

“Spero finisca un servizio così precario”

ILARIA CIUTI

ATTIMO cruciale per i bus in Toscana. Mercoledì il Tar discuterà il ricorso delle Ferrovie attraverso Mobit (il consorzio delle aziende toscane) contro l'aggiudicazione, il mar-

zo scorso, da parte della Regione a Ratp della concessione del trasporto nell'intera regione. Un'impresa da 105 milioni di chilometri e 400 milioni l'anno, di cui 300 del fondo regionale dove converge anche quello statale e 39 milioni dei Comuni per i servizi aggiuntivi, più 100 milioni dal-

la vendita dei biglietti. Di fronte all'ipotesi dell'esperto del tribunale che il piano industriale di Ratp non corrisponda alle linee guida della Regione, tre sono le probabilità maggiori: o il Tar conferma l'aggiudicazione a Ratp, o annulla la gara, o chiede ulteriori indagini. Riflette il governato-

re Enrico Rossi: «Ci attendiamo che il contenzioso si risolva, siamo convinti di avere bene operato, ci auguriamo che ci sia un aggiudicatario, e comunque la Regione ha fatto nel merito una scelta precisa. Attendiamo che non si debba andare avanti nella precarietà del servizio».

SEGUE A PAGINA V

La battaglia sulla gara “Se verrà annullata danno per i cittadini”

La sentenza del Tar e la preoccupazione di Rossi
“Un nuovo servizio significa rivoluzionare la qualità”

«DALLA PRIMA DI CRONACA

ILARIA CIUTI

PRESIDENTE, perché la sentenza del Tar è così importante?

«La Regione ha iniziato il lavoro nel 2011 sulla base di un preciso obiettivo del mio programma. Un lavoro faticoso perché si è dovuto mettere insieme tutte le Province toscane senza nessun vincolo legislativo ma attraverso il confronto e il convincimento. Abbiamo subito contenziosi e interruzioni ma abbiamo avuto i pareri positivi dell'autorità garante per la concorrenza, dall'agenzia per la regolazione del trasporto e ben due sentenze del Tar del 2015 che ci hanno dato ragione. All'ultimo passaggio, confidiamo di concludere in positivo».

Cosa significa per i cittadini questo appalto dei bus toscani?

«Sarà una vera rivoluzione della qualità del trasporto pubblico che è strategico per la Toscana, perché riguarda 340 mila cittadini che ogni giorno montano sul bus e fanno altrettanti spostamenti. E' un servizio deci-

sivo, specie per studenti, lavoratori, pensionati, per chi non ha mezzi propri. Un salario indiretto per i lavoratori che risparmiano più di mille euro l'anno rispetto all'auto».

L'obiettivo della Regione?

«Aumentare il numero degli utenti di almeno un quarto. Prima di tutto rinnovando in quattro anni 2.500 su 2.900 bus, dopo che 400 sono stati già rinnovati. Abbasseremo l'età media dell'intero parco da 13 anni a sei e mezzo, competendo con le migliori metropoli europee. Via, dunque, i bus vecchi, scomodi e sporchi che dissuadono molti dall'utilizzarli. Fondamentale è la riduzione dell'inquinamento, sia aumentando l'uso del mezzo pubblico, sia perché i bus nuovi assicureranno 21 tonnellate in meno l'anno di Pm10, le polveri sottili che affliggono la città e la salute, soprattutto dei bambini».

Come spiega i contenziosi?

«Siamo la prima e unica regione a avere attuato questa riforma del trasporto pubblico locale pensando innanzitutto agli interessi dei cittadini e non guardando in faccia a resistenze di

gruppi consolidati. Dopodiché è normale che un appalto di undici anni che sviluppa un fatturato di oltre quattro miliardi sollevi contenziosi tra i concorrenti».

Dunque non se ne scandalizza.

«Dimostra che la gara è combattuta, per di più tra due colossi del settore come le Ferrovie italiane e Ratp che gestisce il trasporto a Parigi. Un'appetibilità e contendibilità che hanno prodotto offerte vantaggiose e in competizione tra loro, legate al fatto che un ambito regionale vasto come il nostro ha evitato lo spezzatino in tre o quattro lotti e quindi che valessero interessi locali e si prefigurassero oggettive spartizioni tra le ditte, riducendo la concorrenza. Si conferma che la Regione più a sinistra e sociale è allo stesso tempo la più liberale, nel senso nostro: di utilizzare i meccanismi del mercato a fini sociali. Né abbiamo dimenticato i lavoratori per la tutela dei quali, dei loro posti di lavoro e della loro dignità abbiamo aggiunto a 80 milioni. Né ci saranno tagli di linee. Il miglioramento deriverà dalla rior-

ganizzazione, la lotta gli sprechi a alle inefficienze e la riduzione dalle vecchie 12 aziende a un'unica regionale».

Ma cosa accadrebbe se la gara venisse annullata?

«Mi aspetto una soluzione positiva, dal 2009 il servizio va avanti tramite atti d'obbligo, una pratica legittima ma prevista come eccezionale. Se la gara venisse annullata la Regione risparmierebbe ma a danno dei cittadini, la mobilità e l'ambiente perché non si possono imporre investimenti con atti unilaterali. Il contenzioso è ampio ma sembra che l'aspetto più importante sia quello, come anche scrivono i giornali, del piano economico finanziario dei due contendenti, due piani che la Regione, pur scegliendo l'offerta che i tecnici hanno ritenuto migliore, ha ammesso e valutato positivamente. Tutti e due asseverati da un istituto bancario e con dietro due aziende solide, leader europee nel settore e partecipate dallo Stato. Questo contenzioso dimostra la capacità di suscitare interesse e concorrenza tra due grandi player europei. Sfidiamo le altre regioni e il paese a fare altrettanto».