

Trasporti. La gara per i bus della Toscana

Ratp: applicare le regole europee

Silvia Pieraccini

FIRENZE

■ Il nodo "reciprocità" nella gara per i bustoscani? «Non esiste affatto», ammonisce Ratp, colosso francese dei trasporti che, attraverso la piccola società Autolinee toscane, ha vinto la gara a lotto unico (l'intero territorio regionale) da 4 miliardi di euro in 11 anni per i bus urbani e extraurbani bandita nel 2013 dalla Regione. Ratp replica così al consorzio Mobit (si veda Il Sole 24 Ore del 29 luglio 2017) formato dai gestori storici dei bus toscani (Cap, Ctt Nord, Tiemme, BusItalia-Fs), e unico altro concorrente alla gara, dopo che lo stesso consorzio ha fatto ricorso al Consiglio di Stato e ha bandierato il parziale risultato ottenuto: il supremo giudice amministrativo ha sospeso il giudizio chiamando la Corte di giustizia europea a esprimersi sul diritto di Ratp di partecipare a gare in Italia, un diritto finora riconosciuto in modo chiaro dal Tar Toscana. Il parere della Corte Ue non arriverà prima di due anni, e dunque la battaglia sull'asse Italia-Francia continua, tanto più in un momento in cui i rapporti tra i due Paesi sono ancor più delicati per la vicenda Fincantieri.

«Non è vero che il mercato francese del trasporto pubblico locale (Tpl) è chiuso e impenetrabile e che non esiste reciprocità - sottolinea Bruno Lombardi, presidente di Autolinee Toscane, in risposta alle affermazioni di Mobit -. Proprio di recente gli spagnoli si sono ag-

giudicati la gara per la gestione del Tpl a Montbelliard. È una ricerca di Utp, Union des transports publics, afferma che al di fuori dell'Ile-de-France (la regione di Parigi, ndr) il 90% delle reti di Tpl sono state affidate con gara. Anche nell'Ile-de-France, il territorio nel quale opera Ratp, sono già state indette alcune gare per la gestione di nuove linee di bus e altre gare sono previste a breve per due linee della rete di tramvie e per la linea 15 della Grand Paris Express».

Il punto, secondo Lombardi, non è quello della reciprocità, ma quello delle regole europee che devono essere applicate: «L'Europa ha stabilito che dal 2009 il trasporto pubblico che entra in funzione deve essere assegnato tramite gara - continua il manager del gruppo Ratp - ma ha fissato un periodo transitorio, fino al 2039, per i servizi già operativi. La legge francese ha ristretto questa previsione, affermando che i servizi bus devono andare in gara già dal 2024 e quelli tram dal 2029. Per la metro resta la scadenza del 2039, e infatti le 14 linee metropolitane che Ratp gestisce andranno in gara nel 2039».

In attesa dell'interpretazione autentica della disciplina europea affidata alla Corte di giustizia, la gara toscana resta un caso unico e irripetibile: le nuove norme della legge Madia prevedono infatti bacini di servizio più piccoli, che non abbracciano l'intero territorio regionale.