A Ratp-Autolinee Toscane la prima gara regionale: gestirà i trasporti pubblici
La sconfitta Mobit: ribasso pericoloso, vincitori senza requisiti per partecipare

Bus, il colpo francese. Tra le accuse

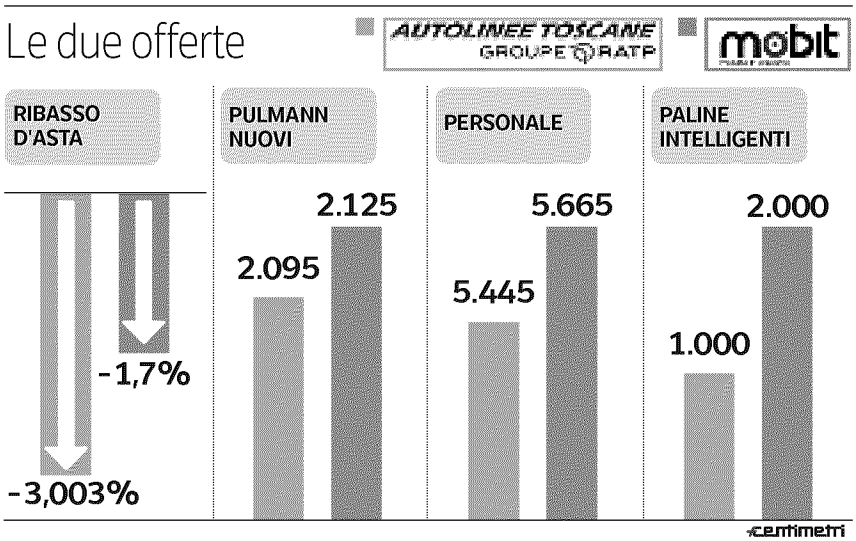
I bus di linea urbani e i pullman extraurbani toscani parleranno francese. Ma si prospettano mesi di guerre di carte bollate perché gli sconfitti promettono battaglia. Potrebbe essere questo il responso della gara indetta dalla Regione Toscana per il servizio di trasporto pubblico. Autolinee Toscane, la spa italiana detenuta da Ratp Dev Italia (derivazione della spa pubblica d'Oltralpe Ratp) ha superato l'altra concorrente alla gara, Mobit Scarl (il consorzio creato dalle aziende che già adesso svolgono il servizio). Un sorpasso arrivato grazie all'offerta economica presentata da Bruno Lombardi, presidente di Autolinee Toscane: sulla base d'asta (circa 400 milioni l'anno per 11 anni) Mobit ha presentato un ribasso dell'1,75%, Autolinee Toscane del 3,0003%. E così, anche se alla valutazione dell'offerta tecnica era risultata prima Mobit , il vincitore alla fine parla francese.

Una rivoluzione, non solo per la Toscana ma anche per l'Italia: la nostra Regione è la prima in Italia ad aver effettuato una gara per gestire il trasporto pubblico locale su gomma. Solo la Liguria era partita prima, ma è stata bloccata (come l'Umbria) da un ricorso al Tar voluto dall'Antitrust. Ora però anche la gara toscana rischia una guerra legale.

Mobit, che è stata costituita da BusItalia (società di Ferrovie e proprietaria con Auto Guidovie e Cap di Ataf), Ctt nord, Cap e Tiemme, con Cispel, ha subito criticato un'aggiudicazione basata su «un'esigua differenza del ribasso per circa 3 milioni su un giro d'affari di circa 400 milioni di euro all'anno», che è stata possibile per i «tagli al personale e dal peggioramento delle condizioni di lavoro» che porterà la concorrente e ma anche perché l'offerta di Ratp è peggiore «dal punto di vista tecnico». E infine l'affondo: «La Commissione di gara accerterà nei prossimi giorni l'insussistenza dei requisiti di partecipa-

Lombardi (Ratp)
Questo risultato premia innovazione e esperienza Sarà una vera rivoluzione

Il governatore Rossi
Così garantiamo per undici anni più efficienza Un altro bel passaggio del riformismo toscano



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Rassegna Stampa CTT srl

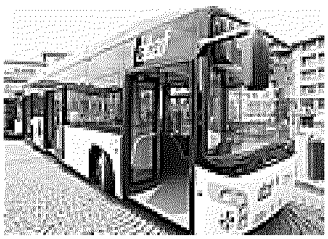
zione di Autolinee Toscane, che svolge appena un centesimo del servizio regionale, e che non può eludere tale limite con il ricorso a quelli della sua capogruppo Ratp, monopolista a Parigi, in territorio al riparo da ogni confronto di mercato, e quindi anch'essa da escludere in base alla normativa italiana e comunitaria». Lombardi non risponde alle contestazioni ma prima degli strali di Mobit affermava che la vittoria «è un risultato che premia l'innovazione e l'esperienza» e porterà vantaggi «a utenti e dipendenti» grazie a «un'organizzazione efficiente e centralizzata. Una rivoluzione».

L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli parla anche lui di «rivoluzione»: ma non per la vittoria di Autolinee Toscana, bensì per la «gara stessa, che garantisce per i prossimi undici anni più efficienza e un'unica azienda regionale a gestire il servizio Tpl». «Un altro bel passaggio del riformismo toscano» conclude il governatore Enrico Rossi.

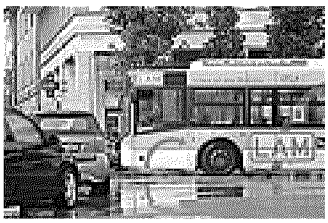
M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nella regione

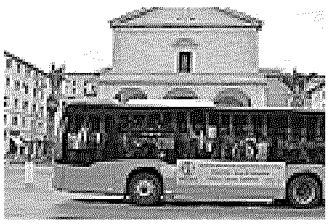


Firenze
Il capoluogo toscano è servito da Ataf, azienda di trasporto pubblico fondata nel 1945, ma poi venduta al gruppo Fs nel dicembre 2012. Conta circa 1.000 dipendenti



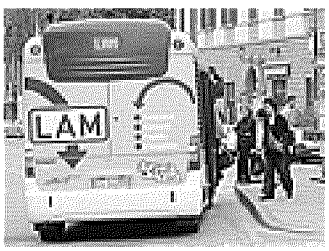
Pisa
Il trasporto pubblico in Provincia di Pisa è servito dalla Compagnia Pisana Trasporti S.p.A. (CPT). Nel capoluogo funzionano le più veloci Linee ad Alta Mobilità (LAM)

Pistoia
Copit, fondata nel '69, oggi è una Spa pubblica-privata. Il 70% è di proprietà dei 15 Comuni della provincia di Pistoia dove Copit svolge servizio di linea



Livorno
Ctt Nord gestisce il trasporto pubblico tra Livorno Nord ed Elba dal 2012 . Il gruppo conta oltre 1.600 lavoratori e circa 800 autobus.

Lucca
Anche qui il trasporto pubblico è gestito dal colosso Ctt Nord, che serve il territorio che comprende le province di Livorno, Pisa, Lucca e Massa-Carrara.



Prato
Cap Società Cooperativa nasce nel 1945, per iniziativa di un imprenditore pratese che mirava a far ripartire il tessile. Oggi fa parte del colosso Ctt Nord

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Rassegna Stampa CTT srl

Scenari

di **Marzio Fatucchi**

Lo strappo del copione Come il mercato rivoluziona gli equilibri

Chi gioisce, chi si arrabbia. E chi aspetta le prossime mosse

La vittoria dei francesi di Ratp-Autolinee Toscane farà da spartiacque. Fino ad oggi nella gestione dei servizi pubblici locali, le *utilities*, c'era sempre stata la presenza delle istituzioni locali, al massimo si è affacciato un partner industriale. Ma se alla fine della gara ci sarà un soggetto nuovo, diverso, a gestire tutto il trasporto pubblico locale, la «rivoluzione» sarà servita. E lo si capisce dai toni usati soprattutto dagli sconfitti, che già ipotizzano contenziosi. Così un moderato come Alfredo De Girolamo, presidente del Cispel (consorzio delle aziende pubbliche toscane, feudo Pd), arriva a criticare il modo in cui la Regione ha consentito che i francesi gareggiassero e sentenzia che «visto il diritto comunitario, Ratp non avrebbe potuto partecipare alla gara». Gli sconfitti di Mobit usano toni durissimi, come Confcooperative Toscana. Vincitori (futuri) e vinti (probabili). Una geografia composita.

Da una parte c'è Autolinee Toscane, società partecipata del colosso francese Ratp. È già presente in Toscana, gestisce le linee del Mugello ma soprattutto la tramvia Firenze-Scandicci. Dall'altra, tutte le aziende che gestiscono le attuali linee, assieme a BusItalia, cioè Ferrovie. Le stesse che nel 2013 hanno vinto la privatizzazione della fiorentina Ataf (proprio contro Ratp). Un arrivo, quello di Ferrovie, sicuramente visto di buon occhio dall'allora sindaco di Firenze Matteo Renzi, ma anche a livello regionale proprio in previsione delle gare: arrivava in Toscana un soggetto industriale forte, interessato anche al trasporto su gomma. Oggi l'assessore Vincenzo Ceccarelli, che dovrà continuare a gestire il rapporto con Ferrovie (proprietaria degli sconfitti, almeno per ora, di BusItalia) forse avrebbe preferito un unico interlocutore gomma-ferro. Ma ha fatto buon viso a cattivo gioco e pare non abbia affatto gradito le critiche arrivate da Mobit. Per lui la «rivoluzione è la gara stessa», è stato scelto il mercato, nessuno la tocchi.

A meno che non finisca tutto a carte bollate, come in Liguria e Umbria. D'altra parte, è ancora sospeso pure il ricorso di Ra-

Da sinistra: l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, il presidente di BusItalia Renato Mazzoncini, il sindaco di Firenze Dario Nardella e l'assessore comunale Stefano Giorgetti al taglio del nastro dei nuovi autobus Ataf

Bruno Lombardi, presidente di Autolinee Toscane

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Rassegna Stampa CTT srl

tp contro Ataf per la privatizzazione.

Il «player» della nuova Ataf è stato Renato Mazzoncini di BusItalia. L'acquisizione di Ataf doveva essere la testa di ponte per la gara regionale. Lui invece si troverà forse costretto a vendere i bus appena acquistati a Bruno Lombardi di Autolinee Toscane. Ma soprattutto a rinunciare all'ingresso «pesante» di Ferrovie in un settore in cui speravano di integrare il loro trasporto su ferro con la gomma. Gli altri soci di Mobit (Ctt Nord di Massa, Lucca, Pisa, Livorno, con ramificazione a Prato e Arezzo, Tiemme di Arezzo, Grosseto, Piombino, Siena e Cap di Prato) dovranno probabilmente o inventarsi qualcosa o rinunciare a tutti i Cda. La linea di attacco è: non ci fanno gareggiare in Francia, per il principio di reciprocità loro non dovrebbero partecipare qua. Ma qualcuno si è inalberato quando è stato indetta una gara internazionale, a cui hanno manifestato interesse inglesi, tedeschi? E Autolinee è una società di diritto italiano. Questa apertura alla concorrenza viene vista dal presidente Enrico Rossi come una scossa ad un settore, quello del trasporto dei pendolari, dove (dai treni ai bus) gli enti locali faticano a trattare con gli attuali monopolisti. Ultima nota, il silenzio dei sindacati: dopo gli scontri con Ataf prima e dopo la privatizzazione, loro aspettano. E non è detto che i francesi, che nel loro Cda a Parigi hanno anche rappresentanti dei sindacati, siano più duri di Ferrovie e dei gestori toscani. Perché ora Ratp ha una grande testa di ponte in Italia, da curare per il futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Rassegna Stampa CTT srl

CHE COSA CAMBIERA

Nuovi colori, nuovi biglietti Le linee? Ridisegnate nel 2018

Toscana, marzo 2016. Tutte le linee dei bus di trasporto pubblico sono in mano al nuovo gestore. Sui bus extraurbani cambia il prezzo dei i biglietti, tutti legati ad un costo chilometrico. Poi, nel 2017, anche i biglietti urbani — in tutte le città — passeranno a 1,5 euro. Ecco, questo accadrà chiunque vinca. Ma il modello dell'attuale gestore in pole position, Autolinee Toscane di Ratp, è molto diverso da quello del consorzio Mobit. E non solo perché ha vinto con un ribasso del 3,003%.

Le aziende locali, capitanate da Ctt Nord e BusItalia (Ataf), sostengono che a fronte di un risparmio annuale «di 3 milioni» si getta alle ortiche la loro offerta tecnica fatta di 30 autobus in più, duemila paline intelligenti invece di mille dei francesi, duecento autisti in più rispetto ai concorrenti e maggiori garanzie per le piccole società che gestiscono per Mobit le «linee deboli». Da Villa Costanza, dove c'è la centrale operativa da cui i francesi gestiscono la tramvia, trapela che invece le paline sono un falso problema perché nemmeno si saprebbe dove metterne così tante, che le garanzie occupazionali degli avversari erano solo per 3 anni e dopo l'altra proposta avrebbe portato ad esuberi maggiori, e che negli 11 anni alla fine i bus nuovi «francesi» saranno oltre 3.400. Ma al netto dei numeri, che affronteranno i commissari di gara, è il modello di gestione dei bus che cambia radicalmente.

Mobit conosce forse meglio il territorio, ma Autolinee Toscane ha dalla sua un software sviluppato in casa che, con dati open della Regione (salite, discese, geolocalizzazione fermate e centri attrattori) e di Google, consente all'azienda di organizzare (e riorganizzare) le linee in tempo reale e studiare costi e modi di modifica delle linee stesse «what if». Cioè, se un Comune cambia la sede di una scuola, subito si calcola come cambiare la linea. Il software sarà a disposizione della stessa Regione e alla base degli applicativi per gli utenti (installati anche sui bus) per avere informazioni ed assistenza, sempre in tempo reale. Inoltre, arriva la formazione del personale «alla francese»: audit interno per capire cosa va e cosa non va, non solo sulle linee ma anche sul rapporto con l'utenza, e viaggi a Parigi per usare il «simulatore di guida», già sperimentato per gli autisti d'Oltralpe. Infine, premi a progetto se si raggiungono gli obbiettivi: per gli autisti già al lavoro per Ratp in Mugello significa una mensilità in più l'anno.

Gli autisti, prevede la gara e la legge da cui nasce, passano al nuovo gestore (chiunque sarà) con i contratti attuali e gli attuali integrativi. Ma gli integrativi poi si possono cambiare, come ha fatto peraltro BusItalia in Ataf. Autolinee Toscane, guidate da Bruno Lombardi, pensa di non toccare la parte economica ma, per riorganizzare il servizio, differenziare a livello locale quella «normativa» (turni, pause ecc.) in base al servizio reso (se urbano o meno, se metropolitano o rurale, per intenderci). Sulle linee deboli resta il nodo della possibile crisi delle piccole aziende ora in subappalto: la Regione però sta per fare un'altra gara ad hoc per queste, da 4,5 milioni di km (che diventerà 7,5 in futuro).

Autolinee Toscana ha vinto grazie al ribasso (possibile per la sua tripla A di rating, il costo degli investimenti da loro annunciati, 563 milioni di euro, è di un tasso di interesse dell'1,5%, meno di un terzo dei concorrenti) ma anche perché ha «limato» i futuri aumenti dei biglietti, che scatteranno al quinto e nono anno (7% invece di 7,3 di Mobit). Dal punto di vista occupazionale, la clausola sociale prevedeva comunque per entrambi il mantenimento degli attuali occupati: Mobit ha rilanciato con altri 200 assunzioni (ma le cose cambiavano dal terzo anno), i francesi invece puntano al turn over dei pensionati (circa 150 l'anno) degli attuali per ricominciare ad assumere dopo il 2018. Le linee invece resteranno quelle attuali per i prossimi due anni, durante i quali il servizio verrà riorganizzato d'intesa con la Regione. Quello che è certo è che i km complessivi garantiti passeranno da 106,3 annui a, dal 2018, 98,5 km. Se la riorganizzazione non sarà davvero efficiente, ci potrebbe essere un decremento del servizio.

C'è un ultimo punto: ora che il gestore sarà unico, finirà il modello «arlecchino» dei mezzi che circolano in Toscana? Se sarà confermata la vittoria di Autolinee Toscane, i colori dei bus saranno diversi dagli attuali: una tinta per i bus urbani, un'altra per quelli extraurbani. E probabilmente con una differenziazione di questi ultimi tra i «localissimi» e quelli veloci.

Marzio Fatucchi
marzio.fatucchi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano
Autobus e pullman oggi in servizio saranno comprati dai futuri gestori, tutti i dipendenti riassunti. Per gli autisti formazione a Parigi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Rassegna Stampa CTT srl