l'Ing. Parenti suggerisce di contestualizzare gli atti amministrativi sottostanti la concessione all'epoca in cui certe norme erano vigenti poiché ciò che era fattibile allora non è detto che oggi, alla luce di un contesto normativo variato, si possa fare. Concludendo sottolinea l'inopportunità di interpretare le norme di allora con le regole attuali perché ciò può essere fuorviante. Quello che l'Ing. Parenti propone è di ripercorrere la storia delle concessioni nelle sue linee essenziali per capire che domande fare e arrivare a dare delle risposte.

Alle ore 9:20 entra il Consigliere Razzanelli.

- L'Ing. Priore precisa che in queste sedute non si parlerà di tracciati bensì di impostazione contrattuale della concessione. Legge i 5 punti introduttivi oggetto delle sedute programmate. Inizia dal primo punto, ossia come si è formato il contratto del 2005, poi seguirà l'esposizione con il secondo punto che tratta di come si sono susseguiti nel tempo gli atti aggiuntivi stipulati e l'oggetto dei loro contenuti che vanno a modificare il contratto del 2005.

Alle ore 9:26 entra la Consigliera Perini.

Dopo aver illustrato la struttura contrattuale il terzo punto si occuperà di spiegare quella che è la struttura vera e propria della concessione (impostazione e previsioni contrattuali riferite alla fase di gestione). Il quarto punto prevede l'illustrazione di quelle che sono state le variazioni nel tempo a seguito degli atti aggiuntivi e i principali fattori economici incidenti proprio sulla gestione della concessione. Infine il quinto e ultimo punto illustrerà i costi annuali della convenzione di concessione, le fonti di finanziamento e l'oggetto delle spese.

Alle ore 9:34 entra il Consigliere Cellai

L'Ing. Priore inizia ad esporre il primo punto aiutandosi con la proiezione di slide. Nella fattispecie si tratta delle slide nn. 4-6 nelle quali aggiunge che la gestione della prima linea era fuori dal project financing (da ora in poi, project) in quanto la sua realizzazione era oggetto di un appalto di lavoro ad ATAF. Le linee 2 e 3 si riferiscono al tracciato Piazza della Libertà-Aeroporto e prolungamento della linea 1 fino a Careggi. La Terza linea era subordinata al finanziamento pubblico e quindi in quel momento era fuori dal project e corrispondente al secondo lotto della Linea 3. Quindi, l'ing. Priore riassume che all'epoca vi erano: 3.1 (primo lotto del prolungamento della linea 1 fino a Careggi); 3.2 (secondo lotto della linea 3 che poi nel tempo è stata declinata in sub lotti 3.2.1 linea di Bagno a Ripoli e 3.2.2 linea di Rovezzano). A seguito della pubblicazione dell'avviso è stata presentata nei termini da parte di RATP International S.A. apposita proposta concernente la gestione della Linea 1, ossia la progettazione esecutiva, la costruzione, il parziale finanziamento e gestione della Linea 2 e Linea 3 (1° lotto). Da questo momento è partito l'iter previsto per il project normato dalla legge 109/94, che si articola in: avviso pubblico per raccogliere manifestazioni di interesse, arrivo delle proposte, istruttoria delle stesse in contraddittorio con i proponenti, dichiarazione di pubblico interesse della proposta scelta, infine proposta inviata in gara. A seguito della verifica istruttoria della proposta la documentazione originariamente presentata viene integrata per recepire le osservazioni fatte dall'amministrazione a RATP in sede istruttoria. Successivamente con delibera del 2003 la proposta presentata è stata dichiarata di pubblico interesse. Ad ottobre del c.a. si è indetto la gara e nei termini previsti dal bando di gara perviene richiesta di partecipazione da parte dell'impresa Pizzarotti & c. S.p.A. di Parma. Tuttavia quest'ultima malgrado la presentazione di richiesta di partecipazione e pertanto invitata a presentare l'offerta per la futura gara, non presenta l'offerta. Quindi la gara si conclude con l'aggiudicazione al promotore della proposta (RATP) dopo verifica istruttoria effettuata dal gruppo tecnico di supporto al RUP. Successivamente all'adozione di tale provvedimento sono state poste in essere le attività occorrenti per la stipulazione dei relativi contratti, ed in particolare si è provveduto ad integrare e completare i documenti contrattuali dando corso alla fase finale di attività istruttoria. Nel giugno del 2005 viene sottoscritto sia il contratto di concessione che la convenzione di finanziamento e l'accordo diretto e questi sono i componenti principale della convenzione di concessione

Esaurita l'illustrazione del primo punto si prenotano:

- Consigliere Pampaloni: chiede come era composta la compagine per la gestione e se il Comune all'inizio pensava di gestire le linee tranviarie in questo modo
- Risponde l'Ing. Priore che RATP è la mandataria che poi si riunisce in ATI e raggruppa altri soggetti che poi nel tempo sono variati. Per quanto riguarda il disegno iniziale del Comune sulla gestione, l'Ing. Priore precisa che all'epoca non c'era e pertanto il percorso iniziale è stato ricostruito come segue: inizialmente l'amministrazione affida la prima linea ad ATAF in qualità di gestore del trasporto pubblico locale poiché l'idea iniziale era di costruire la prima linea a totale finanziamento pubblico facendola realizzare ad ATAF che in futuro avrebbe dovuto anche gestirla. Durante la fase di realizzazione della linea 1 questa impostazione è cambiata perché nei piani regolatori del tempo forse c'era già l'idea di costruire una rete tranviaria che non si limitasse ad una sola linea. Quindi l'amministrazione dovette cambiare impostazione perché non poteva permettersi di finanziare l'intera rete tranviaria e di conseguenza dovette ricorrere al project attraverso la pubblicazione dell'avviso iniziale per costruire un partenariato atto a reperire le risorse mancanti da soggetti diversi dall'amministrazione, e che si è concretizzato con la concessione. Specifica che la concessione è del 2005 e la messa in esercizio della linea 1 è del 2010.

Alle ore 9:45 esce il Consigliere D'Ambrisi.

Alle ore 9:45 entra il Consigliere Pastorelli.

- Consigliere Draghi esprime soddisfazione per il contenuto della seduta. Chiede un chiarimento sulle seguenti questioni: modalità di calcolo fatto all'epoca sul potenziale dei passeggeri trasportati; modalità di calcolo dello storno dei biglietti, ossia sul venduto quanto incassa la Regione; modalità di calcolo che spieghi il motivo dell'accrescimento del contributo del Comune di Firenze da adesso al 2029 per il funzionamento della tramvia.
- Consigliere De Blasi chiede di spiegare meglio il motivo per cui dall'affidamento ad Ataf della realizzazione della linea tranviaria nel 2003 poi si arriva al 2005 dove si cambia impostazione sul sistema di gestione tranviario. Nella fattispecie chiede quale era lo stato di realizzazione della linea tranviaria 1 quando nel 2005 subentra un altro soggetto ad Ataf; le risorse fino a quel momento impegnate e la percentuale dei lavori realizzati in rapporto alla percentuale delle risorse impegnate fino a quel momento.
- Risponde l'Ing. Priore: si riserva di dare indicazioni nelle successive sedute sulle seguenti domande: compagine originaria in rapporto alla compagine con la concessione; dettaglio del finanziamento in origine e come si è evoluto nel tempo; calcolo passeggeri; domande poste dal Consigliere De Blasi. Tuttavia precisa che nel tempo il finanziamento pubblico è aumentato perché le varianti che nel frattempo si sono aggiunte sono state finanziate dal pubblico come avviene in ogni project. Nel caso della linea di Bagno a Ripoli la percentuale a carico del pubblico era già nelle condizioni originarie perché ha regole diverse rispetto alle linee tranviarie precedenti perché il project iniziale prevedeva la costruzione di due linee: 1 e 2. La linea 1 non è stata realizzata dal concessionario bensì con fondi pubblici. Questo tipo di impostazione con la linea di Bagno a Ripoli non c'è stata. Infine per quanto concerne la convenzione con ATAF precisa che questa risale al 1996 e non al 2003 e l'avvio dei lavori della linea 1 è precedente a detto anno. Sottolinea che la convenzione con ATAF non viene sciolta perché la linea 1 viene completata con appalto e realizzata da ATAF. La variazione rispetto all'impostazione iniziale è che ATAF non l'ha più gestita perché nel 2010

essendoci in atto la procedura di project la gestione è stata fatta dal concessionario come previsto dalla concessione del 2005.

- Consigliere Palagi: ringrazia per il lavoro. Chiede se i tecnici sono in grado di reperire la documentazione iniziale dove Comune e Regione Toscana avevano pensato di costruire e gestire la linea 1 senza ricorrere ad un soggetto esterno e come poi invece l'amministrazione abbia cambiato idea e deciso di intraprendere la strada del project. Questo perché il project è qualcosa che per il Consigliere Palagi indebita l'ente in quanto il rischio di impresa sul lungo periodo se lo prende in carico la parte pubblica. Chiede se nella prima parte della realizzazione della Linea 1 e delle altre linee oltre che ad ATAF l'amministrazione fosse legata ad RFI anche per la costruzione della TAV. Infine chiede se vi sia una connessione tra privatizzazione di ATAF e gestione sistema tranviario
- Risponde l'Ing. Priore che RFI nell'ambito degli accordi procedurali contribuisce alla progettazione delle infrastrutture della mobilità ivi incluso la TAV. Quando l'amministrazione decide di privatizzare ATAF, quest'ultima aveva una partecipazione dentro il concessionario. L'operazione di privatizzazione tuttavia è stata seguita dal servizio che si occupa delle partecipate e quindi la documentazione va chiesta a loro.
- Consigliere Razzanelli ricorda il referendum del 2008 che bocciò la tranvia. Segnala che in Cina ha visto la tranvia senza rotaie e senza fili sopra. Secondo Razzanelli l'Assessore Giorgetti gli ha detto che a Firenze non si può fare perché non è omologata. Il Consigliere Razzanelli propone di omologare questo tipo di tranvia per risparmiare circa 45mln. di euro. Per la variante al centro storico propone di comprare due bus elettrici e di parcheggiarli uno in piazza della Libertà e uno in piazza Duomo. Chiede come mai non è stato fatto lo studio sul tracciato piazza della Libertà e viale Europa. Annuncia che a breve renderà pubblico uno studio, che ha commissionato ad uno studio di Roma, che analizza se l'impatto trasportistico della tranvia in termini trasportistici tra Piazza della Libertà e Viale Europa è positiva o negativa.

Alle ore 10:15 escono i Consiglieri: Bocci, Cellai e Cocollini.

- Risponde l'Ing. Priore che le caratteristiche della tranvia cinese esiste solo in Cina perché in Europa nessuno l'ha fatta. Per quanto concerne lo studio sul tracciato piazza della Libertà e viale Europa esiste ed è pubblicato in rete civica e la valutazione è stata fatta sulla base di costi/benefici.
- Consigliere Draghi osserva che nei contratti è previsto che si deve assicurare un certo chilometraggio e chiede quale chilometraggio deve assicurare GEST.
- Consigliere Armentano: ringrazia per come è stato costruito il percorso di illustrazione del sistema di gestione contrattuale per dare la giusta conoscenza dell'argomento atta a fugare eventuali dubbi sulla trasparenza dell'agire amministrativo.

Non essendoci ulteriori interventi i Presidenti della Prima e Sesta Commissione ringraziano gli intervenuti e procedono all'appello finale e chiudono la seduta alle ore 10:30

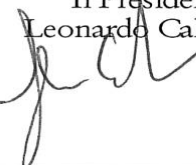
Per la Sesta Commissione alla chiusura della seduta erano presenti le/i seguenti Consigliere/Consiglieri:

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUTO DA
Presidente	Calistri Leonardo	
Vicepresidente	Draghi Alessandro Emanuele	
Componente	Bonanni Patrizia	
Componente	De Blasi Roberto	
Componente	Innocenti Alessandra	Armentano Nicola
Componente	Nutini Franco	
Componente	Palagi Dmitrij	
Componente	Pampaloni Renzo	
Componente	Pastorelli Francesco	
Componente	Razzanelli Mario	

La Segretaria Verbalizzante
Cristina Ceccarini



Il Presidente
Leonardo Calistri



Verbale, letto, approvato e sottoscritto nella seduta del 4.05.2023

