

**ORGOGGIO
GIGLIESE**



Trasporto pubblico su strada: come siamo arrivati fino a qui?

Giglio, ottobre 2024

2010 I tagli lamentati

A partire dal 2010 la spesa pubblica è stata tagliata, seguendo il mantra dei vari governi “di unità nazionale”. La regione lamentava tagli ai fondi statali, che però sarebbero stati brillantemente superati grazie al bando unico regionale (con “riorganizzazione del Servizio”):

🔔 Aggiornamento in: **Infrastrutture e mobilità** / Trasporto pubblico locale

La riforma del trasporto pubblico locale

Una “rivoluzione necessaria” per salvare e dare prospettiva al settore

Il trasporto pubblico locale sta vivendo un profondo cambiamento a livello nazionale. Con la forte riduzione dei trasferimenti dal livello dello Stato, che si è prodotta a partire dal 2010, si sono rese necessarie politiche di riorganizzazione, razionalizzazione ed efficientamento del trasporto su bus. A causa dei tagli governativi, il trasporto pubblico locale ha cessato di essere una politica nazionale gestita a livello locale.

Con la legge finanziaria del 2010 (Legge regionale n. 65/2010) la Regione Toscana ha posto le basi per una riforma complessiva del Trasporto pubblico locale su gomma, per garantire la sostenibilità economica e sociale del settore per i prossimi anni.

La riforma prevedeva il passaggio dai 14 bacini attuali ad uno unico individuato su livello regionale, l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard, e la creazione di un gestore unico.

E' stato affrontato da subito un percorso di forte collaborazione con gli Enti locali, a partire da Upi, Anci ed Uncem, e tutti i soggetti economici e sociali interessati dal settore. La riforma toscana del Tpl si configura come una concreta politica di spending review: si è reagito ai minori trasferimenti nazionali non attraverso tagli lineari, ma riorganizzando la spesa. Anzitutto si è modificata la rete secondo una nuova progettazione più aderente alle esigenze di mobilità dei territori, ottimizzando le linee vuote, e differenziando i servizi a seconda della densità di popolazione e delle esigenze trasportistiche rilevate.



2010-2012 La salvezza: Il Bando Unico Regionale

E' partito quindi un articolato iter amministrativo per rivedere totalmente il Sistema del trasporto pubblico locale su gomma in Toscana e creare il bando unico regionale

Documenti principali:

- **Legge regionale n. 65 del 29 dicembre 2010** (*Legge finanziaria per l'anno 2011*) ►►
- **Schema di convenzione per l'esercizio associato delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale** (*Allegato A alla Delibera di Giunta regionale n. 410 del 23 maggio 2011, art.83 della Legge regionale n. 65 del 29 dicembre 2010*) ►►
- **Documento preliminare per la conferenza dei servizi minimi per il Tpl** (*Allegato A alla Delibera di Giunta regionale n. 782 del 12 settembre*) ►►
- **Documento di avvio della Conferenza Regionale del Tpl** (*Allegato A alla Delibera di Giunta regionale n. 134 del 20 febbraio 2012*) ►►
- **Intesa con gli enti locali per la definizione della rete e delle risorse, 25 maggio 2012** (*Allegato A alla Delibera di Giunta regionale n. 492 del 4 giugno 2012*) ►►
- **Decreto_n.973_del_02-03-2016** ►►
- **SENTENZA 1548/2016** ►►

Slide:

- **La riforma TPL, una rivoluzione necessaria** ►►
- **La riforma TPL per punti** ►►

2012-2016 La gara e la guerra nei tribunali amministrativi

Bando che è stato molto travagliato e che, dopo la sentenza del TAR, è stato vinto da Autolinee Toscana (proprietà del Gruppo francese RTV) e perso da MOBIT (raggruppamento delle partecipate toscane):

era previsto per il 30 gennaio 2017.

Mobit in data 12 gennaio 2017 ha presentato ricorso contro Regione per ottenere un giudizio di ottemperanza sull'operato della Regione stessa e l'annullamento, previa sospensione, del decreto e della lettera di richiesta PEF inviata ai due partecipanti.

Il Presidente del Tar con **decreto n. 31/2017** ha accolto la richiesta di misure cautelari provvisorie e per l'effetto ha sospeso il termine di presentazione del PEF fino alla Camera di Consiglio dell'8 febbraio 2017.

La Camera di Consiglio riunitasi in tale data con **ordinanza n.76/2017** ha respinto l'istanza cautelare della ricorrente e ha fissato la discussione di merito al 14 giugno 2017.

A seguito di tale Ordinanza la Regione Toscana ha fissato il nuovo termine di presentazione dei PEF per il 28 febbraio 2017. Alla scadenza entrambi i concorrenti hanno presentato un nuovo PEF.

Sulla **sentenza del TAR Toscana n. 1548/2016** è pendente ricorso al Consiglio di Stato promosso da ambedue le concorrenti, anche se per motivazioni diverse. Di conseguenza la Regione ha notificato appello incidentale al Consiglio di Stato contro la stessa sentenza.

In data 13 Marzo 2017 a seguito dei lavori della Commissione giudicatrice, che ha valutato i P.E.F. di entrambe le concorrenti coerenti e sostenibili è stata aggiudicata provvisoriamente la procedura di gara alla società Autolinee Toscane Spa.

La prima udienza del Consiglio di Stato si è tenuta il 6 aprile 2017. Siamo in attesa della pubblicazione della sentenza.

2021 L'avvio della nuova gestione unica regionale

Nel 2018 la Provincia di Grosseto ha informato il Comune che in una Conferenza dei Servizi (avvenuta nel XXX in piena emergenza Concordia) la provincia di Grosseto aveva approvato tagli per oltre la metà dei km serviti sull'Isola del Giglio (passammo da circa 130.000 km sovvenziati a soli 52mila), che si sarebbe riflessi in un taglio delle corse.

Per avere lo stesso livello di Servizio dell'anno precedente avremmo dovuto conferire circa 75mila euro all'anno di contributi comunali al trasporto pubblico.

Contestualmente il nuovo gestore Autolinee Toscane ha contattato l'Amministrazione Comunale per un incontro in cui si è offerta di effettuare lo stesso Servizio dell'anno precedente pur in presenza di minori contributi regionali, sostenendosi con gli elevate incassi estivi (che non sarebbero spettati loro secondo il bando regionale).

Per questo il Consiglio Comunale approvò, per la prima volta, un regolamento comunale per autorizzare Servizi di trasporto pubblico NON sovvenzionati, chiedendo al contempo di ricevere resoconto finanziario annuale, utile a valutare la sostenibilità del Servizio.

Aprile 2024 L'ultimatum

Nel 2024 iniziava la seconda fase della gara, prevista dal bando unico regionale, in cui gestore e regione valutavano insieme il buon andamento del Servizio regionale.

Prima di Pasqua siamo stati informati dal gestore che il Servizio autorizzato produceva perdite per 150.00 euro annui, nonostante per 2 anni siano mai pervenuti all'Ufficio competente i resoconti finanziari previsti dal regolamento.

Fondi che non si potevano trovare a pochi mesi dalle elezioni, ma che si potevano cercare con calma durante l'estate.

L'Amministrazione Comunale si è messa immediatamente al lavoro per trovare un accordo ponte per salvare l'estate, respingendo con forza al mittente alcune richieste del gestore, che prevedevano la desertificazione delle corse nel periodo invernale e lo spostamento di km sovvenziati in estate.

Maggio 2024 Il conto

Perché se ci sono perdite su un Servizio pubblico, si cerca di capire come si può modificare la struttura dei costi ed eventualmente cercare fondi per sostenere il TPL. Ma prima di arrivare a distogliere 150mila euro ogni anno dalle casse comunali, bisognava capire come si erano generate le perdite.

Come ogni buon padre di famiglia dovrebbe fare, la prima domanda fu: ma effettivamente perdono così tanto? La risposta fu un resoconto finanziario sul solo Servizio non sovvenzionato che noi giudicammo inaccettabile, poiché ogni mese evidenziava una perdita netta precisamente uguale al 67% dei ricavi, concentrando quindi le perdite nei mesi di maggior ricavo (luglio e Agosto):

[illegible]

Da giugno 2024 in poi

Beh, qui non possiamo dirvi altro. Possiamo dirvi cosa andava fatto....

1. **Confermare in toto gli stanziamenti per TPL scolastico per l'inverno 2024-2025 e reperire eventuali risorse comunali da aggiungere.**

Se sono stati trovati 50mila euro per ulteriori spese di progettazione sul piano operativo, come è possibile non aver trovato neanche 1 euro per il TPL scolastico?

L'Assessore competente ha cercato le risorse rimodulando le spese Correnti o utilizzando l'avanzo libero? Non lo sappiamo, ma da quanto asserito dal Sindaco nell'ultimo Consiglio Comunale non sembrerebbe.

2. **Correggere l'errore politico che ha fatto sì che venissero bloccati 8mila euro di spese "virtuali", che avrebbero potuto aiutare a superare i problemi.** Entro 20 giorni il Consiglio Comunale discuterà una mozione della minoranza consiliare che vorrebbe impegnare il Sindaco a correggere questo errore. Che non si correggerà cercando di dare la colpa ai futuri tagli del governo Meloni. Quando e se ci saranno, noi saremo a protestare per i diritti dell'Isola, dove siamo sempre stati. Noi non abbiamo mai creduto ai Partiti illuminati che sanno indicare la via alla plebe ignorante e incapace di capire i propri interessi.

3. **Emanare una manifestazione d'interesse per affidare i Servizi di trasporto estivi, per vedere se effettivamente il mercato ritiene che il trasporto pubblico estivo al Giglio non sia economicamente sostenibile.**

L'Assessore competente pensa di effettuare una manifestazione d'interesse di questo tipo o ha accettato l'unica offerta sul tavolo? Questo era suscettibile di creare posti di lavoro per residenti che in inverno potevano dedicarsi anche ad altri lavoretti (#Stay tuned.... Restate sintonizzati....)

Da giugno 2024 in poi

Beh, qui non possiamo dirvi altro. Possiamo dirvi cosa andava fatto....

4. **Chiedere un rendiconto finanziario che si basi su contabilità analitica e che rappresenti costi realmente sostenuti sull'Isola, anziché la ripartizione di perdite dovute non si sa a cosa.**

L'Assessore competente ha chiesto la dimostrazione delle perdite asserite dal gestore prima di accettare un accordo basato su tali numeri? La diligenza del buon padre di famiglia imporrebbe tali valutazioni prima di tagliare le corse per i pochi residenti che ancora resistono a voler vivere le isole in inverno. Per noi era totalmente inaccettabile spostare km dall'inverno all'estate, come invece sembra essere accaduto.

5. **Chiedere un incontro con Regione e Ente Parco: possibile che il Giglio sia un paradiso da tutelare solo quando c'è da aggiungere vincoli, ma poi non si tiene minimamente conto dell'inquinamento che comporterà un trasporto pubblico insufficiente?**

L'Assessore ha chiesto un contributo straordinario a Regione, Provincia, Ministero dell'Ambiente per poter potenziare il trasporto pubblico?

6. **NON accettare alcuna rimodulazione dei km sovvenzionati sul Giglio, spostando km dall'inverno all'estate senza prima aver bandito una manifestazione d'interesse per i Servizi autorizzati di alta stagione.** Non ci risulta che sia stato fatto. E dalla replica stizzita del Consigliere delegato ai bandi pubblici, che non centra neanche da lontano il senso della mozione della minoranza Orgoglio Giglio, non crediamo che sarà mai fatto.

Da giugno 2024 in poi

Beh, qui non possiamo dirvi altro. Possiamo dirvi cosa andava fatto....

7. **Chiedere alla Provincia di Grosseto e alla Regione Toscana quanti km sono stati tagliati (in percentuale rispetto al periodo precedente) per ogni comune.**

Se le dichiarazioni dell'allora Assessore Regionale Ceccarelli erano vere, la regione non ha dimezzato i km sovvenziati:

Senza la riforma avremmo avuto solo tagli. Grazie allo sforzo progettuale degli enti locali e della Regione, alla fine riusciremo a dare alla Toscana 100 milioni di km di rete bus, quindi oltre il 95% della rete attuale, con un risparmio di 50 milioni di euro

- **Garantita stabilità al sistema**, salvato il trasporto pubblico locale. Un settore che rischiava il collasso viene messo in sicurezza per i prossimi 9 anni con un grande sforzo della Regione Toscana e degli enti locali che, di fatto, si sostituiscono al Governo.
- **Garantita una rete di 100 milioni di km**, dunque solo leggermente inferiore a quella attuale di 105 milioni (oltre il 95%).
- **Garantite risorse per l'acquisto di circa 1000 nuovi bus**. Ad oggi in Toscana circolano circa 3000 autobus, la cui età media è 12 anni. Grazie ai 30 milioni l'anno che dovranno essere destinati dalla Regione agli investimenti in nuovi autobus, questa età media passerà da 12 ad 8 anni.

Se a livello regionale i km sovvenzionati sono diminuiti del 5%, perché al Giglio sono stati più che dimezzati? L'Assessore competente ha fatto questa domanda alla provincia? Non lo sappiamo.

Non sarebbe la prima volta che, in un bando unico regionale, i ricavi incassati in un luogo vadano a coprire costi di altri territori... E ancora c'è chi prova a vendere il bando unico come soluzione a ogni male, anziché iniziare a valutare le numerose diseconomie dovute alla scala troppo elevata, che mette insieme territori con caratteristiche e bisogni diversissimi tra di loro.

Da giugno 2024 in poi

Solo dopo aver fatto questi passi potevamo capitolare e tagliare I Servizi invernali. Governare è difficile, è pieno di problemi, ma nessuno di questi si è dissolto per magia appena sostituito Ortelli.

E se la Maggioranza ha bisogno di chiedere aiuto al Gruppo di minoranza Orgoglio Gigliese, basta nominare le commissioni comunali, facultative, previste dallo Statuto Comunale.

Speriamo si cambi registro presto e si inizi ad affrontare I problemi con la competenza che richiedono, perché il Giglio non può permettersi 5 anni di maggioranza che continua a voler dimostrare quanto è stato dannoso Sergio Ortelli o che vuole dimostrare che ciò che scrive il Partito è sempre giusto.

(P.S. Vi diciamo un segreto: anche i dirigenti di partito sbagliano, non sono infallibili. E possono anche avere interessi legittimi ma contrastanti con gli interessi, altrettanto legittimi, delle piccole isole.

Una politica che si limita ad essere megafono di idee altrui non va più chiamata Politica, ma Propaganda.)