

Gest e Tram SpA: il tram, la Madonna e l'inchiesta della Magistratura

scritto da Tiziano Cardosi

Da quasi un anno c'è una [inchiesta della magistratura fiorentina](#) che riguarda i vertici della tranvia, Gest e Rapt Italia. I giornali, in questi giorni, parlano molto dei ritardi dei lavori dell'infrastruttura, ma per fortuna è apparso, malinconicamente isolato, [un articolo a cura di Valentina Marotta e Antonella Mollica](#) sul Corriere fiorentino che fa un po' di chiarezza sulla vicenda. Già nell'ottobre dello scorso anno Antonella Mollica pubblicava un articolo dal titolo chiaro: "Occultati redditi per non versare soldi al Comune".

La vicenda appare abbastanza semplice, ma apre a domande che in molti si dovrebbero fare e non fanno. Nel contratto tra Gest e Comune di Firenze è prevista una clausola che garantisce alla società di gestione delle tramvie aiuti suppletivi da parte del soggetto pubblico se gli incassi della bigliettazione non raggiungessero livelli che garantiscano una certa redditività; qui c'è già una bella anomalia, se non penale certamente etica e politica. Il project financing, il meccanismo finanziario con cui sono realizzate le tramvie, prevede investimenti del soggetto privato che dovrebbe accettare rischi di mercato come fa qualunque soggetto economico che intraprende una attività; invece qua il soggetto privato dorme tra due guanciali perché rischi di mercato sono eliminati dal Comune che interviene con i propri fondi che, guarda caso, sono quelli dei contribuenti. Già da questo si capisce come tutta la retorica che abbonda sulle bocche di amministratori e imprenditori (o prenditori?) sia solo fumo da gettare negli occhi dei cittadini/Pantaloni che garantiranno, comunque vada, profitti soddisfacenti per Gest, una impresa controllata da Rapt, la società francese che gestisce, tra le altre cose, la metropolitana di Parigi.

☒ Altra clausola prevede invece che se i proventi della vendita dei biglietti superano una certa soglia i guadagni vadano dati al Comune. Forse nessuno aveva pensato che la cosa potesse succedere, invece è avvenuta, ma, da quanto trapela dalle indagini della magistratura, la cosa è stata tenuta nascosta e i soldi incassati in più sono stati "nascosti" con giri contabili dentro i bilanci di Gest.

Da quel che viene riportato dalla stampa il procuratore aggiunto Luca Turco avrebbe chiesto addirittura il commissariamento di Gest perché non sarebbero stati consegnati 7 milioni di euro al Comune. Viene denunciato che chi doveva essere il controllore di Gest, la Tram SpA, non lo ha fatto perché le due società hanno troppi interessi comuni, addirittura molti amministratori hanno cariche dentro entrambe le società. Terzietà e controlli non esistono; è il modello avviato con TAV SpA e la figura del general contractor, poi perfezionato e raffinato con le modalità tutte italiane dei project financing.

Non dovremmo aspettare che ci siano condanne o assoluzioni, non è questa la cosa importante in questa vicenda. Al di là di come procederà l'iter giudiziario dovremmo ringraziare chi ha aperto una nuova finestra su quel che sta accadendo nel trasporto pubblico toscano dove forti interessi privati tengono banco. Non è importante sapere se i comportamenti tenuti dai responsabili delle società sono reati o meno; sono sicuramente delle vergogne da un punto di vista politico e morale. Che si sia messo in piedi un sistema privatistico dove vengono gestiti così spavalamente soldi e interessi pubblici è una vergogna per chi lo ha pensato, attuato e lo mantiene. Qui la magistratura ci indica soprattutto un problema politico prima che penale, la tacita richiesta è che si arrivi a profonde modifiche di come sono gestiti i servizi pubblici.

Ma su questo punto il silenzio di Comune, Regione, Città Metropolitana, partiti è fragoroso e molto imbarazzante. In particolare il Comune, che sarebbe stato privato di notevoli risorse, praticamente truffato, tace incredibilmente! Si sprecano comunicati e interviste sui ritardi nei lavori, si presenta l'ennesimo [sito pubblicitario sulla tranvia](#), ma su questa vicenda c'è il silenzio.



Come è spiegabile una cosa del genere? Quale può essere una spiegazione razionale a questi comportamenti?

Questo getta una luce sinistra non solo sulla mobilità fiorentina, ma sulla scelta di consegnare tutto il trasporto pubblico toscano ad un'unica società; le maggioranze che hanno dominato in Comune e soprattutto in Regione hanno fatto fuoco e fiamme perché tutto fosse consegnato a chi gestisce i trasporti a Parigi, la Rapt, creando un soggetto monopolistico privato che si può permettere

comportamenti come quelli parzialmente - temiamo molto parzialmente - svelati dalla magistratura fiorentina.

Forse ci sono accordi cui nemmeno i magistrati sono arrivati, visto che risalgono a molto tempo fa? Esiste una specie di cupola o di loggia europea dove si decide la spartizione di appetitosi bocconi? Viene facilmente il sospetto.

Certamente Rapt ha fatto un affare a prendersi tutto il TPL toscano, le frasi che emergono dalle **intercettazioni** dei messaggini lo rivelano: **“A Parigi aspettano tutti la Toscana come la Madonna per risolvere i grossi problemi di redditività”**. Ecco, grazie alle privatizzazioni toscane e fiorentine riusciamo a garantire una redditività ai francesi che nel loro paese non riescono ad avere! Una bella impresa per la nostra politica! Sarebbe interessante chiedere agli utenti ex ATAF cosa ne pensano quando stanno alle fermate dei bus ad aspettare le corse saltate.

Qualche domanda dovrebbero farsela anche molti ambientalisti che hanno sposato “la tranvia” come strumento capace di risolvere tutti i problemi di mobilità a Firenze; certo che il tram potrebbe essere un buon strumento, ma quando l’allora presidente ANAC Raffaele Cantone denunciava che project financing e del general contractor erano strumenti “criminogeni” si facevano spallucce e si sosteneva che comunque lo strumento tram ci avrebbe liberati da inquinamento e traffico.

Non è così e il futuro ci dimostrerà che non lo sarà: senza un programma che guardi alle esigenze dei territori, delle persone, senza una pianificazione che sia al servizio della collettività, assisteremo ancora ad un patchwork di progetti finalizzati ad accontentare gli appetiti del sistema politico-economico che vive delle grandi opere; finché il dogma delle privatizzazioni non sarà smentito queste infrastrutture saranno sovradimensionate o inutili, il trasporto pubblico non sarà in grado di sostituire quello privato, le condizioni di vita dei pendolari - che sono una delle fasce sociali più sfortunate - saranno sempre cattive; anche l’obiettivo di una rivoluzione ecologica continuerà ad essere solo un vuoto bla bla sulle bocche di politici e dei loro cortigiani.