

CONCORRENZA NEL TPL. Maxi appalto da 126 milioni di km l'anno e 2 miliardi di euro

In Toscana una sola gara

Luca Ceccobao: riorganizziamo il sistema per recuperare efficienza e risparmiare

L'assessore regionale: integrazione tra bus e treni, affidamento per 9 anni



Luca Ceccobao, assessore regionale Infrastrutture e Trasporti

È stata una delle Regioni virtuose, di quelle che le gare per assegnare i servizi di bus urbani ed extraurbani le hanno fatte al tempo giusto e le hanno aggiudicate senza tante difficoltà. Quattordici aste, tante ne ha bandite nel 2004 la Toscana, per quattordici bacini.

Ora Luca Ceccobao, da un anno assessore alle Infrastrutture e Trasporti, ha scelto di voltare pagina e per la seconda tornata passare a un unico, grande bacino regionale e a un'unica, grande gara. Un bel boccone: 126 milioni e 200mila chilometri di percorrenze l'anno per un totale di 241 milioni e mezzo, questa la spesa attuale, per nove anni: questa la durata prevista dell'affidamento. Un appalto del valore di quasi due miliardi di euro.

Una scelta che potrebbe essere seguita da altre Regioni, per esempio il Veneto ma non solo, che stanno chiedendo all'assessore toscano chiarimenti sul modello che ha in mente, per valutare se sia il caso di seguirlo. Lo stesso ha fatto Il Sole 24 Ore Trasporti.

Perché passare al lotto unico, visto che i risultati ottenuti con la prima tornata di gare non sono poi da disprezzare?

Sono partito da questa considerazione: se si aspetta, facendo finta di nulla, si finisce con il tagliare e basta. Le risorse nazionali sono scarse e già quest'anno la Toscana ha scontato una riduzione rispetto al riparto dell'anno precedente. E non ci sono fondi per gli investimenti nei treni regionali.

Cosa c'entra la gara unica?

C'entra che bisognerà gestire i servizi con meno soldi ma rimanere comunque efficienti e, anzi, più appe-

tibili per i cittadini. Altrimenti sui bus non sale nessuno.

Il suo obiettivo sarebbe?

Avere più connessioni, velocizzare le corse, migliorare l'efficienza: quindi bisogna riorganizzare il sistema, riorganizzando attorno alla gara regionale le esigenze di Province e Comuni.

Chi sarà l'ente banditore?

La Regione, attraverso l'ufficio unico per le funzioni che stiamo costituendo insieme all'Upi e all'Anici: in questi giorni porterò in Giunta la convenzione. Quest'ufficio bandirà la gara e sarà il soggetto gestore del nuovo contratto.

Come si fa a programmare un bacino così poco omogeneo com'è quello regionale della Toscana, con Prato, Grosseto, Siena e Pistoia...?

Progetteremo una forte integrazione tra la strada e i binari: le linee ferroviarie saranno portanti e la gomma funzionerà da adduzione. Taglieremo le sovrapposizioni di corse e le ripetizioni di percorsi. Grazie anche al servizio di Alta velocità regionale.

Cos'è l'Av regionale?

Da dicembre abbiamo avviato collegamenti ferroviari non stop tra Firenze e Pisa, scendendo da 65 a 48 minuti, tra Arezzo e Firenze, da 70 a 48 minuti, e dal 26 aprile tra Grosseto e Firenze, passando da 3 ore e 5 minuti e 2 ore e 35. Puntiamo molto sull'intermodalità strada-treno-cielo.

Perché il lotto unico dovrebbe avere costi chilometrici più bassi dei 14 lotti precedenti?

Faremo economie di spesa passando dal costo storico adeguato all'inflazione ai costi standard. Il percorso che abbiamo individuato è: conferenza regionale sui servizi minimi, conferenze provinciali sulla rete dei servizi e a seguire costruzione dei costi stan-

COSÌ DOPO IL PRIMO GIRO DI ASTE

I lotti, le aziende vincitrici, le percorrenze e i corrispettivi nei diversi bacini

Prov.	Lotto	Azienda/Scarl	Mln/km	Risorse
Ar	Arezzo	Etruria Mobilità	9,974	16.551,39
Fi	Mugello Valdisieve	Autolinee Mugello Valdisieve	5,472	7.268,72
Fi	Chianti Valdarno	Autolinee Chianti	5,032	6.727,00
Fi	Firenze metropolitano	Ataf&Linea	23,364	56.960,04
Fi	Circondario Empolese	Piubus	2,764	4.441,61
Gr	Grosseto	Rama Mobilità	9,928	13.583,85
Li	Val di Cornia	Atm	2,603	5.017,13
Li	Livorno Continente+Elba	Atl	8,432	22.111,11
Lu	Lucca	Vaibus	12,966	21.793,44
Ms	Massa	Cat + Atn	4,871	10.131,28
Pi	Pisa	Consorzio Pisano	10,514	21.425,67
Po	Prato	Cap Lazzi	7,755	16.436,50
Pt	Pistoia	Blubus	8,442	16.762,76
Si	Siena	Siena Mobilità	14,163	22.350,07
Totale			126,288	241.560,63

Fonte: Regione Toscana

dard.

Per quanti anni assegnerete la gestione?

Per nove anni: vogliamo che chi vince abbia il tempo di riorganizzarsi, senza che questo abbia impatti sociali pesanti.

A quando il bando?

Entro l'anno.

Riuscirete a garantire la contenzibilità del lotto?

Siamo per le gare e faremo la gara. Vogliamo che ci sia competizione e la massima capacità di partecipazione di tutti i soggetti.

Avete in mente un assetto industriale del settore, che in Toscana conta 14 aziende medie più

una ventina di piccole dimensioni?

Non è il nostro obiettivo. Anche se immaginiamo aziende articolate con una testa pensante unica per garantire minori costi.

Se dovesse sintetizzare la «sua» riforma?

Mettere al centro il cittadino e non l'architettura azionaria delle imprese gestori, costruire un rapporto forte tra Enti locali e Regione, avere costi standard e una comunità tariffaria regionale con una forte integrazione tra treno e bus. ■

MORENA PIVETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'assessore Cattaneo sta per portare in Giunta la nuova riforma: bandi non inferiori ai 10 milioni di km e costituzione delle Agenzie

Sette bacini di traffico per la Lombardia

Virtuosa come la Toscana nell'aver aperto alla concorrenza il trasporto pubblico locale con 33 gare bandite e assegnate da Province e Comuni, anche la Lombardia sta per cambiare l'assetto competitivo del sistema per la seconda tornata di aste. I primi contratti firmati sono in scadenza già quest'anno mentre l'ultimo, quello del Comune di Milano con Atm, si concluderà nel 2017.

Meno bacini, quindi bacini più grandi per innescare economie di scala, lotti non inferiori ai 10 milioni di bus/km l'anno e costituzione delle Agenzie per il trasporto pubblico locale che bandiscano le gare e gestiscano i contratti di servizio aggiudicati. È proprio l'introduzione del modello che prevede le Agenzie la vera, grande novità della riforma del Tpl che l'assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Raffaele Cattaneo sta per portare nuovamente in Giunta. Solo l'Emilia Romagna, finora, l'aveva scelto.

Il progetto di legge, già in cantiere prima delle elezioni regiona-

li dello scorso anno, dovrebbe ora imboccare la corsia di marcia che lo porterà all'approvazione in Consiglio. Per la seconda tornata di gare si stabilisce una fase di avvio della durata massima di 15 mesi, entro la quale devono essere costituite le Agenzie, approvati i piani di bacino e svolte le procedure competitive.

Ai servizi su gomma la Lombardia nel 2010 ha destinato 643 milioni per i corrispettivi e 80 milioni (dal 2009) per il rinnovo dei bus.

Dai bacini provinciali per i servizi di bus extraurbano e dai bacini comunali per l'urbano si passa a 7 grandi aree: 1) Bergamo, 2) Brescia, 3) Como e Varese, 4) Cremona e Mantova, 5) Lecco e Sondrio, 6) Lodi e Pavia e 7) Milano e Monza e Brianza. Questa suddivisione consente il raggiungimento di volumi di traffico ritenuti «ottimali», e cioè tra i 20 e 30 milioni di chilometri, a parte il caso di Sondrio e Lecco che si fermano a 11 milioni.

Nell'ipotesi di 11 bacini di traffi-

co coincidenti con le Province della Lombardia, si configurerebbero, invece, dimensioni nella maggior parte dei casi troppo piccole: 4,6 milioni di km per Sondrio, 6,4 per Lecco, 8,3 per Mantova, 8,9 per Lodi, 12 per Cremona, 14,3 per Varese, 15,5 per Como e 16,7 per Pavia.

La riforma prevede che in ciascuno dei bacini la procedura di gara per l'affidamento del servizio possa essere realizzata anche sulla base di più lotti contendibili, a due condizioni: che il singolo lotto non sia inferiore a 10 milioni di km l'anno e ciascun bacino sia suddiviso al massimo in 3 lotti.

Il che significa che per Milano la dimensione minima da mandare a gara si aggira sui 50 milioni di bus/km e che, tranne il caso di Sondrio-Lecco, tutti i bacini possono essere suddivisi in almeno 2 lotti.

«La scelta del numero dei bacini – spiega la Regione – è dipesa da analisi e studi che dimostrano la necessità di avere volumi di traffico tali da innescare economie

LA LOMBARDIA RIDUCE IL NUMERO DEI BACINI

Bacino	Percorrenze
Milano Monza	162,9
Brescia	33,2
Varese + Como	29,8
Bergamo	27,5
Pavia+Lodi	25,6
Cremona+Mantova	20,3
Sondrio+Lecco	11,0
Totale	310,3

Fonte: Regione Lombardia



di scala e agevolare l'integrazione tra le diverse modalità di servizio: urbano/extraurbano e bus/treno.

Le Agenzie saranno lo «strumento per l'esercizio associato delle funzioni degli Enti locali in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione dei servizi». Organizzate come consorzi tra enti locali avranno quali organi fondamentali l'assemblea, il Cda (massimo 9 componenti), il presidente,

il direttore generale e l'organo di revisione.

La riforma inciderà anche sull'assetto industriale: con le prime gare si è passati da oltre 130 imprese a 87 con 62 aggiudicatari, con il secondo giro i numeri dovrebbero ridursi ulteriormente. L'obiettivo della Regione è indurre forme di aggregazione che facilitino la realizzazione di economie di scala. ■

M.Piv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA