

# Rebus TPL

**Un sistema complesso alla costante ricerca di un centro di gravità tra dichiarazioni d'intenti e tagli alle risorse. Quali soluzioni per il trasporto pubblico locale? La Toscana prepara il terreno per la gara unica del 2012**

<b>EDITORIALE</b>			
<b>Referendum. E ora?</b>	3	<b>Aggregazioni sì, ma meglio il livello medio-piccolo</b>	19
Alessandro Pesci		Franco Lazzi	
<b>DALL'ANCI TOSCANA</b>	4	<b>Lavoratori, utenti, imprese: 3 domande, 1 risposta</b>	21
Monica Mani		a cura di Enzo Chioini	
<b>IL PUNTO</b>	5	<b>Un lotto unico ormai indispensabile</b>	21
<b>PROSSIMA FERMATA 2012</b>		intervista a Gianfranco Conti	
<b>Capolinea? No, grazie</b>	7	<b>Maggiore competitività e qualità migliore</b>	22
intervista a Luca Ceccobao		intervista a Stefano Boni	
<b>L'evoluzione del TPL: le voci degli Enti</b>	9	<b>Più coscienza critica in difesa di lavoratori e utenti</b>	22
		intervista a Paolo Fantappiè	
<b>Una mobilità pubblica senza "carburante"</b>	9	<b>Cittadini passeggeri</b>	23
Riccardo Pallini			
<b>Riordino e investimenti per il trasporto collettivo</b>	9	<b>Servizio in calo e tariffe meno eque</b>	23
David Gay		colloquio con Giuseppe Minigrilli a cura di Guendalina Barchielli	
<b>Per un trasporto ad alta efficienza</b>	11	<b>Rilanciare la mobilità, migliorare la qualità della vita</b>	24
Roberto Caverni		Grazia Simone	
<b>Un tram chiamato desiderio...</b>	11		
Massimo Mattei		<b>DALLE AUTONOMIE</b>	25
<b>Un lavoro di squadra tra gli enti</b>	12	<b>CONVERSAZIONI CON L'ABORIGENO</b>	26
Stefano Giorgetti		<b>Tre buone azioni per la Comunicazione in Sanità</b>	
<b>Non possiamo perdere questa corsa</b>	13	Marcello Bucci	
Maurizio Bettini		<b>PERCORSI DI CITTADINANZA</b>	
<b>Tutti per uno e un lotto per tutti</b>	15	<b>Conflitti dimenticati</b>	27
		Marcello Flores	
<b>Un arrivo e una nuova partenza</b>	15	<b>Un Atlante della guerra, un Atlante per la pace</b>	28
Filippo Bonaccorsi		Sauro Testi	
<b>Una risposta societaria ai tagli</b>	15	<b>Un assetto mondiale instabile</b>	28
Riccardo Bertini		Sara Denevi	
<b>Efficientamento: oasi o miraggio?</b>	17	<b>L'informazione non levighi la verità</b>	29
Luciano Grazzini		Raffaele Crocco	
<b>Anticipare i tempi e maturare esperienza</b>	17	<b>Quando la responsabilità è di tutti</b>	30
Piero Sassoli		Fabrizio Cavalletti	
<b>Soggetti più robusti per governare la mobilità</b>	19	<b>Le guerre delle risorse</b>	30
Massimo Roncucci		Elena Dundovich	

# AUT@AUT



Anno XIX numero n. 6 giugno 2011  
 Reg. Trib. di Prato nr. 180 del 8/7/1991.  
 Editore: Aut&Aut Associazione  
 Proprietà: Anci Toscana  
 Direttore responsabile: Marcello Bucci  
 Direttore editoriale: Alessandro Pesci  
 Collegio di garanzia: Alessandro Cosimi, Luca Lunardini, Sabrina Sergio Gori, Angelo Andrea Zubiani  
 Redazione: Comunica Viale Giovine Italia, 17 - 50122 Firenze  
 tel. 055 2645261 - fax. 055 2645277 - email: redazione@comunica-online.com  
 Caporedattore: Olivia Bongiani  
 In redazione: Guendalina Barchielli, Mariarita Boscarato, Maria Teresa Capecchi, Sara Denevi,  
 Monica Mani, Margherita Mellini  
 Collaboratori: Enzo Chioini  
 Segreteria di redazione: Tiziana Tropea  
 Grafica e impaginazione: Osman Hallulli  
 Pubblicità: Comunica Viale Giovine Italia, 17 - 50122 Firenze  
 Tel. 055.2645261 - fax 055.2645277 - email: info@comunica-online.com  
 Stampa: Litografia I.P.

Anci Toscana  
 Viale Giovine Italia, 17 - 50122 Firenze Tel 055 2477490 - Fax 055 2260538  
 posta@ancitoscana.it - www.ancitoscana.it  
 Per quanto riguarda i diritti di riproduzione, l'editore si dichiara pienamente disponibile a regolare eventuali spettanze  
 per quelle immagini di cui non sia stato possibile reperire la fonte.

*E senti allora,  
 se pure ti ripetono che puoi  
 fermarti a mezza via o in alto mare,  
 che non c'è sosta per noi,  
 ma strada, ancora strada,  
 e che il cammino è sempre da ricominciare*  
 Eugenio Montale, "A galla", Poesie disperse



**C**osa succederà al mondo dei servizi pubblici locali toscani dopo l'esito del referendum abrogativo del 12 e 13 giugno scorso? Chi pagherà gli investimenti sulla rete idrica? Che ne sarà degli ambiti territoriali dei rifiuti? Sono solo alcuni degli interrogativi e delle preoccupazioni che emergono tra gli amministratori locali rispetto alle conseguenze (più o meno immediate) della recente consultazione referendaria, che ha fatto registrare in Toscana non soltanto il superamento del quorum, ma un'affluenza alle urne da record. Per questo – prima di affrontare gli scenari che si stanno delineando (in gran parte ancora da decifrare con chiarezza) e che comprendono un ampio ventaglio di posizioni e proposte anche molto diverse tra loro – un primo dato su cui non si può non porre l'accento è quello della partecipazione civica.

Per i referendum sull'acqua, il nucleare e il legittimo impedimento la Toscana ha fatto segnare percentuali di affluenza molto elevate che, a seconda dei quesiti, oscillano tra il 63,56 e il 63,59%, conquistando così il terzo posto assoluto a livello nazionale, dopo Trentino Alto Adige (64,61%) e Emilia Romagna (64,20%). Un dato che si pone in continuità con il passato, se si considera che nella nostra regione si è avuta sempre una partecipazione più elevata della media nazionale, con due singolari e significative eccezioni, ossia i referendum del 1990 e del 1997 che avevano come oggetto la legislazione sulla caccia.

La provincia toscana con la maggiore affluenza alle urne è stata quella di Firenze (67,52%); le ultime Lucca (58,59%) e Massa-Carrara (60,35), precedute a ruota da Prato (60,38%). In tutte le province è stato raggiunto il quorum, anche se in quattro su dieci – Grosseto, Livorno, Pistoia e Massa-Carrara – ci sono stati comuni (6 in totale) dove alle urne è andata meno della metà degli elettori.

Per quanto, va detto, non manchino dubbi e perplessità sull'opportunità del ricorso ad un istituto quale il referendum rispetto a questo tipo di tematiche, l'aspetto da porre in assoluta evidenza è il fatto che i cittadini si siano recati alle urne, che abbiano detto la loro, che si siano espressi.

Lanciando così un segnale: che su alcuni temi cruciali per la vita della collettività e delle comunità locali, e in particolare quando sono in

gioco beni come l'acqua, diritti come la giustizia o la salute che devono restare accessibili a tutti, le decisioni debbano essere il frutto di percorsi condivisi e di una profonda collaborazione tra società civile e politica.

Un capitolo a parte meritano la questione dell'acqua e dei servizi pubblici locali, tema che assumeva nella consultazione toscana una valenza particolare. Il primo dei quattro quesiti chiedeva se abrogare l'ultima normativa, approvata dal Governo nazionale, che stabiliva l'affidamento del servizio idrico a privati tramite gara oppure l'affidamento a società a capitale misto pubblico privato all'interno delle quali il privato detenesse almeno il 40%. Il secondo era relativo alla remunerazione garantita fino al 7% per il privato che gestiva il bene acqua. Un'accelerazione delle privatizzazioni, insomma, che gli italiani – e con loro anche i toscani – hanno nettamente bocciato, bocciando anche, almeno in parte, alcune delle scelte fatte in Toscana negli ultimi anni.

Che succederà a questo punto? A seguito dell'esito del referendum, il rischio è che si venga a creare, come sottolineato anche dal responsabile servizi pubblici di ANCI, Giorgio Galvagno, sindaco di Asti, una fase di incertezza «con problemi di raccordo fra la legislazione europea e quella nazionale». Applicando la normativa europea, i Comuni potrebbero decidere se affidare in house la gestione oppure assegnarla tramite gara a una società mista (con il socio privato da scegliere con gara e sen-

za l'obbligo di cedere la maggioranza). Il tutto non prima della scadenza delle concessioni. Di fronte a questa situazione bisognerà vedere quale sarà l'intento del legislatore nazionale. Molte questioni dovranno probabilmente essere riviste, a partire dalla definizione degli Ato, con tutte le incertezze che ne conseguono.

E in Toscana? Verrà fatta "marcia indietro" rispetto alle scelte fatte finora?

Nella nostra regione tra gli amministratori è ampio il ventaglio di posizioni e argomentazioni. Anche gli intenti della Giunta regionale di volersi fare interprete del risultato referendario con una legge regionale che sia una risposta vera alla problematica è una, autorevole, di queste posizioni.

Certamente, occorre registrare con attenzione la richiesta che arriva direttamente dalle urne. Se non si può negare il rischio, già paventato da alcuni, che gli investimenti sul fronte idrico e fognario finiscano con il ricadere sulle spalle dei comuni e quindi dei cittadini, d'altra parte è chiaro il messaggio che gli elettori hanno espresso recandosi "in massa" ai seggi: tutelare l'acqua come bene pubblico e avere un servizio meno caro e più efficiente. Per questo occorre che le amministrazioni pubbliche recepiscano il segnale e anche le facoltà che i cittadini stanno "riconsegnando" loro, aprendo fin da subito un confronto per rispondere a questa domanda. A maggior ragione perché va di pari passo con una rinnovata stagione di partecipazione civica.

# Referendum. E ora?

**Alessandro Pesci**

La recente consultazione referendaria ha fatto registrare in Toscana un'affluenza alle urne da record.

Occorre che le amministrazioni pubbliche recepiscano il segnale aprendo fin da subito un confronto per rispondere alle istanze che arrivano dai cittadini

A cura di Monica Mani

## “Piccolo è Grande” XI edizione

Si svolgerà a Riva del Garda l'1 e 2 luglio la XI edizione di “Piccolo è Grande”, appuntamento annuale dei Piccoli Comuni italiani promosso da ANCI. Negli stessi giorni si terrà la VI Conferenza nazionale delle Unioni di Comuni. Tra i temi all'ordine del giorno: la gestione associata delle funzioni fondamentali, l'ordinamento differenziato, la legge all'esame del Parlamento, il federalismo istituzionale e fiscale. «I piccoli Comuni sono enti 'tessitori' di coesione civile e sociale – si

legge nella lettera di Mauro Guerra, coordinatore nazionale ANCI Piccoli Comuni, agli amministratori – di ricchezza democratica e partecipazione, principali erogatori di funzioni e servizi anche alle popolazioni logisticamente più disagiate; promotori di sviluppo sostenibile, innovazione e qualità, con una capacità di 'fare in autonomia', preziosa per le nostre piccole comunità, per il sistema delle Autonomie e per l'intera Nazione».

### Fabbisogni standard

**P**rocede l'operazione fabbisogni standard. Dallo scorso 26 maggio sono online sul portale <<https://opendata.sose.it/fabbisognistandard/>> i 5 nuovi questionari progettati da SOSE, con la collaborazione di IFEL e ANCI, con cui prosegue la rilevazione che determinerà i Fabbisogni Standard di Comuni, Città metropolitane e Province, come previsto dal DLGS n. 216/2010. Stavolta i moduli sono 4 per i Comuni e le Unioni di Comuni e 1 per le Province e riguardano tutti i servizi previsti dalle Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo, compresi gli Uffici tributari e gli Uffici tecnici. A dare il via alla nuova fase della rilevazione è il testo del decreto del Ministero dell'Economia e Finanze del 24 maggio 2011, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 30 maggio. I Comuni potranno visionare i questionari e procedere alla compilazione utilizzando le credenziali di accesso già in loro possesso.

### La casa dello sviluppo

«**I**l nuovo PRS ha individuato nelle politiche abitative un vero e proprio motore di sviluppo, utile anche per favorire l'ascensore sociale. Si tratta di una felice intuizione che va adesso colta pienamente». Lo ha affermato Ylenia Zambito, assessore alle Politiche abitative del comune di Pisa e coordinatrice della Consulta Casa di Anci Toscana, nel suo intervento, lo scorso 25 maggio, al convegno fiorentino “Cambiare l'abitare, cambiare la città”. La coordinatrice ha ribadito la necessità che la Toscana si doti di un vero e proprio Piano regionale sulle Politiche abitative, che non si limiti a prevedere nuovi investimenti – comunque indispensabili – ma definisca interventi concreti per sostenere le famiglie più a rischio, suggerendo alcune proposte come alloggi a prezzo calmierato con possibilità di riscatto o ristrutturazione e affitto di alloggi sfitti da reperire sul mercato privato.

### Rischio sismico

**L**e amministrazioni interessate a realizzare il quadro conoscitivo della pericolosità sismica locale hanno tempo fino al 24 giugno 2011 per inviare alla Regione Toscana una manifestazione di interesse. A seguito della definizione delle specifiche tecniche per gli studi di microzonazione sismica, approvate con delibera regionale n. 261 del 18 aprile 2011, è stato infatti pubblicato lo schema di avviso di manifestazione di interesse per i Comuni individuati nell'allegato A) a rischio sismico per accedere al finanziamento regionale. Il decreto della Direzione generale Politiche territoriali, ambientali e per la Mobilità della Regione Toscana – contenente il facsimile e la domanda – è pubblicato sul BURT n. 21 parte III ed è scaricabile dal sito della Regione Toscana nella sezione <Bandi/finanziamenti> oppure nella sezione <Rischio sismico/Microzonazione sismica regionale>.

### “Io l'Anci la vedo così”

**A**l via la terza edizione dell'Audit “Io l'Anci la vedo così”, con il questionario di rilevazione mirato a raccogliere le opinioni degli amministratori sull'operato di Anci Toscana. L'obiettivo è quello di misurare i risultati delle attività dell'Associazione e di trarre indicazioni significative per orientarne l'azione futura. L'invito che l'Associazione rivolge ai sindaci è quello di coinvolgere il maggior numero di assessori e consiglieri comunali, esortandoli a compilare a loro volta il questionario, disponibile anche sul sito di Anci Toscana. A tutela dell'anonimato si chiede di restituire il questionario via fax al n. 0552260538 oppure tramite posta elettronica all'indirizzo [postae@ancitoscana.it](mailto:postae@ancitoscana.it) o inviandolo direttamente ad Anci Toscana, Viale Giovine Italia, 17, 50122 Firenze.

### PA e previdenza complementare

**S**i è svolta nei giorni scorsi a Firenze, nell'ambito dell'iniziativa pubblica di informazione nazionale sulla Previdenza complementare per i lavoratori pubblici la “Giornata per il futuro” promossa dal Ministero del Lavoro, la giornata di lavoro “Previdenza obbligatoria e complementare: conoscere per comprendere, comprendere per decidere”, promossa dalla Direzione regionale Inpdap della Toscana in collaborazione con Anci Toscana e con il patrocinio di ANCI nazionale e Regione Toscana. Tra i Fondi negoziali rivolti ai dipendenti pubblici, è ai nastri di partenza “Perseo”, per i lavoratori delle Autonomie locali, delle Regioni e della Sanità. «Si tratta di un Fondo di prossimo avvio – ha precisato Alessandro Pesci, segretario generale di Anci Toscana –. Presto sarà possibile raccogliere le prime adesioni».

# Prossima fermata 2012

Un anno difficile per la mobilità pubblica stretta tra tagli governativi e incertezze per il futuro. Numerosi i soggetti coinvolti – Regione, Comuni, imprese di gestione, sindacati, associazioni di categoria e dei consumatori – con un obiettivo comune: garantire una mobilità efficiente e sostenibile. Senza “lasciare a terra” nessuno

**F**ronteggiare i tagli del Governo attraverso il recupero di risorse per l'anno in corso e gettare le basi per una riforma complessiva del settore. Sono queste le linee su cui Regione Toscana e Comuni si stanno muovendo per cercare una soluzione all'emergenza che, in particolar modo nel corso dell'ultimo anno, si è venuta a creare in materia di Trasporto pubblico locale. Un vero e proprio “rebus”, quello del TPL, che comincia con l'incertezza rispetto alle risorse destinate al settore – che hanno subito per l'anno in corso una netta riduzione da parte del Governo – e prosegue con gli interrogativi rispetto a

uno scenario di sempre minori stanziamenti futuri, tanto che ad oggi non è ancora dato sapere con esattezza quali saranno le risorse destinate al settore per il prossimo anno e per quelli successivi.

Sul piano della risposta all'emergenza, quasi tutti, sulle pagine del nostro giornale, pongono l'accento su come solo uno sforzo comune tra i diversi soggetti coinvolti abbia evitato di far finire il servizio al capolinea e consentito agli autobus di continuare a circolare nella nostra regione.

Una “corsa” che ha preso il via con l'accordo siglato in febbraio tra Regione, Anci, Upi, Uncem, aziende di trasporto e associazioni

sindacali, con il quale la Regione, come ricorda l'assessore regionale alle Infrastrutture per la mobilità Luca Ceccobao (che intervistiamo a p. 7) si è impegnata a recuperare ulteriori 4 milioni di risorse mentre le aziende dovranno recuperarne 5 attraverso il contenimento dei costi e il recupero dei biglietti evasi.

Si è detto dello sforzo congiunto di Comuni e Regione. Ma cosa hanno significato concretamente i tagli nelle diverse realtà territoriali? A parlarne su queste colonne sono gli assessori alla Mobilità dei Comuni di Pistoia (Riccardo Pallini, p. 9), Pisa (David Gay, p. 9), Prato



## Prossima fermata 2012



Due delibere per regolare l'esercizio associato di funzioni in materia di TPL, una gara unica regionale per l'assegnazione del servizio: la mobilità pubblica si rimette in moto



(Roberto Caverni, p. 11), Firenze (Massimo Mattei, p. 11) e della Provincia di Firenze Stefano Giorgetti (p. 12). Pur nel quadro delle diverse specificità territoriali, gli amministratori toscani sono concordi nel ribadire lo sforzo che gli enti locali, seppur in una situazione di grande difficoltà economica, hanno fatto per non lasciare il servizio “senza carburante”. Come sottolinea infatti nel suo intervento (p. 13) il responsabile Infrastrutture e TPL di Anci Toscana Maurizio Bettini, assessore del Comune di Livorno, nel trasporto pubblico come in altri ambiti i Comuni stanno surrogando con proprie risorse aggiuntive le funzioni dello Stato. Grazie a un forte impegno da parte degli enti locali si è potuto così evitare una fermata obbligata per un servizio cruciale soprattutto per le fasce più deboli e meno garantite della popolazione. D'altra parte, non si può non rilevare come, nonostante gli sforzi, in molte realtà territoriali la diminuzione di finanziamenti al TPL sia stata sinonimo di diminuzione delle corse, modifica dei percorsi, incremento delle tariffe con conseguenti disagi per gli utenti. Ma oltre all'impegno da parte delle istituzioni a non “lasciare a piedi” i cittadini, irrimandabile – per rimettersi in carreggiata – sembra essere diventato a questo punto anche l'appuntamento con la riforma del

settore, a cui Regione ed enti locali hanno già da tempo aperto la strada, intraprendendo il percorso che la porterà a indire una sola gara per tutto il bacino regionale.

In questa direzione vanno le due delibere della Giunta regionale approvate alla fine del mese scorso, dopo un intenso lavoro di elaborazione e confronto con Anci Toscana, la Convenzione che regolerà l'esercizio associato di funzioni in materia di TPL, un passo fondamentale, secondo Anci Toscana, per arrivare in tempi brevi alla gara. Le due delibere sono finalizzate a creare gli strumenti e le condizioni per indire la gara unica su ambito regionale per l'assegnazione del servizio e, successivamente, per gestire il rapporto con l'azienda vincitrice. In particolare, con la prima delle due si è dato il via libera alla “Convenzione per l'esercizio associato delle funzioni tra la Regione, le Province e i Comuni” che è stata oggetto di condivisione tra Regione, Upi, Anci e Uncem Toscana. la Convenzione pone le basi per istituire l'“Ufficio unico regionale”, l'organo che gestirà il contratto con la futura azienda vincitrice, e dovrà supportare gli enti locali nell'esercizio della loro funzione programmatrice. Certamente, più che di un punto di arrivo si tratta, per il TPL toscano, di una nuova partenza.

La gara unica a livello regionale, che assegnerà al soggetto vincitore la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale per 9 anni, significa un nuovo banco di prova, oltre che per gli enti, anche per le aziende, a cui si impone un cambio di marcia con una riorganizzazione e una accelerazione nello sviluppo di processi aggregativi. Uno scenario che crea nuove opportunità ma che è anche allo stesso tempo fonte di incertezze e preoccupazioni. Sui possibili futuri assetti sono chiamati a confrontarsi in questo numero di Aut&Aut Filippo Bonaccorsi, presidente di Ataf (p. 15), Riccardo Bertini, presidente Compagnia Toscana Trasporti (p. 15), Piero Sassoli, direttore generale di Tiemme Spa (p. 17), Luciano Grazzini, amministratore delegato FS Trasporti su gomma Srl (p. 17).

Come sottolineano anche i rappresentanti delle associazioni di categoria (Massimo Roncucci, coordinatore di Cispel/Asstra Toscana e Franco Lazzi, presidente Anav Toscana, a p. 19) le imprese dovranno saper cogliere le nuove sfide e rendere il lotto unico per l'affidamento di servizi un'opportunità per un salto di qualità dell'intero sistema e per il superamento delle frammentazioni (anche se a giudizio di Anav le aggregazioni sono necessarie per competere nei grandi bacini

e devono essere supportate, ma è necessario mantenere dimensioni medio-piccole a livello operativo) ed è prioritario individuare nuovi costi standard e un sistema tariffario integrato.

Nuovi interrogativi su cui si soffermano anche i rappresentanti delle associazioni sindacali (Gianfranco Conti della Filt Cgil Toscana, p. 21; Stefano Boni, Fit Cisl, p. 22 e Paolo Fantappiè, Uilt Uil p. 22), preoccupati in primo luogo della salvaguardia dei diritti dei lavoratori e dei livelli occupazionali.

Ma pur nella sfumatura delle diverse posizioni, c'è un punto su cui tutti sembrano essere concordi.

È la necessità, ribadita con forza anche dai referenti delle Associazioni di consumatori (Giuseppe Minigrilli, presidente Federcosumatori Toscana a p. 23 e Grazia Simone, segretario generale Adicosum Toscana a p. 24) di garantire a tutti una mobilità efficiente e sostenibile, fondamentale per lo sviluppo e la tutela ambientale, con particolare attenzione ad alcune tipologie di utenza (fasce più deboli, anziani, portatori di handicap, studenti, pendolari). Un diritto che deve essere garantito a tutti i cittadini e deve essere un obiettivo di chi governa. Un punto da cui ripartire, per rimettersi in corsa. ■

# Capolinea? No, grazie

intervista a **LUCA CECCOBAO**, assessore alle Infrastrutture per la mobilità, logistica, viabilità e trasporti della Regione Toscana



Sul TPL la Regione si muove su due direttrici: recuperare risorse da destinare al settore e preparare il terreno alla gara unica del 2012. Le priorità: costruire un rapporto forte con gli enti locali, adottare costi standard e creare una "comunità tariffaria" regionale per massimizzare l'integrazione tra treno e bus

*Quali sono le politiche e le scelte strategiche che la Regione Toscana ha messo in campo in materia di TPL, per fronteggiare la stretta imposta dal Governo? A quanto hanno effettivamente ammontato i tagli e cosa dobbiamo aspettarci sul fronte delle risorse statali per gli anni a venire?*

Il Governo ha tagliato al TPL toscano 160 milioni. Ha anche fatto il gioco delle tre carte promettendo di rendere risorse che ancora non abbiamo visto e che comunque verrebbero tolte all'acquisto di nuovi treni regionali, acquisto necessario perchè i nostri mezzi sono in uno stato deplorabile. Di fronte a questi tagli abbiamo condotto una doppia azione: abbiamo

recuperato risorse per il 2011 per far fronte all'emergenza e abbiamo avviato una riforma complessiva del TPL per gli anni a venire. Se i bus continuano a circolare, seppur con molte difficoltà, è solo grazie allo sforzo che Regione ed enti locali hanno fatto. La Regione a dicembre 2010 ha recuperato dal proprio bilancio 188 milioni di euro, pari al 90% dei trasferimenti per il funzionamento del settore. Poi a marzo ha previsto quasi 5 milioni, pari al 2,5% dell'accantonamento, assegnati secondo criteri di premialità. Inoltre il 15 febbraio 2011 Regione, Upi, Anci, Uncem, aziende di trasporto e associazioni sindacali hanno stretto un accor-

do in base al quale noi ci siamo impegnati a recuperare ulteriori 4 milioni di risorse pubbliche; mentre le aziende dovranno recuperare 5 milioni di euro attraverso il contenimento dei costi e il recupero dei biglietti evasi.

Per i prossimi anni si preannuncia uno scenario con sempre meno risorse, per questo è importante reagire. Per questo abbiamo avviato una riforma complessiva del settore che punta già dal 2012 a un unico ambito regionale, a un'unica azienda più efficiente e competitiva, all'adozione di costi standard e alla massima integrazione tra ferro e gomma.



# Capolinea? No, grazie



**A**che punto è la verifica sull'accordo del 15 febbraio con enti locali, aziende e sindacati che punta, tra le altre cose, alla costituzione di tavoli provinciali per definire accordi che riducano i contenziosi tra Enti e aziende?

L'accordo del 15 febbraio ha raggiunto molti degli obiettivi che si era posto. Non solo ha portato risorse aggiuntive per il settore ma, grazie ad esso, sono state evitate azioni unilaterali da parte di aziende o parti sociali. La verifica dell'accordo ha fatto emergere una situazione

non omogenea per tutte le Province. Ci sono alcune aree, come quelle di Livorno, Pistoia e Lucca, dove si presentano situazioni critiche sul profilo occupazionale e sulle quali stiamo ancora lavorando alla ricerca di una soluzione condivisa.

*La razionalizzazione del sistema del TPL toscano passa dall'associazione delle diverse aziende e punta ad arrivare al gestore unico regionale nel 2012. Nel mese di maggio la Giunta Regionale ha approvato la Convenzione tra Regione ed enti locali che*

*regolerà l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL, un passo fondamentale in direzione della gara unica. Una volta raggiunto l'obiettivo, cosa cambierà per i cittadini toscani?*

Dobbiamo mettere al centro il cittadino e non l'architettura azionaria delle imprese di gestione. Serve costruire un rapporto forte tra enti locali e Regione, adottare costi standard e creare una vera e propria "comunità tariffaria" regionale con una forte integrazione tra treno e bus. Presto dovremmo arrivare all'adozione della "Convenzione per

l'esercizio associato delle funzioni tra la Regione, le province e i comuni". Così si porranno le basi per la costituzione dell'Ufficio unico regionale che gestirà il contratto con la futura azienda vincitrice e dovrà supportare gli enti locali nell'esercizio della loro funzione programmatrice. Dopo si dovrà procedere alla convocazione della Conferenza dei servizi minimi con cui disegnare la nuova rete per la gara su ambito regionale unico, e arrivare presto alla stesura del nuovo bando. ■

## Finanziamenti in Toscana sui servizi minimi

Tab. 1. Totale delle risorse in euro destinate direttamente e indirettamente al finanziamento del trasporto pubblico\*  
Fonte: Regione Toscana

RISORSE COMPLESSIVE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Arezzo	15.484.101,91	15.788.154,07	16.840.809,17	18.299.232,90	19.244.215,79	19.452.936,87	18.518.975,82
Circondario Empolese	4.276.205,39	4.360.645,59	4.670.129,89	4.648.185,56	4.805.133,49	4.867.142,00	4.650.906,50
Firenze	56.763.718,62	57.082.835,96	61.785.370,45	65.451.463,18	67.943.907,04	71.656.363,92	68.157.810,33
Grosseto	12.834.332,91	12.968.868,19	13.819.922,32	14.507.928,21	15.030.899,03	15.252.349,15	14.038.424,91
Livorno	20.161.744,59	20.599.127,14	22.162.942,32	22.536.564,08	23.085.794,07	23.515.287,45	21.830.080,04
Lucca	18.593.273,23	18.956.832,12	20.324.146,30	20.622.986,05	22.255.739,74	22.494.155,20	20.568.862,82
Massa	8.319.788,26	8.498.886,90	9.054.976,48	9.872.133,37	10.097.031,83	10.209.582,57	9.730.812,49
Pisa	18.491.917,08	18.801.976,68	19.878.117,61	20.916.241,65	21.374.571,41	21.658.221,10	20.157.488,03
Pistoia	14.590.540,84	14.846.457,91	15.842.640,38	16.503.622,55	17.132.792,03	17.357.137,33	15.874.255,88
Prato	13.539.298,74	13.795.391,15	14.713.906,64	15.374.427,59	15.789.368,78	15.991.624,95	14.043.165,51
Siena	18.651.904,99	19.052.940,96	20.493.404,77	22.330.249,95	22.634.800,96	22.921.630,78	20.288.756,24

\* Un eventuale raffronto tra Province risulterebbe falsato perché i trasferimenti regionali sono calibrati sul fabbisogno stabilito dal contratto di servizio, quindi come differenza COSTI - RICAVI + UTILE RAGIONEVOLE. Dato che i costi di produzione dipendono da dove si svolge il servizio e i ricavi dal bacino d'utenza, le differenze fra ambiti provinciali diversi non consentono un confronto diretto dei valori riportati in tabella.



# L'evoluzione del TPL: le voci degli Enti



## Una mobilità pubblica senza "carburante"

di **RICCARDO PALLINI**, assessore alla Mobilità e al Trasporto Pubblico Locale del Comune di Pistoia

**P**arlare delle attuali problematiche presenti nel settore del trasporto pubblico, vuol dire prima di tutto chiarire quelle che ne sono state le cause originarie: i tagli di trasferimenti di risorse effettuati in questo settore da parte del Governo centrale alle Regioni e agli enti locali a partire dal gennaio 2011.

Ancora oggi, giunti ormai alla metà dell'anno, non è dato sapere quali saranno le risorse destinate a questo settore per il prossimo anno 2012 e per quelli successivi, con il risultato del blocco delle gare pubbliche per l'affidamento pluriennale del servizio e la conseguente situazione di estrema precarietà e incertezza sulle prospettive future.

Se da una parte la linea di intervento tenuta dal Governo è stata quella di tagliare risorse in un settore così delicato e di valenza sociale come è il trasporto pubblico, dall'altra invece la gran parte degli enti locali toscani, sebbene in una situazione complessiva di grande difficoltà economica, ha ritenuto fondamentale fare i massimi sforzi per mantenere al livello più elevato possibile quella quota



## Riordino e investimenti per il trasporto collettivo

di **DAVID GAY**, assessore alla Mobilità del Comune di Pisa

**C**on la manovra del giugno 2010 il governo ha deciso un taglio drastico alle risorse da destinare al trasporto pubblico locale; questa scelta, da più parti ritenuta profondamente sbagliata, ha creato importanti ripercussioni nei sistemi di mobilità urbana nell'anno in corso, ma rischia di provocare un vero e proprio collasso del sistema del trasporto pubblico locale il prossimo anno. Per l'anno in corso, infatti, il taglio dei finanziamenti statali è stato compensato, in gran parte, dall'intervento finanziario della Regione e da quello degli enti locali. Nonostante questo, però, è stato necessario ritoccare le tariffe (nella provincia di Pisa del 10%, lasciando però inalterati gli abbonamenti) e il trasporto extraurbano ha subito dei tagli importanti anche se si è riusciti a garantire il servizio pubblico sia agli studenti sia ai lavoratori pendolari.



## Una mobilità pubblica senza "carburante"



È di circa 1 milione di euro il taglio che ha investito il bacino provinciale pistoiese. Riduzione del servizio, incremento delle tariffe a eccezione delle categorie sensibili, concertazione con i sindacati per impedire esuberanti: il Comune e la Provincia cercano di far fronte alla riduzione di risorse limitando i contraccolpi per i cittadini

di risorse definite "aggiuntive" derivanti direttamente dal loro bilancio e concorrenti a finanziare il sistema del trasporto pubblico: in particolare il Comune di Pistoia ha incrementato la propria quota di risorse aggiuntive di 200.000 euro nel 2008, di ulteriori 200.000 euro nel 2009, mantenendo poi tale livello complessivo negli anni 2010 e 2011 e nel contempo finanziando anche i relativi incrementi inflattivi del 1,5% annui, nonché la quota dell'IVA al 10% sia sulle proprie risorse aggiuntive sia su quelle trasferitegli dallo Stato, giungendo così nel 2011 ad impegnare un totale di circa 1,3 milioni di euro del proprio bilancio. Nonostante gli sforzi fatti dall'amministrazione comunale e nonostante l'impegno della Regione Toscana nel sopprimere alla

carezza di trasferimenti statali, a causa del taglio subito, c'è stata sull'intero bacino provinciale pistoiese una riduzione di finanziamenti di circa 1 milione di euro, a cui ha corrisposto una riduzione di servizio pari - sulle linee urbane - a circa 145.000 km su base annua (taglio di circa il 9% dei km); a questo si è aggiunta la necessità, per recuperare risorse, di effettuare anche un incremento delle tariffe dei titoli di viaggio per un valore medio di circa il 10%, escludendo però da tale azione categorie sensibili quali quelle degli abbonamenti scolastici. Nell'effettuare la rimodulazione del servizio si è operato sulle linee urbane, cercando di ridurre il più possibile i disagi per l'utenza in particolare nei giorni feriali, e quindi sostanzialmente intervenendo sulle frequenze di passaggio degli autobus, sulla riduzione delle percorrenze nei giorni festivi, nonché riorganizzando alcune tratte sulla base di richieste e segnalazioni ricevute nel tempo da parte degli stessi utenti. Oltre alle forti preoccupazioni per il tipo di servizio che in futuro si potrà prospettare in caso di ulteriori riduzioni dei trasferimenti statali per il settore del trasporto pubblico, è altrettanto ampia l'apprensione per il conseguente problema occupazionale che si sta generando per gli operatori del settore e che, proprio in questi giorni, vede Comune e Provincia di Pistoia, Regione Toscana, Azienda di trasporto pubblico e rappresentanti delle organizzazioni sindacali impegnati per mettere in campo azioni atte a impedire, per il bacino pistoiese, il verificarsi di esuberanti per l'anno 2011. ■

## Riordino e investimenti per il trasporto collettivo



L'aumento dei biglietti sull'urbano di Pisa ha consentito, in relazione all'alto numero di passeggeri, non solo di mantenere inalterati i servizi (tranne un ampliamento del periodo di vigenza dell'orario estivo che da quest'anno coincide con il periodo di chiusura delle scuole), ma anche di poter istituire un nuovo servizio collegando la stazione con la zona industriale di Ospedaletto, come da tempo richiesto dai cittadini e dalle imprese della zona.

Poiché gli interventi effettuati sul 2011 non potranno essere riproposti in maniera analoga nel 2012 (i tagli saranno maggiori e la Regione non potrà utilizzare le risorse utilizzate nell'anno in corso) la Regione Toscana sta predisponendo, insieme alle province e ai comuni, una riforma strutturale del TPL con la previsione di un bacino unico regionale, in luogo degli attuali provinciali; tale riforma porterà

senza dubbio benefici sia in termini di efficienza del sistema, sia in termini di integrazione del servizio di trasporto su gomma con quello su rotaia. Occorre, però, anche da parte degli enti locali, un ulteriore impegno nella razionalizzazione dei servizi, per esempio di quelli a domanda debole.

A Pisa, già nei mesi scorsi abbiamo avviato un percorso di riordino della rete urbana (anche se i margini sono veramente limitati come dimostrano i bilanci dell'azienda che gestisce il TPL e il numero dei passeggeri trasportati) ed è in corso la progettazione di una nuova rete dell'area pisana per superare la rigida distinzione tra urbano ed extraurbano integrando così il TPL con la mobilità e più in generale del piano strutturale d'area previsto per i comuni di Calci, Cascina, Pisa, San Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano.

Il Comune di Pisa, inoltre prosegue con la politica

di investimenti sia nel breve sia nel lungo periodo, verso le infrastrutture per il servizio di trasporto collettivo; nuove rotatorie per rendere più fluido il traffico in zone nevralgiche della città, ulteriori corsie preferenziali per i bus e due collegamenti in sede protetta: uno che collegherà l'aeroporto con la stazione, fermandosi in un grande parcheggio scambiatore a sud della città (già finanziato dalla Regione); l'altro, in fase di progettazione, per collegare la stazione con il grande ospedale di Cisanello.

Se dunque l'impegno degli enti locali e della Regione è massimo nello sviluppo del trasporto pubblico (unico modo per disincentivare l'uso dell'auto privata e rendere le nostre città "vivibili e intelligenti") non altrettanto sembra valere per il Governo attuale, che ha imposto gravi tagli nel 2011 e che ha già previsto tagli addirittura maggiori per il 2012. ■

## Per un trasporto ad alta efficienza

di **ROBERTO CAVERNI**, assessore alla Mobilità del Comune di Prato

**L**e riduzioni dei trasferimenti statali alle Regioni, operate con la legge 122/2010, hanno avuto conseguenze negative per il TPL a partire dal 2011. In seguito alle scelte della Regione Toscana per far fronte al minor apporto di finanziamenti statali nelle “materie delegate”, anche nel bacino pratese si è dato corso, dagli ultimi mesi del 2010, a una ristrutturazione e riduzione, seppur contenuta, dei servizi di trasporto collettivo.

Non è stato possibile, innanzitutto, dar corso al progetto di rete e di servizi di TPL da mettere a gara per il quinquennio 2011-2015, elaborato già nel primo semestre del 2010 dalla Provincia di Prato e dai comuni, a causa della sopravvenuta incertezza sui fondi regionali.

Proprio in attesa della definizione di tali trasferimenti, avvenuta solo a fine dicembre, la Provincia

e i comuni del territorio hanno avviato, lo scorso 7 dicembre, una Conferenza dei servizi per la gestione coordinata dei servizi di TPL per il 2011, sottoscrivendo con un'azienda privata, realtà “storica” della zona, un “Atto d'obbligo” per la prosecuzione dei servizi ai sensi del Regolamento europeo 1370/2007.

Sempre nel corso della Conferenza, chiusa il 30 dicembre con la sottoscrizione di una specifica Convenzione tra la Provincia e i comuni, gli enti si sono impegnati a confermare per il 2011 le risorse assicurate nel 2010, che per il Comune di Prato erano pari a 2,3 milioni di euro, e hanno operato una limatura dei servizi a più bassa frequentazione prevedendo – per assicurare l'equilibrio economico della gestione – un aumento tariffario medio del 14% circa a decorrere dal 1 febbraio 2011.

Il Comune di Prato, per quel che concerne i “ser-

vizi minimi”, ossia quelli finanziati con risorse trasferite dalla Regione, è passato da 5.656.260,72 euro del 2010 a 5.103.875,01 euro del 2011: circa il 10% in meno. A fronte di questa riduzione dei trasferimenti regionali, il Comune ha garantito la stessa quota del 2010 (ovvero 2.300.000,00 euro) per i servizi aggiuntivi, ossia quelli a totale carico dell'ente locale, mentre per i servizi offerti ai cittadini, in ambito urbano la riduzione di servizi è stata di circa il 3%.

L'effetto diretto di questi tagli è stata una dilatazione molto contenuta delle frequenze di alcune autolinee e la soppressione di alcune corse a limitata affluenza di viaggiatori, specialmente nella fascia serale o del primo mattino; il maggior recupero però è avvenuto attraverso una riduzione più marcata del servizio nei giorni festivi.



## Un tram chiamato desiderio...

di **MASSIMO MATTEI**, assessore alla Mobilità del Comune di Firenze

**Q**ual è la città che vogliamo? È questa la domanda fondamentale che tutti dobbiamo farci. Un quesito cui, come cittadino e come amministratore, ho dato una risposta: la città in cui vorrei vivere è diversa da quella di oggi. Non perché Firenze non mi piaccia. Al contrario, proprio perché sono innamorato della mia città, la vorrei differente. La vorrei con più giardini, meno inquinata, con meno traffico e con più aree riservate ai pedoni. Insomma più vivibile, a misura di persona. Un sogno che stiamo cercando di realizzare tutti i giorni, con provvedimenti mirati e interventi di ampio respiro. Vanno in questa direzione, solo per fare un esempio, le pedonalizzazioni volute dal sindaco Matteo Renzi: prima di tutto

l'area del Duomo, cui a breve seguiranno quelle di via Tornabuoni e Piazza Pitti. Ma anche il Piano Strutturale a volumi zero, la manutenzione e lo sviluppo delle piste ciclabili, la realizzazione di una rete di aree verdi nella città, il recupero del parco delle Cascine e via dicendo.

Ebbene, in questa visione di città, il trasporto pubblico locale rappresenta un elemento fondamentale. Anche perché Firenze, per la sua conformazione, è soprattutto in alcune zone poco adatta a sostenere l'attuale mole di traffico. E, quando funziona, il trasporto pubblico risulta gradito, e quindi utilizzato, dai cittadini. Lo testimonia il successo crescente della tramvia: ogni giorno sono migliaia e migliaia i cittadini che salgono sul tram lasciando

in garage auto e motorini. Una scelta che ha molteplici benefici: prima di tutto sull'inquinamento, poi sulla fluidità della circolazione in città e, ovviamente, sui portafogli dei cittadini stessi.

Eppure, nonostante questa richiesta crescente di mobilità pubblica, siamo di fronte a una continua penalizzazione di un settore vitale, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione. La riduzione drastica operata dal Governo nazionale alle risorse destinate agli enti locali si è fatta sentire pesantemente anche nella nostra Regione. Per la Toscana si tratta di oltre 160 milioni di euro in meno per il trasporto pubblico e questo per Firenze, nonostante l'impegno di Regione, Provincia e Comune, si è tradotto in tagli al servizio.



## Per un trasporto ad alta efficienza



Le tariffe hanno subito incrementi che si sono attestati intorno al 20% sul livello urbano, di competenza del Comune, dove si è passati, ad esempio, da 1 a 1,20 euro per un biglietto di corsa semplice o da 57 a 70 euro per un abbonamento trimestrale. Così si è potuto mantenere in piedi un sistema di trasporto ad alta efficienza, soprattutto se paragonato ad altre realtà, anche all'interno della stessa Toscana.

Per il 2012 e soprattutto per gli anni successivi, viste le numerose incertezze su tempi e modalità regionali per approdare al Lotto unico toscano di gestione del servizio, il Comune di Prato insieme alla Provincia e agli altri comuni del territorio dovrà nuovamente impegnarsi in un processo di revisione della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale, per arrivare a un assetto più stabile del sistema in grado di continuare a garantire il mantenimento dei servizi essenziali per i collegamenti all'interno della città e dell'intero territorio comunale, come pure l'equilibrio economico-finanziario, ancor più importante e fondamentale in conseguenza delle minori risorse disponibili. ■

## Un tram chiamato desiderio...



La successiva ulteriore riduzione, prevista in aprile e che questa volta avrebbe toccato le cosiddette linee forti, è stata evitata grazie al contributo aggiuntivo di 2 milioni di euro che come Comune abbiamo previsto nel bilancio preventivo 2011. Un impegno non di poco conto per la nostra Amministrazione ma comunque un investimento perché riteniamo lungimirante mettere risorse a disposizione per il progetto di una città più "umana" e vivibile.

Una città che possa far riscoprire un senso del tempo e dello spazio meno frenetico, una città che dia anche la possibilità di pensare, di riflettere, di soffermarsi sulle tante bellezze di cui è ricca. Questa è la nostra scommessa, che dobbiamo vincere tutti insieme. L'Amministrazione farà la sua parte, ma chiediamo anche ai cittadini di dare il loro contributo: lasciare l'auto a casa, privilegiare il mezzo pubblico, usare la bicicletta e, perché no, riscoprire il piacere di andare a piedi. All'inizio dell'anno la Provincia, che gestisce il contratto di servizio, sulla base delle minori risorse distribuite dalla Regione, ha rivisto e corretto le linee: soltanto l'Ataf ha tagliato 200 corse allungando le frequenze e modificando i percorsi. ■

### LE PROVINCE

## Un lavoro di squadra tra gli enti

di **STEFANO GIORGETTI**, assessore Trasporti e Mobilità della Provincia di Firenze

Caratterizzano l'attuale momento del trasporto pubblico su gomma della nostra Regione le criticità economiche legate al fabbisogno necessario per concludere l'anno 2011 e le prospettive future previste dalla L.R. 65/2010, che porterà ad una gara unica di livello regionale.

Con l'approvazione, nel mese di luglio, dello schema di convenzione per l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL partiranno i tempi per giungere alla indizione della gara dopo che sarà approvato il documento preliminare, che conterrà criteri e standard qualitativi e quantitativi per la rete i servizi minimi, le tipologie di rete, la determinazione dei costi/ricavi standard, i costi standard di produzione per tipologia di rete. Successivamente si svolgeranno le conferenze provinciali ed infine la conferenza dei servizi minimi di livello regionale.

Secondo gli studi della Regione, con la determinazione dei costi standard, la durata del contratto di servizio pari a nove anni e la semplificazione ad un unico soggetto assegnatario riusciremo, a parità di risorse, ad avere più servizi per i cittadini e cioè più chilometri percorsi dai bus. In base ad una stima ottimistica dei tempi, se non ci saranno particolari impedimenti, pensiamo di riuscire a partire con il nuovo servizio dall'orario invernale del 2012 (ottobre).

Nel frattempo cosa succede? La Provincia deve completare gli "obblighi di servizio" per terminare il 2011 ancora con diverse incertezze economiche, visto che il taglio effettivo, rispetto a quanto erogato nel 2010, in molti casi ha raggiunto il 15%. In alcune realtà la riduzione del servizio è già completamente avvenuta, in altre resta da definire per delle unità percentuali in modo da non sconvolgere quell'equilibrio economico-finanziario (fissato con l'accordo sottoscritto in Regione il 15 febbraio 2011) che consente ad oggi in delle aziende di non avere esuberi occupazionali nonostante la riduzione dei chilometri di rete.

Ritengo che con un ulteriore modesto finanziamento da parte della Regione saremmo in grado di superare tutte le criticità ed affrontare il 2012 con maggiore serenità. Perché anche il 2012 per i 10/12 (se tutto va bene) sarà ancora caratterizzato dagli "obblighi di servizio" per alcune Province e da una situazione, ad oggi, di incertezza per gli enti che non potranno più fare gli obblighi perché avranno superato il tempo di due anni previsto dalla Legge. In questo caso la questione si fa ancora più difficile perché oltre alle risorse

sono incerti anche gli strumenti per proseguire il servizio.

Concludo auspicando un lavoro di squadra fra gli enti con scelte dettate dall'ascolto e dal buon senso per garantire un adeguato servizio al cittadino senza trascurare le problematiche occupazionali.



# Non possiamo perdere questa corsa

di MAURIZIO BETTINI, assessore alla Mobilità del Comune di Livorno, responsabile TPL Anci Toscana

Tagliare il trasporto pubblico significa ledere il diritto alla mobilità. È una scelta ingiusta che colpisce le categorie più deboli e meno garantite. Nel generale ritiro dello Stato dalla sfera dei Servizi pubblici la via che i Comuni devono percorrere è la realizzazione di economie di gestione per liberare risorse da immettere nei servizi



**S**i può senza dubbio affermare che dal maggio 2010 il mondo del trasporto pubblico locale è radicalmente cambiato. Le “Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica” si sono abbattute pesantemente sul TPL. La Regione Toscana si è trovata a fare i conti con un taglio di risorse di 200 milioni di euro.

Ciò ha avuto ripercussioni immediate, in quanto sono state sospese le gare già attivate o in corso di attivazione. In altre parole è saltata la politica pubblica di progettazione delle nuove reti. Ad oggi – è sempre bene ricordarlo – se gli autobus continuano a circolare nelle nostre città, è solo grazie allo

sforzio che la Regione e i Comuni hanno fatto per recuperare gran parte delle risorse necessarie per il 2011. I comuni stanno surrogando con proprie risorse aggiuntive, nel trasporto pubblico come in altri settori, le funzioni dello Stato.

È del tutto evidente che proprio il tema delle risorse è e rimarrà al centro della discussione politica nei prossimi mesi, poiché le politiche di bilancio di stampo neomonetarista produrranno nuovi tagli e ancora grandi sacrifici. Occorre molta onestà politica e intellettuale. La nostra cultura di governo ci impone di ragionare in termini di programmi e di riforme, ma ci sono questioni che rischiano di piegare ogni volontà.

Il rientro dal debito pubblico impostoci dalle nuove direttive europee; la scelta del taglio scriteriato ai trasferimenti agli enti locali fatta dal governo, mentre cresce la spesa per i Ministeri; la scelta sbagliata e ulteriormente drastica della stretta all’impegno municipale negli investimenti (infrastrutture prima di tutto, appunto); il caos continuo della finanza locale in vista del federalismo fiscale, l’incertezza continua provocata dal susseguirsi di manovre correttive di bilancio e poi anche l’esplosione politica del Nord Africa con le sue ripercussioni umane ed economiche ci impongono a livello locale di introiettare *oborto collo* la contingenza come riferimento strutturale



## Non possiamo perdere questa corsa



di una cultura di governo meno nobilmente ambiziosa e più faticosamente quotidiana di quella che ha ispirato la politica di questi ultimi decenni, quando qualche appuntamento con l'ammodernamento infrastrutturale e ambientale – in qualche città – è stato clamorosamente perso.

Si possono condividere i problemi del Paese, si può decidere di affrontarli insieme, nella coesione, ma ci si può dividere sulle scelte, sulle ricette che si adottano per curare i mali che lo affliggono.

Quello di tagliare il trasporto pubblico, e con esso il diritto alla mobilità dei cittadini, è una scelta sbagliata e, soprattutto, profondamente ingiusta.

Di fronte a questo sconquasso provocato dal decreto legge 78/2010, le cui finalità politiche sono chiare e riassumibili in un generale ritiro dello Stato dalla sfera dei Servizi pubblici, con gravi ripercussioni sulla vita dei cittadini più deboli e meno garantiti (anziani, studenti, donne, giovani lavoratori precari, disoccupati), la Regione e i Comuni hanno avviato – collaborando tra loro – una profonda riforma del sistema tesa a garantire il servizio di trasporto negli anni successivi.

La logica ineluttabile non può essere che quella della aggregazione e della crescita dimensionale; quella della realizzazione di economie di gestione per liberare risorse da immettere nei servizi. Servizi che devono avere al centro il cittadino e quindi devono essere efficienti e di qualità.

Un primo passo fondamentale, in questo senso, è stato compiuto con la delibera della Giunta Regionale sul trasporto pubblico locale di lunedì 23 maggio. La Giunta Regionale ha approvato – dopo un intenso lavoro di elaborazione e confronto con Anci Toscana – la Convenzione tra Regione ed Enti locali che regolerà l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL, un passo senza dubbio fondamentale per arrivare – Anci Toscana lo auspica vivamente – in tempi brevi alla gara. Quindi un primo passo verso l'aggregazione, verso una definizione di costi standard, verso una più che necessaria progettazione di nuove linee, verso un'integrazione con la ferrovia, verso una politica tariffaria omogenea. ■



## Una Convenzione per la gestione associata delle funzioni

La Giunta regionale toscana ha approvato nei giorni scorsi due delibere sul Trasporto pubblico locale finalizzate a creare gli strumenti e le condizioni per indire la gara unica su ambito regionale per l'assegnazione del servizio e, successivamente, per gestire il rapporto con l'azienda vincitrice.

Con la prima delle due è stata approvata la "Convenzione per l'esercizio associato delle funzioni tra la Regione, le Province e i Comuni" (art. 85, LR 65/2010), che è stata oggetto di condivisione tra Regione, Upi, Anci e Uncem Toscana. Il suo schema, che adesso dovrà essere sottoscritto da tutti i soggetti, pone le basi per istituire l'"Ufficio unico regionale" (come previsto dalla Legge finanziaria

regionale per il 2011), l'organo tecnico che gestirà il contratto con la futura azienda vincitrice, e dovrà supportare gli enti locali nell'esercizio della loro funzione programmatrice.

Con la seconda delibera sono state approvate le modalità di funzionamento della Conferenza permanente per la Programmazione e la Verifica delle attività dell'Ufficio unico in materia di TPL. Della Conferenza faranno parte il presidente della Giunta Regionale (o un suo delegato), i presidenti delle Province, i sindaci dei Comuni capoluogo di provincia, nonché un sindaco in rappresentanza degli altri Comuni di ciascuna provincia nominato dal Consiglio delle Autonomie locali.

# Tutti per uno e un lotto per tutti

Il 2011 è un annus horribilis per il trasporto pubblico colpito da tagli “incondizionati” ma anche un “anno ponte” in vista della gara a livello regionale del 2012. Alle aziende, in bilico tra garanzia dei servizi e sana gestione dei bilanci aziendali, si impone un cambio di rotta e una revisione delle strutture in direzione di processi aggregativi



## Un arrivo e una nuova partenza

di **FILIPPO BONACCORSI**, presidente Ataf

**I**n un momento delicato per il trasporto pubblico locale, con i tagli governativi che hanno ridotto moltissimo le risorse a disposizione e la nuova gara regionale all'orizzonte, Ataf ha compiuto il giro di boa portando il bilancio in pareggio dopo oltre 50 anni. Un'operazione non meramente contabile, ma che è il risultato dell'intenso lavoro fatto per migliorare il servizio: se chi prende il bus paga il biglietto, se il bus è pulito e arriva puntuale attirando più passeggeri, di conseguenza anche i conti migliorano. Tutto questo è stato fatto, oltre che con l'eliminazione di ogni spreco possibile, andando a tagliare anche le piccole dispersioni inutili che, però, sommate alla fine fanno la differenza.

Ataf ha investito molto nel migliorare la flotta e i servizi ai passeggeri: negli ultimi mesi sono arrivate importanti novità come il biglietto via sms, le informazioni sui display alle pensiline d'attesa, la possibilità di conoscere l'esatto orario di passaggio dei mezzi attraverso il telefonino o il computer.



## Una risposta societaria ai tagli

di **RICCARDO BERTINI**, presidente Compagnia Toscana Trasporti

**P**er cercare di capire cosa sta accadendo e cosa accadrà domani al trasporto pubblico locale, occorre fare un passo indietro e ricordare cosa accadeva in passato, quando il servizio era svolto in affidamento diretto, con poche eccezioni, da aziende municipalizzate. Rispetto a questo sistema, sostanzialmente immutato per decenni, una svolta fondamentale si ha nei primi anni Duemila, quando si avvia un processo con il quale vengono riscritte totalmente le regole del settore. Non più enti pubblici contemporaneamente committenti del servizio e soci delle aziende, bensì separazione tra programmazione e gestione; non più aziende a capitale totalmente pubblico, bensì società per azioni a partecipazione mista pubblico-privato; non più affidamento diretto, bensì assegnazione tramite gara europea. In questo decennio di mutamenti le Province sono uscite dal capitale delle aziende, divenute nel frattempo delle Spa, aprendo all'ingresso di soci privati del settore e si sono svolte le prime gare (2005-2010).



## Un arrivo e una nuova partenza



Il servizio è stato “raddrizzato”, vincendo anche la sfida delle pedonalizzazioni disposte dall’amministrazione comunale che Ataf appoggia e condivide perché servono a costruire una città più vivibile e sostenibile, e perché favoriscono l’uso del mezzo pubblico da parte dei cittadini.

Tutto questo è accaduto nell’anno orribile per il trasporto pubblico, con drastici tagli di spesa da parte del Governo che per Ataf si sono tradotti in 6 milioni di euro in meno rispetto all’anno precedente, per un totale di 2 milioni e 800mila chilometri tagliati da parte degli enti locali che si sono ritrovati all’improvviso senza soldi per pagare gli autobus.

Insieme alla Provincia e ai comuni abbiamo cercato di limitare quanto più possibile i danni per la popolazione: aggiustando percorsi e frequenze, abbiamo garantito il servizio a studenti e lavoratori; trasformando gli autisti da “esuberanti” a “verificatori” per evitare contraccolpi violenti sul personale.

Adesso ci attende una nuova sfida, la gara della Regione che nel 2012 emetterà un bando per gestire il trasporto pubblico in tutta la Toscana: un lotto da 105 milioni di chilometri che ovviamente fa gola a tanti colossi del settore, italiani e stranieri.

Ataf deve crescere, se non vuole essere spazzata via in occasione della

prossima gara. È per questo che abbiamo avviato la ricerca di un socio industriale privato che entri nel capitale aziendale per consentire ad Ataf di diventare più robusta e solida, partecipare alla gara e vincerla. È l’unica strada percorribile se vogliamo che sia Ataf a gestire il TPL anche in futuro e soprattutto se vogliamo garantire il posto di lavoro ai suoi oltre 1000 dipendenti. Vorrei a questo punto rassicurare i cittadini rispetto ad alcune dichiarazioni rese pubblicamente nelle ultime settimane: non è vero che con l’ingresso dei privati verranno tagliate le corse “meno redditizie”, così come non è vero che aumenterà il costo del biglietto. La rete dei

servizi minimi è proprio l’oggetto del bando di gara: chi vince è obbligato a fornire quel servizio, perché così è scritto nel bando e non si può derogare. Altrimenti, a cosa servirebbe la gara? Anche per quanto riguarda le tariffe, sono gli enti a decidere e non il gestore, privato o pubblico che sia. Le istituzioni locali manterranno inalterato il loro ruolo di controllore del servizio di trasporto pubblico, proprio a garanzia dei cittadini. Esattamente come avviene per le tante aziende di TPL private che già operano sul territorio, senza che ciò comporti conseguenze negative per i passeggeri.



## Una risposta societaria ai tagli



Proprio nel bel mezzo di un processo di riforma così sostanziale, nel corso del 2010, si arriva alla enorme riduzione dei finanziamenti per il trasporto pubblico locale, che ha messo in discussione la sopravvivenza stessa del sistema. La carenza di fondi è stata tale per cui le gare già bandite sono state sospese e quelle in procinto di esserlo, ritirate per assenza di copertura economica. Per mesi il tema su tutti i tavoli, istituzionali, aziendali, sindacali, politici, è stato come impedire che, da un giorno all’altro, gli autobus smettessero di circolare per le nostre città e come far fronte all’impatto dei tagli su cittadini, lavorato-

ri e aziende. L’intervento normativo della Regione Toscana ha portato a definire il 2011 come “anno ponte”, con servizi erogati in forza di atti di obbligo emessi dalla Provincia alle aziende e con la previsione di bandire un’unica gara a livello regionale che, dal 2012, assegnerà al soggetto vincitore la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale per 9 anni. Questa scelta, compiuta con l’intento di far fronte a una riduzione di risorse che per entità non ha precedenti, impone di fatto alle aziende un adeguamento delle proprie strutture societarie, con una forte accelerazione nello sviluppo di tutti i processi aggregativi, da quelli

appena nati (Tiemme) a quelli tuttora in corso, come nel caso della nostra Compagnia Toscana Trasporti (CTT). È proprio in questo contesto di profonda riforma del sistema che 6 aziende della Toscana nord occidentale, ATL di Livorno, CPT di Pisa, CLAP di Lucca, COPIT di Pistoia (4 Spa con capitale a maggioranza pubblico), Lazzi di Firenze e CAP di Prato (società totalmente private) decidono nel 2001 di costituire il Consorzio Toscano Trasporti, per poi trasformarlo nel 2005 nella Compagnia Toscana Trasporti, una società che ha come obiettivo finale quello di divenire la holding di un gruppo

di aziende di TPL che attualmente svolgono quasi il 50% di tutto il servizio regionale. La risposta delle aziende CTT ai tagli è quindi di tipo societario, con una forte aggregazione grazie alla quale le scelte strategiche e le politiche di sviluppo sono decise in un contesto comune. Purtroppo la problematica del reperimento delle risorse gioca un ruolo fondamentale sul futuro, visto che i tagli al servizio, che si sono registrati un po’ dappertutto, stanno determinando enormi difficoltà e criticità nei livelli occupazionali, nella pianificazione dei servizi e nei bilanci delle aziende.





## Efficientamento: oasi o miraggio?

di **LUCIANO GRAZZINI**, amministratore delegato FS Trasporti su Gomma Srl

**T**ra gli addetti e i manager delle aziende di TPL circola una battuta, che in realtà fa ridere ben poco, secondo la quale ogni stagione successiva del TPL è significativamente peggiore della precedente. Purtroppo è proprio così. Al peggio non c'è mai fine.

I politici, tutti e indistintamente, ripetono monotoni impegni a favore dell'Ambiente. L'unica tutela pensabile per coniugare Ambiente e diritto alla mobilità è sostenere il trasporto pubblico, evidentemente più di quello locale.

Al contrario, le incontestabili difficoltà della finanza pubblica hanno prodotto robusti tagli proprio al settore del TPL (in Toscana per percentuale a doppia cifra). Era proprio inevitabile?

Non c'era nient'altro da tagliare o su cui "spalmare il taglio"?

Non saprei. Mi limito a registrare i fatti e la formidabile contraddizione tra propositi enunciati e scelte operate.



## Anticipare i tempi e maturare esperienza

di **PIERO SASSOLI**, direttore generale Tiemme Spa

**L**a stagione che stiamo vivendo è decisamente complicata per il settore dei Trasporti pubblici locali ma stiamo cercando di affrontarla migliorando l'efficienza dei nostri servizi e le sinergie sui territori in cui operiamo.

I tagli introdotti dalla Finanziaria varata nei mesi scorsi dal Governo hanno ridotto sensibilmente le risorse a nostra disposizione e ciò ha comportato numerose modifiche rispetto a come eravamo abituati a sviluppare i Servizi di TPL sul territorio. I mesi trascorsi sono stati caratterizzati da protratti e importanti momenti di confronto con la Regione Toscana e gli Enti locali, grazie ai quali siamo riusciti ad individuare delle risorse aggiuntive, risultate fondamentali per non essere costretti a smantellare completamente un sistema consolidato da anni e che, nei territori in cui operiamo (province di Arezzo, Grosseto, Siena e comprensorio della Val di Cornia, in provincia di Livorno), è sempre stato in grado di far fronte alle esigenze di tutti gli utenti e quindi costituire un modello di riferimento.



## Efficientamento: oasi o miraggio?



**N**on basta, c'è di più: ben allenati alle contraddizioni, gli amministratori pubblici – di qualsivoglia schieramento – hanno prodotto delibere, atti di indirizzo e documenti di ogni genere per sostenere che, tutto sommato, l'effetto concreto sarebbe stato assolutamente minimizzato dal concorso di queste leve di rimedio: tagli alla produzione meno che proporzionali rispetto alle risorse tagliate, aumenti tariffari e, – udite udite –, “efficientamento aziendale”.

Orbene, questo è il festival dell'utopia e delle chimere: in Toscana sono tuttora in corso antichi contenziosi tra aziende e amministrazioni circa l'inadeguata compensazione dei servizi svolti. Chiaro che ridurre i chilometri svolti in modo meno che proporzionale rispetto alle risorse acuisce un problema irrisolto.

La leva tariffaria, in un sistema sprovvisto di *price cap*, è da sempre sottoutilizzata per ragioni “politiche”, comprensibili quanto si vuole ma “civilisticamente” irrilevanti ai fini contrattuali.

L'adeguamento delle tariffe all'inflazione di settore è già tardivo, e assorbe gran parte di ciò che è ragionevolmente domandabile a un'utenza. Il recupero vero, quello aggiuntivo, per le aziende sarebbe solo quello che va da tale soglia in su, quindi ben poco. Addirittura pochissimo se si pone mente che i ricavi da traffico costituiscono poco più del 30% dei proventi titoli.

Infine il ricorso al rimedio più taumaturgico di tutti: il mitico “efficientamento aziendale”.

A parte il fondamentale rilievo per cui amministratori e manager di qualsivoglia azienda debbono perseguire al massimo l'efficientamento aziendale

come preciso obbligo civilistico verso l'azionista, ci si dimentica che il TPL è regolato da contratti di servizio *net cost*, per cui il rischio commerciale (condizionato in modo decisivo dall'efficientamento produttivo) è tutto in capo e a carico delle aziende. Però quando non ci sono risorse a sufficienza (praticamente sempre e ora più di sempre), si vuole che l'efficientamento sia la bacchetta magica per risolvere tutto... Senza dimenticare che se tale rimedio fosse possibile, gli amministratori pubblici che lo invocano a piena voce, avrebbero in passato dilapidato ingenti risorse pubbliche per non averlo preteso già prima!

C'è da aggiungere poi che “efficientarsi” è relativamente facile per l'inefficiente, ben più complicato per chi invece è già discretamente efficiente.

Questo aggiunge ingiustizia alla follia.

Infine la pace sociale: si tagliano i servizi ma l'occupazione dovrebbe rimanere invariata.

In sostanza produrre meno con le stesse teste. Con buona pace dell'efficientamento appena citato. Chi si deve accollare il costo di ciò? Le aziende, naturalmente. E così via di paradosso in paradosso...

Così va il mondo, in attesa delle immancabili cause giudiziarie, sulla cui base far ripartire la giostra.



## Anticipare i tempi e maturare esperienza



**I**n un momento di minori risorse, infatti, abbiamo avviato, in accordo con le Province e gli Enti locali, un percorso di ripensamento dei servizi offerti, riducendo in particolare le corse attive nei giorni festivi, pre-festivi e nei servizi estivi (con una riduzione percentuale diversa nei vari territori serviti ma sottesa da una logica comune), per cercare di salvaguardare le corse per i cittadini pendolari (studenti e lavoratori) anche avviando, in alcuni casi, una riorganizzazione di alcuni percorsi.

Infatti, come principio base della nostra razionalizzazione, abbiamo innanzitutto tutelato le fasce maggiormente utilizzate dei nostri servizi, intervenendo nella riduzione dei costi aziendali anche con lo strumento del blocco del *turnover*, senza però mettere nessuno in mobilità o in cassa integrazione. Tutto questo non è stato sicuramente facile: basti

pensare che, come Tiemme, abbiamo dovuto far fronte a un taglio di corrispettivi di circa 4,5 milioni di euro e, abbiamo lo sguardo già proiettato al 2012, quando non sappiamo se ulteriori manovre del Governo andranno a tagliare nuovamente le risorse messe in campo.

Il lavoro che ci aspetta è ancora molto, sia per cercare di limitare al massimo i disagi che gli utenti avvertono in determinate zone del nostro territorio sia per governare un'azienda dal punto di vista dell'equilibrio gestionale.

Il lavoro è mirato, ogni giorno, a evitare il più possibile lo smantellamento completo del sistema, continuando a garantire il diritto alla mobilità, il diritto al lavoro e il diritto allo studio e cercando di temperare tutto questo con una sana politica di gestione del bilancio aziendale.

Per questo, anche nei prossimi mesi, sarà fondamentale da parte di tutto il nostro settore non abbassare la guardia e continuare a lottare per ridurre il più possibile le conseguenze di una vera e propria scure, ovvero quella che ci ha imposto il Governo attraverso la sua manovra all'insegna di tagli incondizionati.

Siamo comunque soddisfatti di aver saputo anticipare i tempi, anche alla luce della nuova sfida che ci aspetta il prossimo anno, ovvero quella della gara unica per il territorio regionale. Il processo di aggregazione che abbiamo realizzato sul territorio della Toscana meridionale con la nascita di Tiemme Spa ci dà sicuramente la possibilità di maturare in anticipo le esperienze necessarie per competere nel modo più efficace possibile in uno scenario di gara unica in Toscana.



## Soggetti più robusti per governare la mobilità

di **MASSIMO RONCUCCI**, coordinatore Cispel/Asstra Toscana

**I**l settore del Trasporto pubblico locale era già in sofferenza da alcuni anni a causa di normative inadeguate varate a livello nazionale e di scarse risorse a nostra disposizione: dopo i tagli imposti dal Governo la situazione è peggiorata ulteriormente. In questo nuovo scenario è indispensabile lavorare d'intesa con la Regione per rimodulare l'assetto dei servizi, fin nella attuale fase transitoria che precede la gara unica, prevista per il 2012. I tagli che siamo stati costretti a fronteggiare ci hanno imposto di introdurre maggiore efficacia ed efficienza nei nostri servizi: bene ha fatto, in questo senso, la Regione a ridisegnare il sistema dei trasporti con l'obiettivo di un bacino unico per tutta la Toscana, con una nuova *governance* e avviando la definizione dei nuovi costi standard.



## Aggregazioni sì, ma meglio il livello medio-piccolo

di **FRANCO LAZZI**, presidente Anav Toscana

**I**l Trasporto Pubblico Locale in Toscana vive un momento di grande difficoltà. Dopo 5 anni di esercizio affidati tramite gare in tutti i bacini provinciali della Regione, nel corso dei quali le imprese hanno scontato l'insufficienza delle risorse messe a base d'asta, e le norme (poco contrattuali) dei contratti di servizio che le hanno costrette ad adire i Collegi arbitrali per vedersi riconoscere un abnorme aumento dei costi del primo anno e l'applicazione dell'inflazione reale negli anni successivi, ci troviamo di fronte ai provvedimenti governativi che apportano consistenti tagli ai trasferimenti alle regioni per il TPL.



Un lotto unico per l'affidamento dei servizi per evitare lo smantellamento e garantire un salto di qualità nel sistema. In attesa della gara del 2012 ecco come Regione, enti, sindacati e aziende devono rimodulare l'assetto dei servizi per formulare una proposta competitiva, efficace ed efficiente per i cittadini

## Soggetti più robusti per governare la mobilità



**L**e imprese del settore devono dare il loro contributo in questo scenario che porterà alla gara unica, che deve essere vista, però, come uno strumento e non come l'obiettivo, nel percorso di soluzione dei problemi del nostro sistema. Per questo, fin da subito, dobbiamo lavorare per affrontare alcune questioni fondamentali, sulle quali ogni soggetto (Regione, enti locali, aziende e sindacati) deve dare il proprio contributo.

In particolare serve una buona programmazione tra i vari bacini interprovinciali e tra gomma e ferro, in grado di poggiare sulle singole esigenze dei territori. È necessario individuare i nuovi costi standard e un sistema tariffario

regionale integrato che preveda tariffe uniche (sia per i biglietti sia per gli abbonamenti). Altrettanto importanti, in questo senso, saranno le politiche degli enti locali (province e comuni), stabilite d'accordo con la Regione, per sviluppare politiche della mobilità capaci di integrarsi con quelle della sosta e quindi incentivare l'uso dei bus.

In un contesto di minori risorse a disposizione, anche alle imprese spetta un ruolo molto importante. Le aziende devono saper cogliere le nuove sfide, cercando di agire su tutti i piani possibili, dalla razionalizzazione delle spese a una politica degli acquisiti tale da favorire delle economie, a un aumento di alcune entrate

che garantiscano un miglioramento produttivo delle imprese stesse. Contemporaneamente è altrettanto importante, in un quadro di miglioramento della produttività, avviare un moderno sistema di relazioni industriali tra aziende e organizzazioni sindacali, in grado di salvaguardare i diritti fondamentali dei lavoratori e i livelli salariali ma, al tempo stesso, di migliorare anche la produttività delle imprese.

Il lotto unico per l'affidamento dei servizi può diventare un'opportunità per evitare lo smantellamento e garantire un salto di qualità dell'intero sistema. Infatti, la gara unica può agevolare un nuovo percorso che porti il sistema delle imprese al superamento della frammentazione e vada nella direzione delle aggregazioni, con la creazione di soggetti più robusti e in grado di competere in un contesto più ampio. Processi di aggregazione che devono comunque dare la certezza ai soggetti proprietari delle imprese e ai soggetti che governano la mobilità di un miglioramento delle condizioni generali dei servizi e un abbassamento dei costi di gestione.

Per questi motivi le imprese toscane si stanno preparando a definire una forma di partecipazione comune alla gara regionale con l'obiettivo di realizzare una proposta competitiva, efficace ed efficiente, per i servizi dei cittadini della Regione Toscana. ■

## Aggregazioni sì, ma meglio il livello medio-piccolo



**L**a Regione Toscana ha cercato di contenere al massimo i riflessi negativi delle minori risorse nel 2011, e si è vista costretta a sospendere le nuove gare e spostarle al 2012.

L'anno in corso viene quindi affrontato dalle imprese con gravi incertezze, sia per il presente sia per il futuro, in quanto nel 2012 i tagli annunciati dal Governo saranno ancora maggiori.

In questa difficile situazione, le associazioni e le imprese hanno, di fatto, dimostrato la volontà di collaborare con la Regione per contenere i disagi per gli utenti e gli effetti dei tagli sui lavoratori, pur non potendo prescindere per questo dall'obbligo, per le imprese stesse, di gestire i servizi nel rispetto del loro equilibrio economico finanziario. La Regione, da parte sua, ha introdotto la riforma del trasporto pubblico locale, richiedendo alle imprese una maggiore efficienza e prevedendo un bacino unico regionale con una gara unica che potrà comprendere, da un certo momento in

poi, anche i servizi ferroviari, e annunciando infine l'elaborazione di costi standard per il settore. Le imprese private aderenti alla nostra associazione hanno l'efficienza nel loro Dna.

Non ci spaventano quindi i confronti, le gare, i costi standard, l'efficientamento, che perseguiamo per natura.

Andare ai costi standard, ove correttamente calcolati in relazione alle differenti caratteristiche geomorfologiche del territorio, al tessuto urbanistico e alle caratteristiche tecniche dei servizi richiesti (come cadenza, distribuzione quotidiana, ritmi di erogazione), vuol dire svelare le bugie e le virtù millantate, ed evidenziare i vizi. I costi standard ci diranno anche se le risorse sono molte o sono poche, e se sono ben distribuite.

Siamo senz'altro d'accordo sul dare all'efficienza un ruolo centrale, soprattutto in un panorama di cospicui tagli al TPL come quelli attuali, e come quelli che si profilano per l'anno 2012. L'efficien-

za deve essere alla base sia della definizione delle risorse, sia dei criteri per la loro distribuzione ai servizi nel territorio.

La Regione Toscana ha intrapreso il percorso che la porterà a indire una sola gara per tutto il bacino regionale. Si tratta di una decisione politica di cui prendiamo atto, anche se in un recente convegno della nostra associazione, proprio sulla prima motivazione del progetto – i minori costi – sono emersi forti dubbi sulle presunte economie di scala nell'accorpamento dei lotti. È stato anzi accertato che la crescita dimensionale porta all'aumento di alcuni costi unitari, in particolare del costo del lavoro.

Le aggregazioni, necessarie per competere nei grandi bacini, devono essere incentivate e supportate, ma è necessario mantenere dimensioni medio piccole a livello operativo, come del resto ci insegna la realtà attuale del trasporto pubblico in tutta Europa. ■

# Lavoratori, utenti, imprese: 3 domande, 1 risposta

a cura di Enzo Chiocini



## Un lotto unico ormai indispensabile

intervista a **GIANFRANCO CONTI**, Filt Cgil Toscana

### Qual è il vostro giudizio sulla Convenzione sul TPL approvata dalla Giunta Regionale della Toscana?

A nostro avviso è un atto fondamentale. Si sono gettate le basi per la riforma del servizio in un lotto unico, ormai indispensabile.

### Quindi significherà anche azienda unica?

Sì, con tutte le difficoltà che ci sono, per gli interessi in ballo, considerando anche un altro pezzo importante da inserire: il trasporto ferroviario.

### Dovrebbe rientrare nella gara anche il "ferro"?

Il contratto di servizio scadrà successivamente, ma bisognerà arrivarci.

### Questa operazione riuscirà a garantire il livello occupazionale e i servizi?

L'obiettivo deve essere quello della maggiore offerta possibile di servizi; i percorsi riorganizzati, se si garantiscono davvero qualità e quantità dei servizi, non incidono sull'occupazione se non in termini di razionalizzazione.

nizzativi, se si garantiscono davvero qualità e quantità dei servizi, non incidono sull'occupazione se non in termini di razionalizzazione.

### Siete preoccupati dall'affacciarsi sul territorio regionale di grandi imprese di trasporti pubblici non italiani?

Non le respingiamo a prescindere: lo abbiamo dimostrato per la privatizzazione di Toremar, anche se, alla fine, i lavoratori sono rimasti soddisfatti della soluzione locale. Se ci sono regole certe i lavoratori non sono preoccupati di chi acquisisce.

In questa fase ci preoccupa piuttosto che i proprietari pubblici pensino di risolvere vendendo servizi, mezzi e lavoro ad operatori magari stranieri; siamo altrettanto preoccupati che possano subentrare imprese non strutturate: il rischio è quello di perdere mercato. Questi rischi ci convincono ancora di più della necessità dell'unificazione, anche per evita-

re la svendita di un patrimonio costruito con finanziamenti pubblici.

### Quali sono a vostro avviso i punti su cui non si può tornare indietro?

Per quanto ci riguarda sono i diritti dei lavoratori, i livelli occupazionali, la qualità della vita e del salario: sono punti importanti anche in Toscana, dove i livelli di salvaguardia sono comunque alti.

### Quali tempi prevedete?

Lavoreremo per vedere se entro la fine dell'anno si potrà avere almeno uno schema di riforma definitivo. È complicato, però, per l'atteggiamento dei nostri interlocutori datoriali che fanno ovviamente resistenza. Cercheremo di contribuire a un'accelerazione anche perché la crisi delle aziende rischia di sprofondare nel 2012.

# Maggiore competitività e qualità migliore

intervista a **STEFANO BONI**, Fit Cisl Toscana

## Siete soddisfatti del percorso avviato dalla Regione sul TPL?

Noi ci rifacciamo alla legge regionale che prevede la gara unica sul TPL, un'impostazione che abbiamo sempre condiviso anche prima della legge.

## Avete avuto difficoltà con gli enti locali per la gestione di questa fase di transizione?

Più che con gli enti locali abbiamo avuto difficoltà con le aziende che non hanno dimostrato grande interesse per questa riforma. Abbiamo spinto in questa direzione e siamo stati fautori nell'azienda Tiemme, che raggruppa le province di Grosseto, Siena, Arezzo e l'azienda del Comune di Piombino. I manager delle aziende non si sono dimostrati molto entusiasti, ma oggi siamo di fronte a risorse sempre più esigue. Bisogna ridurre il costo della politica e avere delle aziende più grandi dove si fanno delle economie di scala a partire da tutti i livelli. Può essere una risposta per una gestione più efficiente per il cittadino, e, rispondete a canoni più chiari ed equilibrati sul piano amministrativo. La gara unica costringe le aziende a mettersi insieme, a dare delle risposte con una programmazione condivisa a livello regionale e a offrire servizi migliori.

## Si stanno affacciando a livello regionale anche delle importanti aziende internazionali di TPL, cosa ne pensate?

Questo fa parte della liberalizzazione, è chiaro che avere una gara di questa portata, se non sbaglio per 123 milioni di km, richiamerà anche operatori internazionali. Questo non ci deve spaventare e preoccupare, tanto più se si considera che alcuni colossi del TPL sono già presenti nella Provincia di Firenze, ad esempio nella tramvia. Così come sono presenti ad Arezzo. Non sono proprio una novità, ci sono già, si tratta solo di riuscire a salvaguardare il lavoro, i diritti, il contratto. La concorrenza non può essere il male, anzi maggiore competitività potrebbe produrre migliore qualità.

## Quali dovrebbero essere i tempi?

Sono già slittati. Abbiamo perso 3 mesi, ma crediamo che non sia importante un mese in più o in meno, l'importante è che ci sia la volontà politica di andare alla riforma. Naturalmente i tempi non possono slittare all'infinito, siamo consapevoli che tutto il 2011 e comunque parte del 2012 potrà essere preso dalla riforma.



# Più coscienza critica in difesa di lavoratori e utenti

intervista a **PAOLO FANTAPPIÈ**, Uilt Uil Toscana

## Che giudizio date voi sulla convenzione regionale sul TPL?

La liberalizzazione delle gare non mi ha mai convinto al cento per cento, non è un progetto unitario nazionale. Alcune regioni lavorano ancora "in house", con aziende municipalizzate e non mettono a gara il TPL, continuano col vecchio metodo delle concessioni. Perché alcune regioni fanno le gare e altre no?

## Quali garanzie chiedete?

Il cittadino chiede la qualità del servizio e il lavoratore che non peggiorino le condizioni lavorative. Invece sembra che le due cose non vengano contemplate. Per fare questa gara unica bisogna arrivare al gestore unico. Oggi abbiamo 36 aziende presenti sul territorio, pubbliche e private.

Si dovrebbero unire in un'unica società, altrimenti c'è il rischio che vinca un soggetto esterno, magari. Come sindacato vorremmo che le aziende restassero toscane, visto che il

lavoro è sempre più scarso. La Regione mette la scadenza del 2012, mi sembra occorrono tempi maggiori. Se bisogna costituire un'unica società da 36, temo che la missione sia quasi impossibile. Si rischia di partire senza una società unica o un consorzio. Così si rimane fuori dalla gara!

## Cosa vi preoccupa?

Cosa comporterà l'unificazione delle 36 società? Porterà all'unificazione di impianti, di officine? Se oggi i servizi vengono fatti da due aziende uguali, poi si passa a una, cosa succede all'altra che non ne fa più? Vuol dire ridurre i mezzi e le strutture annesse? Ci saranno degli esuberanti? Vorrei che la liberalizzazione della gara unica portasse a un aumento dei servizi attuali e della qualità.

Ci saranno lacrime e sangue per i lavoratori, anche per gli autisti, dato che dove oggi ci sono due corse se ne farà una sola?

## Visti i tagli ai bilanci credete che gli enti locali siano in grado di reggere molto tempo senza metter mano al TPL?

Intanto devono parlare con un'unica voce, fare coordinamento e sinergia. Poi devono dire alle aziende «cari signori ci sono meno soldi e quindi iniziate voi a risparmiare», ma non sul lavoro, sui servizi e sulla qualità per gli utenti. Devono razionalizzare i loro costi, non a danno del costo del lavoro. Bisogna far capire a chi gestisce le aziende pubbliche che è finita l'era che "Paga Pantalone" e poi ci rimette il lavoratore e l'utente. Consorzio unico o una società unica vuol dire un solo consiglio di amministrazione. Nella Tiemme, società che somma 4 aziende, le società originali sono ancora in piedi, con il loro patrimonio, 4 consigli di amministrazione e presidenti. Non c'è coscienza critica da parte degli amministratori! Non c'è la volontà! Se queste cose cambiano bene, altrimenti credo che il processo sarà complesso.

# Cittadini passeggeri

Un buon servizio di mobilità pubblica passa da una politica che favorisca l'uso dei mezzi pubblici, investa in quantità e qualità dei mezzi e nella manutenzione sistematica. Per questo è necessario un rafforzamento industriale e un diverso assetto organizzativo dei gestori



## Servizio in calo e tariffe meno eque

colloquio con **GIUSEPPE MINIGRILLI**, presidente Federconsumatori Toscana a cura di Guendalina Barchielli

**I tagli sui trasferimenti alle Regioni operati dal Governo, in materia di TPL, colpiscono la qualità della vita dei cittadini in maniera molto diretta: quali e di che entità sono i disagi che avete registrato in Toscana?**

Purtroppo i tagli del Governo hanno assestato un colpo decisivo al già precario equilibrio economico del settore.

In Toscana siamo riusciti a contenere i disagi solo grazie a un intervento straordinario della Giunta regionale, che ha stanziato 130 milioni di euro *una tantum*, impedendo tagli disastrosi a un servizio strategico per il funzionamento della società Toscana.

**Da più parti viene espressa la necessità di una profonda revisione del sistema del TPL toscano. Nelle intenzioni della Regione questo dovrebbe tradursi nel bando di gara per il gestore**

**unico del 2012. Qual è l'opinione di Federconsumatori su questa ipotesi?**

Come rappresentanti dei consumatori, condividiamo completamente questo percorso che, a nostro avviso, porterà a dei vantaggi reali per i cittadini toscani.

Quello della mobilità efficiente e sostenibile è, a tutti gli effetti, un diritto che deve essere garantito a tutti i cittadini, deve essere un obiettivo condiviso da chi governa e devono essere intraprese tutte le azioni necessarie affinché siano rimossi gli ostacoli che si frappongono alla sua realizzazione.

Al momento attuale, in Toscana, il TPL è organizzato secondo un modello parcellizzato e in molti casi costoso e poco efficace. In questo contesto di costruzione di un sistema integrato regionale appare incomprensibile l'atteggiamento della Giunta di Palazzo Vecchio che, anziché fare di Ataf il soggetto trainante del futuro gestore unico, sembra

privilegiare un percorso di privatizzazione e di isolamento nel sistema regionale.

Il gestore unico, se non si limita a essere una mera sommatoria degli attuali gestori, ma si presenta come interprete di un vero e proprio modello industriale capace di superare i localismi e i particolarismi, consentirà di calibrare realmente il servizio in funzione dell'utenza, mettendo al centro la qualità del servizio e i diritti degli utenti, l'integrazione ferro-gomma, ma anche tariffe eque.

Basti pensare, a questo proposito, che negli ultimi anni, oltre a registrare un peggioramento del servizio, ci siamo trovati di fronte alla soppressione di quasi tutte le agevolazioni tariffarie rivolte a specifiche tipologie di utenza, producendo di fatto un consistente aumento tariffario, che ha penalizzato le fasce più deboli, anziani con redditi bassi, studenti o portatori di handicap e, principalmente i pendolari.

# Rilanciare la mobilità, migliorare la qualità della vita

di **GRAZIA SIMONE**, segretario generale Adiconsum Toscana

**L**a situazione del servizio del trasporto pubblico locale, già peraltro precedentemente problematico, ha subito senz'altro ulteriori e inopportune conseguenze a seguito degli interventi di riduzione delle risorse economiche che sono stati ultimamente praticati.

Pur riconoscendo l'attenzione che la Regione Toscana ha riservato a questo tema, cercando di conte-

nerne i tagli per l'anno 2011 anche con lo smistamento e l'utilizzo di altri fondi del bilancio, resta il fatto che la riduzione delle risorse e la conseguente riduzione dei servizi forniti è stata comunque evidente. Sono infatti numerose le segnalazioni di disagio che Adiconsum Toscana ha ricevuto dai cittadini a questo riguardo.

La situazione è particolarmente difficile e preoccupante soprattutto

se considerata nell'immediato futuro: Adiconsum Toscana ha più volte ribadito la necessità di una riorganizzazione per prevedere un rafforzamento industriale e un diverso assetto organizzativo dei soggetti che oggi gestiscono il servizio.

È necessario un efficace rilancio della strategia per la mobilità come elemento fondamentale per lo sviluppo e la tutela ambientale,

attraverso un servizio di qualità e di rispondenza alle necessità dei cittadini.

Un buon servizio del trasporto pubblico in definitiva favorisce il contenimento dell'uso privato dei mezzi di trasporto, con tutti i benefici che ne derivano, come ad esempio la riduzione dell'inquinamento, la migliore viabilità e i probabili minori costi, a partire da quelli di manutenzione e di esercizio delle strade.

A questo proposito diventa determinante l'integrazione ferroviaria e, soprattutto nel settore ferroviario, l'impegno di opportuni investimenti intesi a migliorare la qualità dei mezzi, sia con l'acquisizione di nuove dotazioni, sia con l'attuazione sistematica delle necessarie azioni di manutenzione.

Per quanto riguarda infine il sistema tariffario e gli standard della qualità dei servizi forniti, è necessario, come previsto dalla normativa di legge, garantire il ruolo e il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori, in fase preventiva e con successivi sistemi di monitoraggio.

Questa condizione è, infatti, molto importante sia nella fase di determinazione delle tariffe, in particolare per l'attenzione da riservare agli utenti più deboli, sia nella fase di definizione delle strategie per favorire con efficacia il servizio del trasporto pubblico rispetto alla mobilità individuale. ■



## IL PUNTO I nomi

**Riccardo Bertini**, presidente Compagnia Toscana Trasporti

**Maurizio Bettini**, assessore alla Mobilità del Comune di Livorno, responsabile TPL Anci Toscana

**Filippo Bonaccorsi**, presidente Ataf

**Stefano Boni**, segretario Fit Cisl Toscana

**Roberto Caverni**, assessore ai Lavori pubblici, Mobilità e Patrimonio del Comune di Prato

**Luca Ceccobao**, assessore alle Infrastrutture per la mobilità, logistica, viabilità e trasporti della Regione Toscana

**Gianfranco Conti**, segretario Filt Cgil Toscana

**Paolo Fantappiè**, segretario Uilt Uil Toscana

**David Gay**, assessore alla Mobilità del Comune di Pisa

**Stefano Giorgetti**, assessore Trasporti e Mobilità della Provincia di Firenze

**Luciano Grazzini**, amministratore delegato FS Trasporti su Gomma Srl

**Franco Lazzi**, presidente Anav Toscana

**Massimo Mattei**, assessore alla Mobilità e Manutenzioni del Comune di Firenze

**Giuseppe Minigrilli**, presidente Federconsumatori Toscana

**Riccardo Pallini**, assessore alla Mobilità e al Trasporto Pubblico Locale del Comune di Pistoia

**Massimo Roncucci**, coordinatore Cispel/Asstra Toscana

**Piero Sassoli**, direttore generale Tiemme Spa

**Grazia Simone**, segretario generale Adiconsum Toscana



## Online alla ricerca de "La città che vorrei"

Il Comune di Santa Croce sull'Arno ha avviato un percorso di progettazione partecipata per la riqualificazione del settore commerciale e dei pubblici esercizi teso alla redazione del *Piano Integrato di riqualificazione*. «Sarà un PIR – afferma Alessandro Valiani, assessore alle Politiche economiche e al Lavoro – di medio e lungo periodo che delinea la città ideale del futuro. L'Amministrazione ritiene che attraverso questo percorso sia possibile restituire al territorio la propria tradizione e rinnovare la propria identità».

Le opinioni di cittadini e commercianti saranno raccolte entro la fine di giugno 2011 attraverso i forum di discussione e un questionario.

Le proposte saranno poi valutate, anche con incontri pubblici entro l'estate; la restituzione dei risultati e predisposizione del PIR sono previsti entro ottobre.

«Il progetto è dotato di un sito <[www.santacroce2020.it](http://www.santacroce2020.it)> – spiega Valiani – dove i portatori di interesse sono chiamati a esprimere opinioni e proposte e a compilare un questionario. Sono circa 80 gli stakeholder collegatisi finora. In generale i partecipanti all'indagine si reputano abbastanza soddisfatti delle attività di intrattenimento/cultura, della mobilità territoriale pubblica, dell'offerta di servizi pubblici e privati. Tra gli elementi più importanti per la vivibilità spiccano inoltre spazi verdi, isole pedonali, chiese e monumenti».

E. C.



## Hot spot a Capannori

Sono 20 i punti di accesso wireless posizionati nel Comune di Capannori. L'ultimo, poche settimane fa, è quello del parco pubblico dei Laghetti di Lammari, che fa parte degli anelli turistici di collegamento alla via Francigena, diventata così interattiva.

I punti Wi-Fi, installati anche grazie a un finanziamento regionale di 36mila euro, sono stati individuati principalmente nei parchi del territorio, in prossimità delle ville e delle più importanti emergenze turistiche, della sede comunale, dell'Ufficio turismo e delle sedi degli Sportelli al cittadino di Marlia e San Leonardo in Treponzio. Chiunque tramite un pc o uno smartphone di ultima generazione, potrà connettersi con facilità alla rete comunale "Freeinternet".

Una volta connesso, troverà una home page dove potrà usufruire di vari servizi: sito del comune, informazioni turistiche e, cliccando sull'icona "Freeinternet", la navigazione libera per un'ora. «La disponibilità di copertura del territorio con reti wireless oggi è divenuta quasi una discriminante nella scelta della località turistica dove soggiornare – sostiene il sindaco Giorgio Del Ghingaro. Un territorio a forte vocazione turistica come il nostro non poteva certo fare a meno di dotarsi di strumenti adeguati ai tempi, alle esigenze e alle abitudini dei viaggiatori».

E. C.

## L'Arte abita a Quarrata

Si chiama "Abitare l'Arte, un laboratorio di prototipi e design" ed è un progetto che nasce a Quarrata per sostenere e sviluppare l'industria del mobile e il suo sapiente intreccio con la ricerca artistica ed il design. «La struttura economica del Comune – dice il sindaco Sabrina Sergio Gori – è caratterizzata da una presenza storica molto forte della produzione del mobile imbottito a cui si affianca una qualificata produzione tessile. Ambedue i settori, oggi segnati dalla crisi economica, hanno attinto la loro forza nel passato da un costante connubio tra arte e tecnica». Saranno ora il Comune e il Dipartimento dei Tecnologie dell'Architettura e Design "Pierluigi Spadolini" dell'Università degli Studi di Firenze a sviluppare insieme il progetto, che è uno degli interventi finanziati dalla Regione Toscana, nell'ambito dei bandi PIUSS. Sede del laboratorio è villa La Màgia; obiettivo, unire il mondo dell'arte con il tessuto produttivo in un progetto che si prefigge di preservare e valorizzare il patrimonio di conoscenze, competenze e imprenditorialità che da sempre appartiene alla città. Questo accordo permetterà al Comune di accreditarsi alla Rete regionale del Sistema di Incubazione di Impresa, approvato con il DR 581/2011, e accedere così a nuovi finanziamenti.

Così il sindaco sottolinea l'importanza del progetto: «Nella villa medicea La Màgia si lega il tempo: l'arte rinascimentale e quella contemporanea, la storica attività tipica di Quarrata e le innovative correnti produttive di design e interpretazione dell'artigianato radicato e capace».

Enzo Chioini

Se io ho questo nuovo media: la possibilità cioè di veicolare in un microsecondo un numero enorme di informazioni, mettiamo caso a un 'aborigeno' dalla parte opposta del pianeta. Ma il problema è: Aborigeno, io e te, che c... se dovemo di? C. Guzzanti

# Tre buone azioni per la Comunicazione in Sanità

La Comunicazione pubblica in Sanità è uno strumento imprescindibile per il raggiungimento dei valori e degli obiettivi propri del nostro Servizio sanitario.

Esperienze di altri Paesi hanno dimostrato che la Comunicazione può essere considerata come una risorsa, e non una spesa, per contribuire a migliorare le prestazioni delle strutture sanitarie e la salute dei cittadini. La comunicazione pubblica nelle Aziende sanitarie assume, infatti, un ruolo strategico nel favorire l'accesso e l'utilizzo appropriato dei servizi, nonché l'adozione di comportamenti volti alla tutela e al miglioramento della salute individuale e collettiva.

Le strutture per la comunicazione che ruotano in varie posizioni e a vario titolo intorno al sistema sanitario rivestono dunque un ruolo di primo piano e dovrebbero essere oggetto di attente politiche di qualificazione e supporto, a partire da quello territoriali, più direttamente a contatto con i cittadini e gli utenti dei servizi.

## La qualificazione dei front office

Parlare con il pubblico non è mai semplice, ma lo è ancor meno nei contesti in cui il riconoscimento di un proprio diritto, come quello alla Salute, è assai forte. Il cittadino si sente in una condizione di maggiore precarietà e si attende una risposta efficace e rassicurante. Il personale che lavora nel front office deve pertanto essere formato in modo adeguato e soprattutto sostenuto nell'azione di ogni giorno. Il rischio, infatti, è quello di un cedimento sotto la pressione quotidiana delle richieste che si trasforma in un *burn out* silenzioso che rende di fatto l'addetto passivo e inerte di fronte a ogni sollecitazione. Il primo impatto con la struttura è invece decisivo, perché è qui che si determina una parte notevole della qualità del-

la prestazione in grado anche di influenzare, sia in positivo, sia in negativo, il comportamento successivo del cittadino. Il front office è poi importante per l'ascolto del pubblico in modo da individuare elementi critici e orientare i servizi. La routine organizzativa e l'assistenza di problemi che appaiono più urgenti spesso fanno sì che non si dia l'attenzione dovuta a questo aspetto dell'organizzazione; talvolta, addirittura, il front office viene visto come il luogo dove destinare il personale che non sembra adatto per altre soluzioni. Eppure tutte le riflessioni che hanno prodotto la letteratura in materia in questi anni e la stessa esperienza sul campo, ci dicono come questo punto di incontro con il pubblico sia invece cruciale per le sorti di qualsiasi organizzazione.

## La Comunicazione interna

Se non si comunica all'interno, non è possibile comunicare all'esterno; quantomeno l'impresa risulta tutta in salita. La Comunicazione interna o *comunicazione organizzativa*, come viene chiamata con una denominazione ricca di senso, svolge un ruolo strategico in ogni organizzazione. La Comunicazione interna si propone di coinvolgere

e valorizzare le risorse umane nelle politiche e nelle strategie, migliorare i rapporti di collaborazione, rendere più snelli i processi di lavoro, sostenere efficacemente la Comunicazione esterna.

## La comunicazione esterna

La qualificazione degli *skill* comunicativi dei *front office* e lo sviluppo organizzato della comunicazione interna per i responsabili di settore sono le precondizioni, le basi per interventi più solidi e produttivi nel campo della comunicazione esterna che ha campi assai differenziati; si va, infatti, per fare un esempio di uno spettro tematico più ampio, dall'accoglienza degli ambienti alla semplificazione delle procedure, dalla comprensibilità dei messaggi alla segnaletica esterna.

L'intervento che appare più necessario, in una prospettiva graduale, è quello dell'informazione di base da rivolgere ai destinatari dei servizi del Sistema sanitario, che in Toscana passano oggi attraverso le Società della salute. La congerie di acronimi e sigle (Urp, Cup, Punti insieme, Amministrazione di Sostegno, AFA ecc.), non aiuta certo a districarsi nel percorso individuale da compiere per raggiungere

l'interlocutore competente e disorienta il cittadino. Occorre pertanto una informazione che si traduca in un servizio reale. Perché sia efficace occorre però che vada là dove ci sia un potenziale bisogno o interesse. Si deve, infatti, evitare l'effetto overdose che rischia di rendere vana ogni informazione. Guide, brochure, agende si accumulano inerti nelle case o vengono gettate subito via se non viene percepito un potenziale interesse. Il successo del vecchio elenco telefonico è dipeso proprio dalla promessa di uso che aveva in sé. Difficilmente si conserverà la guida a servizi che stagioni e stili di vita fanno ritenere lontani e se capiterà di averne bisogno quasi sicuramente la guida non sarà più a portata di mano o le notizie non saranno più valide.

Le tre azioni che abbiamo richiamato (formazione degli operatori dei *front office*, interventi per lo sviluppo e il sostegno alla comunicazione interna, piano di informazione di base) hanno così una sequenzialità organica e coerente, valorizzano le risorse umane dell'ente e si adattano alle caratteristiche dell'ente. Una buona comunicazione in Sanità, dovrebbe assumerle tutte come riferimento e guida.





## Conflitti dimenticati

**D**a quanto tempo non si legge sui giornali o non si sentono notizie in televisione che riguardino i conflitti in corso in Ciad, in Nigeria, in Uganda, in Colombia, nella Repubblica Democratica del Congo, in Somalia, in Cecenia e altre zone del Caucaso, in Turchia, in Thailandia, in India, nelle Filippine?

L'attenzione è rivolta esclusivamente all'Iraq e all'Afghanistan, al conflitto Israele-Palestina, qualche volta al Darfur e al Pakistan, oppure al Messico, e adesso ai paesi nordafricani (Yemen, Libia, Siria, Egitto), che sono al centro della "primavera maghrebina" di lotta popolare per la democrazia.

Che il numero complessivo dei conflitti sia in diminuzione negli ultimi decenni (i conflitti armati, sia di natura interstatale sia di guerra etnica e civile all'interno di una stessa nazione, tra quelli che hanno superato almeno i 500 morti risultano diminuiti di oltre il 60% dal loro picco raggiunto a metà degli anni '80,

arrivando alla fine del 2009 al loro più basso livello fin dagli anni '60) non può far dimenticare l'aumento relativo dei conflitti di natura più piccola, dove a volte non sono coinvolti degli stati o dove lo sono quelli che non rientrano nelle priorità geopolitiche delle grandi potenze.

Si tratta in gran parte di guerre e conflitti civili, interni a uno stato, in cui ormai la responsabilità della maggior parte delle vittime ricade su movimenti combattentistici antigovernativi o insurrezionali, la cui attività si salda sempre più strutturalmente con quella della violenza della criminalità organizzata. Questa cresce quasi naturalmente dove vi sono conflitti (in Afghanistan e Somalia, in Cecenia e Georgia, ad esempio), ma anche dove è essa stessa a determinare il conflitto (Messico, Colombia) che coinvolge i civili e a cui le autorità non sono in grado di rispondere esse stesse con abuso di violenza e di violazione dei diritti umani.

A occuparsi di questi conflitti dimenticati

sono quasi esclusivamente organizzazioni non governative, sia per quanto riguarda l'informazione sia per quanto riguarda molte delle attività di aiuto umanitario che vi vengono svolte. Manca ancora un coordinamento soddisfacente, internazionale e nazionale, dell'intervento umanitario e cooperativo, se non per alcuni limitati e importanti settori di intervento (ad esempio per il Darfur). Forse sarebbe possibile che, come parte di questa necessaria spinta a una maggiore coordinazione, si operasse una sorta di presa in carico dei conflitti dimenticati, di "adozione" di ognuno di essi da parte di uno o più comuni che hanno in quell'area progetti e programmi di azione umanitaria e di cooperazione allo sviluppo. Per farli diventare meno dimenticati e massimizzare, così, le forme di aiuto per la loro soluzione.

**Marcello Flores**, professore ordinario per l'Università di Siena, direttore del master in "Human Rights and Genocide Studies"

# Un Atlante della guerra, un Atlante per la pace

di SAURO TESTI, sindaco di Bucine, coordinatore Consulta cooperazione Anci Toscana

La lettura di un atlante riporta alle navigazioni mentali con cui da ragazzi aprivamo questi libri molto particolari, che avevano l'ambizione di raccontare il mondo con una serie di foto e carte geografiche da studiare con curiosità. Il mondo come un insieme complesso e articolato di territori diversi, di uomini e popoli assolutamente originali nella loro identità, tra terra e acqua, nel nord o nel sud del mondo.

*L'Atlante delle guerre e dei conflitti del mondo* è un atlante assai diverso. Sfogliando le pagine, guardando le foto, molto belle per la verità a prescindere da ciò che raccontano, il viaggio per terre diverse e distanti non narra le ricchezze culturali o le bellezze paesaggistiche del nostro tempo, ma l'assurda stupidità della razza umana che continua a diffondere guerre e violenza.

Facile pensare di trovare la prova di quanto, nei secoli, i conflitti abbiano regolato le relazioni tra i popoli in un libro di storia, rassicurandoci che tutto questo appartenga essenzialmente al passato.

Normale stupirsi e indignarsi il giusto quando i mezzi di comunicazione ci informano che in qualche parte del mondo, magari quelle che sentiamo più lontane da noi, esplodono tensioni e a volte guerre, che ci affrettiamo a classificare come episodi locali, dovute a problematiche di vario genere ma sicuramente straordinarie.

Poi però succede che la guerra scoppia improvvisamente e con una violenza e ferocia che non ha niente da invidiare ai conflitti mondiali del secolo scorso, proprio nel cuo-

re dell'Europa, nei Balcani, a poche centinaia di chilometri da noi.

Così scopriamo che pulizia etnica e genocidio non sono parole da chiudere nei cassetti della memoria ma ancora oggi, in tante parti del mondo, uomini uccidono altri uomini nel nome di interessi economici e politici, mascherati come differenze etniche o religiose. Sono passati pochi anni da quando l'Europa è stata attraversata da quella guerra e ancora oggi, mentre si arresta il boia di Srebrenica, vengono scoperte nuove fosse comuni.

Questo Atlante dà uno schiaffo mirato e deciso al nostro bisogno di non vedere per non sapere, alle nostre coscienze assonnanate e pigre. Sfogliando le pagine si scoprono, in ordine assolutamente alfabetico, dando volutamente a ogni conflitto documentato la stessa evidenza e non volendo favorire nessun tipo di classificazione, una quantità di situazioni di crisi impressionante, disseminate più o meno in ogni angolo del mondo. Se a un qualsiasi cittadino chiediamo quanti conflitti pensa siano attualmente in corso difficilmente saprà citarne più di dieci. Non far sapere è un modo strumentale di gestire le questioni di politica internazionale che oggi si scontra sempre di più con la grande facilità di accesso agli strumenti di comunicazione sociale.

Questo Atlante, nelle scuole come nelle biblioteche o dentro ai municipi, è uno strumento di conoscenza e di educazione alla pace – unica alternativa al conflitto – nella misura in cui la si persegue come prevenzione alla guerra. Informare per rendere consapevoli. E che nessuno possa dire "io non sapevo"...



*Un annuario aggiornato sui conflitti in atto sul pianeta è uno strumento prezioso per informare ma anche per rendere consapevoli: perché conoscere la guerra permette di intraprendere un cammino di educazione alla pace*

## UN ASSETTO MONDIALE INSTABILE di SARA DENEVI

Uno strumento di pace per spiegare il clima di conflitto permanente e per orientare un'informazione adeguata sull'andamento geopolitico mondiale. È questo, in prima analisi, ciò che caratterizza la seconda edizione dell'*Atlante delle guerre e dei conflitti nel mondo*. Il lavoro presenta 35 schede di Paesi in cui è in atto uno scontro armato fra Stati o popoli; è il rigore metodologico che orienta il lettore nella divisione delle schede per continente ma, soprattutto, è la "scelta politica" che impone la lunghezza di 4 pagine per ogni conflitto trattato.

Non esiste, infatti, una guerra più importante di un'altra in un assetto mondiale disegnato dalle contraddizioni delle Nazioni Unite, dettato da un'economia di conflitto permanente. Le schede sono organizzate con il supporto di carte geografiche dettagliate, dati e statistiche, inchieste giornalistiche, per spiegare le cause, le motivazioni e le varie parti impegnate in ciascun conflitto bellico.

Nello specifico, a fronte della carta, vengono descritti la situazione attuale e gli ultimi sviluppi, a seguire invece troviamo la trattazione dei

motivi che hanno spinto al conflitto insieme alle informazioni di carattere generale sul paese in questione e, a concludere, il dettaglio sui protagonisti. Le mappe utilizzate sono quelle dell'ONU, ma nell'aprire l'Atlante troverete il planisfero con i conflitti, le missioni ONU e le situazioni critiche attualmente in corso sul pianeta per avere, da subito, una visione globale e immediata della situazione.

Prima di chiudere la pubblicazione, non passerà inosservata la carta di Peters, la proiezione secondo la quale, seppur nell'impossibilità di

# L'informazione non levighi la verità

di RAFFAELE CROCCO, direttore dell'Atlante delle guerre e dei conflitti del mondo



*L'informazione di guerra ha cambiato pelle e spesso con lei anche la figura dell'inviato, non più giornalista che "consuma le scarpe" per raccontare ciò che ha sotto gli occhi. Scopo dell'Atlante: farci conoscere ciò su cui l'informazione ufficiale tace*

rappresentare fedelmente su una carta piana la superficie sferica terrestre, ogni elemento cartografato è realmente proporzionale alla vera estensione nello spazio, lontano dalla distorsione eurocentrica cui il nostro occhio è abituato. Una scelta coerente dato l'assetto geografico su cui si basa questo lavoro. Con altrettanta coerenza si pongono i focus sulla situazione di vecchie e nuove guerre, di quelle dettate dalla logica dei media, con particolare riguardo ai risvolti più imminenti e a quelli che coinvolgono le vittime di guerra.

Una volta si diceva: consumare le soles delle scarpe. Era l'immagine che i "vecchi" raccontavano ai nuovi arrivati per spiegare il lavoro dell'inviato. Un uomo che andava, camminava con la borsa in spalla e scriveva, fotografava, filmava, quello che vedeva.

Le guerre i giornalisti hanno sempre cercato di raccontarle così. Immagini, se volete piccole, parziali, di tragedie enormi. Racconti di persone o di luoghi travolti dagli scontri, dal conflitto. Le considerazioni politiche, gli inviati le lasciavano agli altri, agli esperti, a quelli che – quasi sempre lontani dalla linea del fronte – avevano una visione globale di quello che succedeva, avevano più fonti di informazione.

L'inviato di guerra è sempre stato un giornalista da racconto breve e istantaneo e da verità assoluta: solo quella che aveva sotto gli occhi, che toccava. Negli ultimi anni il cambio di struttura dei giornali, con più pagine da riempire, l'informazione televisiva onnivora e onnicomprensiva, la voglia di sapere tutto, poco e subito ha modificato le regole del gioco e l'inviato è diventato marginale. I giornalisti arrivano sui luoghi di conflitto e vengono stipati in hotel. Vengono accreditati da una delle forze in campo e si muovono poco, sempre al seguito di chi li ha accreditati. Quello che raccontano è il poco che

vedono e il molto che sanno attraverso comunicati stampa, conferenze, interviste. Insomma, è cambiato tutto.

È chiaro: non è in assoluto così. Ma certamente l'informazione di guerra ha cambiato pelle, è diventata, se possibile, più burocratica e impersonale. Come se non ci riguardasse più. È un dato fondamentale per capire il peso che la guerra ha sulla vita di ogni cittadino del Pianeta, per cercare di comprendere come ogni conflitto sia, in qualche modo, qualcosa che ci riguarda da vicino. E non solo per ragioni più o meno affettive o morali. Per questioni pratiche. La guerra ha conseguenze economiche dirette sulla nostra vita. Ovunque venga combattuta. Ad esempio: gli esperti dicono che ormai non abbiamo terra coltivabile a sufficienza per sfamare tutta la popolazione mondiale, che aumenta ogni minuto, mentre si perde, nello stesso minuto, un ettaro di terreno coltivabile.

Nel 2050 la popolazione del pianeta dovrebbe arrivare a 7,7 miliardi persone. Con questa proiezione, diventa probabile entro breve una vera e propria guerra per il cibo. Sempre più esseri umani – lo dicono gli esperti – saranno privi di sostentamento, di alimenti.

Secondo la FAO, Fondo Mondiale Alimentare, i cambiamenti climatici, la decadenza dei terreni coltivati, l'abbandono delle coltivazioni originarie da parte delle piccole comunità, l'esilio dalle campagne rese impossibili dalle mine, ha portato a perdere – in soli 100 anni – il 75% del patrimonio alimentare mondiale. Cosa significa? Ad esempio, che nel mondo cosiddetto occidentale, l'alimentazione si basa su sole 4 culture, cioè mais, riso, soia e grano. In una piccola comunità thailandese di sole 600 persone, invece, sono ancora oggi 387 le culture utili per mangiare. Il risultato è che loro, piccoli, se interrompono per qualche ragione una delle loro coltivazioni riescono a vivere. Noi – ricchi e forti – se facciamo lo stesso rischiamo la fame, non avendo alternative pronte.

Era un esempio. E tutto questo, nei racconti piccoli, dell'uomo che consuma le soles delle scarpe, ci sarebbe. Verrebbe narrato con le parole di quelle difficoltà, quella miseria, la vive sulla pelle tutti i giorni. Non ci sarebbero analisi, numeri. Ci sarebbero le verità quotidiane create dalle ingiustizie, dalla ricchezza mal distribuita, dalla mancanza di libertà. Perché questo è il lavoro dell'inviato di guerra: consumare le soles delle scarpe, per raccontare l'unica verità esistente, quella che ha lì, davanti al naso.

# Quando la responsabilità è di tutti

di FABRIZIO CAVALLETTI, responsabile Ufficio Africa e Ufficio Asia e Oceania di Caritas Italiana

**D**al 6 all'11 febbraio 2011 si è svolta a Dakar l'XI edizione del "Forum Sociale mondiale", punto di incontro delle organizzazioni della società civile di tutto il mondo impegnate per "Un altro mondo è possibile". Uno dei temi chiave è stato quello della responsabilità individuale e collettiva verso il bene comune globale, argomento su cui si è focalizzato un seminario proposto dalla Caritas Italiana. In particolare ci si è soffermati sul concetto della responsabilità morale indiretta. Ormai non

siamo più responsabili solo di azioni semplici, quantificabili nel loro impatto nel tempo e nello spazio. Percepriamo chiaramente che le nostre azioni hanno un impatto globale. Quanto facciamo *hic et nunc*, qui e ora, ha conseguenze là e domani, in altri luoghi e nel futuro. Oggi l'interdipendenza dei fenomeni è più evidente e più forte, e potendo facilmente conoscere le conseguenze indirette delle nostre azioni, ne diventiamo corresponsabili. Ciò vale anche per i conflitti che si combattono nel mondo e soprattutto per quelli che af-

fliggono i paesi più poveri e che spesso sono "dimenticati" dai media e dalle popolazioni occidentali. Un esempio recente è la crisi politica sfociata in vera e propria guerra civile in Costa d'Avorio agli inizi del 2011, con migliaia di vittime, sfollati, rifugiati, rimasta nell'oblio per la gran parte della popolazione italiana. Nella quasi totalità dei casi i conflitti hanno una motivazione ultima legata allo sfruttamento di risorse economiche e sovente all'azione di multinazionali straniere. Allora, il tema della responsabilità riguarda fortemente le politiche dei go-

verni e delle imprese, ma queste possono essere influenzate dai comportamenti dei singoli individui e dai corpi intermedi della società civile attraverso l'esercizio della responsabilità indiretta verso le popolazioni più povere nelle scelte piccole e grandi che si compiono nella quotidianità. Dall'uso delle risorse, alla scelta dei prodotti, dalle priorità richieste ai governanti soprattutto in tema di politica estera, all'investimento dei risparmi, dal modo di relazionarsi con gli altri alla cultura che si contribuisce a diffondere con il proprio esempio.

## Le guerre delle risorse

di ELENA DUNDOVICH, docente presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università degli Studi di Pisa

**I**n questo momento nel mondo sono in corso 36 conflitti che vedono coinvolti non solo eserciti, ma uomini disarmati, donne e bambini inermi. La maggior parte di queste possono definirsi "guerre dimenticate", a cui i mezzi di informazione dedicano pochissima attenzione complice un'opinione pubblica distratta. Nell'analizzare il turbolento contesto internazionale in cui queste guerre hanno luogo è ovvio disegnare una griglia interpretativa dei mutamenti intercorsi dopo il biennio 1989-1991: il crollo dell'Urss e la fine della guerra fredda da un lato, il ritorno a un sistema multipolare dall'altro, caratterizzato dalla presenza anomala, nel decennio seguente, di un Impero

americano formalmente più potente degli altri ma non per questo privo di esitazioni. Un'operazione legittima che, però, non esaurisce di per sé tutti gli interrogativi e non deve far dimenticare che lo scoppio di molti di questi conflitti – si pensi solo a quello arabo-israeliano o a quello afgano – hanno origini ben più antiche.

Fatta questa premessa, è facile osservare che è nei due decenni che ci separano da quel 1991 che assistiamo alla del un così forte indice di conflittualità attuale: si pensi allo sviluppo demografico, impressionante da quindici anni a questa parte, o alla relativa scarsità di materie prime fondamentali – come l'acqua – che contraddistinguono alcune regioni del pia-

neta. L'erosione dei terreni, il riscaldamento dell'aria, l'inquinamento portano gli Stati, e con essi o al posto di essi i "signori della guerra" ad accaparrarsi risorse che diventeranno fondamentali per la sopravvivenza delle rispettive popolazioni: le guerre nascono quindi oggi non più, o meglio non soltanto, ispirate da logiche di politica di potenza, ma per la ricerca di materie prime in grado di accrescere lo sviluppo economico e garantire benessere e consenso interno. In questo contesto fragile e destabilizzato, Europa e Occidente altro interesse non hanno se non quello di mantenere lo *status quo* visto che con il 15% della popolazione mondiale, detengono il 70% delle ricchezze del pianeta.



### BANDI NAZIONALI

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DIPARTIMENTO PER LO SVILUPPO E LA COMPETITIVITÀ DEL TURISMO

#### Concessione di contributi agli enti per iniziative e manifestazioni turistiche

##### TEMATICA

Turismo

##### SCADENZA BANDO

31/10/2011

##### RISORSE DISPONIBILI

euro 2.000.000

##### FINALITÀ

Sono sottoposte a valutazione le iniziative e/o manifestazioni volte a incentivare nuove offerte turistiche concernenti: turismo balneare, fluviale e dei laghi; turismo dell'arte, della cultura e dello spettacolo; turismo della natura e dei parchi; turismo enogastronomico; turismo sportivo; turismo giovanile; turismo montano; turismo religioso; turismo termale e del benessere; turismo congressuale; turismo legato alle tradizioni popolari, al di fuori di quelle che comportino lo sfruttamento di animali.

##### LINK

Per maggiori informazioni <[http://www.governo.it/Presidenza/DSCT/normativa/decreto\\_702.pdf](http://www.governo.it/Presidenza/DSCT/normativa/decreto_702.pdf)>

### BANDI REGIONALI

REGIONE TOSCANA

#### Bando per l'erogazione di contributi finalizzati al sostegno dei Comuni nel settore dell'edilizia scolastica

##### TEMATICA

Edilizia scolastica

##### SCADENZA BANDO

30/9/2011

##### RISORSE DISPONIBILI

euro 6.000.000

##### FINALITÀ

Sono finanziati in base al presente disciplinare: a) la costruzione e il completamento di edifici scolastici, nonché l'acquisto e l'eventuale riadattamento di immobili adibiti o da adibire ad uso scolastico; b) le ristrutturazioni e le manutenzioni straordinarie dirette ad adeguare gli edifici alle norme vigenti in materia di agibilità, sicurezza, igiene ed eliminazione delle barriere architettoniche; c) la riconversione a fini scolastici di edifici adibiti ad altre destinazioni di uso o la riconversione di edifici scolastici da destinare ad altri tipi di scuola. Sono ammissibili gli interventi di nuova costruzione o di ricostruzione, anche in un sedime diverso da quello su cui insiste l'edificio scolastico, allorché sia dimostrata la non convenienza tecnico economica alla messa a norma dell'edificio esistente.

#### Bando per l'incentivazione finanziaria rivolto ai Comuni in materia di produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili nonché di efficienza energetica

##### TEMATICA

Efficienza energetica

##### SCADENZA BANDO

31/8/2011

##### RISORSE DISPONIBILI

euro 4.800.000

##### FINALITÀ

Questi i settori su cui interviene il bando: settore dell'edilizia scolastica; settore dell'edilizia sanitaria; settore dell'edilizia e impiantistica sportiva; settore degli immobili sede dei comuni; settore dell'edilizia cimiteriale; settore dell'illuminazione pubblica (esclusivamente per gli impianti esistenti che utilizzeranno tecnologie ad alta efficienza, lampade a risparmio energetico, sistemi di alimentazione elettronica con telecomando e telegestione e/o lampioni fotovoltaici).

PROGRAMMA DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA ITALIA-FRANCIA "MARITTIMO" 2007-2013

#### Avviso per la presentazione di candidature per progetti semplici per iniziative mirate su temi specifici

##### TEMATICA

Cooperazione transfrontaliera

##### SCADENZA BANDO

18/07/2011 ore 17<sup>00</sup>

##### RISORSE DISPONIBILI

euro 10.000.000

##### FINALITÀ

Il Programma tende a migliorare e qualificare la cooperazione fra le aree transfrontaliere in termini di accessibilità, di innovazione, di valorizzazione delle risorse naturali e culturali e di integrazione delle risorse e dei servizi al fine di accrescere la competitività, a livello mediterraneo, sud europeo e globale e assicurare la coesione dei territori e favorire nel tempo occupazione e sviluppo sostenibile. Il presente avviso è finalizzato alla realizzazione di Iniziative mirate su temi specifici, che rappresentano ambiti di intervento significativi ai fini di una maggiore competitività e attrattività dell'area di cooperazione nel contesto mediterraneo. Le aree interessate dal Programma per la Regione Toscana sono il territorio costiero con le Province di Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto.

##### LINK

Per maggiori informazioni <[http://www.maritimeit-fr.net/cms/index.php?option=com\\_content&task=view&id=376&Itemid=149](http://www.maritimeit-fr.net/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=376&Itemid=149)>

# OCCHIO AL PROSSIMO BANDO

Scadono il prossimo **8 LUGLIO** i termini per presentare la domanda di partecipazione a uno dei **2 PROGETTI** per il servizio civile regionale promossi da Anci Toscana:

**"I ROTTAMATORI DI OSTACOLI - UNO"**

Comune di Bagno a Ripoli, 4 volontari

**"CONTAMINAZIONI GENERAZIONALI"**

Comune di Lastra a Signa, 3 volontari

Possono presentare la domanda di partecipazione **1 MAGGIORENNI UNDER 30**, residenti in Toscana anche di cittadinanza straniera.

La domanda deve essere presentata direttamente alla sede di Anci Toscana viale Giovine Italia 17, 50132 Firenze

Per scaricare il bando e le domande allegate, visitare il sito [www.ancitoscana.it](http://www.ancitoscana.it)

Per informazioni, contattare Anci Toscana al numero 055 2477490

o inviare una mail all'indirizzo: [serviziocivile@ancitoscana.it](mailto:serviziocivile@ancitoscana.it)