

Bus, nuovi colori e biglietti. Cosa cambierà con i francesi. Il piano di Ratp: autobus e pullman oggi in servizio saranno comprati dai futuri gestori, i dipendenti saranno tutti riassunti. Per gli autisti formazione a Parigi

Toscana, marzo 2016. Tutte le linee dei bus di trasporto pubblico sono in mano al nuovo gestore. Sui bus extraurbani cambia il prezzo dei 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 obiettivi: 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.

