

Ratp, i bus di Parigi conquistano la Toscana

FILT CGIL

"L'ATAC NON CI INTERESSA, ROMA SÌ", DICE IL PRESIDENTE DI AUTOLINEE TOSCANE CONTROLLATA DAL GIGANTE FRANCESE, CHE HA VINTO LA PIÙ GRANDE GARA EUROPEA DI TRASPORTO LOCALE PER UN VALORE DI 4 MILIARDI. E CHE ORA È BLOCCATA DAL RICORSO DEI CONCORRENTI DI FS

Maurizio Bologna

Firenze

Pronti a partecipare ad una gara che dovesse appaltare il servizio di trasporto pubblico dei bus di Roma, meglio se integrato con metropolitana, tram e con linee ferroviarie tipo Roma-Lido. Ma l'Atac non ci interessa. Perde 1,1 milioni di euro al giorno, ha debiti per centinaia di milioni, e l'operazione di ingresso nel capitale sarebbe finanziariamente rischiosissima». Parla così Bruno Lombardi, amministratore delegato di Ratp Dev Italia, società del colosso francese che gestisce il trasporto pubblico a Parigi e che è socio unico di Autolinee Toscane. Quest'ultima compagnia si è aggiudicata l'appalto della Regione Toscana per gestire il trasporto locale dei bus nella regione per i prossimi 11 anni.

È la più grande gara d'appalto di un servizio di trasporto pubblico su gomma mai fatta in Europa, quella vinta in Toscana dall'azienda francese, quinto gruppo al mondo nel settore bus, metro, treno e tram, 5 miliardi di fatturato, 58mila dipen-

denti in 15 Paesi (tra cui Italia, Svizzera, Inghilterra, Algeria, Brasile, Cina, India, Marocco, Arabia Saudita, Sudafrica, SudCorea, Filippine e Usa). Appalto assegnato ma di nuovo sotto giudizio dall'altra settimana. Il consorzio Mobit - che è uscito sconfitto dalla gara, è capitano da Ferrovie tramite Busitalia e composto dalle ex aziende municipalizzate del trasporto che ora dovrebbero consegnare ad Autolinee Toscane le chiavi delle sedi e dei bus - è ricorso a Tar e Autorità Nazionale Anticorruzione, sostenendo l'irregolarità dell'ammissione alla gara di una società di Ratp che in Francia gode di assegnazione diretta dei servizi quale azienda partecipata dal governo. La Regione ha replicato con un contro ricorso ritenendo che Mobit ostacoli il passaggio di mano.

La gara toscana vale oltre 4 miliardi di euro: 250 milioni all'anno per il primo biennio e 225 per gli altri 9 anni trasferiti dalla Regione e 100 milioni incassati dai biglietti. La Ratp se l'è aggiudicata con un ribasso del 3% sulla base d'asta che garantisce alla Regione Toscana un risparmio di 8 milioni di euro l'anno.

L'aggiudicazione ai francesi cancellerà 13 società locali ex municipalizzate del trasporto pubblico locale con relativi consigli di amministrazione (oltre 120 tra membri e sindaci revisori), apparati e sedi (si prevedono risparmi per 4 milioni di euro all'anno). Autolinee Toscane dovrà garantire 106,3 milioni chilometri di corse urbane ed extraurbane all'anno nei primi due anni e 98,5 milioni di chilometri dal terzo

anno in poi, nelle dieci città toscane capoluogo di provincia ma anche da e per i centri minori. In pratica coprirà quasi tutti i servizi del bus pubblico nella regione.

Il personale, contato al 31 agosto 2013 in 5.455 unità (4.431 autisti, 410 manutentori e 614 amministrativi) ed oggi ridotto a 5.250 addetti, scenderà a quota 5.000 dal terzo anno. «Ci terremo tutti gli autisti e la razionalizzazione riguarderà il personale amministrativo - dice Lombardi, che di Autolinee Toscane è il presidente - 81 milioni di euro saranno destinati a gestire gli esuberanti con prepensionamenti, esodi incentivati e corsi di formazione per riqualificare quote di personale e trasferirle dai ruoli amministrativi a quelli operativi: dalla gestione dei servizi informativi al contrasto all'evasione del pagamento del biglietto».

Autolinee Toscane è al lavoro su un piano industriale che potrà contare, nel 2020 e nel 2024, su due aumenti del 7,3% del prezzo del biglietto, oggi ad 1,20 euro e che avrà lo stesso costo in tutte le città. I francesi prevedono il break even già dopo il secondo anno. Puntano sul taglio delle spese - oltre che di personale e di struttura, di consumi e manutenzione (1,5 milioni e mezzo all'anno) - ma soprattutto sugli investimenti per migliorare il servizio e attrarre clientela. Il piano di spese è per 563 milioni: 119 dei quali per l'acquisto dagli attuali gestori e enti locali di sedi, officine e depositi; 93 per comprare il parco autobus in esercizio; 300 per acquistare nuovi mezzi che ridurranno l'anzianità del parco (oggi 2.884 autoveicoli)

dagli attuali 14 a 6 anni come è nella media europea; 51 milioni per le tecnologie di informazione alla clientela e per il controllo e la regolazione del servizio.

Lombardi scommette su una rivoluzione culturale. «Utenti - dice - erano quelli di un servizio pubblico non competitivo, che si poneva verso i cittadini come monopolista, senza alternative per persone obbligate ad usare il mezzo per ragioni di reddito e occupazione lavorativa. I nostri, invece, li vogliamo considerare clienti, assidui e occasionali, compresi milioni di turisti, da conquistare con la puntualità e la regolarità delle corse, tecnologie impiegate nella comunicazione interna ed esterna, comfort di autobus nuovi, puliti e ben climatizzati, stile di guida appropriato degli autisti e gentilezza del personale. E battendo una concorrenza che crescerà grazie alla "uberizzazione dell'economia", sfruttando dispositivi innovativi».

«Vogliamo - aggiunge il presidente di Autolinee Toscane - dimostrare che in Italia il Tpl non è condannato all'inefficienza e al deficit, ma che può avere bilanci sani, servizi di qualità e clienti soddisfatti come succede in Francia, Germania, Inghilterra. E come a Firenze abbiamo saputo fare con Gest spa, al 100% di Ratp, che ha in esercizio quella che per ora è l'unica linea di tramvia, fa utili, gode di tasso di soddisfazione dell'80% tra i passeggeri ed è stata capace di conquistare dal 2010 ad oggi 13 milioni di viaggiatori invece dei 6 previsti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOLINEE TOSCANE

Bus nuovi immessi in servizio nel piano rinnovo parco autobus

