

ATTUALITÀ

COME CAMBIANO I TRASPORTI

Gianni Bechelli è il presidente di **Autolinee Toscane**, la società che da novembre gestisce il **trasporto pubblico** in tutta la Toscana. Un avvio a ostacoli tra pandemia, aumento del gasolio, un parco mezzi da rinnovare

DI RICCARDO BIGI

L'inizio non è stato facile. Dal primo novembre, **Autolinee Toscane** ha in gestione il **trasporto pubblico** locale di tutta la regione. «È stato un subentro importante, che ha pochi paragoni per le sue dimensioni». Gianni Bechelli è il presidente della società, alla guida di una macchina che conta cinquemila dipendenti e che muove centinaia di mezzi nelle città e tra i paesi. «Il passaggio di consegne non è stato facile, arrivato al termine di lunghi contenziosi» sottolinea. Adesso però c'è la necessità di guardare al futuro. Acquisti di nuovi bus, assunzione di autisti e personale. E in prospettiva il passaggio, almeno nelle aree metropolitane, dal gasolio a nuove forme di alimentazione energetica. Elettricità, idrogeno: «Non sarà facile arrivarci, ma il futuro è quella roba lì». **Cominciamo dal passato: come sono andati questi primi mesi?**

«La nostra prima preoccupazione è stata quella di garantire il servizio. Abbiamo tante idee per il futuro ma intanto c'era da dare continuità».

Ai tanti problemi si è aggiunto il picco dei contagi da coronavirus...

«A novembre è iniziato il rialzo: abbiamo avuto picchi di 700 persone assenti contemporaneamente. Se abbiamo superato le difficoltà è stato anche grazie alla disponibilità di chi ha lavorato in maniera straordinaria, sia sui mezzi che negli uffici. Abbiamo cercato di assicurare le fasce orarie fondamentali. Abbiamo pensato anche che questa cosa non la dovevamo nascondere, era giusto far passare la comunicazione che eravamo in difficoltà. Temevamo maggiori lamentele o proteste, invece la gente ha capito e ha sopportato i disagi».

Adesso che le cose stanno



I nuovi autobus con la «livrea» bianca, in circolazione da febbraio. A destra, il presidente Gianni Bechelli



verso il 2025, pian piano ci arriveremo tutti. In Toscana le aree metropolitane saranno le prime zone interessate, sono quelle che hanno più bisogno di purificare l'aria. Siamo andando incontro a una vera rivoluzione».

Piccoli comuni, aree montane: la Toscana è anche questa. Qui il trasporto pubblico è essenziale per tante persone, ma economicamente difficile da sostenere.

«Nel contratto con la Regione c'è una parte dedicata a questo, alle aree deboli nelle quali migliorare i collegamenti. Presenteremo una proposta per il rifacimento di questi servizi. Noi abbiamo un certo numero di chilometri da coprire, ma vogliamo farlo in maniera intelligente, mirata. Vogliamo capire a cosa serve il bus: metteremo dei contapersona a bordo per sapere le persone dove salgono e dove scendono, e in quali orari, per rispondere meglio alle esigenze quotidiane. Cercheremo di capire anche quali mezzi servono, ogni tipologia di bus deve essere adatta alla sua missione. Il trasporto locale in queste aree è un servizio essenziale anche per evitare l'abbandono del territorio. Un modo per rendere possibile restare, o magari tornare, a vivere nei paesi. Si tratta di dare risposte a tante piccole realtà locali che sono la ricchezza della Toscana».

Ci sono persone che vorrebbero prendere il bus ma non lo trovano, altre che magari potrebbero usarlo ma preferiscono l'auto...

«Questa è la sfida. Dopo questi anni di pandemia dobbiamo anche riavvicinare il pubblico, c'è ancora diffidenza. I bus nuovi avranno sistemi di sanificazione. Oltre a recuperare i passeggeri di prima, dobbiamo fare anche in modo che tanta parte delle persone che usano la macchina in futuro usino il **trasporto pubblico**. Chi sale in bus deve sapere che sta facendo un servizio alla comunità, partecipa al miglioramento della qualità di vita, alla cura dell'ambiente. Bisogna organizzare il viaggio in modo tale che il **trasporto pubblico** sia considerato vantaggioso. Un mezzo ecologicamente corretto, con meno stress... La **tramvia** a Firenze ha superato tutte le previsioni. Perché ha tanto successo? Perché è affidabile, comoda, gradevole. Queste sono le cose che possono far superare diffidenze o abitudini».

Pochi autisti, bus vecchi: la sfida del rinnovamento è partita. E nel futuro elettrico e idrogeno



CON I VESCOVI DEL MEDITERRANEO
Autolinee Toscane ha svolto anche il servizio di trasporto durante il Convegno dei vescovi del Mediterraneo a Firenze, per consentire ai partecipanti di spostarsi tra Santa Maria Novella, sede dei lavori, e i vari luoghi della città che hanno ospitato alcuni momenti delle giornate fiorentine

tornando alla normalità, resta comunque una carenza di personale?

«Diciamo che siamo al limite. Abbiamo riassunto tutto il personale dei precedenti gestori, anche se non tutti hanno accettato di venire con noi. Dobbiamo omologare 22 contratti aziendali, con tutte le loro peculiarità, abbiamo rapporti continui con i sindacati. Per raggiungere un livello ottimale, abbiamo in programma l'assunzione di oltre 200 persone nel corso di quest'anno. Abbiamo già avviato le procedure, sono già arrivate molte domande. Una cosa che ci ha anche sorpreso perché normalmente non è facile trovare autisti, anche a causa dei costi per ottenere la patente D, che non tutti possono sostenere: questa per il futuro sarà una questione da affrontare con le istituzioni». **È in corso un rinnovamento anche per quanto riguarda i mezzi?**

«Abbiamo dovuto far fronte a una

quantità di mezzi non sufficienti, anche perché molti non erano utilizzabili. All'inizio abbiamo dovuto noleggiarli in giro per l'Italia. La vita media di un bus in Toscana è di 12 anni, in Europa di 6-7 anni. Questo vuol dire guasti, costi di manutenzione. Una delle prime esigenze quindi era rinnovare, e i primi mezzi nuovi sono già in circolazione, con la nuova livrea bianca ben riconoscibile. Entro la fine dell'anno prevediamo di acquistare circa 220 bus nuovi. L'obiettivo finale è di arrivare a oltre duemila mezzi nuovi nei prossimi anni. Un grande obiettivo che si intreccia anche col tema dell'alimentazione energetica».

Con il caro gasolio come ve la state cavando?

«È un problema, tutto il settore sta cercando di capire come si muoverà il governo. Abbiamo alle spalle due anni di pandemia in cui lo Stato ha dato sostegni importanti. Adesso si presenta

questo problema nuovo, spero che ci siano ancora risposte. Soprattutto ci auguriamo che finiscano presto i motivi di questi aumenti legati alla guerra».

Per il futuro c'è la prospettiva di essere meno dipendenti dal petrolio?

«In questi mesi sono state messe risorse importanti in vista di un cambio di passo dal punto di vista energetico. Regione, aree metropolitane, molti comuni hanno chiesto finanziamenti per oltre 150 milioni di euro; noi da parte nostra ne investiremo nei prossimi anni circa 300. Dobbiamo affrontare la questione ponendoci delle domande. Oggi abbiamo già bus a gasolio con emissioni estremamente ridotte rispetto al passato. Però è chiaro che emissioni zero è meglio. I bus elettrici hanno batterie che costano molto: un bus elettrico attualmente costa circa il doppio di uno a gasolio. C'è anche il problema dello smaltimento, poi ci vogliono strutture per le ricariche notturne. Con l'aumento della domanda i costi andranno a diminuire, ma per ora sono alti. L'alimentazione a idrogeno è probabilmente quella che ha più chance: anche qui però bisogna fare in modo che la produzione dell'idrogeno sia ecologicamente conveniente, non sia inquinante. Poi bisognerà formare il personale a guidare i nuovi mezzi. Tanti problemi ma il futuro è quella roba lì. Tra l'elettrico e l'idrogeno si giocherà il futuro».

Quali saranno i tempi?

«Città come Parigi puntano a completare questo processo, trasporti pubblici a emissioni zero,