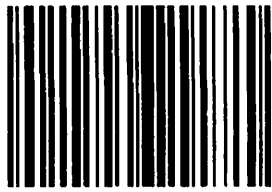




AOCRT Protocollo n. 0009337/18-07-2024



LEX 11
IO 737
09.12.02

Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio regionale
dott. Antonio Mazzeo
SEDE

Interrogazione a risposta immediata ai sensi dell'art. 173 del Regolamento interno.

Oggetto: in merito all'affidamento del servizio di cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'Arcipelago toscano.

Il Portavoce dell'Opposizione,

Premesso che,

la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost..

Preso atto che,

con decreto n. 6428 del 29 dicembre 2010 si è dato corso alla procedura di gara, è stata approvata la lettera di invito per la richiesta di offerta, è stato approvato lo schema dell'atto di cessione delle quote, il contratto di servizio e suoi allegati contenente la regolazione degli obblighi di servizio pubblico nei collegamenti marittimi regionali;

con decreto n. 4098 del 29 settembre 2011, quindi dopo nove mesi, l'appalto è stato aggiudicato alle condizioni di cui al vigente, in proroga, contratto di servizio e ai documenti di gara nonché dell'offerta tecnica ed economica presentata;

dopo ulteriori tre mesi, il 2 gennaio 2012, la Regione Toscana ha stipulato un Contratto di servizio della durata di 12 anni con Moby S.p.a e Toremar S.p.a. che prevedeva, tra l'altro, un aumento dei collegamenti tra terraferma e isole e l'abbattimento dell'età media della flotta e definendo linee e numero di corse, suddivise per fasce;

l'articolo 2 del sopracitato Contratto di servizio prevede, al primo comma, che questo decorra dal 2 gennaio 2012 con termine fissato al 31 dicembre 2023. Il comma seguente dispone che "allo scadere del contratto o in caso di anticipata risoluzione, TOREMAR è tenuta a garantire la prosecuzione del

servizio alle medesime condizioni del contratto di servizio vigente alla scadenza, fino al subentro del nuovo gestore per un periodo massimo di 12 mesi”;

con decreto dirigenziale 17247 del 12 luglio 2023 la Regione si è avvalsa della possibilità di prosecuzione del servizio dal 1 gennaio 2024 al 31 dicembre 2024 agli stessi patti e condizioni del vigente contratto, quantificando l'onere finanziario a carico del bilancio regionale in complessivi 17.693.441,00 euro, compreso IVA.

Preso altresì atto che,

la delibera 14 marzo 2019, n. 22 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per la assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, ha reso necessaria la attivazione di un servizio di qualificata assistenza tecnica nell'espletamento delle procedure di gara, così come nella programmazione del servizio di cabotaggio marittimo in continuità territoriale;

Il 26 luglio 2022, quindi oltre tre anni dopo la delibera ART e a diciassette mesi dalla scadenza del contratto di servizio la Regione Toscana ha avviato l'iter per l'affidamento del sopracitato servizio;

il 9 maggio 2023 la Regione Toscana ha provveduto alla aggiudicazione non efficace nei confronti della RTI con mandataria Paragon Business Advisors s.r.l. e mandante T Bridge S.p.A, resa efficace con decreto dirigenziale 17386 del 2 agosto 2023, per un importo di euro 97.400,00 oltre IVA, per complessivi 118.828,00 euro.

Considerato che,

l'8 giugno 2023, quindi nelle more dell'aggiudicazione efficace, rappresentanti di Paragon Business Advisors s.r.l. e T Bridge hanno illustrato le tempistiche del progetto, che prevede i seguenti ultimi passaggi: nei mesi di aprile-luglio 2024 la pubblicazione e la conclusione della procedura di gara, nei mesi di luglio-ottobre 2024 l'aggiudicazione della gara e l'affinamento degli atti pre-stipula;

numerose testate giornalistiche, generaliste e di settore, nel descrivere lo scenario che porterà al nuovo contratto di servizio, fanno riferimento ad un possibile “spacchettamento”, che prevederebbe una pluralità di bandi di gara separati di cui uno, Piombino-Portoferraio, con un affidamento tramite Obbligo di Servizio Pubblico (OSP), differentemente dal quadro attuale;

tale ipotesi di “spacchettamento” ha sollevato polemiche e timori legati a possibili ripercussioni a livello occupazionale, sia in termini di lavoratori impiegati che di condizioni lavorative. Preoccupazioni si sono palesate anche relativamente ad un possibile peggioramento dei collegamenti marittimi, a scapito dei residenti e dei turisti;

il 1 Marzo 2024 la Regione Toscana ha diramato una nota stampa con cui si dà notizia che “la procedura di consultazione degli operatori ha evidenziato l'interesse di sei imprese di navigazione operanti nel settore del trasporto marittimo passeggeri e merci con navi Ro-Ro e Unità Veloci”. Vi si legge inoltre che “la Regione analizzerà nel dettaglio ogni evidenza manifestata dalle imprese, puntando

a ottenere entro aprile un quadro definito delle indicazioni sul prosieguo delle procedure previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti”.

Ricordato che,

in risposta alla interrogazione orale n. 596 del 22 settembre 2023 con cui si chiedeva se “non c’è il rischio che le procedure per l’assegnazione del servizio vadano oltre il 31 dicembre 2024” l’assessore Baccelli affermava che “stiamo facendo tutti i passi necessari nelle nostre possibilità per chiudere la partita entro dicembre 2024”, non negando quindi il rischio di un possibile sfioramento della scadenza del 31 dicembre 2024;

nel Documento di Economia e Finanza Regionale 2025, al progetto regionale 28 ‘Politiche per il mare, per l’Elba e l’Arcipelago toscano’, si legge che: *“Il 2025 potrà costituire, salvo eventuale obbligo protrarsi dei tempi procedurali di gara e di affidamento, il primo anno di vigenza del nuovo contratto dei servizi marittimi di collegamento da e per le isole dell’arcipelago toscano; tale gara potrà essere stata eventualmente circoscritta ad una parte dell’attuale bacino, a causa del possibile affidamento in forma di obbligo di servizio orizzontale della tratta Piombino-Portoferraio, in conformità alle richieste della Delibera ART n. 22 del 2019 e del Regolamento UE n. 3577/1992”;*

tale previsione evidenzia il concreto rischio che il nuovo contratto di servizio non entri in vigore entro la scadenza della proroga e conferma l’intenzione della Regione Toscana di procedere con uno “spacchettamento” delle tratte;

in data 28 giugno 2024 Toremar ha diffuso una nota stampa nella quale confermava quanto già circolato a mezzo stampa circa l’intenzione di non partecipare alla gara in caso di “spacchettamento” e ricordando di averlo comunicato “ufficialmente all’Assessore regionale ai Trasporti nell’ultimo incontro datato 18 giugno. Da qui la messa in vendita delle navi anch’essa comunicata alla Regione e successivamente alle organizzazioni sindacali nell’ultimo incontro del 20 giugno”;

i sindacati dei lavoratori marittimi di Toremar hanno indetto uno sciopero per domenica 21 luglio 2024, sciopero confermato nonostante l’incontro tra l’assessore regionale ai trasporti Stefano Baccelli e le varie rappresentanze sindacali.

Tutto ciò premesso e considerato,

interroga il Presidente e la Giunta regionale per sapere

quando la Regione presume che possa avere luogo l’avvio del nuovo contratto di servizio e se, qualora non si addivenisse alla firma del nuovo contratto di servizio entro la scadenza del 31 dicembre 2024, come sarà garantita la continuità territoriale con l’arcipelago toscano, se il cronoprogramma indicato dalla RTI e riportato in narrativa è stato rispettato e se la Regione ritiene soddisfacente l’assistenza tecnica resa.

Il Portavoce dell’Opposizione - Marco Landi

