

Il trasporto pubblico locale: minori risorse per maggiore efficienza

RICONOSCIMENTI

Il rapporto è stato curato da Mauro Massaro e Leonardo Piccini, con il coordinamento di Patrizia Lattarulo responsabile dell'Area Economia pubblica e territorio dell'IRPET.
Editing a cura di Elena Zangheri.

© IRPET 2015 – ISBN 978-88-6517-069-4

Indice

INTRODUZIONE	5
1.	
IL MERCATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN TOSCANA	7
1.1 La situazione congiunturale della mobilità in Italia	7
1.2 La domanda di TPL in Toscana	9
1.3 L'offerta del TPL in Toscana	17
2.	
IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA IN TOSCANA	25
2.1 Il dati della Toscana	25
2.2 L'organizzazione dei bacini	30
2.3 I gestori	32
3.	
LA RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA IN TOSCANA	41
3.1 La scelta della gara sul lotto unico	43
3.2 Il nuovo assetto di governante	50
3.3 Gli effetti della riforma	51
3.4 La gara per il lotto unico	60
<i>Appendice</i>	
COMPAGINE SOCIETARIA DEI GESTORI CON SOCI DI LIVELLO 2	63

INTRODUZIONE

Il trasporto pubblico locale si sta progressivamente affermando come uno dei settori chiave per il governo del territorio.

La trasformazione delle economie avanzate in società a vocazione terziaria ha infatti riportato le città al centro dei processi produttivi. In questo nuovo modello i governi locali si trovano di fronte alla necessità di pianificare lo sviluppo dei rispettivi territori con l'obiettivo di conciliare la crescita economica e l'aumento della qualità della vita. Gli ambiti di intervento sono molteplici e comprendono ad esempio il campo dell'ITC con il dispiegamento e la diffusione delle nuove tecnologie, sia come strumento di monitoraggio del territorio sia come imprescindibile strumento dell'attività economica; il campo ambientale attraverso una riduzione dell'inquinamento atmosferico (e non solo) e più in generale un miglioramento nella gestione delle risorse naturali sia in termini di razionalizzazione del loro utilizzo che di un loro corretto reinserimento nell'ambiente nella fase finale del ciclo. Nel campo dell'urbanistica, settore in cui non a caso è stato inizialmente coniato il termine di "città intelligenti" (*smart cities*), diventa sempre più necessaria un'efficiente gestione degli spazi insediativi e della loro destinazione alle varie attività umane (abitative, ricreative e produttive), cercando al contempo di non aumentare l'utilizzo di nuovo territorio ma anche di diminuire lo sfruttamento delle aree già antropizzate.

In quest'ottica multiprospettica un sistema di trasporto pubblico locale efficiente gioca un ruolo di primo piano. La sua capacità di soddisfare (in tutto o in parte) la domanda di mobilità, diminuendo la dipendenza dal mezzo privato, ha notevoli effetti sugli ambiti di intervento evidenziati in precedenza. Evitando la congestione da traffico dei centri abitati, svolge un'azione efficace di contrasto all'inquinamento. Aumentando la velocità degli spostamenti, contribuisce alla competitività del tessuto produttivo di riferimento. Connettendo efficacemente le varie parti di territorio, rende meno necessaria la concentrazione spaziale delle attività umane, concedendo maggiori margini di manovra alla pianificazione urbana e di bacino.

Oltre agli aspetti appena esposti, bisogna anche ricordare come il trasporto pubblico locale rappresenti di per sé un importante settore economico: si stima¹ infatti che nel 2011 abbia generato un valore della produzione pari a quasi 13 mld €, impiegando 130 mila addetti (pari all'1% degli addetti totali in Italia).

Da quanto detto risulta chiaro il motivo per cui in questo periodo nel nostro Paese il trasporto pubblico locale sia diventato oggetto di un'attenzione particolare da parte dei governi nazionali e locali. Il processo di trasformazione che ha investito il settore a partire dal D.Lgs. 42/1997 (il "Decreto Burlando") non si è ancora concluso e la recente crisi finanziaria ha al contrario impresso un'accelerazione al fenomeno a causa delle difficoltà a reperire le risorse necessarie. Soprattutto a seguito dell'articolo 3-bis del DL 138/2011, che prevede che le Regioni ridefiniscano il perimetro dei bacini territoriali ottimali, si sta quindi assistendo ad una riorganizzazione del settore nell'ottica di una razionalizzazione dei servizi (sia ferroviari che su gomma).

Nel caso dei servizi ferroviari la ridefinizione dei bacini non ha provocato cambiamenti, ribadendo ambiti ottimali di livello regionale. Riguardo agli affidamenti, tra le Regioni² che pure avevano manifestato in precedenza la volontà di non procedere al rinnovo del contratto di servizio con il precedente gestore (Trenitalia) ad oggi solo l'Emilia Romagna ha avviato le procedure di gara per l'individuazione del nuovo operatore, con l'obiettivo di arrivare all'aggiudicazione entro il 2015.

¹ Vedi Cassa Depositi e Prestiti (2013), *Mobilità Urbana-Novembre 2013*, p. 6.

² Emilia-Romagna, Toscana, Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Abruzzo.

Nel caso dei servizi su gomma si registrano invece maggiori novità. Per quanto riguarda la ridefinizione dei bacini in via preliminare si possono individuare due tendenze: da un lato una riorganizzazione dei bacini a livello provinciale (come in Veneto) o sovraprovinciale (come in Lombardia ed Emilia-Romagna); dall'altra il passaggio ad un bacino unico di livello regionale, come in Toscana, Marche, Umbria, Friuli-Venezia Giulia e Liguria (in quest'ultimo caso con contestuale istituzione di un'agenzia regionale). In concomitanza con la ridefinizione dei bacini, in molte regioni si sta procedendo all'effettuazione delle gare per gli affidamenti. La Toscana è stata la prima Regione a muoversi in questa direzione, avendo avviato già nel 2012 le procedure di gara che porteranno entro il 2015 all'aggiudicazione ad un unico gestore della quasi totalità dei servizi su gomma. In parallelo il Friuli, con un'unica offerta, ha chiuso il bando e ad esito positivo della valutazione, si pone l'obiettivo di sottoscrivere il nuovo contratto a partire dal 2016.

Alla vigilia di un cambiamento di questa portata sembra opportuno effettuare una ricognizione sull'attuale situazione del trasporto pubblico in Toscana e sui possibili sviluppi futuri. In una prima parte si fornirà un quadro generale del TPL in Toscana anche nell'ottica di un confronto nazionale con le altre Regioni. In una seconda parte ci si concentrerà sui servizi su gomma, essendo questo il settore in cui interverranno i maggiori cambiamenti. Un'ultima parte riguarderà in maniera particolare il percorso di riforma intrapreso dalla Regione Toscana.

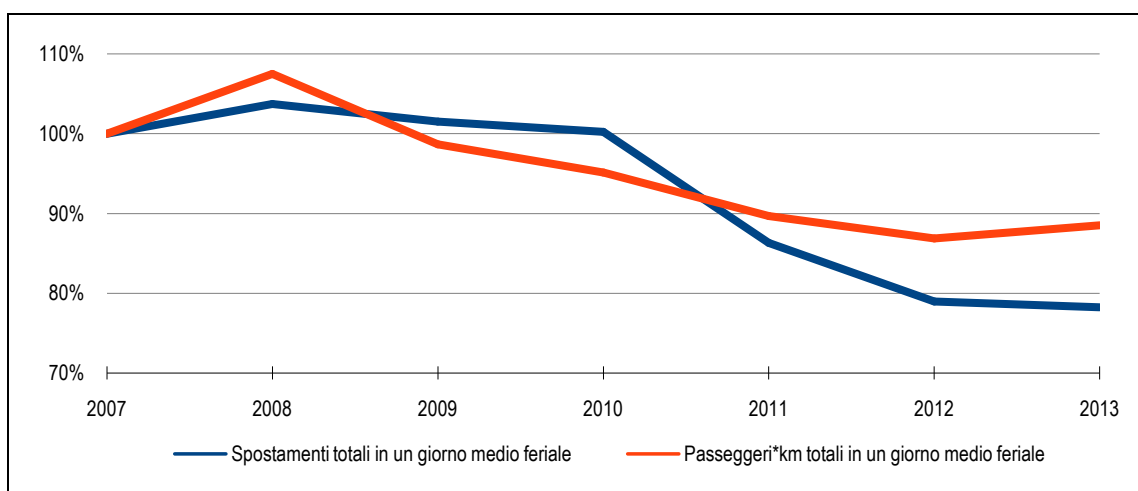
1. IL MERCATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN TOSCANA

In una prima parte si cercherà di contestualizzare l'analisi, evidenziando le tendenze manifestatesi a livello nazionale nel settore della mobilità. In seguito, sul solo settore del TPL, si confronteranno i dati toscani relativi alla domanda e all'offerta con quelli delle altre Regioni italiane, non solo in aggregato, ma anche a livello di singoli capoluoghi di Provincia.

1.1 La situazione congiunturale della mobilità in Italia

La domanda di mobilità ha registrato negli ultimi anni una flessione consistente. Come si nota dal **Grafico 1**, entrambi gli indicatori utilizzati per rappresentare la domanda in un giorno medio ferialo durante il periodo 2007-2013 mostrano come dopo il picco del 2008 vi sia una marcata diminuzione, leggermente mitigata dall'ultimo dato disponibile: nel caso degli spostamenti totali la contrazione è stata attorno al 22%, mentre nel caso dei passeggeri-Km totali la contrazione è meno accentuata, attestandosi attorno al 12%.

Grafico 1
DINAMICA DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ. 2007-2013
2007=100



Fonte: ISFORT (2014), 11° Rapporto sulla mobilità in Italia

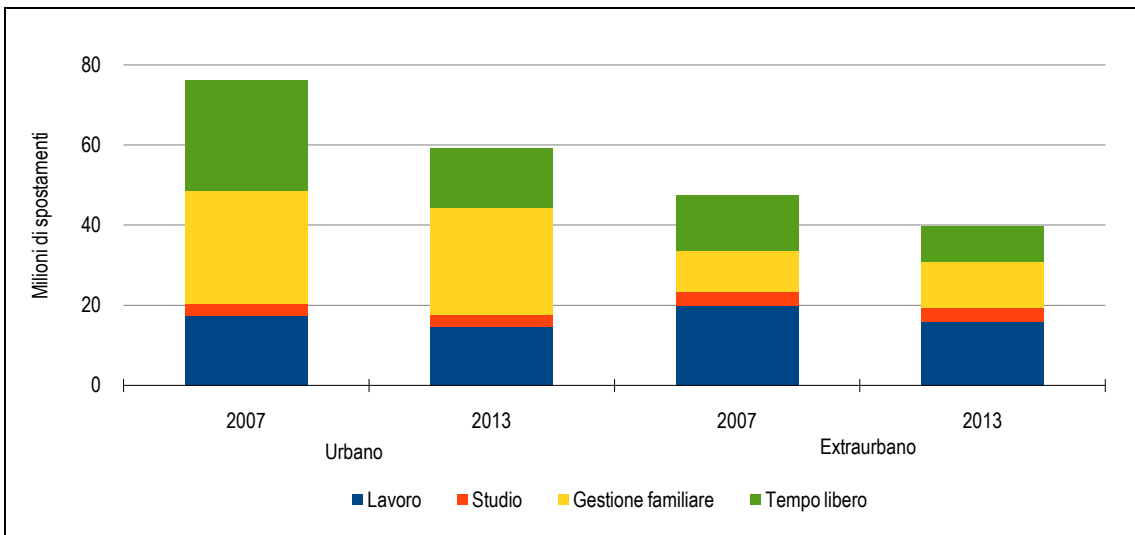
Il periodo considerato non è casuale, essendo chiaro il riferimento e la relazione tra questo andamento e la contemporanea crisi economica e finanziaria. La recessione che ne è scaturita ha operato essenzialmente attraverso due canali³: la diminuzione dell'occupazione ha comportato meno spostamenti per motivi lavorativi; la perdita di reddito ha provocato una diminuzione degli spostamenti legati ad altre motivazioni, come gli spostamenti nel tempo libero⁴. Collegato

³ Vedi Cassa Depositi e Prestiti (2013), p. 12.

⁴ Si ricorda che il DPCM 11 Marzo 2013 pone fra gli obiettivi da raggiungere, per mantenere l'intera quota del Fondo Unico Trasporti assegnata, l'incremento dei passeggeri trasportati.

a questo, l'andamento più marcato del numero di spostamenti rispetto ai passeggeri-Km risulta in un allungamento medio degli spostamenti e ciò può dipendere dall'andamento differenziato della componente legata agli spostamenti urbani e a quelli extraurbani, come rappresentato nel **Grafico 2**.

Grafico 2
RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER DISTANZA E MOTIVAZIONE NEL GIORNO MEDIO FERIALE URBANO. 2007-2013



Fonte: ISFORT (2014)

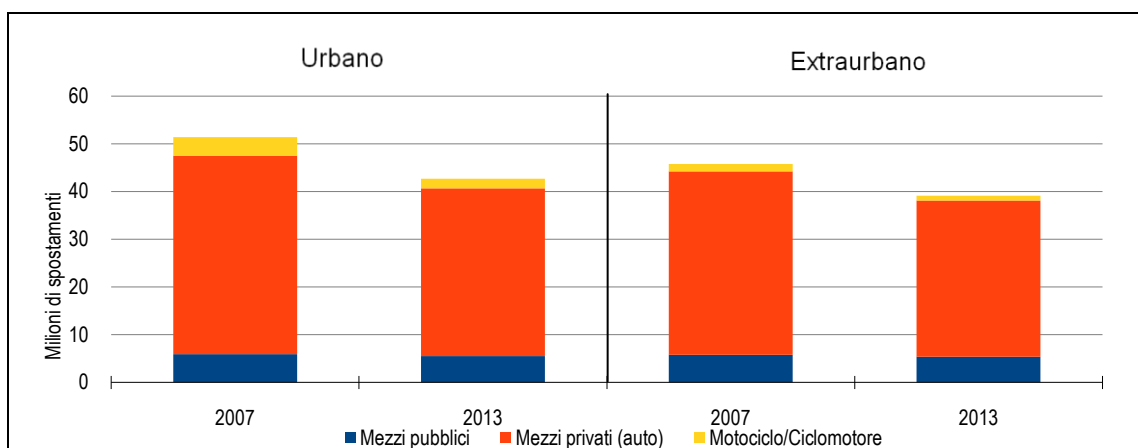
Si nota come gli spostamenti urbani, che pure rappresentano ancora la quota maggiore degli spostamenti (con il 60% sul totale), abbiano risentito maggiormente rispetto a quelli extraurbani dell'effetto della crisi. Più interessante sembra però quello che suggerisce la ripartizione interna degli spostamenti secondo la motivazione: in entrambe i casi sono gli spostamenti per motivi legati al tempo libero a subire la contrazione maggiore, come a suggerire una modifica del modello di comportamento nella domanda di mobilità.

Da quanto detto risulta chiaro che il quadro complessivo della mobilità in Italia sia di una sostanziale contrazione. È però utile ricordare come le considerazioni fin qui esposte valgano per la mobilità in generale, che comprende accanto alla mobilità pubblica anche quella privata.

Il **Grafico 3**, che scompone la mobilità per mezzo di trasporto, mostra alcune indicazioni importanti. Innanzitutto si nota come la mobilità privata rappresenti ancora sia nel caso del trasporto urbano che di quello extraurbano la quota maggiore, contando in entrambi i casi attorno all'87% del totale. Ma a dispetto di ciò in entrambi i casi i mezzi pubblici hanno reagito meglio rispetto al mezzo privato alla diminuzione dei consumi nel periodo considerato. La contrazione meno accentuata dell'utilizzo del mezzo pubblico registrata sia nel caso dell'urbano che dell'extraurbano, consente a entrambi di aumentare seppur di poco la propria quota nel mix.

Sembrerebbe di poter dire che almeno nel caso urbano vi siano i presupposti per un rilancio dell'utilizzo dei mezzi pubblici, e questa costituisce un'opportunità che i governi locali dovrebbero tentare di cogliere.

Grafico 3
LA MOBILITÀ IN ITALIA PER MEZZO DI TRASPORTO. 2013



Fonte: ISFORT (2014)

1.2 La domanda di TPL in Toscana

Come visto in precedenza, durante questi ultimi anni la domanda di mobilità ha subito una flessione, e in particolare quella legata al tempo libero. Per altro si è visto come la componente pubblica abbia risentito meno rispetto a quella privata degli effetti della crisi. Considerando i principali mezzi di trasporto pubblico⁵, la **Tabella 1** riporta i dati relativi al loro utilizzo da parte di coloro che hanno diminuito meno la propria domanda complessiva di mobilità, ovvero gli studenti e i lavoratori. Si può notare come la Toscana presenti una media di utilizzo inferiore a quella italiana e questo non solo per il 2013 (**Grafico 4**), ma anche su tutto l'arco temporale di riferimento (**Grafico 5**). La situazione toscana è condivisa da molte Regioni dell'Italia centrale e da altre considerate molto simili, come ad esempio l'Emilia-Romagna, che risulta addirittura penultima. Tale dato sembrerebbe in linea con alcune analisi svolte in precedenza, secondo le quali il fenomeno potrebbe essere imputabile alla particolare struttura insediativa toscana priva di grandi realtà metropolitane⁶, dove il ricorso al mezzo pubblico è generalmente maggiore, come ad esempio testimonia nel confronto diacronico, l'andamento della Lombardia.

⁵ Ovvero treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere.

⁶ Vedi Lattarulo P. (a cura di) (2008), "Integrazione, Accessibilità, Equità – Il Trasporto Pubblico Locale per la Toscana" Irpet, p. 41.

Tabella 1
 PERCENTUALE DI OCCUPATI, STUDENTI E SCOLARI, UTENTI DI MEZZI PUBBLICI SUL TOTALE DELLE PERSONE CHE SI SONO
 SPOSTATE PER MOTIVI DI LAVORO E DI STUDIO E HANNO USATO MEZZI DI TRASPORTO

REGIONI	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Liguria	25,9	27,2	27,3	26,1	25,4	29,4	24,9	29,7	31,6
Lazio	27,5	22,0	27,7	26,3	23,2	27,6	25,6	26,3	31,1
Trentino-Alto Adige	19,8	20,7	20,4	22,1	22,7	23,0	22,6	23,6	26,3
Piemonte	20,7	17,9	21,4	21,1	22,2	19,6	20,6	19,8	23,8
Lombardia	19,7	21,6	20,3	19,6	22,9	21,0	22,9	22,2	23,6
Campania	24,9	23,9	26,8	25,5	25,2	24,6	24,6	24,5	23,1
Calabria	19,2	16,7	20,7	21,1	20,2	17,3	23,0	20,2	21,2
Italia	19,0	18,7	19,5	19,2	19,1	19,4	19,3	19,6	20,7
Puglia	17,7	17,3	18,6	19,1	17,2	18,4	19,8	18,8	20,4
Molise	20,6	17,4	18,7	21,0	23,1	21,8	19,5	17,6	19,0
Valle d'Aosta	10,0	11,9	14,0	11,5	12,7	12,5	14,8	13,6	19,0
Basilicata	20,7	21,7	21,8	21,8	21,3	22,0	22,0	21,2	18,4
Abruzzo	19,2	18,3	17,8	17,7	15,6	18,9	19,6	18,0	17,9
Sicilia	13,0	17,5	15,8	15,4	16,6	13,7	12,4	14,6	17,6
Sardegna	15,2	15,7	16,4	15,7	14,0	16,7	14,6	13,6	17,0
Friuli-Venezia Giulia	17,6	15,5	15,7	18,5	15,0	15,5	17,1	18,0	15,7
Toscana	15,5	16,2	16,5	16,4	14,3	18,2	16,1	17,1	15,3
Veneto	17,0	15,2	15,2	16,4	13,7	16,9	14,2	15,5	15,2
Marche	13,6	17,1	15,1	12,8	14,4	13,8	14,5	16,3	13,7
Emilia-Romagna	12,4	13,3	12,6	13,0	13,8	11,8	11,9	12,9	13,5
Umbria	14,3	12,4	13,3	10,9	13,6	13,2	15,0	15,2	12,3

Fonte: ISTAT

Grafico 4
 OCCUPATI, STUDENTI E SCOLARI, CHE USANO MEZZI PUBBLICI SUL TOTALE DELLE PERSONE CHE USANO MEZZI DI TRASPORTO
 PER MOTIVI DI LAVORO E DI STUDIO. 2013

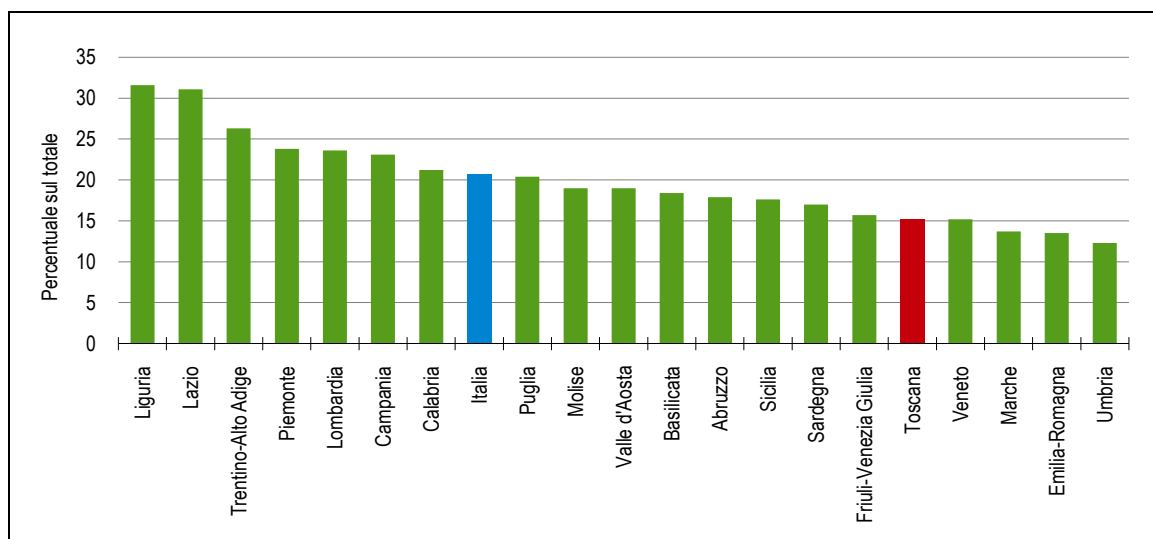
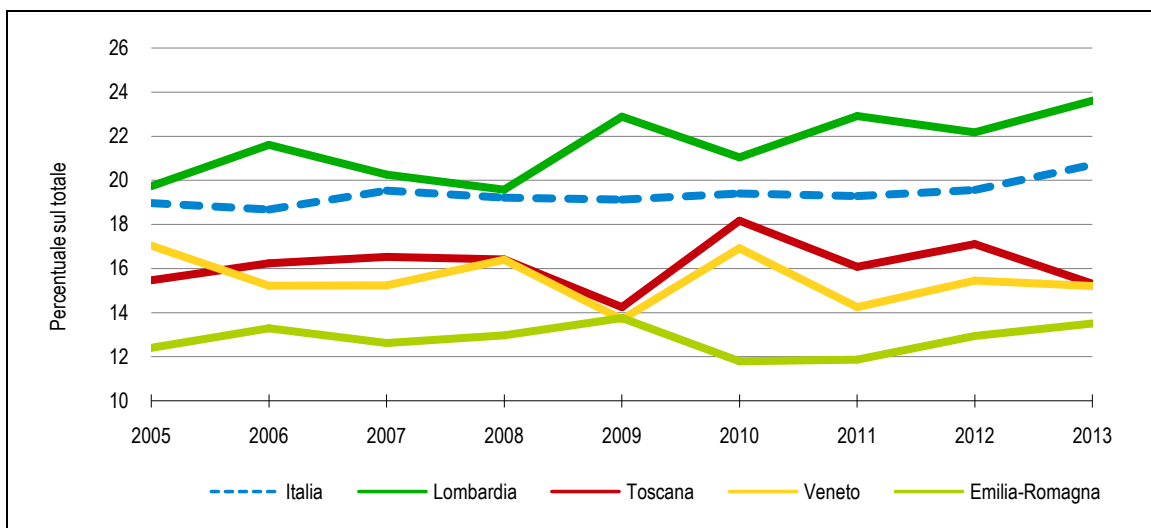
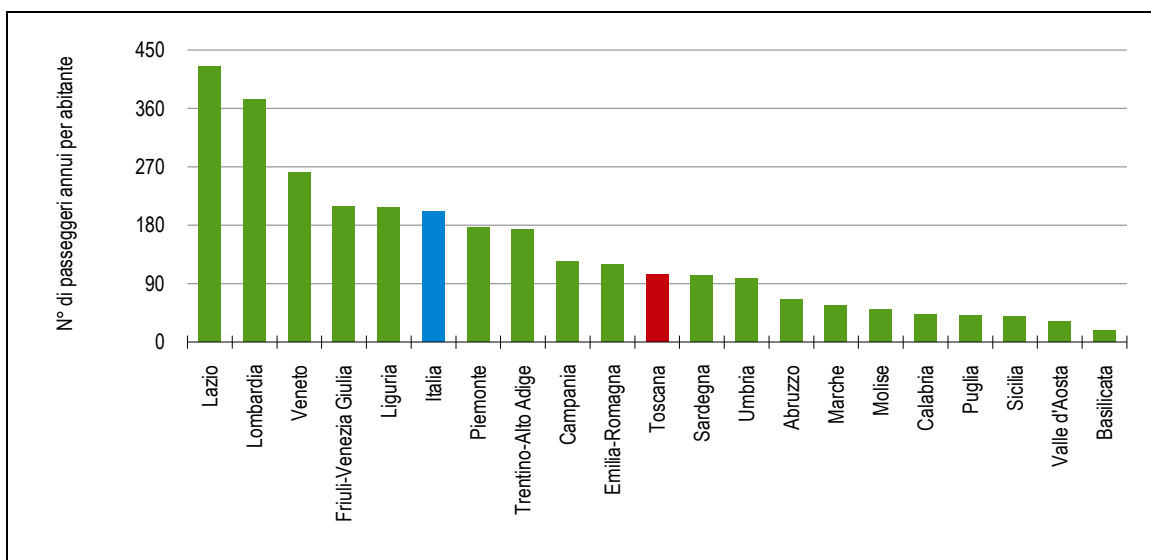


Grafico 5
 OCCUPATI, STUDENTI E SCOLARI, CHE USANO MEZZI PUBBLICI SUL TOTALE DELLE PERSONE CHE USANO MEZZI DI TRASPORTO
 PER MOTIVI DI LAVORO E DI STUDIO. 2005-2013



Focalizzando l'analisi sul TPL urbano⁷, si nota come il risultato venga sostanzialmente confermato. Il **Grafico 6**, che rappresenta il numero di passeggeri trasportati (per abitante) nel 2013, mostra dati in linea con quanto evidenziato in precedenza.

Grafico 6
 PASSEGGERI TRASPORTATI ANNUALMENTE DAL TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE E METROPOLITANE) NEI COMUNI CAPOLUOGO DI
 PROVINCIA. 2013



Una conferma dell'influenza che su questo fenomeno hanno le grandi città è suggerito dai dati disaggregati relativi ai singoli capoluoghi di Provincia.

⁷ In questo caso si considerano solo autobus, tram, filobus e metropolitane.

Differenziando i capoluoghi in base alla dimensione in termini di popolazione si considerano tre classi di analisi, ovvero i Comuni con più di 300.000 abitanti, quelli con popolazione compresa tra 150.000 e 200.000 abitanti e infine quelli con popolazione tra i 50.000 e i 100.000 abitanti. Dal confronto tra i dati dei capoluoghi toscani e la media relativa ai Comuni che sono all'interno della stessa classe⁸, si nota come il *gap* riscontrato a livello regionale sia imputabile proprio alla performance dei comuni più popolosi (**Tabella 2** e **Grafici 7-8**). Se infatti Firenze (ad eccezione del 2013), Prato e Livorno mostrano dati decisamente inferiori alle rispettive medie, i capoluoghi meno popolosi mostrano in generale dati in linea con la media della classe di appartenenza e nei casi di Pisa e Siena dati estremamente più alti (si noti che Siena ha un valore superiore a quello di Firenze). Tale particolarità potrebbe essere ricondotta⁹ alla vocazione turistica e universitaria di entrambe le città, con un numero rilevante di utenti fuori sede rispetto alla popolazione residente.

Tabella 2
NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI ANNUALMENTE NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA TOSCANI. 2000-2013

COMUNI	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Firenze	201,1	214,6	225,9	223,9	232,0	239,6	244,3	258,8	251,9	243,0	228,1	222,9	220,3	230,6
Media dei capoluoghi con popolazione > 300'000 (capoluoghi toscani esclusi)	240,2	250,1	259,2	257,4	253,5	255,1	260,1	270,3	255,4	252,9	256,0	250,0	232,9	211,0
Prato	50,7	48,9	51,2	50,8	50,2	52,1	50,9	49,1	49,1	49,0	44,7	43,3	38,7	37,7
Livorno	64,8	66,8	69,9	67,3	62,1	63,1	64,9	64,8	74,2	74,0	76,3	73,6	71,0	69,2
Media dei capoluoghi con 200.000 > pop > 150'000 (capoluoghi toscani esclusi)	99,4	102,0	103,5	102,8	102,7	104,3	109,0	111,2	115,3	114,0	114,5	109,1	106,5	111,9
Arezzo	61,1	59,8	58,9	55,8	63,0	62,6	52,2	49,4	49,1	46,7	44,5	44,3	40,0	39,1
Pistoia	50,2	39,6	48,0	56,7	55,7	56,9	57,6	58,0	57,3	55,5	52,1	48,5	46,7	46,9
Lucca	28,5	30,6	30,6	27,4	31,9	22,2	22,7	25,3	25,7	24,4	23,9	22,4	21,2	18,8
Pisa	82,4	71,3	86,4	84,5	87,7	88,6	89,4	101,7	104,3	114,2	109,8	102,3	98,3	91,3
Grosseto	20,7	20,9	21,3	20,6	20,7	16,9	17,9	19,2	18,3	18,1	17,9	17,8	17,8	17,4
Massa	16,2	15,2	16,1	16,7	16,9	17,1	17,8	16,6	15,0	14,9	14,8	15,0	14,9	13,1
Siena	274,3	271,1	259,0	244,4	245,4	246,8	254,2	253,0	257,3	258,5	257,9	260,0	260,8	252,5
Media dei capoluoghi con 100'000 > pop > 50'000 (capoluoghi toscani esclusi)	48,1	48,6	48,0	47,8	47,7	48,8	50,3	51,9	51,2	49,7	48,1	46,8	45,8	43,6

⁸ Per **Firenze** il confronto è con Roma, Milano, Napoli, Torino, Palermo, Catania, Genova, Bologna e Bari; per **Prato** e **Livorno** si considerano , Brescia, Reggio Calabria, Modena, Parma, Reggio Emilia, Perugia Ravenna, Foggia e Cagliari; infine per **Lucca**, **Pisa**, **Grosseto**, **Massa**, **Arezzo**, **Siena**, **Pistoia**, si considerano Udine, Barletta, Pesaro, La Spezia, Lecce, Alessandria, Catanzaro, Brindisi, Como, Treviso, Varese, Caserta, Asti, Cremona, Ragusa, Cosenza, Trapani, Pavia, L'Aquila, Potenza, Viterbo, Caltanissetta, Benevento, Savona, Matera, Crotone, Agrigento, Trani, Cuneo, Avellino, Teramo, Olbia, Chieti, Pordenone e Rovigo.

⁹ Vedi Lattarulo P. (a cura di) (2008), IRPET, p. 48.

Grafico 7
PASSEGGERI TRASPORTATI ANNUALMENTE DAL TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE E METROPOLITANE). 2000-2013
Dettaglio Firenze, Prato, Livorno

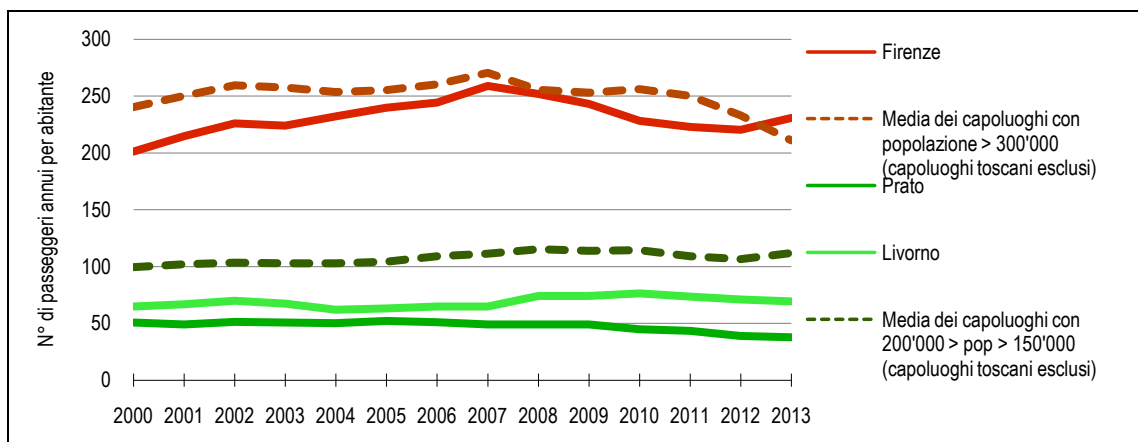
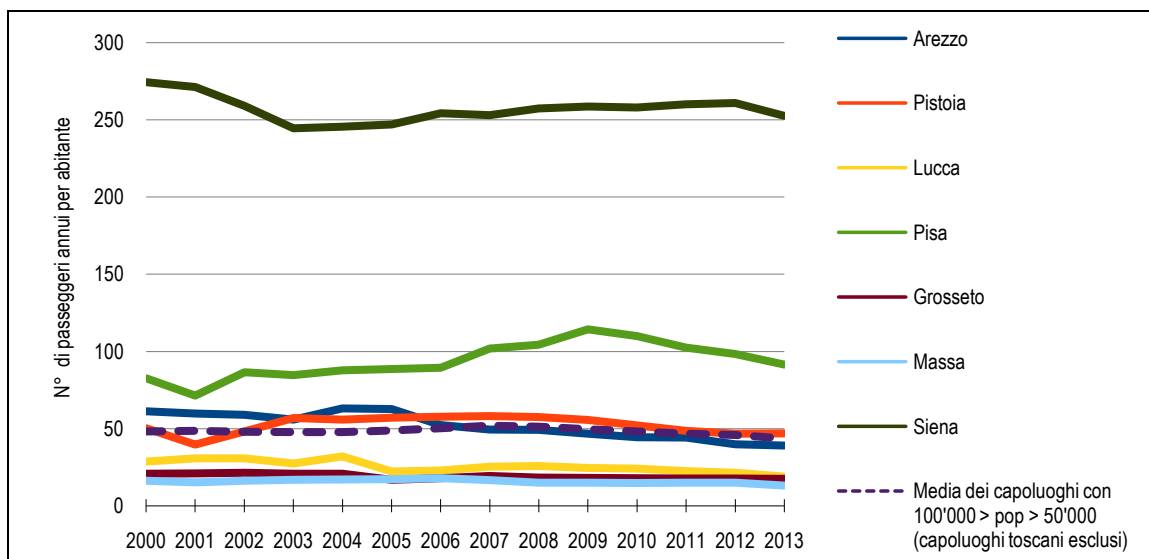


Grafico 8
PASSEGGERI TRASPORTATI ANNUALMENTE DAL TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE E METROPOLITANE). 2000-2013



Fonte: ISTAT

1.2.1 La domanda di servizi ferroviari

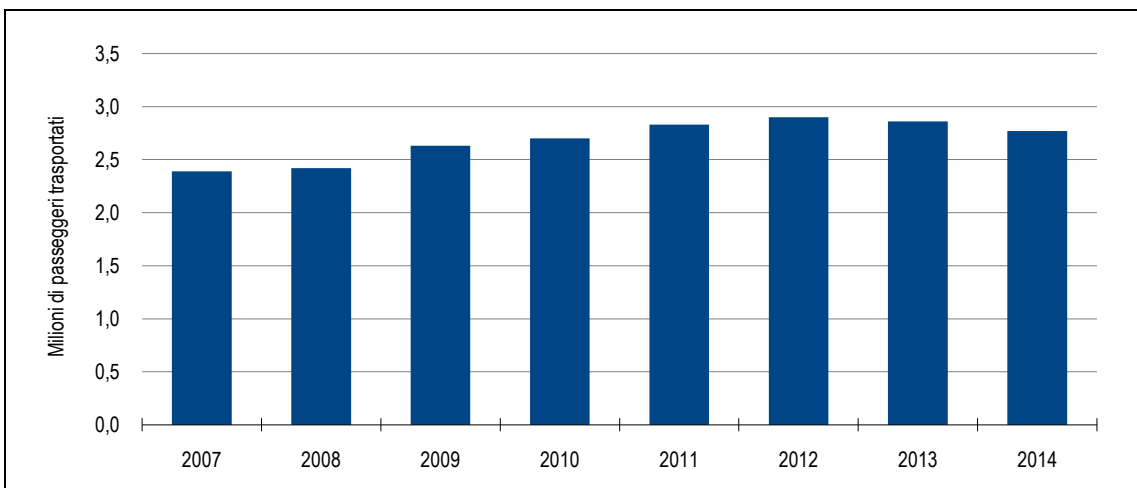
I dati considerati nel paragrafo precedente non comprendevano i servizi ferroviari. Un'estensione dell'analisi è importante per almeno due motivi. In primo luogo rappresentano una parte consistente degli spostamenti effettuati tramite mezzo pubblico sia in ambito urbano che extraurbano¹⁰. Inoltre i mezzi su rotaia siano essi treni, tramvie o metropolitane possono essere uno strumento efficace nell'ottica di una razionalizzazione dei servizi di trasporto, presentando un *load factor* superiore ai mezzi su gomma¹¹.

¹⁰ Rispettivamente attorno al 40% e al 45% degli spostamenti giornalieri, vedi ISFORT (2014), pp. 21 e 30.

¹¹ Vedi Cassa Depositi e Prestiti (2013), p.30. Con il termine *load factor* ci si riferisce al rapporto passeggeri-km/posti-km. Tale indice può essere considerato come la misura della capacità con cui l'operatore "riempie" le corse e dunque della capacità di fornire il servizio efficientemente.

Considerando il **Grafico 9** si nota come a livello italiano l'andamento del numero di passeggeri giornalieri dei servizi ferroviari regionali sia costantemente salito a partire dal 2007, raggiungendo un picco nel 2012 seguito da una flessione negli ultimi due anni.

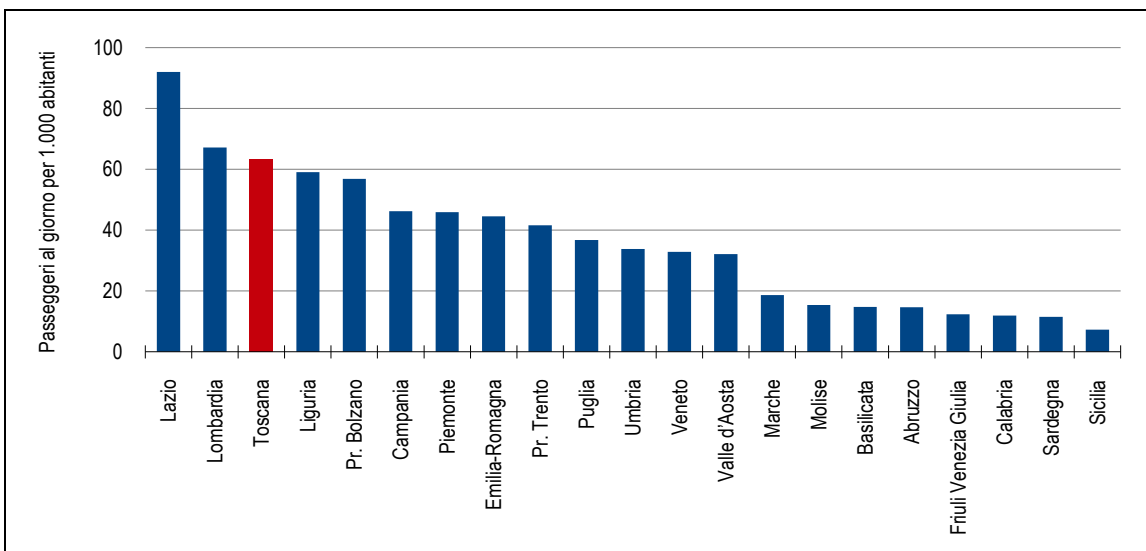
Grafico 9
PASSEGGERI TRASPORTATI QUOTIDIANAMENTE IN ITALIA DAI VARI SERVIZI FERROVIARI REGIONALI. 2007-2014



Fonte: Legambiente, 2014 *Pendolaria 2014*

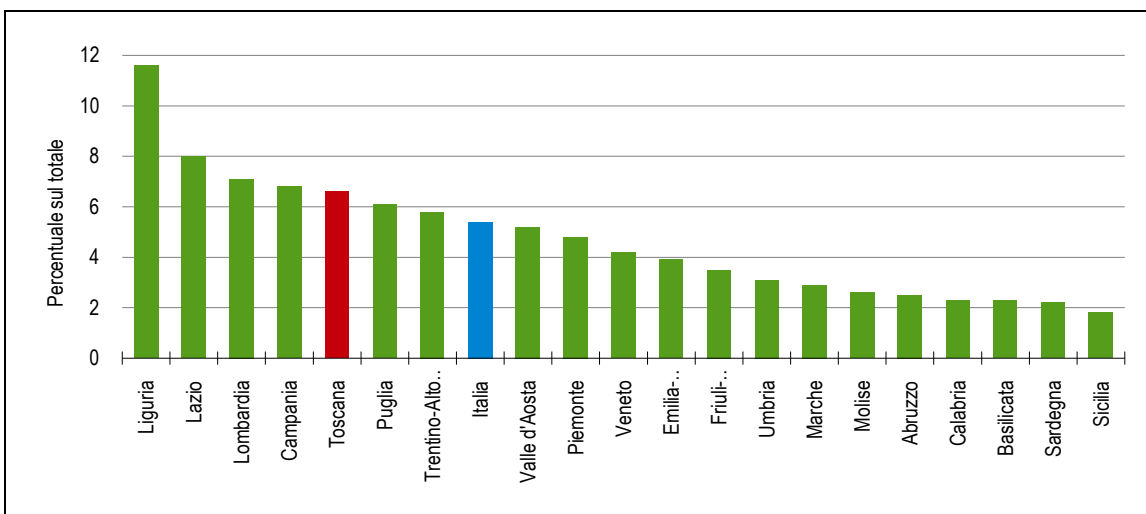
I dati a livello regionale mostrano come nel caso toscano, il numero di passeggeri giornalieri in rapporto alla popolazione sia decisamente alto (**Grafico 10**). Tale tendenza sembra essere confermata da altre serie di dati. Se si restringe il campo ai soli pendolari che utilizzano mezzi per motivi di studio e lavoro, la percentuale dei toscani che utilizzano i treni è superiore alla media italiana (**Grafico 11**).

Grafico 10
DOMANDA GIORNALIERA DI SERVIZI FERROVIARI. 2014



Fonte: elaborazioni su dati Legambiente (2014) e ISTAT

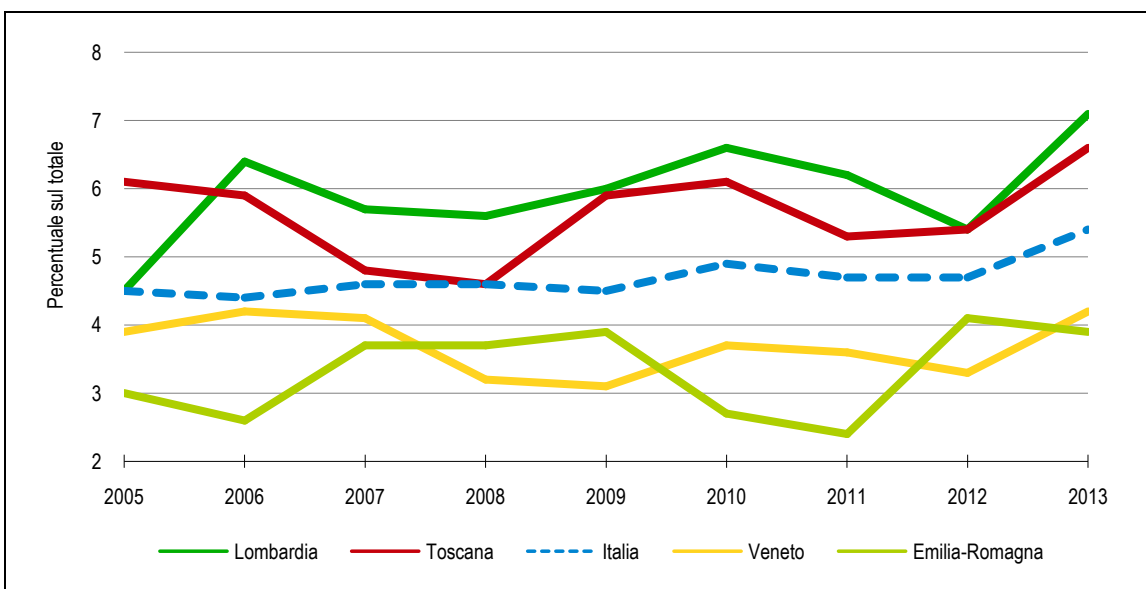
Grafico 11
LAVORATORI, SCOLARI E STUDENTI DI 3 ANNI E PIÙ CHE UTILIZZANO IL TRENO ABITUALMENTE PER RECARSI A LAVORO, ASILO O SCUOLA. 2013



Fonte: ISTAT

Se si estende l'analisi all'intero arco temporale 2005-2013 (vedi **Grafico 11**) si noterà come a differenza di quanto visto nel **Grafico 5** sull'utilizzo di mezzi pubblici, in questo caso la Toscana presenti dati in linea con la Lombardia e si discosti dalle altre due Regioni prese a confronto (Veneto ed Emilia Romagna) che invece mostrano un comportamento simile a quello visto in precedenza.

Grafico 12
PERCENTUALE DI LAVORATORI, SCOLARI E STUDENTI DI 3 ANNI E PIÙ CHE UTILIZZANO IL TRENO ABITUALMENTE PER RECARSI A LAVORO, ASILO O SCUOLA. 2005-2013

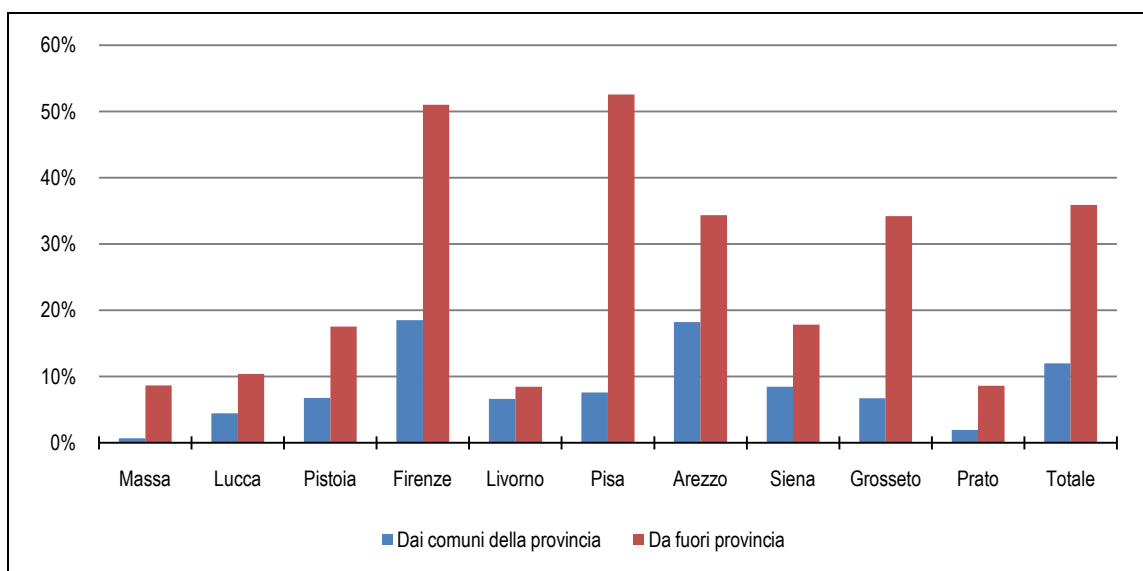


Fonte: ISTAT

Rispetto a poli urbani sempre più concentrati e congestionati il trasporto ferroviario garantisce, più del trasporto su gomma, tanto il collegamento in un sistema di rete che l'accessibilità locale urbana e metropolitana. Ecco che è il trasporto ferroviario a consentire oggi una mobilità pendolare che via via si allarga e spesso supera anche i confini regionali. Si ampliano, dunque, le opportunità di lavoro e studio e si ampliano le possibilità di conciliazione di queste attività con le aspettative di qualità della vita individuali.

Il trasporto ferroviario costituisce, quindi, un'alternativa modale alla gomma di crescente interesse anche nell'accessibilità urbana, per le potenzialità nell'affrontare la crescente congestione e per la sostenibilità ambientale. Secondo i dati del censimento 2011, circa il 31% degli spostamenti sistematici in ingresso ai capoluoghi toscani da fuori delle rispettive provincie avviene su ferro. In alcuni casi (Firenze, Pisa) tale quota è superiore all'utilizzo del mezzo privato e copre più della metà degli spostamenti sistematici. Anche dagli altri comuni della provincia ci si sposta con il treno per arrivare in città nel 12% dei casi, per un flusso pari a circa 30.000 persone che ogni giorno accedono al proprio capoluogo con il treno.

Grafico 13
PENDOLARI IN ARRIVO NEI CAPOLUOGHI TOSCANI CON IL TRENO SUL TOTALE. 2011
Valori percentuali



Fonte: ISTAT, censimento 2011

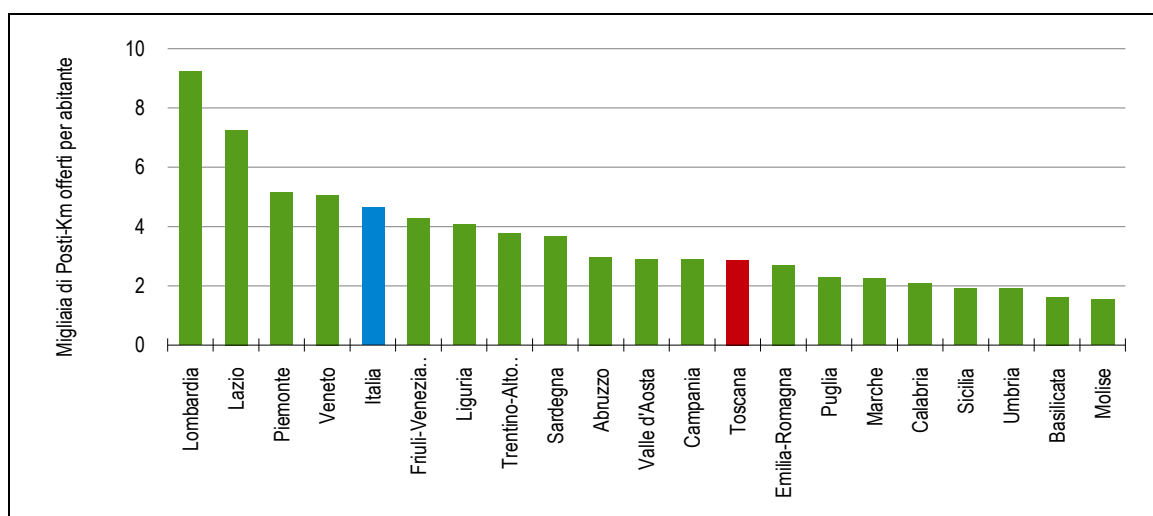
In particolar modo nell'area urbana centrale, vi sono le potenzialità per un utilizzo ancora più importante della mobilità su ferro. La realizzazione del sottoattraversamento ferroviario per i servizi ad alta velocità, infatti, rappresenta un'interessante opportunità per la possibilità di utilizzare la capacità liberata in superficie per la messa in esercizio di un servizio ferroviario metropolitano ad alta frequenza e con fermate ravvicinate, a servizio della mobilità metropolitana ed integrato con il servizio regionale. Questa ipotesi accompagna gli accordi di programmazione dei lavori del sottoattraversamento AV/AC fin dall'inizio, anche se al di là delle formali dichiarazioni di intenti ne deve ancora essere verificata la fattibilità tecnica per la persistenza di criticità infrastrutturali su alcune direttrici. È comunque indubbio che una maggiore integrazione fra il trasporto ferroviario di medio/lungo raggio e il trasporto pubblico locale sia una condizione ormai indispensabile per garantire un'efficiente accessibilità delle aree urbane.

1.3

L'offerta del TPL in Toscana

Il **Grafico 14** mostra per il 2012 il numero di posti-km (per abitante) offerti dai servizi di TPL nei capoluoghi di Provincia nelle varie Regioni italiane. In analogia con quanto visto con riferimento ai passeggeri (per abitante) trasportati annualmente (vedi **Grafico 6**), la Toscana presenta dati inferiori alla media italiana. Ma al contrario di prima questo risultato non è imputabile ai grandi centri urbani, come mostra la **Tabella 3** e i **Grafici 15-16**, che ripropongono l'analisi per classi di grandezza in termini di abitanti vista in precedenza.

Grafico 14
POSTI-KM OFFERTI ANNUALMENTE DAL TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE, METROPOLITANE E FUNICOLARI) NEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA. 2012



Fonte: ISTAT

Tabella 3
POSTI-KM OFFERTI ANNUALMENTE DAL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA (NUMERO PER ABITANTE), 2000-2012

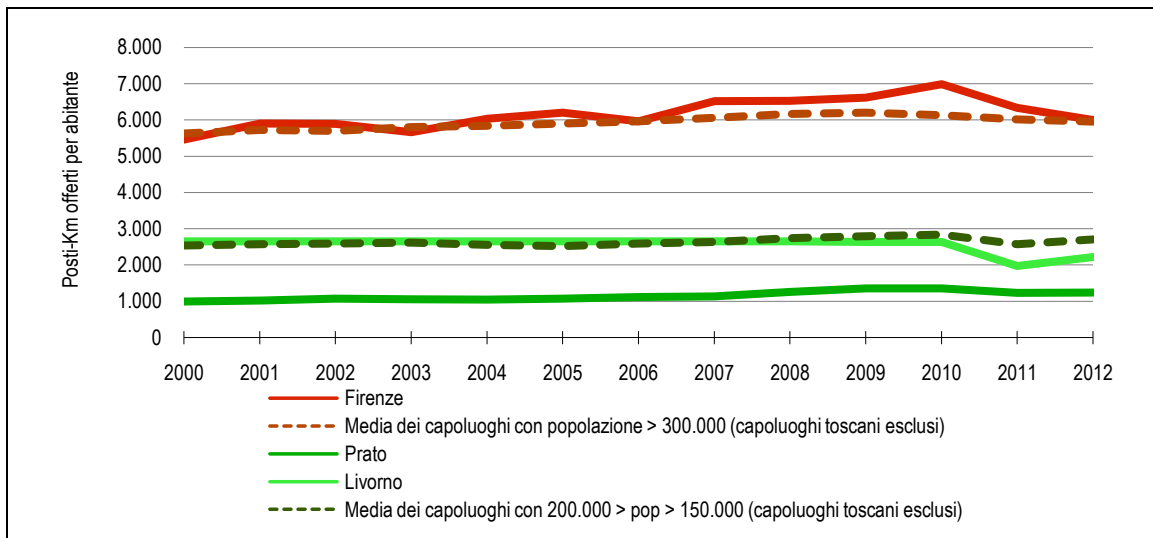
COMUNI	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Firenze	5.459,5	5.899,4	5.889,5	5.659,3	6.028,5	6.198,9	5.964,3	6.515,6	6.529,7	6.614,5	6.985,4	6.328,4	6.001,4
Media dei capoluoghi con popolazione > 300.000 (capoluoghi toscani esclusi)	5.630,3	5.729,0	5.704,4	5.808,3	5.843,4	5.901,2	5.962,6	6.061,4	6.165,7	6.200,8	6.130,8	6.014,8	5.953,9
Prato	993,0	1.018,3	1.071,4	1.055,8	1.044,6	1.074,2	1.120,0	1.137,5	1.256,2	1.353,0	1.351,1	1.231,2	1.234,8
Livorno	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.656,1	2.639,4	2.640,2	1.976,4	2.224,1
Media dei capoluoghi con 200.000 > pop > 150.000 (capoluoghi toscani esclusi)	2.532,9	2.575,2	2.585,9	2.617,6	2.550,9	2.519,3	2.591,9	2.633,5	2.739,5	2.788,7	2.836,4	2.570,4	2.702,3
Arezzo	2.184,2	2.185,0	2.154,4	2.103,0	2.164,4	2.175,7	2.177,4	2.146,8	2.168,5	2.168,5	2.170,2	2.047,0	1.732,1
Pistoia	882,7	883,0	870,7	849,9	859,0	863,5	864,2	872,2	866,3	821,7	806,3	717,6	691,6
Lucca	1.406,0	1.385,3	1.422,0	1.272,9	1.307,3	1.318,8	1.295,9	1.300,4	1.175,4	1.177,9	1.148,8	1.062,3	999,5
Pisa	2.991,3	2.945,9	2.782,2	2.755,1	2.827,0	2.754,2	2.794,6	2.885,1	2.890,7	2.924,1	2.584,0	2.865,9	2.883,5
Grosseto	861,2	847,3	846,1	846,5	872,3	909,0	920,6	956,0	992,0	992,0	992,0	992,0	992,0
Massa	708,5	708,5	708,5	708,5	708,5	708,5	708,5	726,2	663,0	663,0	662,3	653,5	653,5
Siena	6.264,3	6.377,9	6.302,2	6.226,5	6.207,5	6.340,0	6.302,2	6.169,7	6.264,3	6.302,2	6.415,7	6.094,0	6.094,0
Media dei capoluoghi con 100.000 > pop > 50.000 (capoluoghi toscani esclusi)	1.887,0	1.939,1	1.940,2	1.963,2	2.003,0	2.003,3	2.004,7	2.026,5	2.052,6	2.091,9	2.104,9	2.037,7	1.997,2

Fonte: ISTAT

Il confronto mostra come Firenze offra in rapporto alla popolazione un numero di posti-km in linea con la media dei Comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti, così come

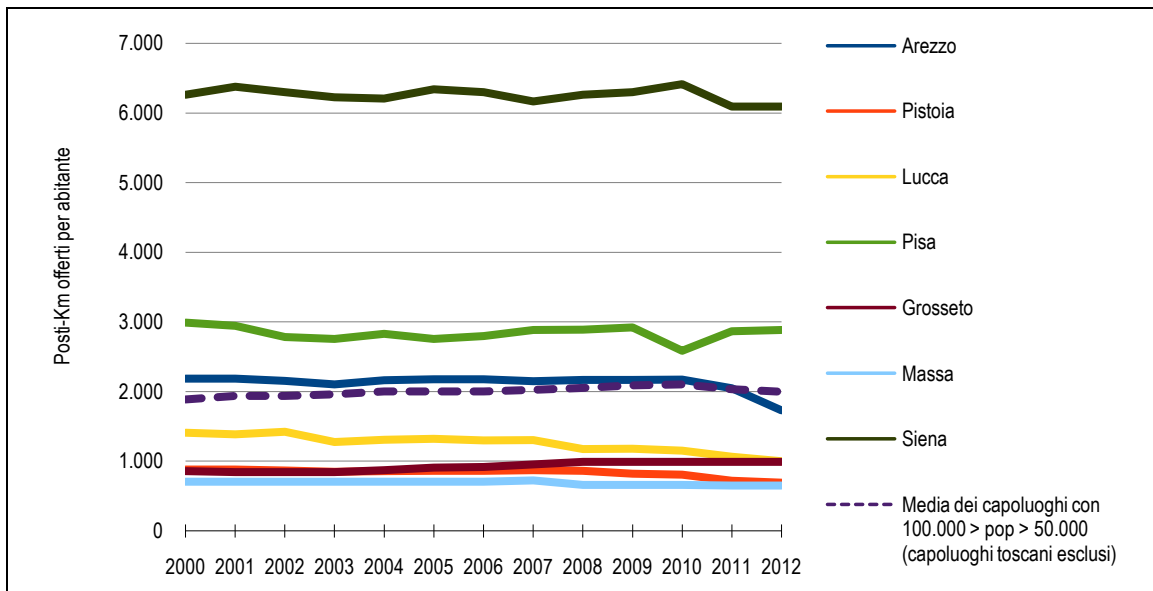
Livorno (con la rispettiva media). Al contrario l'analisi sui capoluoghi toscani con popolazione compresa tra i 50.000 e i 100.000 abitanti mostra un risultato meno brillante rispetto al **Grafico 8**. A parte il solito caso di Siena e parzialmente di Pisa, gli altri comuni mostrano dati inferiori alla media della classe di appartenenza.

Grafico 15
 POSTI-KM OFFERTI ANNUALMENTE DAL TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE, METROPOLITANE E FUNICOLARI) NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA TOSCANI. 2000-2012
 Dettaglio Firenze, Prato e Livorno



Fonte: ISTAT

Grafico 16
 POSTI-KM OFFERTI ANNUALMENTE DAL TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE, METROPOLITANE E FUNICOLARI) NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA TOSCANI
 Evoluzione 2000-2012



Fonte: ISTAT

Può essere interessante almeno per il caso di Firenze, confrontare il mix dei servizi di trasporto pubblico offerti. Dal **Grafico 17** si nota come il mix del capoluogo toscano sia meno vario: l'assenza di un sistema di metropolitane e di filobus si traduce in una prevalenza spiccata del trasporto su gomma. Si deve comunque ipotizzare che in un prossimo futuro, la composizione interna per Firenze potrebbe riequilibrarsi a seguito dell'ampliamento del sistema tramviario della città. Le previsioni di sviluppo della rete tramviaria di Firenze, previste dal progetto a base della gara per il lotto unico proiettano sviluppo e composizione dell'offerta di TPL secondo lo schema seguente:

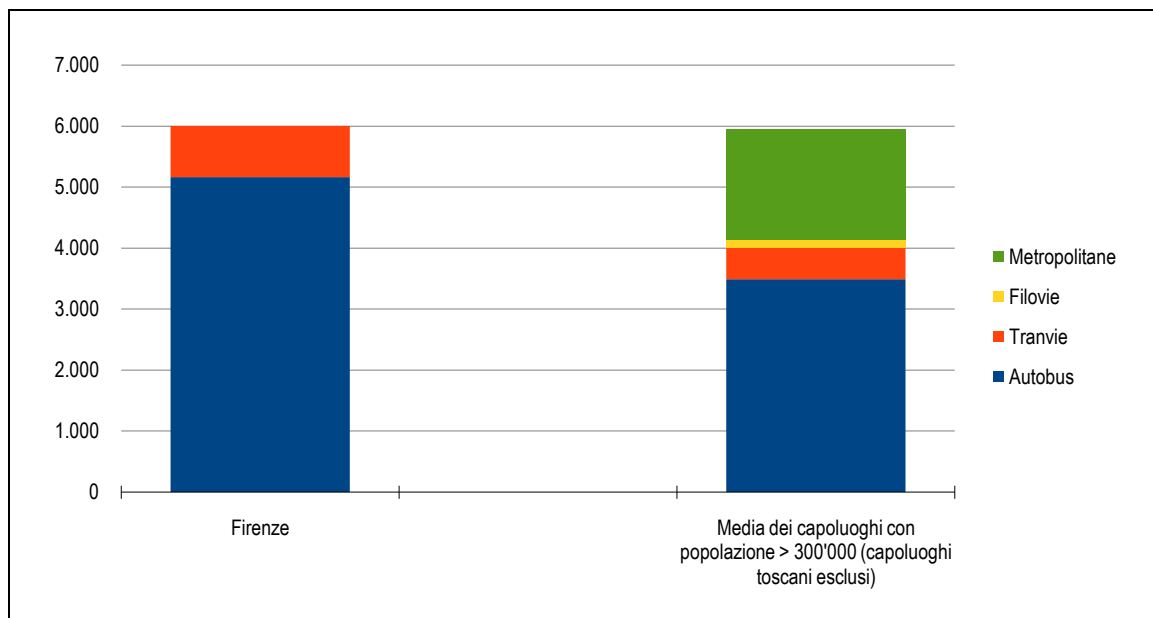
Scenario Messa in esercizio Km annui previsti – conseguente evoluzione rete gomma				
Linea	Tempo attivazione	Km/anno Tram	Riduzione Km gomma Urbano	note
Linea 1	già in esercizio	1.269.069		invariato
Linea 1+ Linea 2 (*)	2017	2.122.534	- 650.000	
Linea 1+Linea 2 (*) + Linea 3	2018	2.495.473	- 850.000	Totale -1500.000 km/anno
Linea 1 + Linea 2(*) + Linea 3 + Tratta "Alternativa Centro Storico" (**)	Secondo semestre 2018/ primo semestre 2019	2.726.269		

(*) Linea 2 tratta Aeroporto – Stazione SMN.

(**) Tratta Alternativa al Centro Storico = Viale Lavagnini – Piazza della Libertà -Piazza San Marco.

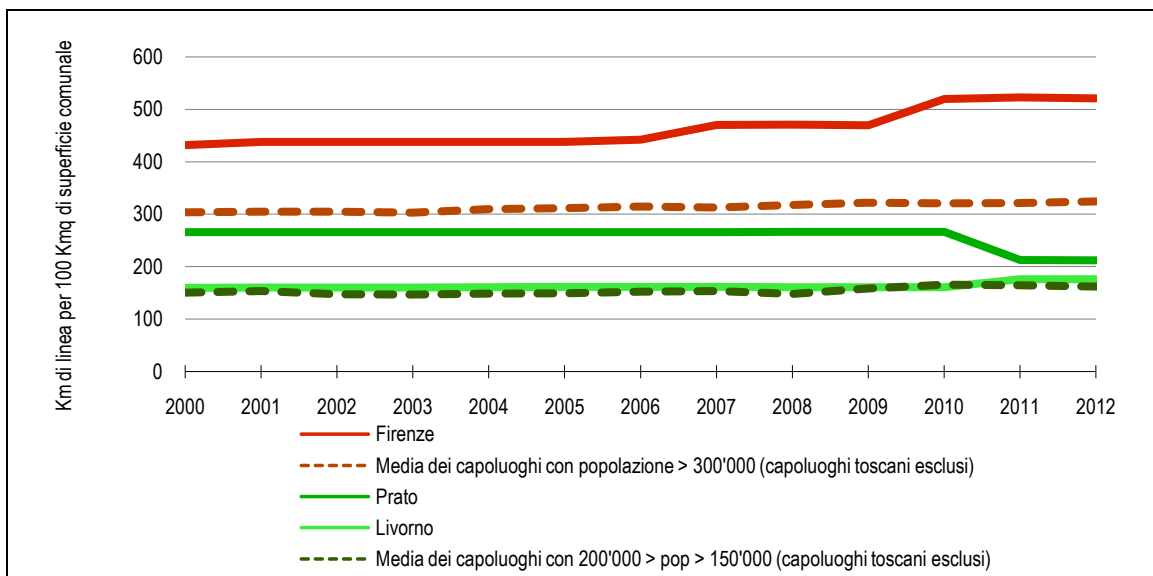
Indicazione analoghe sulla migliore *performance* dei capoluoghi toscani più popolosi rispetto a quelli con minor numero di abitanti vengono fornite dai confronti sulla densità delle linee (**Grafico 18-19**) e delle fermate (**Grafico 20-21**).

Grafico 17
POSTI-KM OFFERTI ANNUALMENTE DAL TPL. DETTAGLIO TIPOLOGIE. 2012



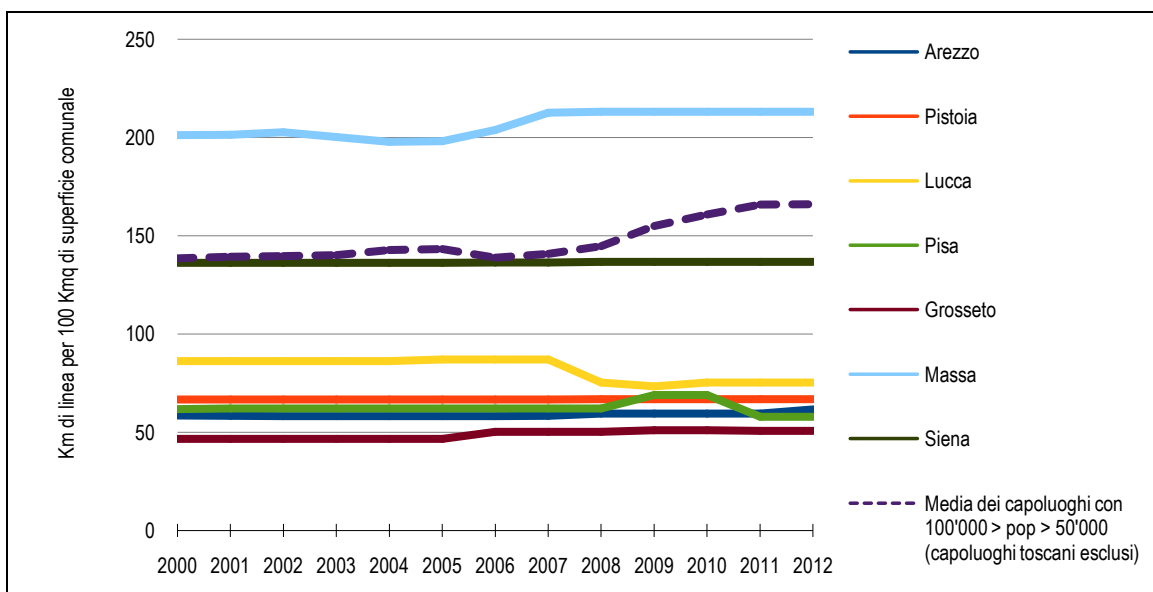
Fonte: ISTAT

Grafico 18
 DENSITÀ DELLE LINEE URBANE TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE, METROPOLITANE E FUNICOLARI). 2000-2012



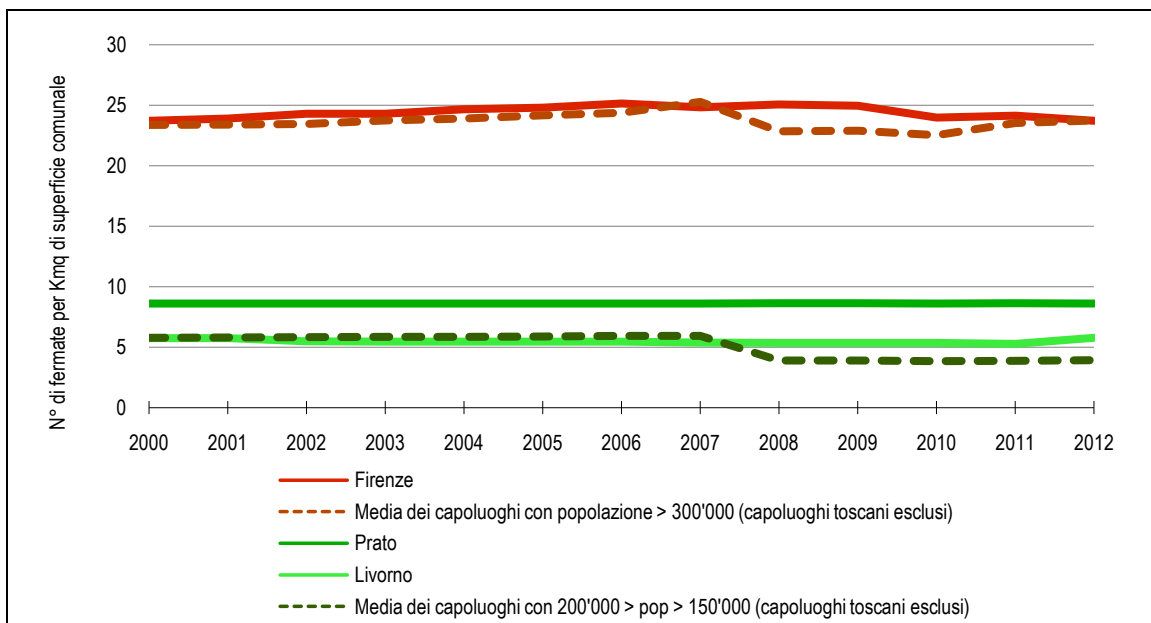
Fonte: ISTAT

Grafico 19
 DENSITÀ DELLE LINEE URBANE TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE, METROPOLITANE E FUNICOLARI). 2000-2012



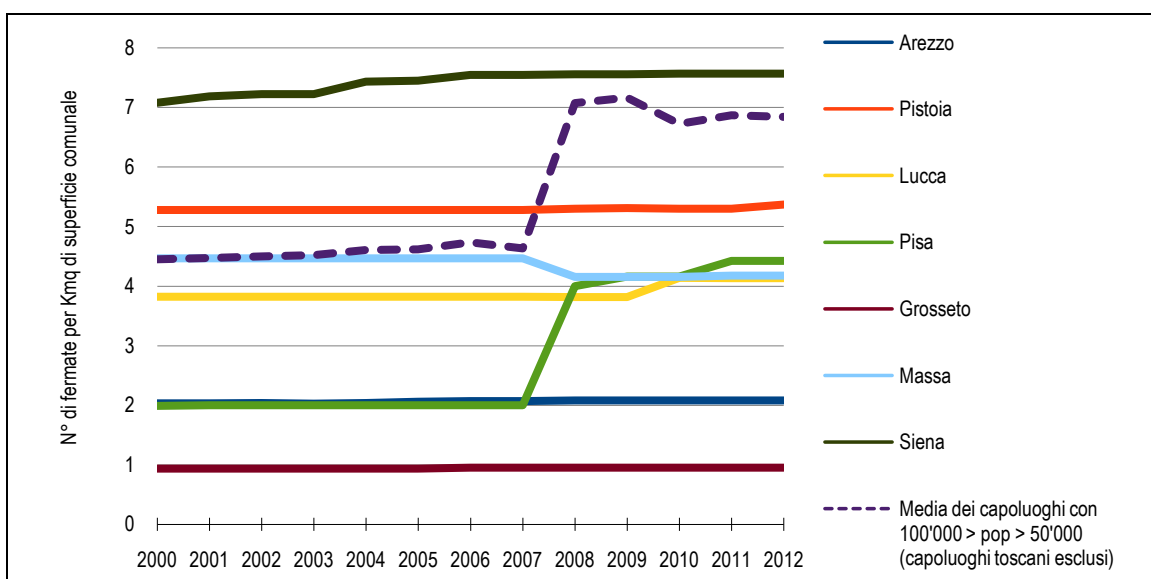
Fonte: ISTAT

Grafico 20
 DENSITÀ DELLE FERMATE URBANE TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE E METROPOLITANE), 2000-2012



Fonte: ISTAT

Grafico 21
 DENSITÀ DELLE FERMATE URBANE TPL (BUS, TRAMVIE, FILOVIE E METROPOLITANE), 2000-2012



Fonte: ISTAT

1.3.1 L'offerta di servizi ferroviari

La **Tabella 4** riporta alcuni dati relativi al 2014 per il trasporto pubblico regionale su ferro nelle varie Regioni italiane. La colonna relativa ai passeggeri giornalieri è stata utilizzata come base per il **Grafico 9**, visto nel paragrafo 1.2.1.

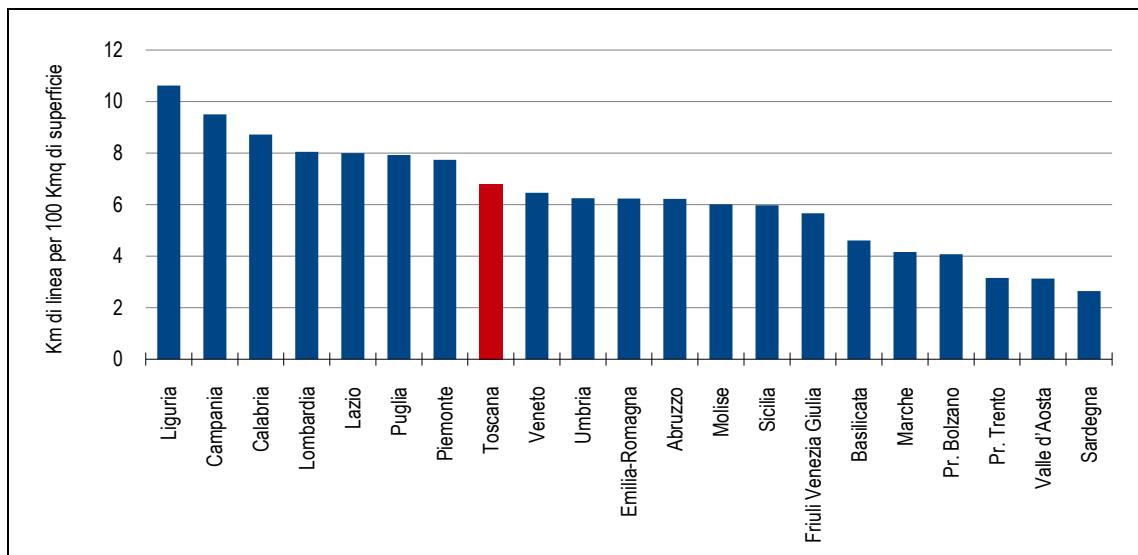
Tabella 4
DATI RELATIVI AI SERVIZI FERROVIARI REGIONALI

REGIONI	2014				Gestori
	Estensione rete (Km)	Treni al giorno	Treni-Km (mln)	Passeggeri al giorno	
Abruzzo	674	122	4,54	19.544	Trenitalia, Ferrovia Sangritana
Basilicata	464	58	2,30	8.500	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
Calabria	1.327	200	6,75	23.500	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.299	660	15,63	271.553	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
Emilia-Romagna	1.400	872	17,83	198.000	Trenitalia, TPER, Consorzio Trasporti Integrati
Friuli Venezia Giulia	445	104	3,11	15.194	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	1.379	970	21,25	540.000	Trenitalia, ATAC
Liguria	575	246	6,50	94.000	Trenitalia
Lombardia	1.920	2.116	42,20	670.000	Trenord
Marche	391	201	4,06	28.946	Trenitalia
Molise	268	42	2,00	4.853	Trenitalia
Piemonte	1.964	780	19,32	203.500	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
Puglia	1.548	244	13,80	150.430	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	637	168	3,68	19.135	Trenitalia, ARST
Sicilia	1.543	395	9,89	37.000	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.561	926	23,16	237.000	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Bolzano	301	136	5,01	29.300	Trenitalia, SAD
Pr. Trento	196	105	3,18	22.300	Trenitalia, Ferrovia Trento-Malè
Umbria	529	86	4,91	30.288	Trenitalia, Umbria Mobilità
Valle d'Aosta	102	87	1,75	4.127	Trenitalia
Veneto	1.190	781	14,44	161.600	Trenitalia, Sistemi Territoriali

Fonte: Legambiente (2014)

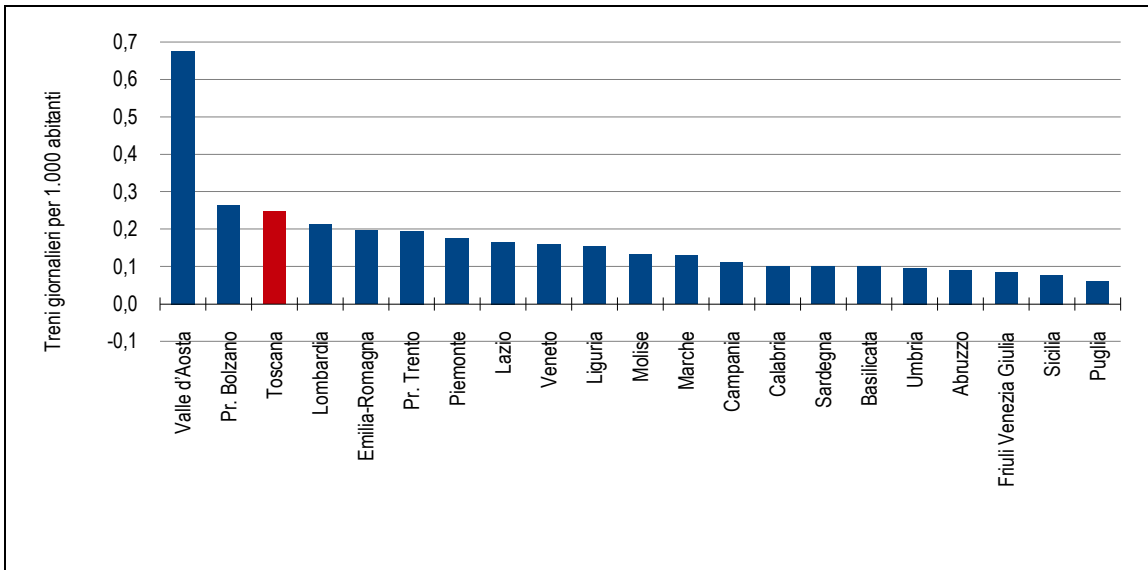
Così come evidenziato nel caso della domanda, anche i dati relativi all'offerta di servizi ferroviari pongono la Toscana sopra la media italiana. Se questo risultato non si manifesta in maniera accentuata nel caso della densità della rete (**Grafico 22**), i dati relativi alla disponibilità giornaliera (pro-capite) di treni (**Grafico 23**) e quella annuale di treni-km (**Grafico 24**) mostrano la Toscana ai primi posti a livello italiano.

Grafico 22
DENSITÀ DELLA LINEA FERROVIARIA. 2014



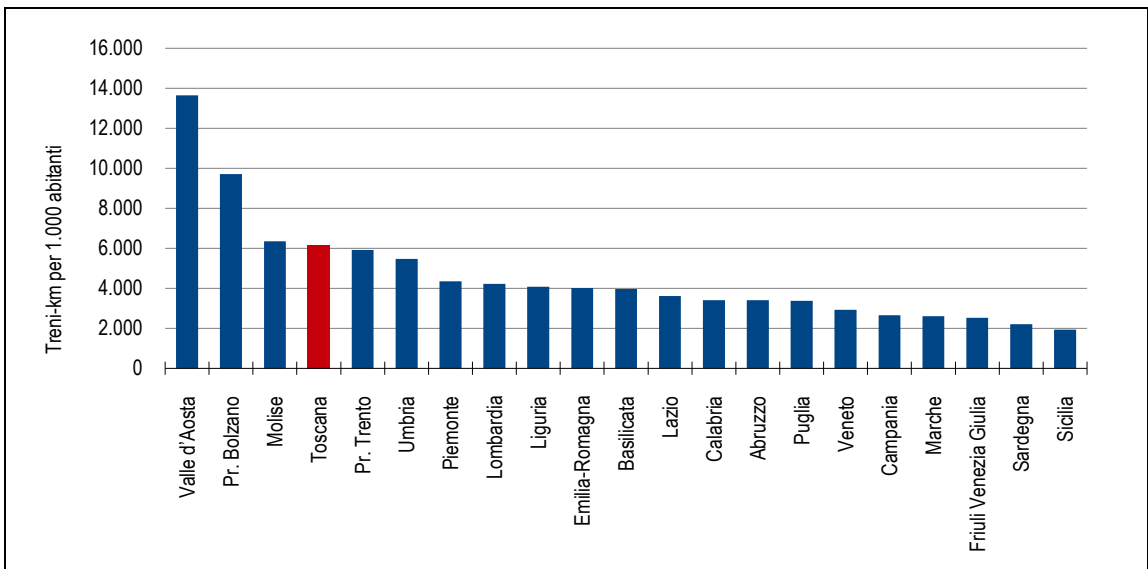
Fonte: elaborazione su dati Legambiente (2014) e ISTAT

Grafico 23
DISPONIBILITÀ PRO-CAPITE GIORNALIERA DI TRENI. 2014



Fonte: elaborazione su dati Legambiente (2014) e ISTAT

Grafico 24
DISPONIBILITÀ PRO-CAPITE ANNUALE DI TRENI-KM. 2014



Fonte: elaborazione su dati Legambiente (2014) e ISTAT

2. IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA IN TOSCANA

Dopo la panoramica sulle varie forme del trasporto pubblico locale effettuata nel capitolo precedente, in questa parte si concentra l'attenzione sul trasporto su gomma. La ragione di questo approfondimento non dipende solo dall'importanza che il settore riveste all'interno del TPL, essendo la tipologia più utilizzata, ma nel caso specifico della Toscana è quello che sta vivendo le trasformazioni più profonde. Dal 2010 la Giunta Regionale della Toscana ha infatti avviato una radicale riforma del settore, con l'istituzione dell'ambito territoriale ottimale, coincidente con l'intero territorio regionale, con l'obiettivo entro il 2015 di affidare i servizi TPL su gomma in un lotto unico ad un unico gestore, superando così l'assetto attuale che prevede 14 lotti e altrettanti gestori.

Una descrizione dettagliata della riforma in essere costituirà l'oggetto del prossimo capitolo, per ora è opportuno delineare un quadro della situazione attuale a livello di Regione e di singoli bacini sia in termini di domanda che in termini di accessibilità dell'offerta, sulla falsa riga di quanto fatto in precedenza. Infine sarà utile analizzare la situazione anche dal punto di vista degli attori principali del gioco, ovvero gli attuali gestori.

2.1 Il dati della Toscana

Nella **Tabella 1** sono riportati i principali dati di traffico relativi al settore delle autolinee per l'anno 2012 sia per l'ambito urbano che per quello extraurbano. Le dinamiche per la Toscana sono tendenzialmente in linea con quelle effettuate in ambito più generale nel capitolo precedente.

Tabella 1
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (SETTORE AUTOLINEE) - PRINCIPALI DATI DI TRAFFICO DISTINTI PER REGIONE. 2012

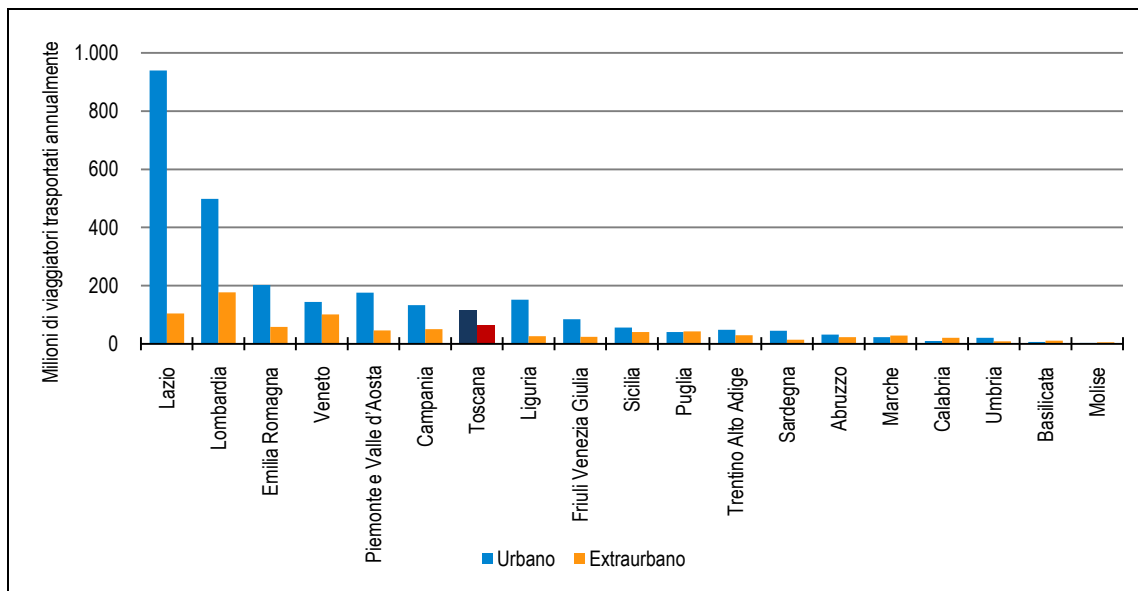
Regione e Ripartizione Geografica	Autobus utilizzati		Autobus-km (milioni)		Percorrenza media annua per autobus in migliaia di km		Posti offerti (migliaia)		Viaggiatori trasportati (milioni)		Posti-km offerti (milioni)		Viaggiatori-km trasportati (milioni)	
	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.
Piemonte e Valle d'Aosta	1.755	1.821	78,3	68,9	44,6	37,8	177,6	105,1	176,1	45,7	7.721,5	4.004,3	n.d.	914,4
Lombardia	2.293	4.077	81,3	155,7	35,5	38,2	221,1	329,0	498,6	176,6	7.928,2	12.809,7	n.d.	2.422,8
Trentino Alto Adige	369	939	11,3	35,7	30,7	38,1	35,3	65,7	48,2	30,0	1.068,5	2.684,1	n.d.	425,6
Veneto	1.039	2.007	38,3	85,7	36,8	42,7	103,2	168,0	144,1	100,8	3.818,5	7.199,5	n.d.	1.687,4
Friuli Venezia Giulia	414	534	19,0	23,5	45,9	44,1	38,2	39,5	85,1	24,0	1.758,4	1.736,1	n.d.	489,3
Liguria	1.161	484	35,0	26,6	30,2	54,9	107,7	23,5	152,0	26,9	3.358,6	1.264,3	n.d.	257,0
Emilia Romagna	1.412	1.843	59,0	62,5	41,8	33,9	128,0	138,4	202,9	58,5	5.313,5	4.724,2	n.d.	937,7
Toscana	1.338	1.576	42,0	59,0	31,4	37,4	99,9	98,5	116,2	63,6	3.757,9	4.591,5	n.d.	878,7
Umbria	247	390	10,5	12,8	42,4	32,7	18,5	24,8	21,4	9,0	784,3	810,9	n.d.	211,3
Marche	475	792	15,9	26,3	33,4	33,3	28,8	49,5	23,6	29,0	962,4	1.856,8	n.d.	517,1
Lazio	3.372	1.654	165,8	77,7	49,2	47,0	285,6	122,9	939,0	104,1	14.418,6	5.793,3	n.d.	2.197,6
Abruzzo	426	972	13,7	39,3	32,1	40,4	34,9	63,8	31,9	22,7	1.181,1	2.680,6	n.d.	510,8
Molise	86	347	2,3	15,7	27,4	45,3	6,7	18,4	3,8	6,0	186,4	837,1	n.d.	229,8
Campania	1.442	2.273	43,1	89,8	29,9	39,5	112,9	115,1	133,5	50,6	3.298,0	4.441,5	n.d.	1.070,9
Puglia	697	1.597	29,8	63,4	42,7	39,7	58,7	100,9	40,4	43,1	2.712,1	4.126,2	n.d.	1.000,8
Basilicata	182	738	6,0	26,0	32,8	35,2	7,4	35,7	7,0	10,5	257,1	1.261,7	n.d.	362,5

Regione e Ripartizione Geografica	Autobus utilizzati		Autobus-km (milioni)		Percorrenza media annua per autobus in migliaia di km		Posti offerti (migliaia)		Viaggiatori trasportati (milioni)		Posti-km offerti (milioni)		Viaggiatori-km trasportati (milioni)	
	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.
Calabria	298	1.448	11,9	44,9	39,8	31,0	22,0	82,1	9,8	21,0	886,1	2.533,6	n.d	602,1
Sicilia	1.094	1.906	42,8	70,8	39,1	37,1	82,9	100,2	56,6	40,7	3.244,0	3.749,7	n.d	1.726,5
Sardegna	484	1.094	20,5	36,3	42,4	33,2	41,7	60,7	45,0	14,2	1.820,4	2.020,0	n.d	387,4

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (Anni 2012-2013)

Infatti l'analisi della domanda, indicata dal numero di viaggiatori trasportati annualmente, conferma (**Grafico 1**) come le caratteristiche del tessuto insediativo toscano, privo cioè di grandi realtà metropolitane, incidano sulla posizione intermedia della Toscana tra le Regioni italiane, e ultima tra le grandi Regioni del Centro e del Nord. Ulteriore riprova del fenomeno si ottiene considerando che la differenza con queste ultime Regioni è dovuta in maniera preponderante ai dati relativi all'ambito urbano.

Grafico 1
VIAGGIATORI TRASPORTATI ANNUALMENTE NELLE REGIONI D'ITALIA. 2012

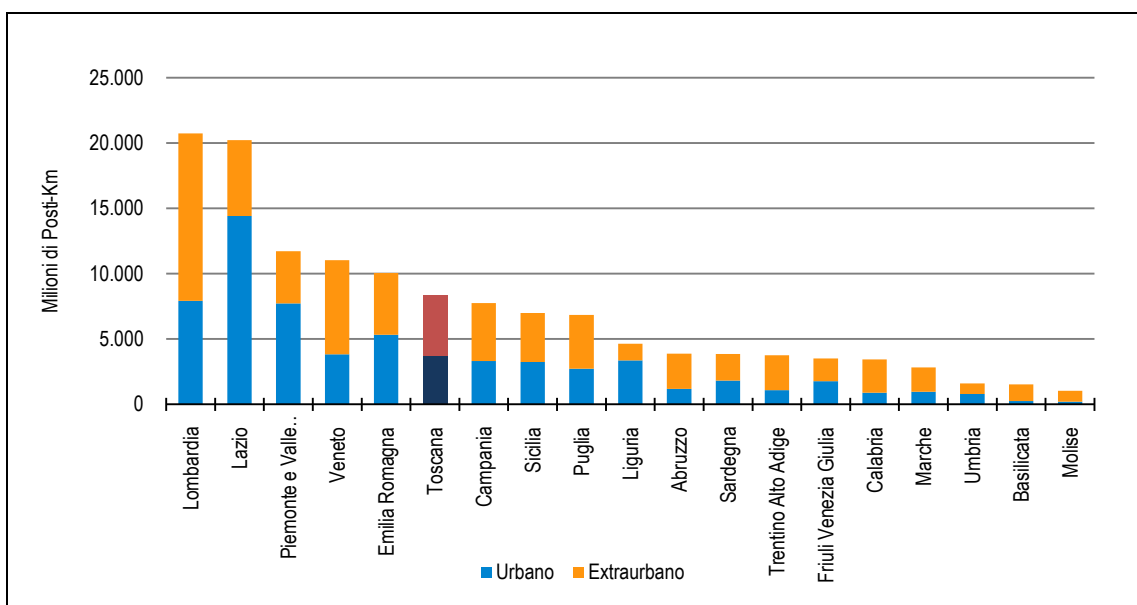


L'analisi dell'offerta mostra (**Grafico 2**) come i posti-km offerti in Toscana siano relativamente alti (soprattutto se ponderati con il numero di abitanti). A spiegare questo dato potrebbe contribuire l'effetto combinato di due fenomeni già messi in evidenza nel capitolo precedente. Da un lato infatti si è visto come i maggiori centri urbani toscani presentino un'offerta di trasporto pubblico locale in linea con le medie delle città di dimensioni paragonabili (**Grafico 14** del Capitolo 1). D'altra parte si è notato come il mix dell'offerta sia estremamente limitato, come nel caso di Firenze (**Grafico 16** del Capitolo 1), l'unica città che presenta un mezzo alternativo agli autobus, nel caso specifico la prima linea del sistema tramviario. Tanto che oggi viene molto usato il trasporto ferroviario anche per i trasferimenti all'interno delle città, e in particolare del capoluogo¹. Dunque in carenza di alternative la

¹ L'uso del servizio ferroviario nell'ambito urbano di Firenze è favorito dalla possibilità di utilizzare i titoli di viaggio del gestore del lotto metropolitano (ATAF&LI-NEA), grazie alla compensazione a Trenitalia da parte della Regione dei mancati ricavi.

possibilità di avere un'offerta complessiva in linea con le altre città passa per una maggiore offerta nel settore delle autolinee. Un indizio in questo senso è il confronto tra la Lombardia e il Lazio relativamente al servizio in ambito urbano. Dato che i numeri delle due regioni dipendono fortemente dalle rispettive metropoli, allora l'offerta di autolinee nettamente superiore nel Lazio potrebbe dipendere dalla necessità del servizio di Roma di compensare un'offerta inferiore su altre tipologie di TPL (metropolitane e tramvie), maggiormente presenti a Milano.

Grafico 2
POSTI-KM OFFERTI ANNUALMENTE



A completare il quadro del confronto regionale è utile guardare ai principali indicatori economici del servizio, riportati nella **Tabella 2**.

Tabella 2
 PRINCIPALI DATI DI TRAFFICO. 2012
 Trasporto pubblico locale (settore autolinee) – Principali indicatori economici e di produttività distinti per Regione - 2012

Regione e Ripartizione Geografica	Costo medio per km percorso (euro)		Proventi totali per km percorso (euro)		Ricavi del traffico per km percorso (euro)		Rapporto proventi totali e costi totali (x100)		Rapporto ricavi del traffico e costi totali (x100)		Costo medio per addetto (migliaia di euro)		Percorrenza media annua per autobus utilizzato (migliaia di km)		Percorrenza media annua per addetto (migliaia di km)		Percorrenza media annua per addetto alla guida (migliaia di km)	
	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.	Urbano	Extraurb.
Piemonte e Valle d'Aosta	4,8	2,7	3,0	1,5	1,5	0,9	61,8	55,4	31,5	33,2	45,5	38,4	44,6	37,8	18,0	29,7	28,4	39,7
Lombardia	4,7	3,2	3,8	2,3	3,4	1,6	80,2	71,2	71,2	50,9	50,3	45,7	35,5	38,2	19,7	29,3	29,5	40,1
Trentino Alto Adige	3,8	3,3	0,9	1,1	0,8	0,9	23,8	32,1	20,5	27,1	43,8	55,7	30,7	38,1	18,5	34,0	24,2	44,3
Veneto	4,4	2,9	2,3	1,6	1,8	1,4	52,2	55,7	42,1	48,1	45,3	44,0	36,8	42,7	19,3	32,7	26,0	43,1
Friuli Venezia Giulia	4,6	2,8	4,6	2,1	1,9	1,7	99,3	74,5	40,2	63,4	45,7	44,9	45,9	44,1	17,3	33,4	25,8	44,0
Liguria	5,6	3,6	2,9	3,1	2,2	1,3	51,6	85,1	39,8	36,2	44,8	44,5	30,2	54,9	13,4	21,6	21,6	31,8
Emilia Romagna	3,5	2,9	1,5	1,2	1,5	0,9	43,4	41,5	43,1	29,9	36,3	53,9	41,8	33,9	18,3	31,9	25,9	43,8
Toscana	4,4	2,6	2,2	1,1	1,7	0,9	49,0	43,5	38,4	33,2	36,5	46,4	31,4	37,4	12,8	28,6	18,2	40,4
Umbria	4,4	3,3	3,1	3,2	1,0	0,4	70,1	94,7	23,3	12,0	50,3	35,4	42,4	32,7	22,7	21,9	29,5	28,8
Marche	1,5	2,7	0,7	1,8	0,6	1,3	47,8	65,3	37,9	46,3	30,8	37,8	33,4	33,3	36,4	25,9	45,8	32,3
Lazio	7,6	4,7	3,0	4,7	2,2	3,8	39,1	98,9	28,4	80,6	48,1	48,5	49,2	47,0	20,1	22,5	31,4	35,7
Abruzzo	3,5	3,0	1,7	1,4	1,4	0,9	47,3	46,6	38,7	28,4	39,2	43,1	32,1	40,4	19,2	28,3	25,0	37,1
Molise	3,5	2,1	0,9	0,8	0,5	0,4	24,9	37,8	14,6	19,4	36,9	36,0	27,4	45,3	20,9	39,1	24,7	47,9
Campania	7,4	4,2	3,0	2,1	3,2	1,8	39,6	50,1	43,1	43,0	39,8	40,5	29,9	39,5	9,3	12,3	18,4	21,1
Puglia	3,6	2,1	2,2	1,6	2,0	1,3	61,8	75,0	55,2	60,8	34,7	27,8	42,7	39,7	17,1	24,1	26,7	40,5
Basilicata	1,9	2,2	1,2	1,3	0,5	0,7	60,0	59,7	25,2	32,6	31,9	38,2	32,8	35,2	30,1	30,3	36,4	36,9
Calabria	4,2	4,2	2,6	3,2	1,2	2,7	61,4	77,8	29,2	65,0	30,8	50,9	39,8	31,0	14,9	25,9	23,5	33,8
Sicilia	5,3	2,8	3,1	2,4	2,6	1,9	57,8	84,5	48,3	66,9	39,7	43,8	39,1	37,1	11,5	32,0	19,1	38,7
Sardegna	3,1	3,2	1,3	1,8	1,0	1,2	43,1	56,3	30,4	37,5	36,4	37,0	42,4	33,2	16,2	16,4	26,2	25,9
Italia	5,2	3,2	2,7	2,1	2,0	1,5	51,4	65,4	39,0	48,7	42,7	43,0	39,1	38,5	16,7	24,9	25,8	35,7

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (Anni 2012-2013)

Come si nota la Toscana presenta un costo medio per km percorso più basso rispetto al dato nazionale sia per l'ambito urbano che per quello extraurbano (**Grafico 3**). Il dato del costo medio per addetto può contribuire almeno nel caso urbano a spiegare questo fenomeno (**Grafico 4**). Anche sul lato dei ricavi da traffico (**Grafico 5**) la Toscana presenta dati inferiori al dato nazionale. L'effetto congiunto dei dati appena esposti conduce a un rapporto tra ricavi da traffico per km e costi per km (**Grafico 6**) in linea con il dato italiano in ambito urbano ma più basso in ambito extraurbano.

Grafico 3
COSTO MEDIO PER KM PERCORSO. 2012

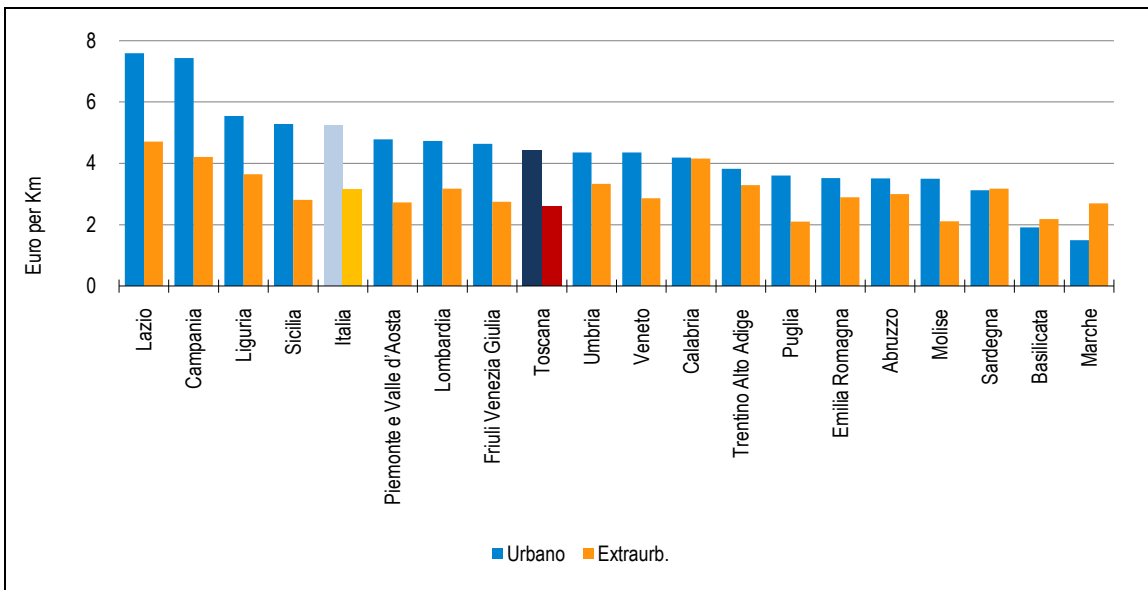


Grafico 4
COSTO ANNUO MEDIO PER ADDETTO. 2012

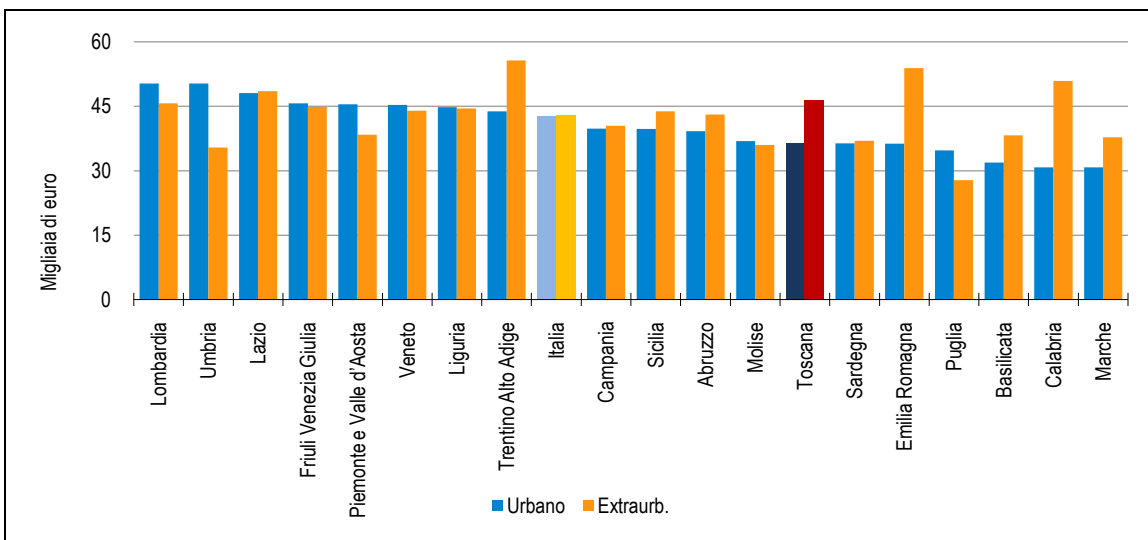


Grafico 5
RICAVI DA TRAFFICO PER KM PERCORSO. 2012

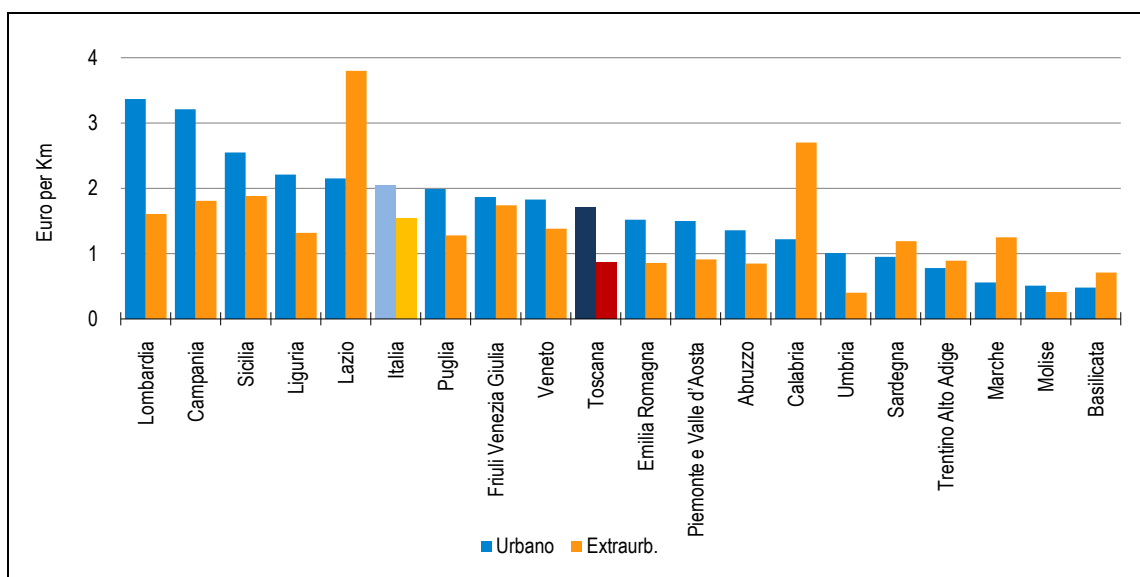
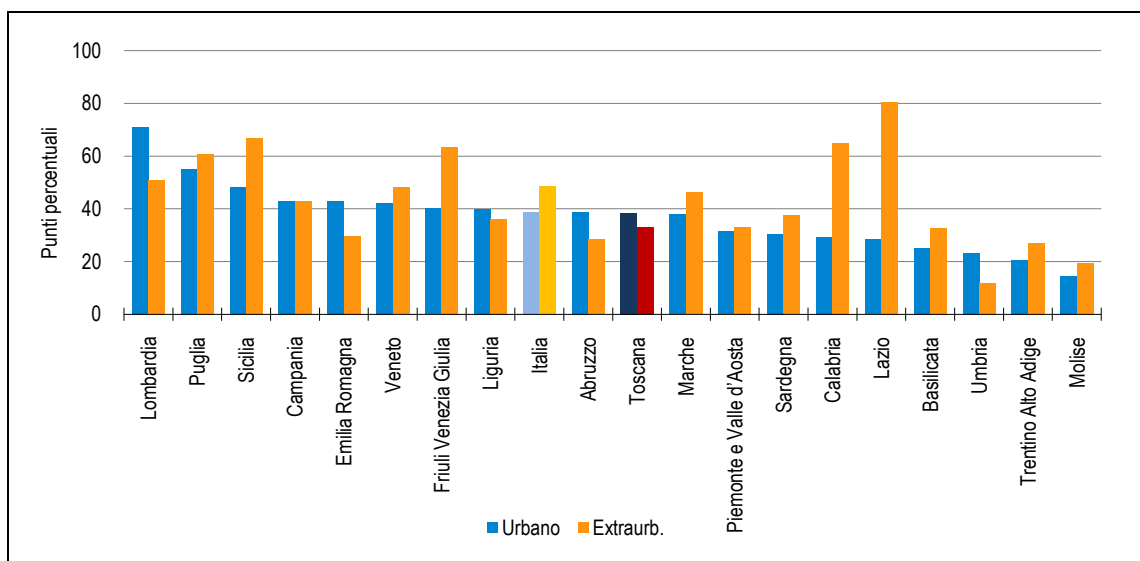


Grafico 6
RAPPORTO RICAVI DA TRAFFICO E COSTI TOTALI. 2012



2.2 L'organizzazione dei bacini

L'attuale assetto organizzativo del TPL su gomma si basa sulla divisione del territorio regionale in 14 lotti di esercizio. Questo risultato è stato raggiunto mediante le gare effettuate a partire dal 2005 che hanno avuto l'effetto di razionalizzare il servizio e superare la precedente frammentazione, testimoniata dai 70 contratti di servizio.

Come mostra l'**Illustrazione 1** la dimensione dei bacini coincide generalmente con i territori provinciali: è questo il caso per 8 dei 14 lotti. Fanno eccezione solo le provincie di Firenze e Livorno: nel primo caso il territorio provinciale è suddiviso in 4 lotti di esercizio (Metropolitano, Mugello-Val di Sieve, Chianti-Valdarno ed Empolese-Valdelsa), nel secondo in due (Livorno-Elba e Val di Cornia). Nella **Tabella 3** sono riportati i principali dati relativi ai bacini d'esercizio sia in termini di domanda che di offerta.

Sebbene sia tra i più piccoli in termini di estensione dell'area servita il lotto metropolitano di Firenze è di gran lunga il più grande sia in termini di offerta annua (quasi il doppio del secondo) che di passeggeri trasportati (quasi quattro volte il secondo).

Illustrazione 1
I 14 LOTTI TOSCANI

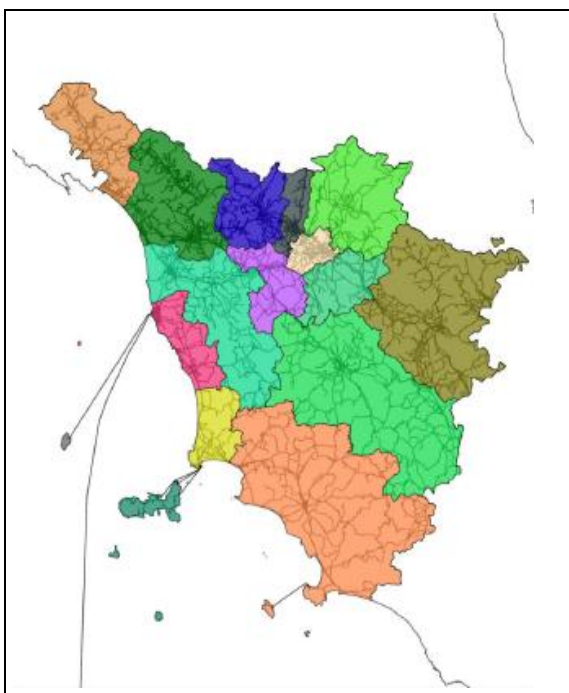


Tabella 3
I BACINI D'ESERCIZIO

Bacino	Area servita (Km ²)	Estensione rete (Km)	Tipo di servizio	Dimensione annua del servizio (Bus*Km)	Offerta nel giorno feriale medio invernale (Posti*Km)	Offerta nel giorno feriale medio estivo (Posti*Km)	Totale passeggeri annui trasportati
Lotto Aretino	Intera Provincia di Arezzo	3.664,31	Urbano, Extraurbano	8.204.722,00	1.897.642	1.308.817	7.955.680
Lotto Chianti-Val d'Arno	1.932,92	778,84	Extraurbano	4.230.369,00	1.044.722 ⁽¹⁾	859.632 ⁽¹⁾	2.807.447
Lotto Empolese-Val d'Elsa	734,00	531,00	Urbano, Extraurbano	2.084.477,00	489.593	334.470	2.143.541
Lotto Grossetano	12.000,00	4.317,00	Urbano, Extraurbano	8.624.766,00	1.512.100	1.634.574	4.776.668
Lotto Livorno-Elba	Aree urbane di Livorno-Cecina-Rosignano-Portoferraio Provincia di Livorno e nei comuni della Val di Cecina	1.150,00	Urbano, Extraurbano	8.024.859,00	1.976.110	2.039.843	13.349.165

Bacino	Area servita (Km ²)	Estensione rete (Km)	Tipo di servizio	Dimensione annua del servizio (Bus*Km)	Offerta nel giorno feriale medio invernale (Posti*Km)	Offerta nel giorno feriale medio estivo (Posti*Km)	Totale passeggeri annui trasportati
	(Casale M.mo, Castellina, Guardistallo, Montescudaio) e dell'isola d'Elba						
Lotto Lucchese	2.591,00	2.025,00	Urbano, Extraurbano	11.365.063,00	2.180.756	1.725.719	7.628.197
Lotto Massa	Territorio Provincia di Massa Carrara	2.468,00	Urbano, Extraurbano	4.294.892,00	1.044.470	976.999	4.096.827
Lotto metropolitano Firenze	794,00	679,72	Urbano, Suburbano	19.464.841,53	6.072.667	5.565.352	85.690.554
Lotto Mugello-Val di Sieve	2.415,55	987,11	Extraurbano	4.698.968,00	1.096.062 ⁽¹⁾	954.854 ⁽¹⁾	2.926.550
Lotto Pisano	3.275,00	1.320,00	Urbano, Extraurbano	9.588.514,00	2.651.767	2.295.531	12.673.981
Lotto Pistoiese	Aree urbane di Pistoia, Montecatini Terme e Pescia, Area suburbana di Pistoia, Montagna Pistoiese, Valdinievole ed Area Pesciatina fino ad Altopascio-Lucca, Area Metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, Area del Montalbano (Empolese)	1.075,00	Urbano, Extraurbano	6.920.413,00 ⁽²⁾	1.599.958	1.323.325	7.870.467
Lotto Pratese	975,00	513,00	Urbano, Extraurbano	7.488.425,00	1.592.279	1.351.712	10.005.568
Lotto Senese	3.320,00	3.900,00	Urbano, Extraurbano	11.247.748,00	3.081.510	2.732.809	21.290.091
Lotto Val di Comia	760,00	729,00	Urbano, Extraurbano	2.085.591,00	354.420	324.170	2.064.192

⁽¹⁾ Si è considerata la dimensione annua del servizio nei lotti in questione e si è moltiplicata per la media dei rapporti tra dimensione annua e offerta giornaliera negli altri lotti.

⁽²⁾ Ottenuto moltiplicando la percorrenza media annua di un autobus (ovvero 35.129) per il numero di autobus indicato (197)

Fonte: Carte dei servizi 2014 dei vari gestori.

2.3

I gestori

Lo svolgimento del servizio in ciascun lotto è affidato a un singolo gestore (**Tabella 4**). In 10 dei 14 lotti i gestori assumono la forma di società consorziali. Infatti nelle ultime gare il risultato generale è stato quello di confermare gli operatori *incumbent*, i quali dovendo competere con un lotto più esteso dell'area precedentemente servita, si sono consorziati o in altri casi hanno preferito dare vita a società per azioni (come Toscana Mobilità) o a responsabilità limitata (come Autolinee Toscana Nord e Compagnia Toscana Trasporti Nord).

Tabella 4
I GESTORI

Bacino	Gestore	Natura Societaria	Personale	Di cui			Parco Mezzi	Dei quali, di età compresa			
				Movimento	Manutenzione	Amministrazione		Tra 0 e 3 anni	Tra 3 e 8 anni	Tra 8 e 15 anni	Oltre 15 anni
Lotto Aretino	Etruria Mobilità	S.C. a R.L.	376	311	20	45	246	4	59	88	95
Lotto Chianti-Val d'Arno	Autolinee Chianti Valdarno	S.C. a R.L.	167	132	12	23	93	4	21	51	17
Lotto Empolese-Val d'Elsa	PiùBus	S.C. a R.L.	1.182 ⁽¹⁾	967	107	108	64	3	9	33	19
Lotto Grossetano	Toscana Mobilità - Grosseto	S.p.A.	309	229	36	44	185	12	41	80	52
Lotto Livorno-Elba	Compagnia Toscana Trasporti Nord	S.R.L.	433	360	49	24	253	8	52	137	56
Lotto Lucchese	VaiBus	S.C. a R.L.	514	411	47	26	317	14	81	173	49
Lotto Massa	Autolinee Toscana Nord	S.R.L.	211	162	27	22	128	4	22	65	37
Lotto metropolitano Firenze	Ataf&Linea	S.C. a R.L.	1.313	1.113	106	90	484	47	78	291	68
Lotto Mugello-Val di Sieve	Autolinee Mugello Val di Sieve	S.C. a R.L.	202	162	12	28	115	11	32	50	22
Lotto Pisano	CPT	S.C. a R.L.	507	402	64	41	276	17	48	139	72
Lotto Pistoiese	BluBus	S.C. a R.L.	573 ⁽¹⁾	452	67	54	197	1	43	86	67
Lotto Pratese	Consorzio Autolinee Pratesi	S.C. a R.L.	442	373	38	31	216	8	47	107	54
Lotto Senese	Siena Mobilità	S.C. a R.L.	477	398	37	42	314	24	84	138	68
Lotto Val di Cornia	Toscana Mobilità - Piombino	S.p.A.	107	76	14	17	63	0	20	32	18

⁽¹⁾ Per questi due gestori, il confronto tra le informazioni sulle rispettive carte dei servizi evidenzia come ciascuno abbia imputato a sé l'intero organico delle aziende consorziate, generando duplicazioni

Si può dire quindi che la struttura dei lotti abbia generato la struttura dei gestori: è questo un tema particolarmente attuale, visto che tale dinamica ha operato anche nella recente riforma. Andando infatti ad analizzare la composizione societaria dei gestori (**Tabella 5**), si nota come il processo di aggregazione delle aziende di trasporto abbia operato non solo tra gli operatori all'interno dei bacini, ma anche tra gli operatori di bacini diversi.

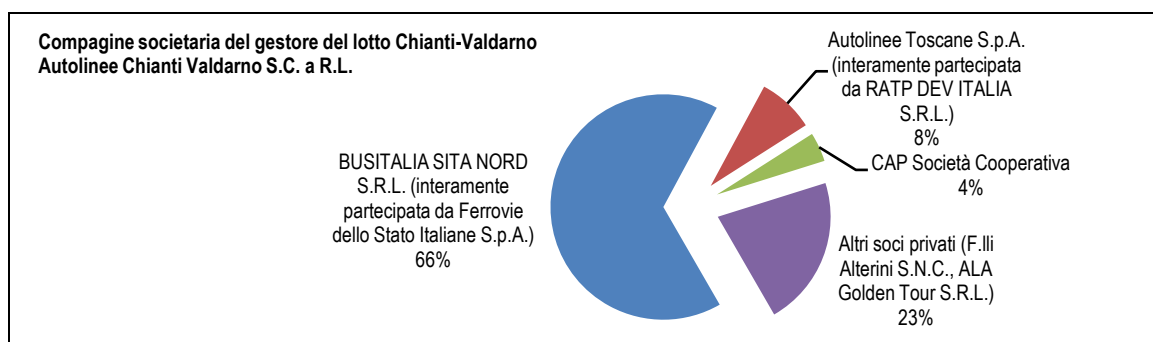
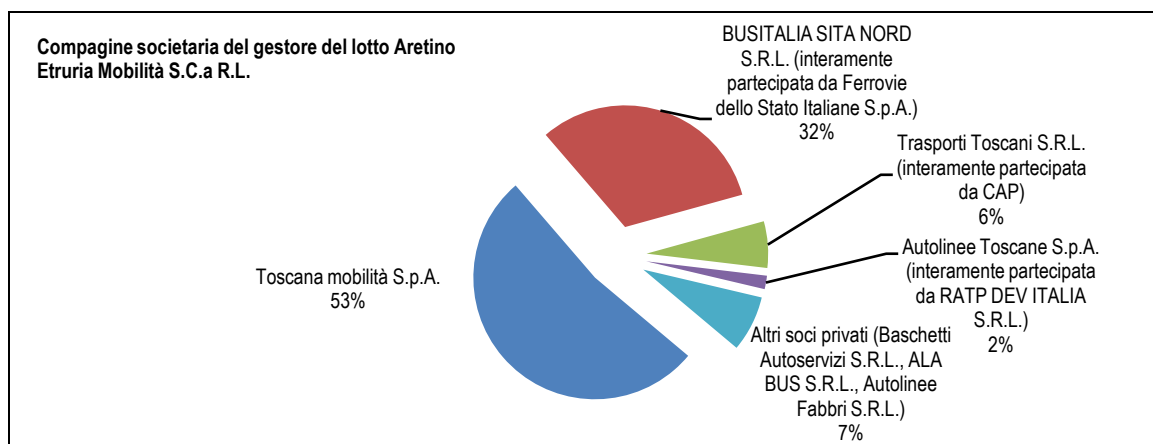
Tabella 5
COMPAGINI SOCIETARIE GESTORI

Bacino	Gestore	Natura Societaria	Soci Livello 1	Quota
Lotto Aretino	Etruria Mobilità	S.C. a R.L.	Toscana mobilità S.p.A.	52,57%
			BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	32,03%
			Trasporti Toscani S.R.L.	6,18%
			Baschetti Autoservizi S.R.L.	3,06%
			ALA BUS S.R.L.	2,99%
			Autolinee Toscane S.p.A.	1,79%
			Autolinee Fabbri S.R.L.	1,38%
Lotto Chianti-Val d'Arno	Autolinee Chianti Valdarno	S.C. a R.L.	BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	66,20%
			F.Ili Alterini S.N.C.	16,40%
			Autolinee Toscane S.p.A.	8,10%
			ALA Golden Tour S.R.L.	5,10%
Lotto Empolese-Val d'Elsa	PiùBus	S.C. a R.L.	CAP Società Cooperativa	4,20%
			BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	40,74%
			CAP Società Cooperativa	40,41%
			Copit S.p.A.	13,23%
			PuccioniBus S.R.L.	2,93%
Lotto Grossetano	Toscana Mobilità - Grosseto	S.p.A.	RenieriBus S.N.C.	2,69%
			TRA.IN S.p.A.	36,72%
			RAMA S.p.A.	30,52%
			LFI S.p.A.	30,32%
Lotto Livorno-Elba	Compagnia Toscana Trasporti Nord	S.R.L.	ATM S.p.A.	2,44%
			SGTM S.p.A.	32,100%
			ATL S.R.L.	14,233%
			CAP Società Cooperativa	2,711%
			Lucca holding S.p.A.	4,615%
			CTT S.R.L.	1,093%
			Consorzio Stratos	1,284%
			Comune Pisa	9,276%
			Comune di Cascina	4,466%
			Comune di Fucecchio	1,586%
			Comune di Ponsacco	1,579%
			Comune di Pontedera	2,881%
			Comune di San Giuliano Terme	3,050%
			Comune di San Miniato	2,873%
Altri 25 comuni della provincia di Pisa	18,253%			
Lotto Lucchese	VaiBus	S.C. a R.L.	CTT Nord S.R.L.	60,00%
			Autolinee Toscana Nord S.R.L.	29,06%
			Consorzio Lucchese Bus S.C.p.A.	9,00%
			Trasporti Toscani S.R.L.	1,94%
Lotto Massa	Autolinee Toscana Nord	S.R.L.	CTT S.R.L.	81,87%
			CTT Nord S.R.L.	18,13%
Lotto metropolitano Firenze	Ataf&Linea	S.C. a R.L.	ATAF Gestioni S.R.L.	77,88%
			LI-NEA S.p.A.	22,12%
Lotto Mugello-Val di Sieve	Autolinee Mugello Val di Sieve	S.C. a R.L.	BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	62,60%
			Autolinee Toscane S.p.A.	20,90%
			CAP Società Cooperativa	11,30%
			SAM S.N.C.	3,20%
			Autoservizi F.Ili Magherini S.N.C	2,00%
Lotto Pisano	CPT	S.C. a R.L.	CTT Nord S.R.L.	95,30%
			Autolinee SEQUI Pier Luigi S.A.S.	3,86%
			3MT S.R.L.	0,84%

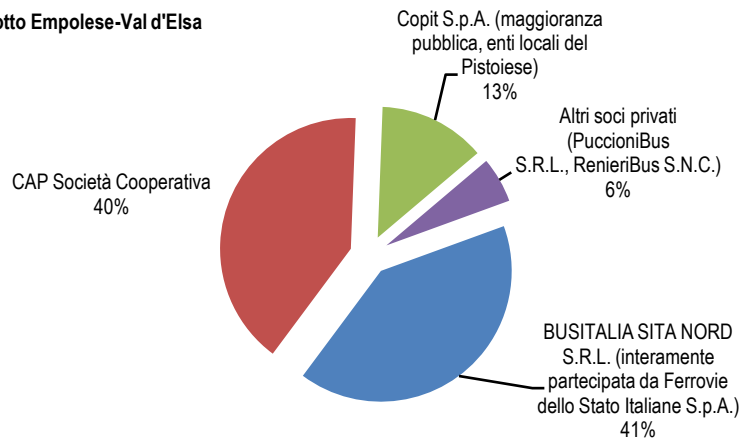
Bacino	Gestore	Natura Societaria	Soci Livello 1	Quota
Lotto Pistoiese	BluBus	S.C. a R.L.	Copit S.p.A.	74,86%
			Trasporti Toscani S.R.L.	25,14%
Lotto Pratese	Consorzio Autolinee Pratesi	S.C. a R.L.	CAP Società Cooperativa	100%
Lotto Senese	Siena Mobilità	S.C. a R.L.	Toscana Mobilità S.p.A.	86,22%
			BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	7,56%
			BYBUS S.C. a R.L.	6,22%
Lotto Val di Comia	Toscana Mobilità - Piombino	S.p.A.	TRAIN S.p.A.	36,72%
			RAMA S.p.A.	30,52%
			LFI S.p.A.	30,32%
			ATM S.p.A.	2,44%

Tale dinamica diventa ancora più evidente se l'analisi della composizione societaria viene approfondita e portata ad un livello successivo, ovvero a considerare chi detiene le quote degli operatori che prendono parte alle compagini societarie dei gestori. Una rappresentazione estesa dei vari livelli della struttura societaria è fornita dalla **Tabella 1** in Appendice. Senza perdita di efficacia si possono qui considerare i **Grafici 7-20**, dove vengono riportate le quote di partecipazione ai gestori. In legenda, tra parentesi, viene fornita un'indicazione delle partecipazioni di secondo livello, per meglio evidenziare i possibili incroci tra società. Si possono individuare almeno quattro operatori principali presenti in diversi bacini, ovvero Busitalia-Sita nord, Compagnia Toscana Trasporti Nord, Toscana Mobilità e CAP Cooperativa: sono infatti gli stessi che (assieme a COPIT) hanno dato vita a MOBIT, società consortile che partecipa alla gara per l'affidamento del lotto unico.

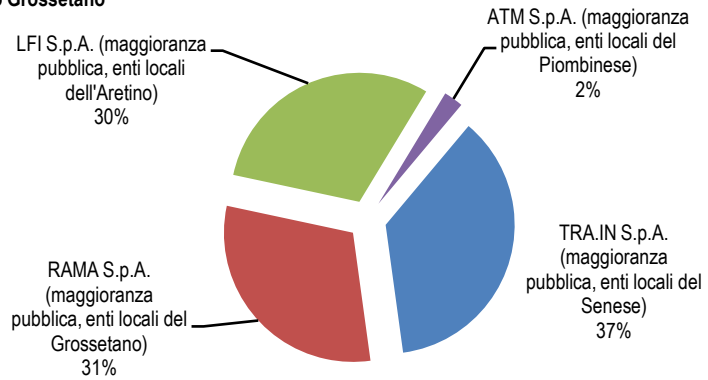
Grafico 7
COMPAGINI SOCIETARIE DEI GESTORI:



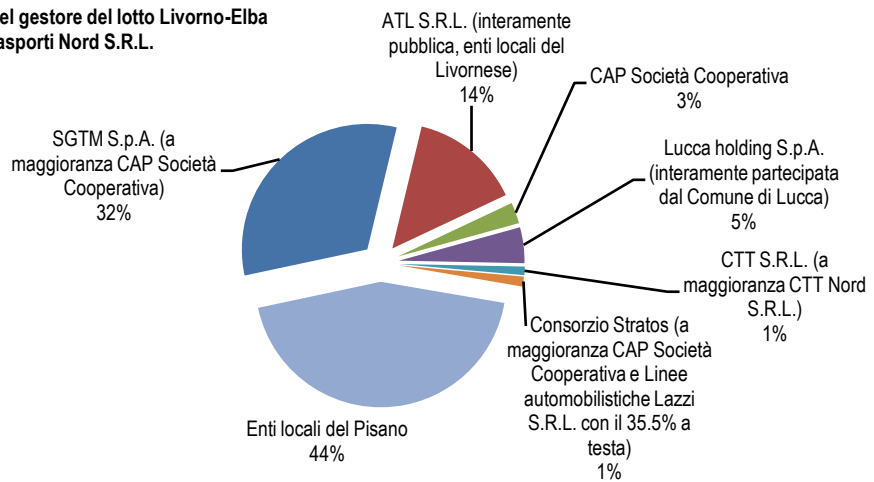
Compagine societaria del gestore del lotto Empolese-Val d'Elsa PiùBus S.C. a R.L.



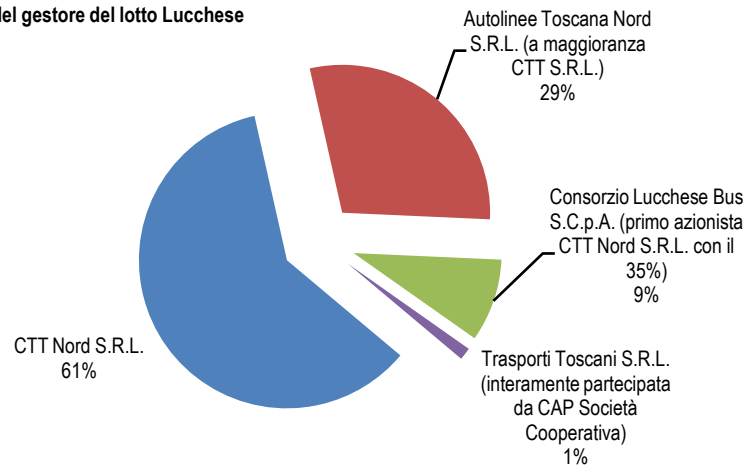
Compagine societaria del gestore del lotto Grossetano Toscana Mobilità S.p.A.



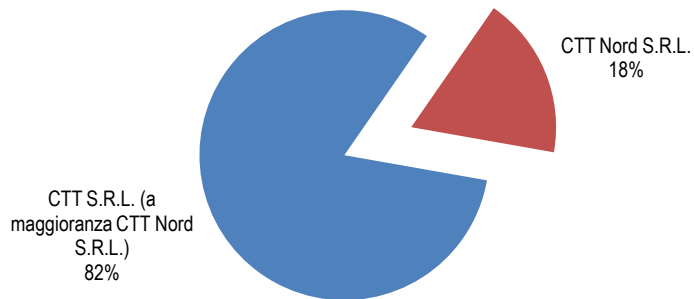
Compagine societaria del gestore del lotto Livorno-Elba Compagnia Toscana Trasporti Nord S.R.L.



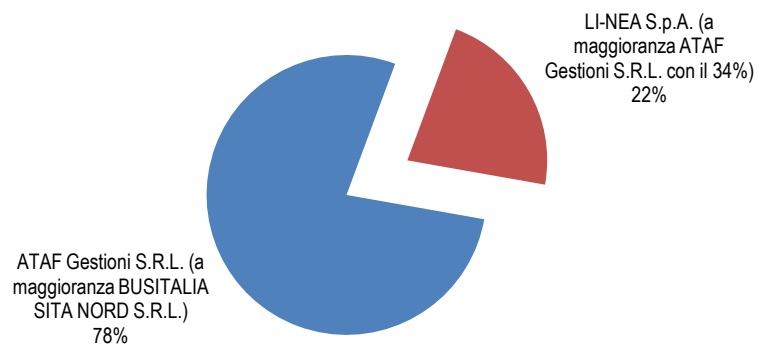
**Compagine societaria del gestore del lotto Lucchese
VaiBus S.C. a R.L.**



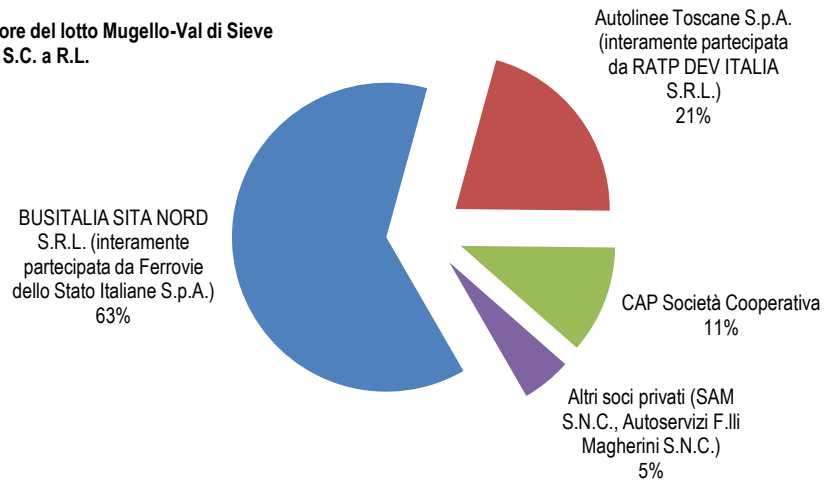
**Compagine societaria del gestore del lotto Massa
Autolinee Toscana Nord S.R.L.**



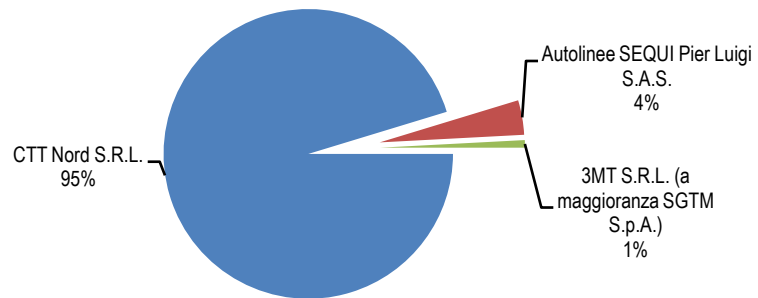
**Compagine societaria del gestore del lotto Metropolitan di Firenze
ATAF&LI-NEA S.C. a R.L.**



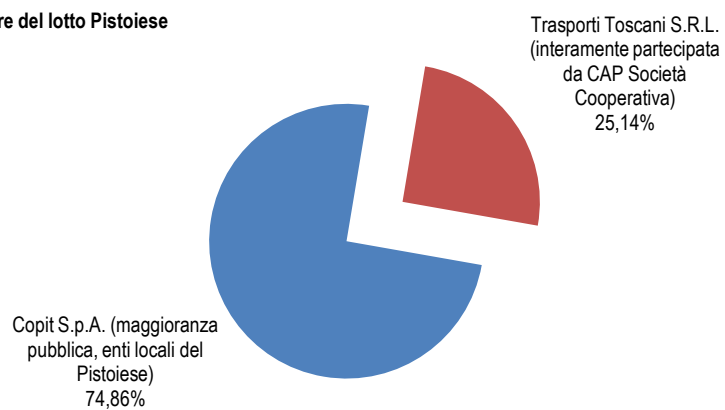
**Compagine societaria del gestore del lotto Mugello-Val di Sieve
Autolinee Mugello Val di Sieve S.C. a R.L.**



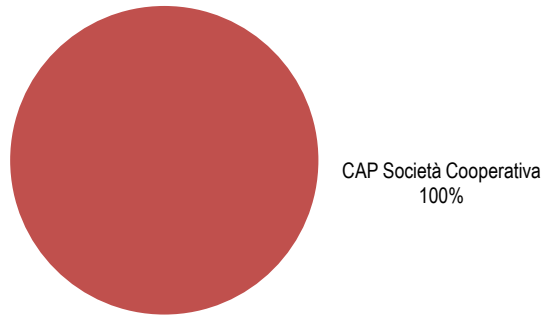
**Compagine societaria del gestore del lotto Pisano
Consorzio Pisano Trasporti S.C. a R.L.**



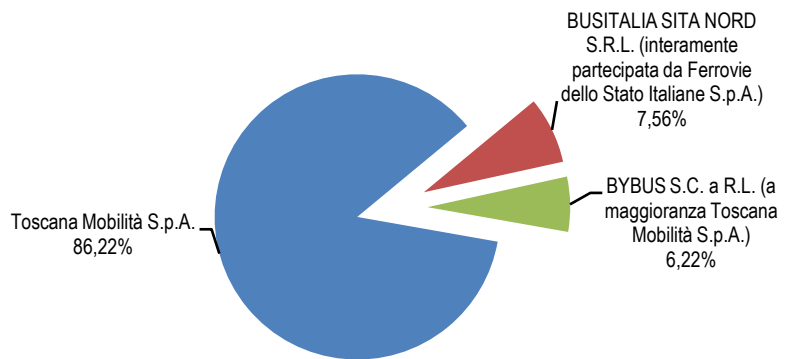
**Compagine societaria del gestore del lotto Pistoiese
BluBus S.C. a R.L.**



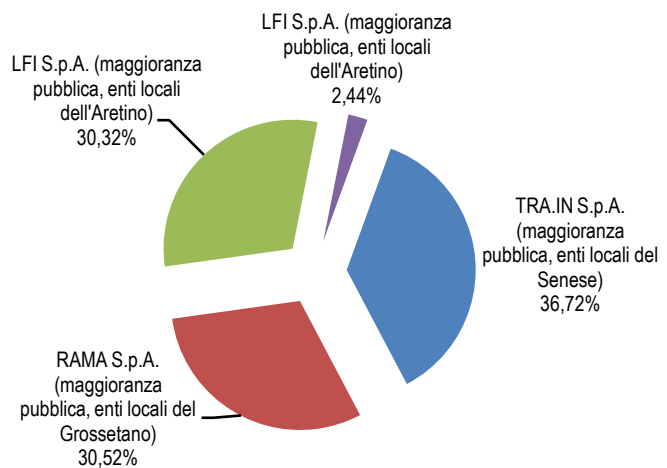
**Compagine societaria del gestore del lotto Pratese
Consorzio Autolinee Pratesi S.C. a R.L.**



**Compagine societaria del gestore del lotto Senese
Siena Mobilità S.C. a R.L.**



**Compagine societaria del gestore del lotto Val di Cornia
Toscana Mobilità S.p.A.**



3.

LA RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA IN TOSCANA

Il 2010 rappresenta per la Toscana un anno di svolta nella gestione del trasporto pubblico. Infatti con la finanziaria regionale per il 2011 è stata avviata una profonda riforma del settore che porterà all'aggiudicazione tramite gara¹ di tutti i servizi su gomma ricompresi nell'intero territorio regionale (*l'Ambito territoriale ottimale*). La presenza di un lotto unico di gara, in cui confluiscono i servizi urbani ed extraurbani ha rappresentato una novità nel panorama italiano² e ciò rende dunque l'esperienza toscana interessante anche a livello nazionale.

Come anticipato nel capitolo 2, a livello nazionale il TPL su gomma è quello maggiormente investito dai cambiamenti a seguito della ridefinizione dei bacini ottimali. Tale operazione, introdotta dall'art.3-bis del DL 138/2011 (poi convertito in legge dalla L.148/2011), è già stata effettuata nella maggior parte delle Regioni. Secondo il decreto legge, le dimensioni dei bacini ottimali devono essere *“tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio”*. Prevede quindi di norma bacini delle dimensioni non inferiori al territorio delle province, sebbene venga lasciata facoltà alle Regioni di istituire bacini più piccoli, *“motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio”*. Nelle **Illustrazioni 1 e 2** vengono riassunte le scelte operate dalle varie Regioni a Statuto Ordinario sia con riferimento all'individuazione degli ambiti ottimali che dei lotti di affidamento dei servizi. Riguardo alla prima questione si nota come diverse Regioni abbiano optato per bacini ottimali di estensione superiore a quella provinciale (in 6 di livello regionale, mentre in due di livello sovraprovinciale), solo una per il livello provinciale e tre per una soluzione mista. Dal confronto con l'immagine dei lotti di affidamento si può notare come solo due delle Regioni che hanno optato per il bacino regionale abbiano anche scelto il lotto unico di gara. Al contrario vi è una maggiore rispondenza con il lotto di gara nelle Regioni che hanno optato per bacini provinciali o sovraprovinciali. Una parziale spiegazione di questo fenomeno può essere l'atteggiamento tenuto dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, la quale si è più volte espressa in senso contrario all'individuazione di un lotto unico³. La posizione dell'AGCM è da considerarsi però come un atteggiamento di massima, visto il recente parere positivo riguardo proprio al caso Toscano.

Come visto la ridefinizione ha in alcuni casi individuato nelle Province il livello dei bacini ottimali. Sulla questione è lecito aspettarsi degli effetti prodotti dal percorso istituzionale che dovrebbe portare all'abolizione delle Province stesse. Il DL 201/2011 (poi convertito in legge dalla L. 214/2011) da un lato ha agito sul piano delle istituzioni, con l'abolizione delle giunte provinciali e con la previsione di un'elezione indiretta dei consigli, dall'altro ha agito sulle funzioni di competenza provinciale, disponendo che queste tornassero in capo alla Regione o venissero delegate ai Comuni. Con la L. 56/2014, si stabilisce che fino alla futura riforma del Titolo V della Costituzione rimangono in capo alle Province alcune funzioni di indirizzo,

¹ Bando inizialmente pubblicato in data 22/08/2012 (GU/S 160/2012) e ripubblicato a seguito di modifiche intervenute in data 05/10/2013 (GU/S 194/2013).

² La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia sta procedendo all'affidamento dei servizi di TPL su gomma in un lotto unico regionale a seguito del bando pubblicato in data 29/10/2014, (GU/S 208/2014). A breve anche la Liguria dovrebbe bandire una gara su un lotto unico regionale.

³ Vedi tra le altre la AS1117 Regione Umbria – Bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale dell'11 Marzo 2014.

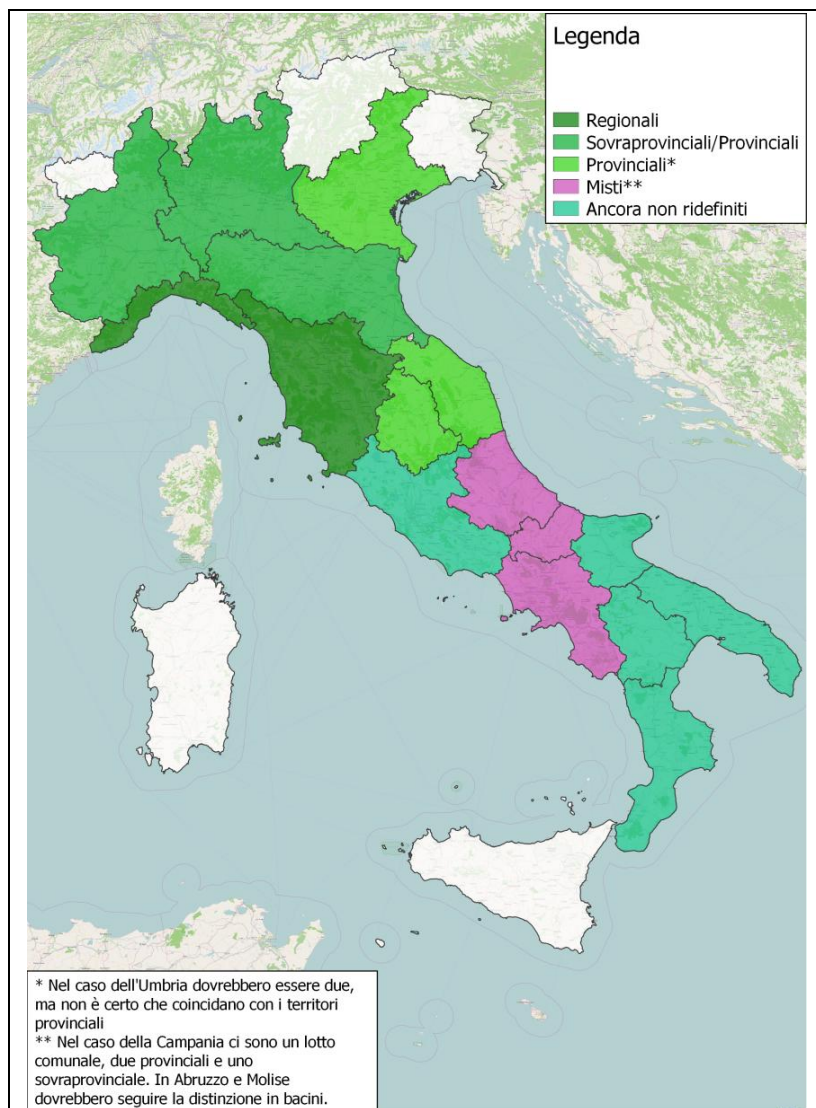
programmazione e controllo nel campo dei trasporti e della viabilità⁴. Per cui si può ipotizzare che per ora e nei casi in cui le Province svolgano solo ruoli di programmazione, non ci dovrebbero essere effetti, come nel caso della Toscana. In una prima parte del presente capitolo verranno esaminate le motivazioni alla base delle scelte dell'Amministrazione Regionale e gli obiettivi che la stessa si è posta con la Riforma. Successivamente si illustreranno le caratteristiche del nuovo assetto di *governance* delineato dal provvedimento. Accanto a ciò verranno illustrati gli effetti della riforma in termini di offerta del servizio, e in termini di sostenibilità ambientale e sociale. Inoltre sarà utile analizzare le strategie messe in campo dalle aziende in risposta al mutato contesto competitivo. In conclusione verrà fornito un quadro sullo stato di avanzamento della gara.

Illustrazione 1
BACINI OTTIMALI



⁴ Vedi Legge 56/2014, art.1, c.85, lettera b).

Illustrazione 2
LOTTI DI AFFIDAMENTO



3.1 La scelta della gara sul lotto unico

La scelta compiuta dalla Legge Regionale 65/2010 è di fatto duplice. Da un lato infatti si sceglie la gara come modalità di affidamento del servizio⁵ e dall'altro si stabilisce che l'Ambito territoriale ottimale del servizio di trasporto pubblico locale coincida con l'intera circoscrizione territoriale regionale⁶. Viene inoltre mantenuta una separazione netta tra compiti di programmazione e regolazione, e compiti di gestione, come si evince dalla seguente **Tabella 1**.

⁵ Vedi Legge Regionale n. 65 del 2010, art.90, c.2.

⁶ Vedi Legge Regionale n. 65 del 2010, art.84.

	Società	Ragione Sociale	Settore TPL	Quote di partecipazione					
				Diretta	Indirette				
					Controllante di I° grado (quota di partecipazione della Regione)	Controllante di II° grado (quota di partecipazione della Controllante di I° grado)	Di I° grado (riferita alla Controllante di I° grado)	Di II° grado (riferita alla Controllante di II° grado)	
Abruzzo	A.R.P.A. Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi	S.p.A.	Autolinee	100,00%					
	F.A.S. Ferrovia Adriatico Sangritana	S.p.A.	Autolinee + Treni + Linea Ferroviaria		A.R.P.A. Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi S.p.A. (100%)		100,00%		
	G.T.M. Gestione Trasporti Metropolitan	S.p.A.	Autolinee				100,00%		
	Autoservizi Cerella	S.R.L.	Autolinee				51,58%		
Basilicata	<i>Non presenti</i>								
Calabria	Ferrovie della Calabria	S.R.L.	Autolinee + Treni + Linea Ferroviaria	100,00%					
Campania	A.Ir. Autoservizi Irpini	S.p.A.	Autolinee	100,00%					
	C.T.I.-ATI Compagnia Trasporti Irpini	S.p.A.	Autolinee		A.Ir. Autoservizi Irpini S.p.A. (100%)		99,50%		
	EAV Ente Autonomo Volturno	S.R.L.	Autolinee + Treni + Linea Ferroviaria	100,00%					
	CAREMAR Compagnia Regionale Marittima	S.p.A.	Marittimo	100,00%					
Emilia-Romagna	FER Ferrovie Emilia-Romagna	S.R.L.	Linea Ferroviaria	93,16%					
	TPER Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna	S.p.A.	Autolinee + Treni	46,13%					
Friuli-Venezia Giulia	Società Ferrovie Udine Cividale	S.R.L.	Treni + Linea Ferroviaria	100,00%					
	SAF Autoservizi F.V.G.	S.p.A.	Autolinee		Friulia Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia S.p.A. (78,2%)		5,84%		
Lazio	CoTraL Compagnia Trasporti Laziali	S.p.A.	Autolinee	99,90%					
	AtraL Azienda Trasporti Autolinee Laziali	S.C.R.L.	Autolinee		CoTraL S.p.A. (99,9%)		70,00%		
	STL Società Trasporti Laziali	S.C.R.L.	Autolinee				51,00%		
Liguria	<i>Non presenti</i>								
Lombardia	Trenord	S.R.L.	Treni		FNM S.p.A. (57,57%)		50,00%		
	Ferrovie Nord	S.p.A.	Linea Ferroviaria				100,00%		
	FNM Autoservizi	S.p.A.	Autolinee				100,00%		
	TiLo	S.A.	Treni					50,00%	
	ASF Autolinee	S.R.L.	Autolinee				Omnibus Partecipazioni S.R.L. (50%)		0,037%
							Ferrovie Nord S.p.A. (100%)		49,00%
Marche	<i>Non presenti</i>								

	Società	Ragione Sociale	Settore TPL	Quote di partecipazione				
				Diretta	Indirette			
					Controllante di I° grado (quota di partecipazione della Regione)	Controllante di II° grado (quota di partecipazione della Controllante di I° grado)	Di I° grado (riferita alla Controllante di I° grado)	Di II° grado (riferita alla Controllante di II° grado)
Molise	<i>Non presenti</i>							
Piemonte	<i>Non presenti</i>							
Puglia	STP Società Trasporti Pubblici in Terra d'Otranto	S.p.A.	Autolinee	29,17%				
Sardegna	ARST Trasporti Regionali della Sardegna	S.p.A.	Autolinee + Treni + Linea Ferroviaria	100,00%				
	SAREMAR Sardegna Regionale Marittima	S.p.A.	Marittimo	100,00%				
Sicilia	AST Azienda Siciliana Trasporti	S.p.A.	Autolinee	100,00%				
Toscana	<i>Non presenti</i>							
Trentino-Alto Adige	PAB	SAD-Trasporto Locale	S.p.A.	Autolinee + Treni + Linea Ferroviaria		STA Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A. (100%)	11,02%	
	PAT	Trentino Trasporti	S.p.A.	Linea Ferroviaria	73,75%			
		Trentino Trasporti Esercizio	S.p.A.	Autolinee + Treni	96,04%			
Umbria	Umbria TPL e Mobilità	S.p.A.	Autolinee	27,78%				
Valle d'Aosta	<i>Non presenti</i>							
Veneto	<i>Non presenti</i>							

Riguardo al primo aspetto si può considerare la scelta della gara come un orientamento che in Toscana è ormai consolidato. Infatti nel caso della concessione di servizi di trasporto pubblico locale su gomma la normativa nazionale attualmente in vigore non obbliga le amministrazioni ad effettuare le gare. Tale situazione si è tradotta in un ricorso molto limitato da parte delle istituzioni pubbliche alle gare come strumento di affidamento dei servizi di TPL come messo in evidenza nel **Box 1**, relativo al caso dei servizi su gomma. In ossequio alla normativa europea⁷ prevede la possibilità di ricorrere a diverse tipologie di affidamento:

- 1 procedure ad evidenza pubblica;
- 2 gestione diretta in economia;
- 3 gestione indiretta tramite affidamento diretto a società *in house*;
- 4 affidamento diretto a privato, sebbene in casi estremamente circoscritti, quali ad esempio gli affidamenti “sotto soglia” o quelli temporanei nei casi di emergenza.

Box 1

LE GARE PER IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA IN ITALIA

La riforma del trasporto pubblico locale di fine anni Novanta, contenuta nel D.Lgs. 422/97, prevedeva l'obbligatorietà del ricorso alle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi. Nell'ottica del legislatore il ricorso alla gara aveva un ruolo fondamentale nella modernizzazione e nel recupero di efficienza del settore. L'obbligatorietà sarebbe stata introdotta alla fine di un periodo transitorio che sarebbe dovuto terminare nel 2003. Successivi interventi legislativi hanno via via posticipato l'entrata in vigore della previsione, rendendo di fatto inattiva l'obbligatorietà della gara, che come visto rappresenta oggi solo una delle procedure a cui le amministrazioni possono ricorrere per l'affidamento dei servizi. Tale situazione non sembra essere messa in discussione nemmeno dagli attuali tentativi di riforma del settore, che pure tramite la leva finanziaria cercano di incentivare il ricorso alla gara, come spiegato nel **Box 2** a cui si rimanda per un approfondimento.

Il risultato di questa evoluzione normativa è stato un ricorso generalmente limitato alla gara. In figura viene riportato in percentuale per ogni Regione il numero dei casi in cui i servizi su gomma sono stati assegnati tramite procedure concorsuali. Vengono considerati gli affidamenti effettuati tra il 2001 e il 2013 dai Comuni e dalle Province. Come si nota il risultato è molto differenziato con una preferenza per la gara nel centro nord rispetto al centro sud. Sono infatti concentrate al centro sud le tre regioni che non hanno effettuato alcuna gara per l'affidamento dei servizi, ovvero Abruzzo, Molise e Calabria. Riguardo al centro nord, due regioni (Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia) hanno assegnato tramite gara la totalità dei servizi di TPL, mentre fanno eccezione in un panorama di alto ricorso (più dell'80%) alla gara il Trentino-Alto Adige e il Veneto (con meno del 20%).

A un ricorso limitato alla gara in termini quantitativi sembra corrispondere anche una bassa contendibilità delle gare stesse, come si vede nella tabella che si riferisce a dati relativi agli affidamenti svolti tra il 1998 e il 2007 nei Capoluoghi di Provincia. Non solo si conferma un ricorso limitato alla gara (in meno della metà dei casi), ma si nota soprattutto come alle gare si siano presentati pochi concorrenti (nell'85% circa dei casi 3 partecipanti al massimo) tra i quali rarissimi sono i casi di operatori stranieri. Tali indizi di scarsa contendibilità vengono rafforzati dagli esiti delle gare. Infatti in più dei due terzi dei casi ad aggiudicarsi le gare sono stati i precedenti gestori e le entità dei ribassi minimi, anche se su questo ha sicuramente influito il criterio di aggiudicazione della gara, quasi sempre basato sull'offerta economicamente più vantaggiosa.

⁷ Vedi **Regolamento CE 1370/2007**, richiamato esplicitamente dalla **Legge n.99 del 2009**, art.61.



Fonte: **Autorità di Regolazione dei Trasporti (2014)**, "Primo Rapporto Annuale al Parlamento"

Tipologia di affidamento del servizio (percentuale)		
Gara 46,4	Affidamento diretto 25,8	Affidamento in house 27,8
In caso di gara presenza dei precedenti gestori tra gli aggiudicatari (percentuale)		
Totalmente 58,5	In ATI o Consorzi 19,5	Non presenti 22,0
Numero partecipanti alla gara (percentuale)		
Meno di 3 69,6	Pari a 3 15,2	Oltre 3 15,2
Numero partecipanti esteri alla gara (percentuale)		
Nessuno 86,1	1 partecipante 11,1	Almeno 2 11,8
Entità del ribasso (percentuale)		
Meno dell'1% 65,4	Tra l'1% e meno del 5% 30,8	Almeno il 5% 3,8

Fonte: **Banca d'Italia (2008)**, "Regolamentazione ed efficienza del trasporto pubblico locale: i divari regionali"

A riguardo si può già accennare come le varie proposte di legge riguardanti il TPL attualmente in fase di elaborazione e discussione, cerchino di incentivare più che obbligare il ricorso alle procedure ad evidenza pubblica. Alla proposta governativa di modifica del D.Lgs. 422/97 è dedicato il **Box 2**.

Box 2

La bozza del disegno di legge sul TPL del vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Riccardo Nencini

Nel corso del tempo la disciplina delineata dal D.Lgs. 422/97 (il decreto Burlando) è stata modificata più volte, ma sempre attraverso interventi puntuali (come ad esempio le modalità di affidamento del servizio o le dotazioni finanziarie) spesso contraddittori tra loro (come nel caso delle modalità di affidamento). Sembra che i tempi siano maturi per una revisione generale della materia, come testimoniato ad esempio dallo stralcio del settore TPL dal ddl concorrenza.

Accanto ad alcune proposte di legge di iniziativa parlamentare, tra le quali si possono ricordare gli atti del Senato 1394 e 1405 del 2014, è in fase di elaborazione un disegno di legge del governo. Su questo si sta maggiormente concentrando l'attenzione del dibattito. Sebbene non sia ancora stato presentato in CdM, da quanto trapelato il testo consta di 13 articoli, dai quali si possono evincere alcuni indirizzi principali.

Riguardo alla programmazione dei servizi questa deve avvenire sulla base di bacini di mobilità definiti dalle Regioni. I bacini devono essere riferiti a una popolazione di almeno 350'000 abitanti e possono essere suddivisi in più lotti di gara. Viene quindi ripreso l'orientamento dell'AGCM, visto che i casi di lotti di ampie dimensioni con integrazione ferro-gomma devono essere adeguatamente motivati.

Riguardo alla spinta verso la concorrenza e il mercato il DDL agisce attraverso un incentivo finanziario. Si stabilisce infatti che i trasferimenti dal Fondo nazionale del TPL vengano ridotti per le regioni sul cui territorio i servizi non risultino affidati mediante procedure ad evidenza pubblica. La riduzione è pari al 10% del valore dei contratti sottoscritti mediante le procedure alternative.

Per l'efficiamento del settore si individua nei costi standard l'elemento di riferimento per la determinazione delle compensazioni economiche e si precisa che a partire dal 2015 una quota del Fondo nazionale del TPL inizialmente del 5% e via via crescente viene ripartita tenendo conto dei costi standard. Inoltre si prevede una revisione da parte delle Regioni dell'attuale quantità di servizio fornita, attraverso la determinazione dei livelli adeguati di servizio, i quali dal 2017 sostituiscono le quantità storiche ai fini del riparto del Fondo nazionale.

Un forte segnale di discontinuità con il passato è previsto dall'art. 5, il quale stabilisce che dal 2016 le società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica che registrino per almeno tre dei quattro esercizi precedenti, consecutive perdite di bilancio e un progressivo peggioramento dei conti, vengano poste in liquidazione.

Un'attenzione particolare è anche posta sull'ammodernamento del parco mezzi, prevedendo che i futuri contratti di servizio prevedano a carico delle imprese l'onere per il mantenimento e il rinnovo del parco mezzi e degli impianti secondo precisi standard qualitativi. In particolare tutti i mezzi dovranno dotarsi di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri trasportati, di dispositivi satellitari per il monitoraggio del servizio effettuato e di sistemi di telecontrollo dell'efficienza dei mezzi, in termini di sicurezza, di emissioni e di consumi. A tal proposito viene istituito un Fondo investimenti unico in cui confluiranno tutte le risorse statali, grazie al quale nei contratti di servizio si potranno prevedere le relative compensazioni agli operatori per gli oneri legati all'ammodernamento del parco mezzi.

Un capitolo importante riguarda le tariffe e la lotta all'evasione. La dinamica tariffaria, regolata dall'ART, farà riferimento al metodo del *price cap*. Si prevede inoltre una parziale detrazione dall'imposta sul reddito delle persone fisiche delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di TPL e la deduzione dal reddito d'impresa delle spese sostenute per i servizi di trasporto dei dipendenti, anche se affidate a terzi, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico. Il contrasto all'evasione tariffaria poggia sulla possibilità per le aziende di trasporto di affidare l'attività di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni anche a soggetti non appartenenti al proprio organico. Tali agenti accertatori, nello svolgimento delle funzioni loro affidate, rivestono la qualifica di pubblici ufficiali. Per un più efficace contrasto all'evasione tariffaria, viene inoltre consentito ai gestori del servizio l'accesso e la consultazione di alcune banche dati dell'Agenzia delle Entrate.

Un maggiore rigore si registra anche nei confronti del gestore in caso di inadempienza, stabilendo il risarcimento dell'intero importo del titolo di viaggio in caso di ritardi superiori alle due ore.

Gli ultimi due articoli si occupano rispettivamente di dare certezza alle risorse finanziarie per il TPL, e di delegare al governo ad emanare un decreto legislativo di riordino in un unico testo della normativa in materia di trasporto pubblico locale.

Non imputabile a vincoli esterni derivanti dal mutamento del quadro normativo comunitario e nazionale, tale scelta si pone dunque in linea con un atteggiamento a favore delle regole della concorrenza⁸. Fu infatti la Toscana, all'indomani del recepimento del D.Lgs. 422/97 (decreto Burlando), la prima regione italiana a indire delle gare per l'assegnazione di servizi di trasporto, anche se in quel caso riguardavano singole linee extraurbane e non dunque dei bacini. Sebbene non si arrivò mai all'aggiudicazione a seguito dell'annullamento della gara da parte del TAR, la preferenza per le procedure ad evidenza pubblica fu ribadita con le successive gare (gestite dalle Province) che hanno dato origine all'assetto attuale basato sui 14 bacini di esercizio.

Riguardo al secondo aspetto, si può affermare che la motivazione principale sia stata di carattere finanziario, ma come si vedrà non l'unica. A testimonianza di ciò vi è la stessa scelta del dispositivo legislativo (la finanziaria regionale appunto) impiegato per attuare la riforma. Da un punto di vista più generale infatti le sorti recenti dei servizi di TPL (e non solo) si sono legate indissolubilmente alla crisi economica e finanziaria. L'obbligo per tutte le Amministrazioni di concorrere al risanamento della finanza pubblica si è tradotto in un continuo taglio ai trasferimenti erariali verso le Regioni e gli enti locali e questo ha spesso comportato una diminuzione dei servizi offerti. In Toscana la diminuzione delle risorse ha rappresentato l'occasione per ripensare l'assetto del TPL nel tentativo di razionalizzare il servizio, uscendo dalla sedimentazione storica sia con riferimento alla distribuzione territoriale dei servizi (i LEP) che con riferimento ai relativi costi di produzione. In quest'ottica il passaggio al bacino unico dovrebbe consentire, secondo la previsione del PEF simulato per la definizione della base d'appalto, di dispiegare gli effetti positivi non tanto delle economie di scala (questione ampiamente discussa in letteratura e che, a situazione stabile, si realizza meglio con dimensioni medio basse piuttosto che medio alte) quanto della gestione dello stesso progetto di riorganizzazione della rete (si consideri ad esempio la modifica della composizione dei servizi tra urbani ed extraurbani) e in questo modo poter recuperare margini di efficienza, limitando la diminuzione del servizio e assicurando al contempo il contenimento di effetti sociali e occupazionali negativi. Oltre a questa motivazione si può supporre che l'assegnazione a un unico gestore per 9 anni (con la possibilità di proroga per 2) di un lotto che a regime avrà una dimensione attorno ai 98 mln di bus*Km, abbia anche l'intento di incidere sulle dimensioni dei partecipanti alla gara. Gli elevati requisiti di capacità tecnico-professionale ed economico finanziaria inseriti nel bando⁹, da un lato incentivano gli *incumbent* ad aggregarsi e dall'altro hanno la funzione di attrarre i grandi *player* nazionali ed internazionali. Infine la gestione unica dei servizi su gomma, può meglio integrare questi ultimi con le altre forme di TPL, *in primis* i servizi ferroviari e marittimi che sono di competenza regionale.

Nelle intenzioni il lotto unico rappresenterebbe quindi lo strumento principale per dar vita ad una gara realmente competitiva¹⁰ tra grandi operatori industriali nazionali e internazionali, con possibili vantaggi in termini di offerta, qualità e costo del servizio.

⁸ Scelta sancita dal fatto che la LR 42/98, art. 13, non prevede la possibilità di affidamenti diretti.

⁹ Ovvero un "fatturato globale d'impresa non inferiore nell'arco di tre esercizi finanziari consecutivi ricompresi nel periodo temporale 2009-2012 a **Euro 600.000.000,00**, ed esecuzione, in un periodo di tre anni consecutivi compreso tra il 01/08/2009 e il 30/09/2013, di servizi di trasporto pubblico di linea su gomma, effettuati sulla base di orari programmati e ad offerta indifferenziata per un ammontare non inferiore a **216.000.000 KM/bus**.

¹⁰ Nelle gare bandite tra l 2003 e il 2005 in ciascuno dei 14 lotti si presentò un solo partecipante.

3.2

Il nuovo assetto di governance

Gli strumenti individuati dalla LR. 65/2010 per dare vita al lotto unico sono quelli della *Convenzione*, dall'*Ufficio Unico* e dalla *Conferenza Permanente*.

Tramite la “*Convenzione per l'esercizio associato delle funzioni*”¹¹ le Province e i Comuni *scelgono* di delegare alla Regione le proprie competenze amministrative riguardo:

- all'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio;
- alla gestione, al controllo, alla vigilanza e al monitoraggio dei contratti di servizio.

Come sottolineato i Comuni e le Province scelgono di stipulare la Convenzione, ma non sono obbligati. La riforma non opera una modifica della LR 42/98 relativamente alle competenze in materia di TPL, ma agisce attraverso un incentivo finanziario. Infatti gli enti locali che sceglieranno di esercitare il servizio al di fuori del lotto unico (tramite gara o in economia) avrebbero diritto a partecipare alla redistribuzione del solo 80% delle risorse regionali destinate al TPL: l'accesso alla parte restante è vincolata alla stipula della Convenzione. Di fatto tutti gli enti locali vi hanno aderito.

Una volta stipulata la Convenzione, le funzioni amministrative degli enti convenzionati vengono svolte dall' “*Ufficio unico per l'esercizio associato delle funzioni*”¹². In realtà l'ambito di azione dell'ufficio unico non si limita al TPL su gomma, ricomprendendo altre attività relative ai servizi di competenza regionale. Oltre alle funzioni viste sopra, delegate dagli enti locali tramite convenzione, l'ufficio si occupa:

- della programmazione della mobilità e dell'integrazione tra i vari servizi di trasporto (marittimi, ferroviari, a guida vincolata e in sede propria, su gomma);
- dell'istruttoria tecnica a supporto della Conferenza regionale dei servizi di TPL;
- della gestione delle banche dati in raccordo con l'Osservatorio Regionale;
- del supporto tecnico alla pianificazione territoriale in particolare per la simulazione degli effetti sul traffico delle previsioni insediative e degli altri interventi che incidono sul trasporto pubblico e privato.

Nelle due grandi aree della programmazione e gestione l'ufficio unico deve operare interagendo con le strutture esistenti a livello provinciale. A questo scopo queste ultime devono individuare un referente per quanto attiene ai rapporti con l'ufficio unico relativamente alla rete dei servizi, alle banche dati sui trasporti e alla gestione delle procedure¹³. A loro volta gli uffici provinciali garantiscono il coordinamento con gli uffici comunali.

L'ufficio unico svolge infine le funzioni di segreteria per la “*Conferenza permanente per la programmazione e verifica delle attività dell'ufficio unico*”¹⁴. La conferenza serve ad assicurare la collaborazione tra la Regione e gli enti locali che hanno sottoscritto la convenzione ed è composta dal Presidente della Regione (o suo delegato) che la presiede, dai Presidenti delle Province, dai Sindaci dei Comuni capoluogo e per ciascuna Provincia, in rappresentanza degli altri Comuni, un Sindaco eletto dal Consiglio delle Autonomie Locali.

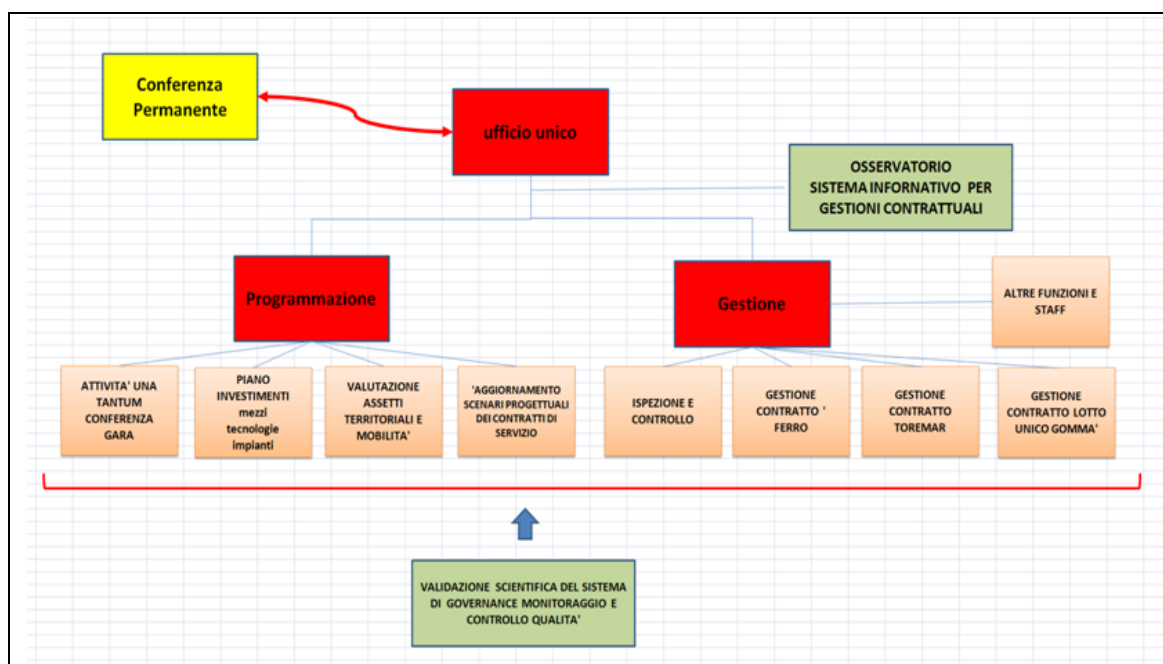
¹¹ Vedi LR 65/2010, art. 85.

¹² Ibidem, art.86.

¹³ Vedi DGRT 410/2011, Allegato A (Schema Convenzione), art.5, c.2, e art. 6.

¹⁴ Vedi LR 65/2010, art. 87.

Illustrazione 3
SCHEMA DELLE FUNZIONI DELL'UFFICIO UNICO



Fonte: DGRT 492/2012, Allegato 3

3.3 Gli effetti della riforma

In questa sezione si considerano gli effetti della riforma sotto tre profili distinti. Il primo riguarda il cambiamento della rete dei servizi sia dal punto di vista di offerta complessiva (in bus*km), che da quello della composizione interna relativamente alla distinzione tra rete urbana, extraurbana e a domanda debole. Un secondo profilo riguarda il modo in cui le aziende hanno reagito all'istituzione del bacino unico. In questo caso si considerano sia le evoluzioni degli assetti societari, sia alcuni indicatori sulle performance delle aziende di trasporto pubblico locale toscane. L'ultimo profilo riguarda gli effetti sulla sostenibilità ambientale (con riferimento al rinnovo del parco mezzi) e sulla sostenibilità sociale (con riferimento alle clausole di salvaguardia sociale).

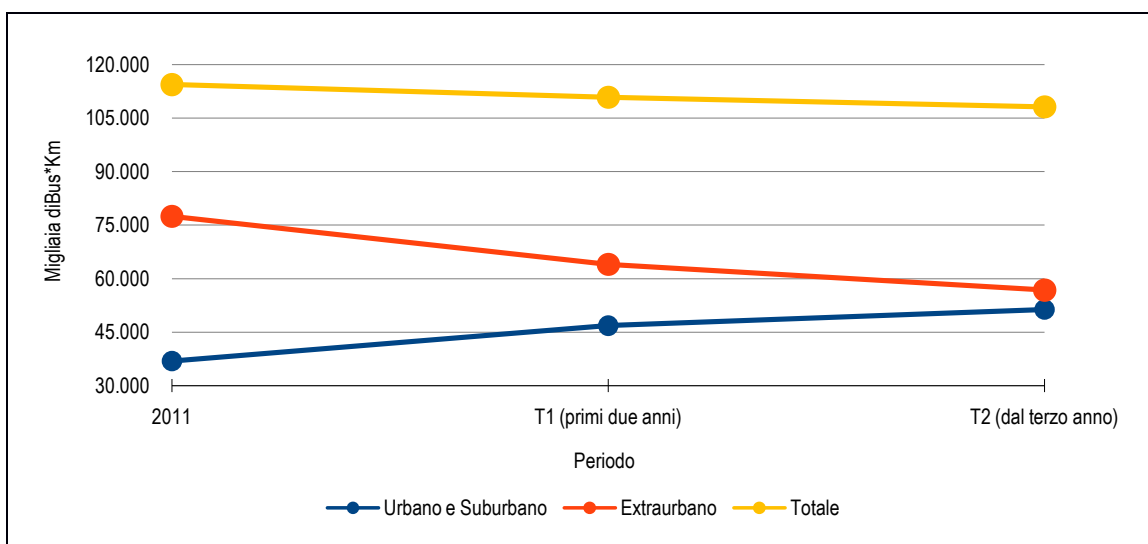
3.3.1 *L'evoluzione della rete*

Secondo quanto stabilito dal **DGRT 129/2013** il processo di riforma dell'offerta da parte dell'operatore che si aggiudicherà la gara prevede due fasi. Durante la prima fase (denominata T_1) della durata di 24 mesi, l'offerta del servizio verrà mantenuta sul livello rilevato al momento dell'affidamento, seppure con alcune modifiche concordate con gli enti locali. Dal terzo anno partirà la seconda fase (denominata T_2) che durerà per i restanti 7 anni di contratto. È solo in questa seconda fase che andrà a regime il progetto di rete razionalizzata.

Il **Grafico 1** mostra come cambia l'offerta complessiva di rete, partendo dal livello registrato nel 2011 e proseguendo con le due fasi T_1 e T_2 . Con offerta complessiva si considera la somma dei servizi affidati nel lotto unico (la quasi totalità) e quelli assegnati fuori dal lotto unico. La prima considerazione è che l'offerta diminuisce, passando dai 114 mln ai 108 della fase a

regime. È un risultato abbastanza prevedibile, se si considera la progressiva diminuzione delle risorse erariali destinate al TPL. Riguardo all'entità della diminuzione (solo 6,2 mln di bus*Km), questa potrebbe sembrare limitata, ma a parziale spiegazione bisogna considerare che il livello di servizio del 2011 risente già delle rimodulazioni ai contratti di servizio in essere. Per dare un'idea basti pensare che il livello di servizio nel 2009 (l'anno precedente alla riforma) era pari a circa 128 mln di bus*Km¹⁵.

Grafico 1
EVOLUZIONE DELL'OFFERTA DI RETE



Fonte: DGRT 721/2012 e DGRT 391/2014

Ciò che invece è più evidente è la ricomposizione interna del servizio. Come si nota dal grafico, la distanza tra il livello del servizio urbano (e suburbano) e quello del servizio extraurbano va progressivamente assottigliandosi, fino quasi ad annullarsi. Questo risultato è frutto di una precisa scelta durante la predisposizione del piano. Infatti nel caso urbano e suburbano l'unica alternativa al mezzo pubblico su gomma è la mobilità privata a eccezione di Firenze, dove è in corso l'ampliamento del sistema tranviario. Nel contesto extraurbano dove invece vi è una maggiore possibilità di sostituzione, il progetto di rete ha previsto una forte integrazione ferro-gomma con un potenziamento del servizio ferroviario che dovrebbe compensare almeno in parte la diminuzione di quello su strada. L'accentramento in capo all'ufficio unico delle funzioni amministrative in materia di servizi su gomma e di quelli ferroviari dovrebbe facilitare il raggiungimento di questo risultato.

Tabella 2
DETTAGLIO SERVIZI ASSEGNATI FUORI DAL LOTTO UNICO
In migliaia di Bus*Km

Periodo	Urbano e Suburbano	Economia	Debole	Totale
T1 (primi due anni)	421	390	3.741	4.553
T2 (dal terzo anno)	662	490	9.004	10.156

Fonte: DGRT 391/2014

¹⁵ Vedi Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti, "Rapporto annuale sui bilanci ordinari 2009 delle aziende di trasporto pubblico locale operanti in ambito regionale".

Sempre con riferimento al caso extraurbano, vale un'ulteriore considerazione. Come detto in precedenza una parte dei servizi non viene assegnata all'interno del lotto unico, ma viene gestita direttamente dagli enti interessati. Come si nota dalla **Tabella 2**, dove viene mostrato il dettaglio dei servizi fuori lotto nelle due fasi, la quasi totalità è costituita da servizi in area debole ovvero da servizi extraurbani¹⁶. Durante la ricognizione propedeutica al progetto di rete, si è classificata ogni singola linea come forte o debole in base alla sua frequentazione. Nel progetto finale solo l'extraurbano considerato forte è stato inserito nel lotto unico, mentre per quello considerato debole si è preferito lasciarne alle Province (essendo linee extraurbane) la gestione. La quantificazione dei servizi deboli in termini di bus*Km forniti in tabella può però essere fuorviante dal momento che rappresenta un livello *minimo* di servizio. Infatti alle Province verranno assegnate risorse, non bus*Km, e nelle intenzioni del progetto, il soddisfacimento della domanda debole, dovrebbe meglio essere intercettata con servizi alternativi a quelli di linea¹⁷, come ad esempio servizi a chiamata, buoni taxi ed altro, servizi che come è facile intuire sono difficilmente misurabili con gli stessi criteri dei servizi di linea.

3.3.2 I Gestori e le aziende

Già nel capitolo precedente si era evidenziato come il nuovo contesto competitivo aveva dato impulso a nuove aggregazione societarie.

Nella **Tabella 3**, si riportano le compagini dei gestori attorno all'anno 2010. Nel confronto con la situazione messa in luce nel capitolo precedente si possono effettuare alcune considerazioni. In primo luogo in quasi tutti i consorzi si assiste a un disimpegno della "F.lli Lazzi", i quali tramite cessione di ramo d'azienda trasferiscono le proprie attività riguardo al TPL alla "CAP Cooperativa". Inoltre "BUSITALIA SITA NORD" subentra a "SITA". Nel lotto pisano la "Compagnia Pisana Trasporti S.p.A." viene liquidata per confluire in "CTT Nord" e i Comuni che detenevano le partecipazioni in CPT entrano direttamente nel capitale di CTT Nord. Inoltre la quota che questi attualmente detengono in CTT Nord (circa il 40%) è nettamente aumentata (era attorno al 10%). Il lotto di Massa e quello di Lucca entrano nell'orbita di CTT Nord, che prende il posto rispettivamente di "CAT" e di "CLAP". Nel lotto metropolitano di Firenze la "ATAF Gestioni" subentra ad "ATAF S.p.A.": sebbene il cambio di nome non lo sottolinei, la differenza è ampia, dal momento che la seconda è espressione dei Comuni dell'area metropolitana, mentre la prima è a maggioranza di BUSITALIA SITA NORD. Gli altri lotti non presentano dei grossi cambiamenti. Se in alcuni casi questo dipende dal fatto che esisteva sin dall'origine del consorzio un *player* decisamente più forte (SITA, CAP e COPIT), nel caso del lotto aretino, senese, grossetano e della Val di Cornia, questo dipende solo dall'intervallo temporale scelto. Se infatti si considerasse il 2008 (anno di costituzione di Toscana Mobilità) il ruolo di capofila spetterebbe alle aziende che compongono Toscana Mobilità ciascuna nel rispettivo lotto di origine, ovvero TRAIN a Siena, RAMA a Grosseto, LFI ad Arezzo e ATM a Piombino.

¹⁶ Per una maggiore precisione al tempo T2 fanno parte del lotto unico anche 2,5 mln bus*Km circa di servizi deboli, mentre sempre al tempo T2 fanno parte dei servizi deboli fuori lotto anche 770'000 bus*Km di servizio urbano.

¹⁷ Spesso il servizio in area debole, risponde più ad esigenze di carattere sociale che non ad esigenze di mobilità quotidiana (pendolarismo lavorativo e scolastico) in senso stretto.

Tabella 3
COMPAGINI 2010

Bacino	Gestore	Soci 2010	Quota
Lotto Aretino	Etruria Mobilità	Toscana mobilità S.p.A.	52,57%
		SITA S.p.A.	32,03%
		Linee automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	6,18%
		Baschetti Autoservizi S.R.L.	3,06%
		ALA BUS S.R.L.	2,99%
		Autolinee Toscane S.p.A.	1,79%
		Autolinee Fabbri S.R.L.	1,38%
Lotto Chianti-Val d'Arno	Autolinee Chianti Valdarno	SITA S.p.A.	66,20%
		F.lli Alterini S.N.C.	16,40%
		Autolinee Toscane S.p.A.	8,10%
		ALA BUS S.R.L.	5,10%
		CAP Società Cooperativa	4,20%
Lotto Empolese-Val d'Elsa	PiùBus	SITA S.p.A.	40,74%
		Linee automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	40,41%
		Copit S.p.A.	13,23%
		PuccioniBus S.R.L.	2,93%
		RenieriBus S.N.C.	2,69%
Lotto Grossetano	Toscana Mobilità - Grosseto	TRA.IN S.p.A.	36,72%
		RAMA S.p.A.	30,52%
		LFI S.p.A.	30,32%
		ATM S.p.A.	2,44%
Lotto Livorno-Elba	Compagnia Toscana Trasporti Nord'	LFI S.p.A.	40,00%
		Linee automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	17,66%
		CAP Società Cooperativa	17,66%
		Compagnia Pisana Trasporti S.p.A.	10,16%
		ATL S.R.L.	9,68%
		CLAP S.p.A.	4,84%
Lotto Lucchese	VaiBus	CLAP S.p.A.	60,00%
		Linee automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	31,00%
		Consorzio Lucchese Bus S.C.p.A.	9,00%
Lotto Massa	Autolinee Toscana Nord	CAT S.R.L.	69,00%
		CTT S.R.L.	30,00%
		ATC S.p.A.	1,00%
Lotto metropolitano Firenze	Ataf&Linea	ATAF S.p.A.	77,88%
		LI-NEA S.p.A.	22,12%
Lotto Mugello-Val di Sieve	Autolinee Mugello Val di Sieve	SITA S.p.A.	62,60%
		Autolinee Toscane S.p.A.	20,90%
		CAP Società Cooperativa	11,30%
		SAM S.N.C.	3,20%
		Autoservizi F.lli Magherini S.N.C.	2,00%
Lotto Pisano	CPT	Compagnia Pisana Trasporti S.p.A.	95,30%
		Autolinee SEQUI Pier Luigi S.A.S.	3,86%
		3MT S.R.L.	0,84%
Lotto Pistoiese	BluBus	Copit S.p.A.	74,86%
		Linee automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	25,14%
Lotto Pratese	Consorzio Autolinee Pratesi	CAP Società Cooperativa	93%
		Linee automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	7%
Lotto Senese	Siena Mobilità	Toscana Mobilità S.p.A.	86,22%
		SITA S.p.A.	7,56%
		BYBUS S.C. a R.L.	6,22%
Lotto Val di Comia	Toscana Mobilità - Piombino	TRAIN S.p.A.	36,72%
		RAMA S.p.A.	30,52%
		LFI S.p.A.	30,32%
		ATM S.p.A.	2,44%

Dunque come mostrato nell'*Illustrazione 4* si è venuta a creare una situazione in cui progressivamente nei lotti della Provincia di Firenze i consorzi orbitano attorno a BUSITALIA, nella Toscana orientale e meridionale (Arezzo, Siena, Grosseto, e Piombino) i consorzi sono a

guida Toscana Mobilità, mentre nella Toscana occidentale e settentrionale (Livorno, Pisa, Massa e Lucca), l'operatore dominante è CTT Nord. Fuori dalle tre grandi realtà troviamo CAP Cooperativa, naturalmente radicata nel lotto pratese e COPIT in quello di Pistoia. Sono non a caso queste le cinque realtà che si trovano nel consorzio MOBIT, (*Grafico 2*) che concorre alla gara per il lotto unico. E' lecito supporre che la presenza di servizi affidati fuori lotto possa essere un'opportunità per tutte le piccole realtà industriali che non partecipano al consorzio.

Illustrazione 4
AZIENDE DI RIFERIMENTO DEI BACINI

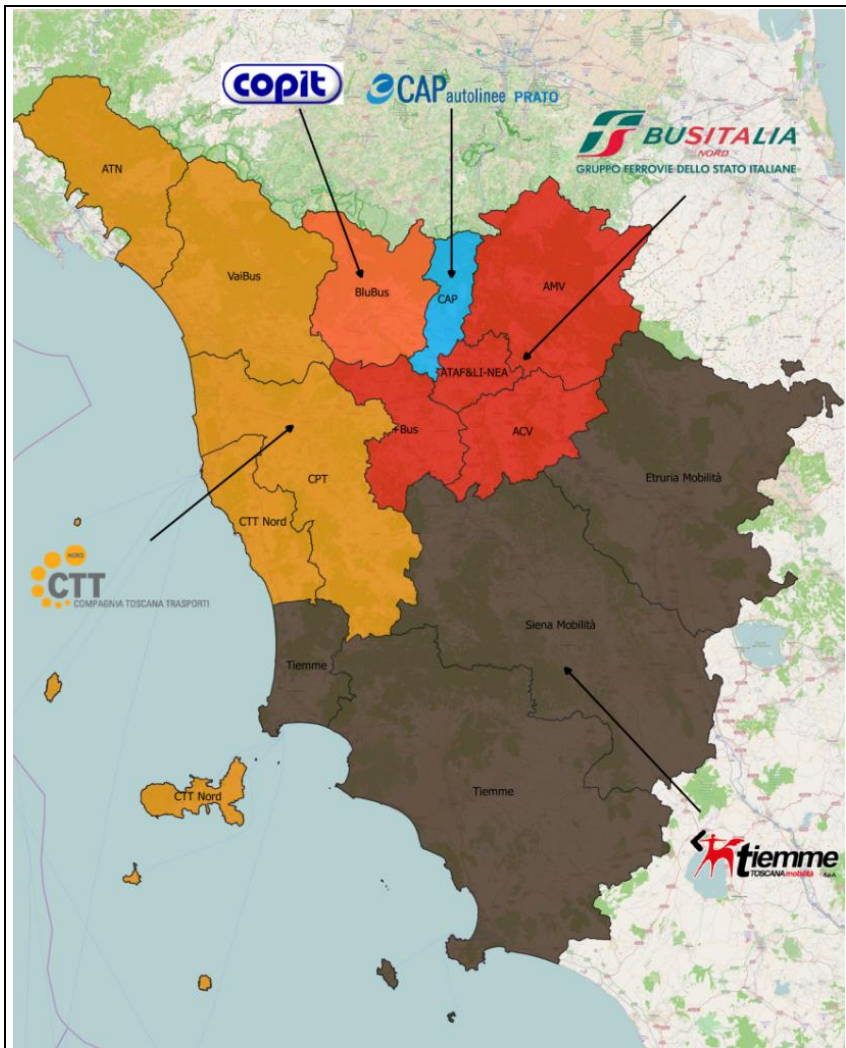
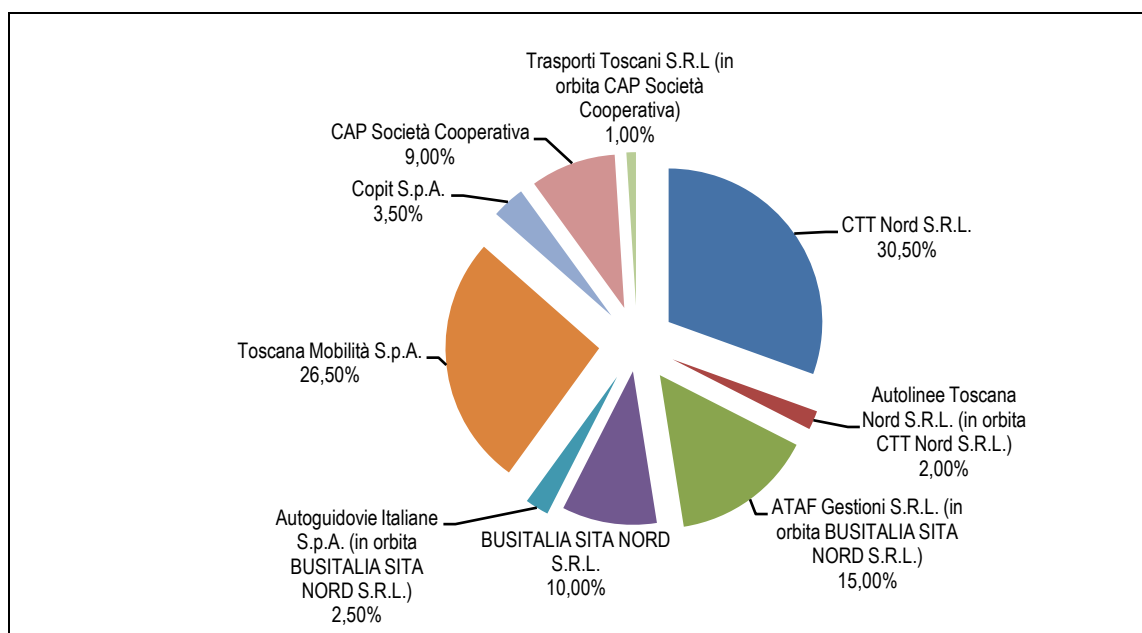


Grafico 2
COMPAGINE CONSORZIO MOBIT

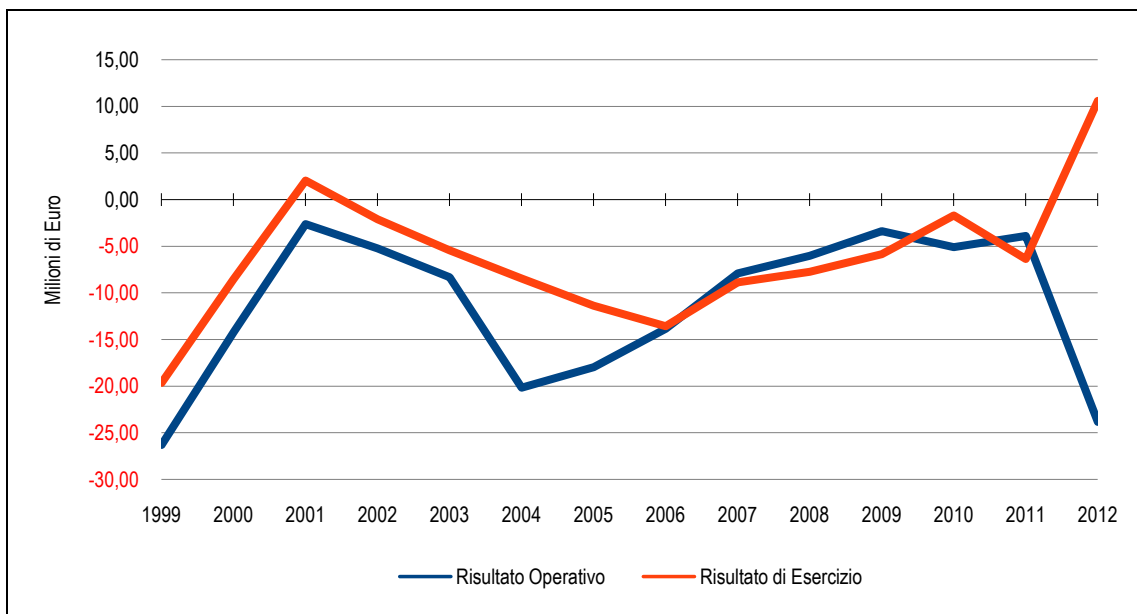


Sempre con riferimento alle compagini societarie può essere fatta un'ulteriore riflessione riguardo alla partecipazione degli enti locali. Ad oggi, come si nota dalla Tabella 1 in appendice, la presenza degli enti locali è ancora diffusa, se non come socio di primo livello, almeno come socio di secondo livello. Considerando le cinque grandi aree dell'*Illustrazione 4* si può notare come solo nella Provincia di Prato e in tre lotti della Provincia di Firenze (escluso il lotto Empolese) gli enti locali non siano presenti a nessun livello nelle compagini societarie. Per il lotto metropolitano si è già accennato che questo dipende dall'operazione di privatizzazione di ATAF avvenuta nel 2012. Considerando però che BUSITALIA è interamente detenuta da Ferrovie dello Stato Italiane, il cui socio unico è il Ministero dell'Economia, solo nel caso di CAP (nel lotto pratese) non sono presenti azionisti pubblici. Nelle restanti province invece non solo gli enti locali sono presenti, ma a volte costituiscono la maggioranza. Nel caso dei lotti a maggioranza di Toscana Mobilità, la presenza degli enti locali di riferimento è al secondo livello. Infatti le società azioniste di Tiemme sono tutte espressioni degli enti locali dei lotti in cui questa opera: il 54% di TRA-IN è riconducibile agli enti locali del senese, il 56% di RAMA a quelli del grossetano, quasi il 60% di LFI a quelli dell'aretino e il 100% di ATM ai comuni del piombinese. Nel caso di COPIT il 68% appartiene ai comuni del pistoiense. Inoltre per COPIT va considerato che la restante parte è di CTT Nord, a sua volta partecipata direttamente dai comuni del pisano (43%) e indirettamente dei comuni del livornese tramite ATL (14,23%) e dal Comune di Lucca tramite Lucca Holding (4,61%), il che porta la partecipazione pubblica complessiva attorno al 62%.

Può essere utile indagare se oltre a provocare una modifica degli assetti societari, la gara abbia influito su alcuni indicatori di prestazione delle aziende, ovvero se la competizione abbia avuto un effetto positivo spingendo verso l'efficienza. Il *Grafico 3* mostra l'andamento aggregato (fino al 2012) del risultato di esercizio (RE) e di quello operativo (RO) per una serie di aziende di TPL toscane responsabili della produzione di circa l'85% del servizio complessivo

svolto nei vari bacini della Toscana¹⁸. Con il risultato di esercizio si misura la redditività dell'attività mentre con il risultato operativo si misura l'efficienza, al netto delle plusvalenze registrate. Si nota come per tutti gli anni 2000 (durante le prime gare) entrambi gli indicatori abbiano avuto un trend positivo, assestandosi verso la fine del decennio su un risultato vicino al pareggio, sebbene il dato finale relativo al 2012, sembri mettere in discussione i risultati ottenuti almeno dal punto di vista operativo. Da questo punto di vista la previsione di due fasi per l'attuazione della riforma potrebbe concedere un margine per ulteriori guadagni di efficienza.

Grafico 3
ANDAMENTO RO-RE DELLE PERFORMANCES DELLE AZIENDE DEL TPL IN TOSCANA



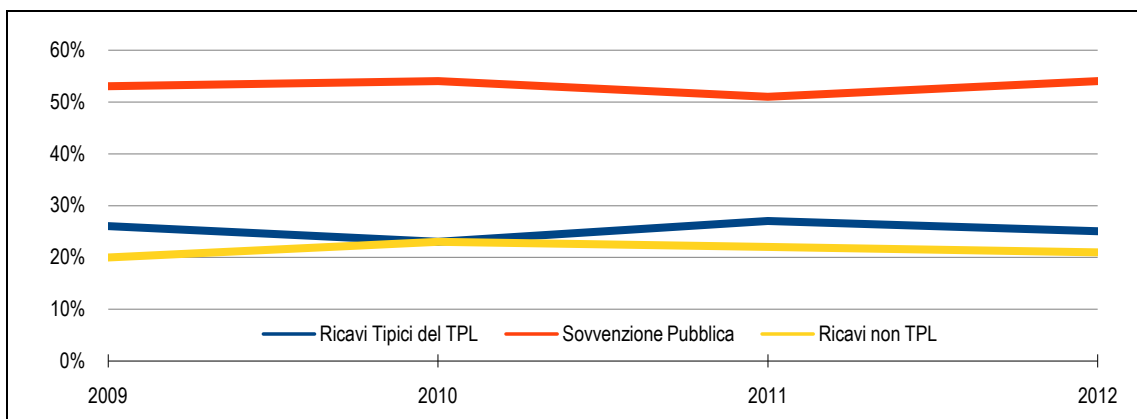
Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti

I **Grafici 4 e 5** mostrano invece un dettaglio sintetico dei ricavi e dei costi per le stesse aziende. Si nota come nel caso dei ricavi la componente principale sia costituita dalla sovvenzione pubblica, che conta per più della metà. I ricavi non legati al TPL¹⁹ sono solo leggermente inferiori a quelli tipici del trasporto pubblico (biglietti). Al contrario, per quanto attiene al lato dei costi, quelli derivanti dal TPL costituiscono la quasi totalità. Inoltre il costo del personale rappresenta più della metà, come ipotizzabile in un settore, quello del trasporto, considerato ad alta intensità di lavoro.

¹⁸ In dettaglio ATAF, ATN, ATL, CLAP, CAP, CPT, COPIT, LAZZI, LI-NEA, TIEMME, CTT NORD.

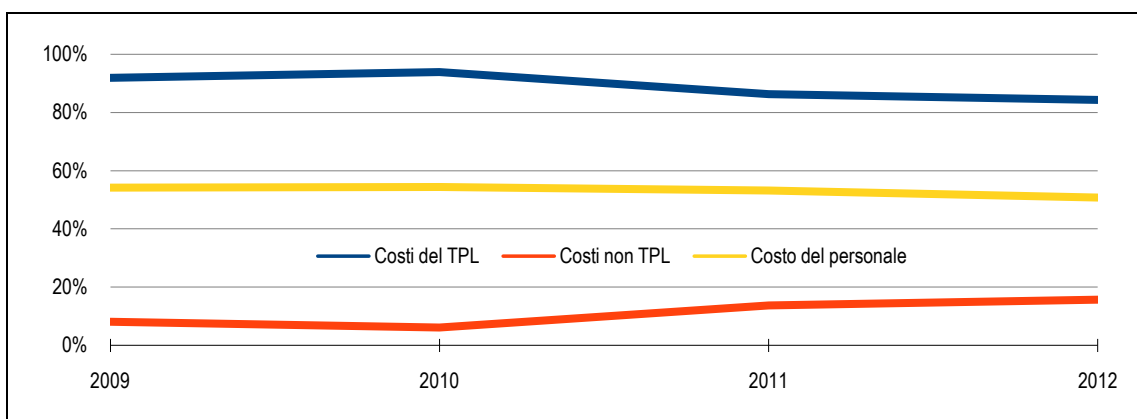
¹⁹ Come attività di trasporto non sovvenzionato, trasporti scolastici per conto dei Comuni, trasporti turistici, gestione di parcheggi, ecc.

Grafico 4
 DETTAGLIO RICAVI. COMPOSIZIONE DEI RICAVI DELLE AZIENDE DI TPL IN TOSCANA. ANDAMENTO 2009-2012



Fonte: elaborazioni su dati Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Grafico 5
 DETTAGLIO COSTI. COMPOSIZIONE DEI COSTI DELLE AZIENDE DI TPL IN TOSCANA. ANDAMENTO 2009-2012



3.3.3 La sostenibilità

In questa parte si effettuano alcune considerazioni riguardo alla sostenibilità della riforma nel senso dell'impatto che essa potrà avere in campo ambientale e sociale.

La **Tabella 4** mostra il parco mezzi utilizzato per lo svolgimento dei servizi di TPL in Toscana nella seconda metà del 2014. Come si nota, a livello aggregato il parco mezzi ha un'età media abbastanza alta (12 anni), e questo vale per molte aziende, sebbene esistano importanti eccezioni, come nel caso di ATAF e LI-NEA, con un'età media di circa 8 anni. Ciò si riflette sulla composizione qualitativa dei mezzi, la maggior parte dei quali appartengono a categorie di emissioni inquinanti più elevate. Anche qui si nota una composizione maggiormente attenta alle esigenze ambientali nel caso delle aziende che operano nel bacino metropolitano di Firenze, il che può dipendere anche dal fatto che queste operano soprattutto in ambito urbano, dove le più basse velocità di percorrenza rendono il problema delle emissioni più delicato.

Riguardo alla sostenibilità ambientale, la riforma prevede per il futuro gestore un contributo pari ai 22 milioni di euro all'anno per i nove anni di contratto, per portare l'età media dei bus in linea con gli standard europei (attorno ai 6). Questo oltre a una maggiore qualità del servizio in termini di comodità di viaggio dei passeggeri dovrebbe avere anche l'effetto di rendere il parco mezzi meno inquinante.

Tabella 4
COMPOSIZIONE PARCO MEZZI

Azienda	Mezzi disponibili	Età media	Mezzi Euro 0	Mezzi Euro 1	Mezzi Euro 2	Mezzi Euro 3	Mezzi Euro 4	Mezzi Euro 5	Mezzi Euro 6	Mezzi EEV*	Mezzi elettrici
A.L.A. Bus S.R.L.	9	15,25	2	1	3	1	2	0	0	0	0
ATAF Gestioni S.R.L.	358	8,63	0	0	60	87	80	53	64	2	12
Autolinee Fabbri S.R.L.	4	17,47	1	0	0	0	0	3	0	0	0
Autolinee SEQUI Pier Luigi S.A.S.	17	12,99	2	2	6	4	0	3	0	0	0
Autolinee Toscane S.p.A.	36	10,97	2	3	9	13	3	5	1	0	0
Baschetti Autoservizi S.R.L.	10	8,3	0	1	2	0	0	6	1	0	0
Autoservizi F.lli Magherini S.N.C.	3	12,49	0	0	2	1	0	0	0	0	0
BYBUS S.C. a R.L.	9	10,89	0	1	2	1	3	2	0	0	0
CAP Società Cooperativa	327	13,54	26	37	91	129	2	33	9	0	0
C.A.T. S.p.A.	196	13,29	19	7	66	72	6	26	0	0	0
Consorzio Lucchese Bus S.C.p.A.	63	8,25	0	0	8	25	19	11	0	0	0
Copit S.p.A.	152	12,59	10	20	25	36	0	61	0	0	0
CTT Nord S.R.L.	700	13	33	44	267	216	8	13	1	99	19
F.lli Alterini S.N.C.	15	12,8	1	2	4	6	2	0	0	0	0
LI-NEA S.p.A.	112	9,57	1	0	34	44	2	0	7	24	0
PuccioniBus S.R.L.	4	17,71	1	1	2	0	0	0	0	0	0
RenieriBus S.N.C.	5	18,5	1	1	3	0	0	0	0	0	0
SAM S.N.C.	5	12,85	0	1	1	3	0	0	0	0	0
S.I.T.A. S.p.A.	230	12,19	15	5	84	100	2	12	2	10	0
Toscana Mobilità S.p.A.	668	13,13	39	48	277	181	14	106	0	0	3
Trasporti Toscani S.R.L.	77	15,33	14	3	29	26	0	4	0	1	0
TOTALE	3.000	12,27	5,57%	5,90%	32,50%	31,50%	4,77%	11,27%	2,83%	4,53%	1,13%

Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Rapporto sul servizio di trasporto pubblico regionale: secondo semestre 2014

Nella **Tabella 5** sono invece riportati i dati relativi al personale impiegato nel TPL per lo stesso periodo (ovvero il secondo semestre 2014). Dei circa 5'300 addetti, la quasi totalità (80%) è rappresentata dagli autisti, seguiti dagli amministrativi e dagli addetti alla manutenzione.

Tabella 5
COMPOSIZIONE PERSONALE DI SERVIZIO

Azienda	Amministrazione		Manutenzione		Movimento		Totale addetti	Età Media addetti
	Addetti	Età Media	Addetti	Età Media	Addetti	Età Media		
3MT S.R.L.	1	57,63	0	0	14	42,1	15	43,13
A.L.A. Bus S.R.L.	7	45,12	4	47,29	15	50,84	26	48,75
ATAF Gestioni S.R.L.	141	47,86	30	54,85	889	45,14	1.060	45,78
Autolinee Fabbri S.R.L.	2	46,84	0	0	7	48,93	9	48,47
Autolinee SEQUI Pier Luigi S.A.S.	3	41,72	0	0	15	45,02	18	44,47
Autolinee Toscane S.p.A.	1	39,63	0	0	33	46,91	34	46,71
Baschetti Autoservizi S.R.L.	3	48,65	1	65,28	16	49,56	20	50,21
Autoservizi F.lli Magherini S.N.C.	0	0	0	0	4	46,96	4	46,96
BYBUS S.C. a R.L.	13	41,92	0	0	15	44,75	28	43,44
CAP Società Cooperativa	57	46,86	40	45,59	351	44,51	448	44,91
C.A.T. S.p.A.	36	48,3	35	47,19	268	47,47	339	47,53
Consorzio Lucchese Bus S.C.p.A.	6	43,16	0	0	61	47,46	67	47,08
Copit S.p.A.	39	48,45	33	45,88	243	44,81	315	45,37
CTT Nord S.R.L.	161	49,79	113	44,69	918	46,89	1.192	47,07
F.lli Alterini S.N.C.	2	39,77	0	0	12	42,45	14	42,07
LI-NEA S.p.A.	10	45,44	1	52,63	203	41,49	214	41,73
PuccioniBus S.R.L.	1	42,24	0	0	2	54,04	3	50,11
RenieriBus S.N.C.	0	0	0	0	1	46,27	1	46,27
SAM S.N.C.	0	0	0	0	3	48,37	3	48,37
S.I.T.A. S.p.A.	54	47,33	27	43,2	332	44,46	413	44,75
Toscana Mobilità S.p.A.	126	49,27	99	49,21	831	46,14	1.056	46,8
Trasporti Toscani S.R.L.	9	45,12	6	51,41	84	46,4	99	46,59
TOTALE	12,50%	48,22	7,23%	47,14	80,27%	45,66	5.378	46,08

Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Rapporto sul servizio di trasporto pubblico regionale: secondo semestre 2014

Riguardo alla questione del personale, con la riforma viene prevista una clausola di salvaguardia sociale, che prevede il trasferimento al nuovo gestore del personale utilizzato nelle attuali aziende. Inoltre a seguito di un accordo con le principali sigle sindacali, la Regione ha previsto di stanziare 70 milioni di euro concentrati soprattutto nei primi anni del contratto di servizio a tutela dei livelli occupazionali, in modo da gestire al meglio la transizione.

3.4

La gara per il lotto unico

Dopo un avviso di preinformazione, pubblicato circa un anno dopo (24-12-2011) la LR 65/2010 con cui si dava avvio alla riforma, il 22 Agosto del 2012 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea viene pubblicato il bando gara per l'individuazione degli operatori economici.

Il servizio veniva indicato nell'ordine dei 90 mln annui di bus*Km (più o meno il 20%) e il corrispettivo attorno ai 190 mln di euro annui (anch'esso più o meno il 20%). La durata del contratto veniva fissata in 9 anni (108 mesi). A riguardo, in fase di invio del capitolato di gara è stata introdotta la possibilità di una proroga di 2, in ragione dell'investimento richiesto per il rinnovo del parco bus. Per la partecipazione si richiedeva tra gli altri requisiti:

- un fatturato globale d'impresa non inferiore negli ultimi tre esercizi finanziari a Euro 600.000.000,00;
- l'esecuzione nel triennio antecedente la data di pubblicazione del presente avviso di gara, di servizi di trasporto pubblico di linea, su gomma, effettuati sulla base di orari programmati e ad offerta indifferenziata per un ammontare non inferiore a 216.000.000 di KM/bus.

Il criterio di aggiudicazione era quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa con (valutazione, 40% economica/60% tecnica). La procedura prevedeva un invio delle manifestazioni di interesse da parte delle aziende entro il 31 Ottobre 2012, e in risposta l'invio da parte della Regione alle aziende a formulare un'offerta ufficiale. Al 31 Ottobre del 2012 erano pervenute 7 manifestazioni di interesse. L'incertezza sulle effettive disponibilità finanziarie per il TPL non consentì di proseguire. Inoltre in considerazione del fatto che nel frattempo le disposizioni della Legge di Stabilità 2013 *“producono effetti sia in termini quantitativi che prescrittivi sulla reale disponibilità di risorse per subsidiare l'offerta di trasporto pubblico e quindi inevitabilmente sulla procedura di affidamento dei servizi in corso di svolgimento”*²⁰, considerando anche la necessità di individuare le due fasi (T₁ e T₂) nell'ottica di salvaguardare i livelli occupazionali, la Giunta Regionale decise di modificare e integrare il bando precedente, riaprendo i termini di presentazione delle manifestazioni di interesse. Il nuovo bando fu pubblicato sulla GUUE il 5 Ottobre 2013 e il termine per l'invio delle manifestazioni di interesse fissato al 6 Dicembre successivo. Alla scadenza si aggiunse un'ulteriore manifestazione d'interesse, che diventavano così 8.

Solo dopo la ricognizione e validazione dei servizi minimi e aggiuntivi, contenuti nella DGRT 391 del 12 Maggio 2014, in cui veniva definito tra l'altro il progetto di rete nelle due fasi di attuazione, la Regione poté inviare (il 13 Novembre) agli otto interessati il definitivo capitolato di gara. Il termine per presentare le offerte era il 16 Febbraio.

Nel frattempo due delle partecipanti alla gara, ovvero il consorzio MOBIT e Autolinee Toscane, controllata dal colosso francese RATP sono ricorse al TAR e anche l'AGCM ha disposto l'apertura di un procedimento volto ad assicurare che nella gara non vi fossero previsioni lesive della concorrenza. Per questo motivo il termine per la presentazione delle offerte è stato posticipato dal responsabile del procedimento a più riprese, in un primo momento

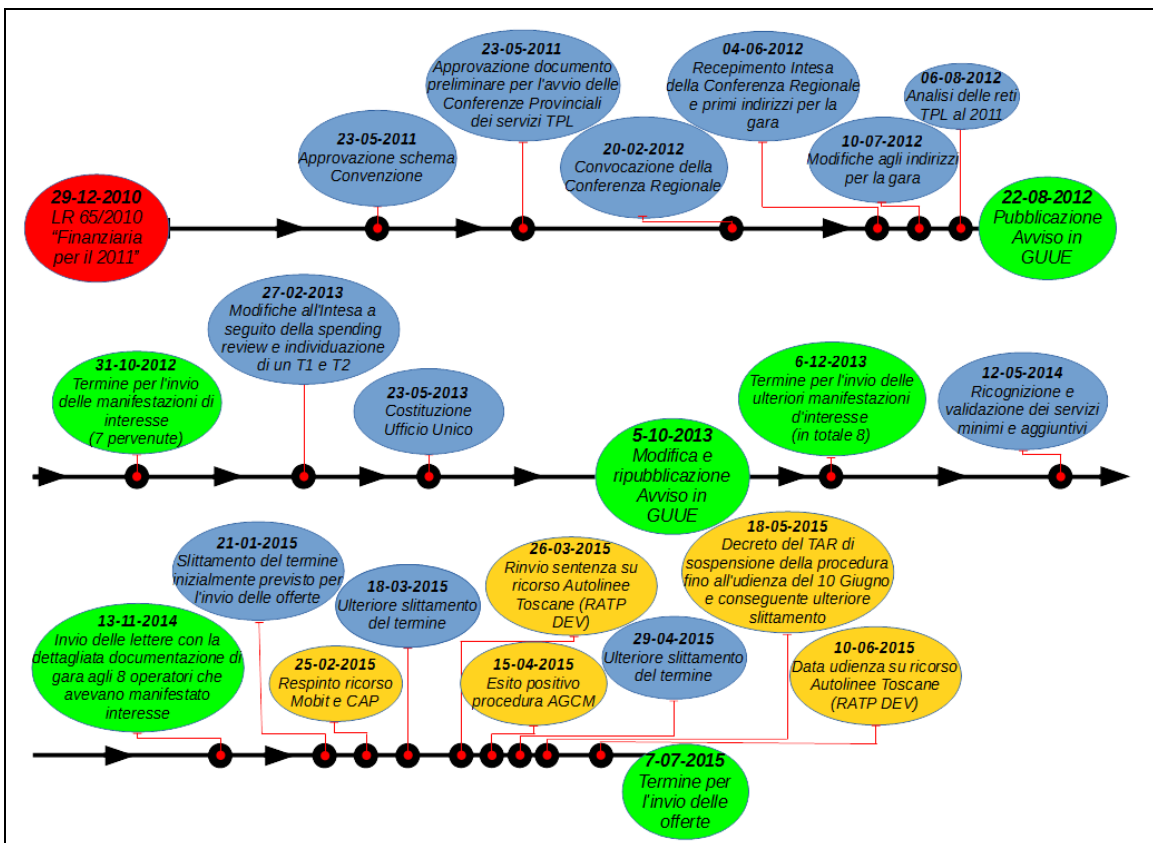
²⁰ Vedi preambolo alla DGRT 129/2013.

al 2 Aprile, successivamente al 4 Maggio e infine al 16 Giugno. Nel frattempo in data 25 Febbraio il TAR ha respinto il ricorso di MOBIT, sebbene il caso non possa considerarsi chiuso, dal momento che i ricorrenti hanno già manifestato l'intenzione di rivolgersi al Consiglio di Stato. Inoltre il procedimento dell'AGCM si è risolto con un'archiviazione. Riguardo al ricorso di Autolinee Toscane il pronunciamento è slittato al 10 Giugno (inizialmente previsto per il 26 Marzo), e inoltre fino a quella data la procedura di affidamento risulta sospesa in virtù della decisione presa dalla stessa corte il 19 Maggio. Ciò ha comportato un ulteriore slittamento del termine per l'invio delle offerte, che ha questo punto è da considerarsi il 7 Luglio. L'**Illustrazione 4** riassume le principali fasi della riforma e della gara in una *timeline*.

In attesa del risultato, oltre a "MOBIT" e "RATP" la cui partecipazione è certa, tra le altre sei dovrebbero figurare "Arriva", azienda legata alle ferrovie tedesche, ALSA, spagnola, National Express Coaches, inglese, ATM, l'azienda di trasporto di Milano e alcuni concorrenti minori.

Nei piani l'aggiudicazione dovrebbe avvenire entro il 2015 e il servizio partire dal 2016.

Illustrazione 5
TIMELINE DELLA RIFORMA



Appendice

COMPAGINE SOCIETARIA DEI GESTORI CON SOCI DI LIVELLO 2

Bacino	Gestore	Natura Societaria	Soci Livello 1	Quota	Soci Livello 2	Quota		
Lotto Aretino	Etruria Mobilità	S.C. a R.L.	Toscana mobilità S.p.A.	52,57%	Vedi lotto Grossetano			
			BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	32,03%	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	100%		
			Trasporti Toscani S.R.L.	6,18%	CAP Società Cooperativa	100%		
			Baschetti Autoservizi S.R.L.	3,06%	Persone fisiche	100%		
			ALA BUS S.R.L.	2,99%	Persone fisiche	100%		
			Autolinee Toscane S.p.A.	1,79%	RATP DEV ITALIA S.R.L.	100%		
			Autolinee Fabbri S.R.L.	1,38%	Persone fisiche	100%		
Lotto Chianti-Val d'Arno	Autolinee Chianti Valdarno	S.C. a R.L.	BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	66,20%	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	100%		
			F.lli Alterini S.N.C.	16,40%	Persone fisiche	100%		
			Autolinee Toscane S.p.A.	8,10%	RATP DEV ITALIA S.R.L.	100%		
			ALA Golden Tour S.R.L.	5,10%	Persone fisiche	100%		
			CAP Società Cooperativa	4,20%				
Lotto Empolese-Val d'Elsa	PiùBus	S.C. a R.L.	BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	40,74%	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	100%		
			CAP Società Cooperativa	40,41%				
			Copit S.p.A.	13,23%	Vedi lotto Pistoiese			
			PuccioniBus S.R.L.	2,93%	Persone fisiche	100%		
			RenieriBus S.N.C.	2,69%	Persone fisiche	100%		
Lotto Grossetano	Toscana Mobilità - Grosseto	S.p.A.	TRA.IN S.p.A.	36,72%	Comune di Siena	37,36%		
					La Ferroviaria Italiana S.p.A. (LFI)	31,84%		
					MPS Investments S.p.A.	13,82%		
					Comune di Poggibonsi	4,24%		
					Comune di Colle Val d'Elsa	2,55%		
					Comune di San Gimignano	1,70%		
					Altri 19 comuni della provincia di Siena	8,49%		
					RAMA S.p.A.	30,52%	Toscana Mobilità S.p.A.	23,070%
							RAMA S.p.A. (Azioni proprie)	12,743%
							Banca Popolare dell'Etruria e del Lazio	6,090%
		Banca della Maremma	1,827%					
		Comune di Grosseto	20,628%					
		Provincia di Grosseto	9,966%					
		Comune di Orbetello	4,861%					
		Comune di Follonica	4,847%					
		Comune di Roccastrada	2,613%					
		Comune di Castiglione della Pescaia	2,162%					
		Comune di Monte Argentario	1,996%					
		Altri 20 comuni della provincia di Grosseto	8,751%					
		Unione Comuni Montani Colline Fiora	0,121%					

Bacino	Gestore	Natura Societaria	Soci Livello 1	Quota	Soci Livello 2	Quota
			LFI S.p.A.	30,32%	Unione Comuni Montani Colline Metallifere	0,067%
					Unione Comuni Montani Amiata Grossetani	0,034%
					Sig. V.Fiorentini	0,003%
					Sig. N.Nocentini	0,002%
					Cooperativa La Peschiera	0,110%
					CASAPA Cooperativa	0,110%
					Azioni proprie	11,641%
					RATP DEV ITALIA S.R.L.	11,710%
					TRA.IN S.p.A.	8,530%
					ATAF Gestioni S.R.L.	4,166%
					Banca MPS S.p.A.	3,300%
					CTT S.R.L.	0,500%
					Toscana Mobilità S.p.A.	0,439%
					Comune di Arezzo	8,658%
					Provincia di Arezzo	5,303%
			Provincia di Siena	4,160%		
			Comune di Cortona	4,765%		
			Comune di Montepulciano	4,011%		
			Comune di Chianciano	3,603%		
			Comune di Chiusi	3,603%		
			Comune di Sinalunga	2,750%		
			Comune di Monte San Savino	2,568%		
			Comune di Civitella	2,216%		
			Comune di Castiglion Fiorentino	2,128%		
			Comune di Bibbiena	1,960%		
			Comune di Foiano	1,936%		
			Comune di Torrita di Siena	1,802%		
			Comune di Castel Focognano	1,213%		
			Altri Comuni	8,981%		
			Altri azionisti privati	0,058%		
			Comune di Piombino	52,43%		
			Comune di San Vincenzo	8,38%		
Comune di Monte Rotondo Marittimo	3,22%					
Comune di Suvereto	5,40%					
Comune di Campiglia Marittima	18,39%					
Comune di Castagneto Carducci	11,01%					
Comune di Monteverdi Marittimo	0,76%					
Comune di Sassetta	0,41%					
Lotto Livorno-Elba	Compagnia Toscana Trasporti Nord*	S.R.L.	SGTM S.p.A.	32,100%	CAP Società Cooperativa	50,92%
					Linee Automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	16,56%
					Copit S.p.A.	27,10%
					CTT Nord S.R.L.	5,42%

Bacino	Gestore	Natura Societaria	Soci Livello 1	Quota	Soci Livello 2	Quota
			ATL S.R.L.	14,233%	Comune di Livorno	74,38%
					Comune di Rosignano M.mo	11,86%
					Comune di Cecina	6,09%
					Comune di Collesalveti	4,73%
					Comune di Marciana	0,62%
					Comune di Bibbona	0,61%
					Comune di Campo nell'Elba	0,60%
					Comune di Santa Luce	0,37%
					Comune di Rio Elba	0,29%
					Comune di Castellina M.ma	0,26%
			Comune di Guardistallo	0,18%		
			CAP Società Cooperativa	2,711%		
			Lucca holding S.p.A.	4,615%	Comune di Lucca	100%
			CTT S.R.L.	1,093%	CTT Nord S.R.L.	87,25%
			Consorzio Stratos	1,284%	Copit S.p.A.	12,75%
					Linee Automobilistiche F.lli Lazzi S.R.L.	35,50%
					CAP Società Cooperativa	35,50%
ATL S.R.L.	7,25%					
CAT S.p.A.	7,25%					
CPT S.p.A.	7,25%					
Copit S.p.A.	7,25%					
Comune Pisa	9,276%					
Comune di Cascina	4,466%					
Comune di Fuhecchio	1,586%					
Comune di Ponsacco	1,579%					
Comune di Pontedera	2,881%					
Comune di San Giuliano Terme	3,050%					
Comune di San Miniato	2,873%					
Altri 25 comuni della provincia di Pisa	18,253%					
Lotto Lucchese	VaiBus	S.C. a R.L.	CTT Nord S.R.L.	60,00%	Vedi lotto Livorno-Elba	
			Autolinee Toscana Nord S.R.L.	29,06%	Vedi lotto Massa	
			Trasporti Toscani S.R.L.	1,94%	CAP Società Cooperativa	100%
			Consorzio Lucchese Bus S.C.p.A.	9,00%	CTT Nord S.R.L.	35%
					Consorzio Media Valle Garfagnana Versilia	25%
Consorzio Trasporti Piana di Lucca	25%					
Montecarlo Tours di Malagoli Emiliano & C. S.N.C.	15%					
Lotto Massa	Autolinee Toscana Nord	S.R.L.	CTT S.R.L.	81,87%	Vedi lotto Livorno-Elba	
			CTT Nord S.R.L.	18,13%	Vedi lotto Livorno-Elba	
Lotto metropolitano Firenze	Ataf&Linea	S.C. a R.L.	ATAF Gestioni S.R.L.	77,88%	BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	70%
					CAP Società Cooperativa	25%

Bacino	Gestore	Natura Societaria	Soci Livello 1	Quota	Soci Livello 2	Quota
			LI-NEA S.p.A.	22,12%	Autoguidovie Italiane S.p.A.	5%
					ATAF Gestioni S.R.L.	34%
					Autolinee Toscane S.p.A.	33%
					CAP Servizi S.R.L.	33%
Lotto Mugello-Val di Sieve	Autolinee Mugello Val di Sieve	S.C. a R.L.	BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	62,60%	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	100,000%
			Autolinee Toscane S.p.A.	20,90%	RATP DEV ITALIA S.R.L.	100,000%
			CAP Società Cooperativa	11,30%		
			SAM S.N.C.	3,20%	Persone fisiche	100%
			Autoservizi F.lli Magherini S.N.C.	2,00%	Persone fisiche	100%
Lotto Pisano	CPT	S.C. a R.L.	CTT Nord S.R.L.	95,30%	Vedi lotto Livorno-Elba	
			Autolinee SEQUI Pier Luigi S.A.S.	3,86%	Persone fisiche	100%
			3MT S.R.L.	0,84%	SGTM S.p.A.	60%
					Autolinee SEQUI Pier Luigi S.A.S.	20%
				CAP Società Cooperativa	20%	
Lotto Pistoiese	BluBus	S.C. a R.L.	Copit S.p.A.	74,86%	Comune di Pistoia	51,913%
					CTT Nord S.R.L.	29,997%
					CAP Società Cooperativa	1,125%
			Trasporti Toscani S.R.L.	25,14%	Altri 10 Comuni della Provincia di Pistoia	16,960%
					CAP Società Cooperativa	100,000%
Lotto Pratese	Consorzio Autolinee Pratesi	S.C. a R.L.	CAP Società Cooperativa	100%		
Lotto Senese	Siena Mobilità	S.C. a R.L.	Toscana Mobilità S.p.A.	86,22%	Vedi lotto Grossetano	
			BUSITALIA SITA NORD S.R.L.	7,56%	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	100,000%
			BYBUS S.C. a R.L.	6,22%	Toscana Mobilità S.p.A.	58,41%
					Bargagli Autolinee S.R.L.	17,77%
					Autoservizi S.A.P. S.N.C.	12,77%
					Consorzio Tassisti Senesi	4,77%
					Cooperativa La Peschiera	2,00%
					Viaggi Vacanze di Caprini Renzo & C. S.N.C.	2,00%
					Eurotourism S.A.S.	2,00%
Siena Mobilità S.C.a R. L.	0,27%					
Lotto Val di Comia	Toscana Mobilità - Piombino	S.p.A.	TRAIN S.p.A.	36,72%	Vedi lotto Grossetano	
			RAMA S.p.A.	30,52%		
			LFI S.p.A.	30,32%		
			ATM S.p.A.	2,44%		