

INTRODUZIONE

Il presente documento ha l'obiettivo di indicare le maggiori criticità rilevate nel corso dell'attuale contratto di servizio fra Toremar e Regione Toscana, nonché di indicare quelle che sono le attese dell'Amministrazione e della comunità riguardo il futuro bando.

Il documento è diviso in tre sezioni, in modo da raggruppare le problematiche per area tematica.

1. NUMERO CORSE e POLITICA TARIFFARIA

Il servizio pubblico dovrebbe servire a coprire l'handicap patito dagli abitanti delle isole che, rispetto agli altri cittadini italiani, non possono lasciare il proprio comune a piacere e non hanno modo di spostarsi dopo il tramonto.

Come fatto per il bando sul trasporto pubblico regionale su gomma, occorrerebbero differenti intensità di contributo (nella misura di miglia sovvenzionate da fondi pubblici) a seconda della differente offerta private di corse, sia in alta che in bassa stagione, andando a sovvenzionare maggiormente le isole “a domanda debole” che, senza corse pubbliche, rimarrebbero quasi completamente senza collegamenti.

Di seguito un elenco di punti di attenzione:

1. Occorre rendere stabile il collegamento con l'isola di Giannutri, ingiustamente dimenticata nell'ultimo bando, mediante un mezzo destinato al trasporto di persone e mezzi.
2. E' essenziale che anche in inverno vi siano le 4 corse sovvenzionate onde evitare che l'Isola del Giglio rimanga con sole tre corse qualora il vettore privato decida di fermarsi in inverno
3. Per massimizzare il numero di corse invernali e corse negli orari meno “appetibili” potrebbe essere più opportuno mettere a bando “la rotta” invece delle corse, inserendo nel bando un criterio di premialità sul numero di corse che il vettore si offrirà di effettuare senza sovvenzione, magari garantendo al vincente la prelazione di scelta per le corse in “orari pregiati”;
4. come accennato in premessa, l'intensità della sovvenzione dovrebbe considerare che alcune tratte sono “a domanda debole” in quanto, a causa della minor dimensione del mercato di riferimento, non riescono ad attrarre anche un'offerta privata di corse, soprattutto durante il periodo invernale e di bassa stagione;
5. Prevedere una corsa veloce, almeno nei periodi di alta e media stagione, che vada a coprire la tratta oraria in cui non esiste nessun collegamento tra isola e terraferma; tale tratta potrebbe essere svolta da un natante che trasporti solo passeggeri, il cui orario di servizio possa iniziare anche nel primo pomeriggio, purché si arrivi fino a dopo l'orario di cena, in modo da consentire il rientro “dopo il lavoro” a chi è costretto a un lavoro sulla terraferma e non può raggiungere la sua casa come ogni cittadino italiano.
6. Occorrerebbe prevedere una categoria intermedia di biglietto tra il residente e il non residente. La proposta è quella di prevedere un “voucher” di corse (magari dello stesso costo dell'abbonamento per un pari numero di giorni) da utilizzare nel corso di un anno solare, a disposizione di tutti i non residenti. Questo permetterebbe ai proprietari di casa che non vivono sull'isola o ai turisti “stabili” di avere un prezzo calmierato rispetto al turista occasionale.
7. Potrebbe essere prevista l'istituzione di tariffe non residenti differenziate tra alta e bassa stagione, per cercare di evitare il transito di natanti pressoché vuoti in inverno, tenuto conto della scarsa incidenza delle entrate invernali rispetto a quelle di alta stagione nella determinazione dell'equilibrio economico-patrimoniale del soggetto gestore;
8. Sarebbe utile prevedere la gratuità per il trasporto di biciclette, anche a pedalata assistita, per

chi soggiorna nei Comuni della Costa d'Argento, in modo da incentivare le imprese a proporre mezzi puliti e dedicati al “turismo lento”, favorendo l'interscambio turistico. Tale misura sarebbe facilmente a costo zero, se non vantaggiosa per il gestore, dato l'incremento di turismo, anche giornaliero, che comporterebbe.

9. Occorre prevedere la tariffa “mezzo commerciale residente” che elimini le barriere di mercato che le imprese con sede legale e sede operativa nelle isole patiscono, dato che sull'isola tutti i fattori produttivi hanno un costo più elevato rispetto alla terraferma, proprio a causa dei costi e tempi di trasporto maggiori, che rendono quasi tutti i fattori produttivi più cari rispetto alla terraferma, rendendo i prezzi delle nostre imprese fuori mercato. Questo consentirebbe anche alle imprese isolate di competere ed espandersi in altri mercati sulla terraferma, potendo contare finalmente su un “campo da gioco equo”, diversamente dalla situazione attuale in cui le aziende con sede e mercato di riferimento sulla terraferma hanno vita facile nello scontare prezzi più bassi in virtù di quanto appena detto. Per gli analoghi motivi occorre prevedere un biglietto scontato per la spedizione di merce da parte di un'azienda con sede operativa e legale su territorio isolano.
10. La tariffa aggiuntiva in caso di prenotazione deve essere esclusivamente considerata come caparra, in quanto lo spostamento sull'isola tramite traghetto non è una scelta ma un obbligo, pertanto non si ritiene corretto considerare la prenotazione come “un privilegio” da pagare;
11. Per gli stessi motivi eventuali biglietti acquistati in anticipo (non a ridosso della partenza) non dovrebbero essere gravati di diritti di prenotazione, difficilmente comprensibili in quanto l'acquisto anticipato evita code alle biglietterie
12. Dovrebbe essere prevista la possibilità di acquisto online di ogni biglietto anche per le tariffe residenti o agevolate, senza necessità di un passaggio dalla biglietteria per ritirare il biglietto cartaceo, come invece avviene col vigente contratto.
13. Dovrebbe essere prevista la possibilità di acquisto biglietto per conto di clienti da parte di imprese turistiche e attività ricettive.
14. Il trasporto di mezzi di proprietà del Comune di Isola del Giglio o di mezzi di pubblica utilità (ambulanze, trasporto pubblico locale, rifiuti, FF.OO.) dovrebbe avere una ulteriore agevolazione o un numero di corse gratuite annuali.
15. Sarebbe utile prevedere almeno una corsa A/R diretta tra Isola del Giglio e Isola di Giannutri, in modo da garantire la possibilità di spostamento all'interno del territorio comunale per tutti i residenti, soprattutto coloro che risiedono a Giannutri.
16. Dovrebbe essere prevista una riserva minima di posti macchina per i residenti, che potranno essere prelaionati fino a 24 ore prima della partenza
17. dovrebbe essere prevista la gratuità del trasporto di automezzi per chi deve recarsi presso strutture ospedaliere, munito di certificato medico; ciò si rende necessario in mancanza di coincidenze con il trasporto pubblico su gomma e su ferro.

2. CONTROLLI E PENALI

In questa sezione abbiamo raccolto i principali suggerimenti per migliorare il sistema delle sanzioni e dei controlli che, a nostro avviso, non può essere lasciato ad autodichiarazioni del Gestore e a un organo con sede a Firenze, senza ispettori o uffici periferici sull'isola. Per rendere più stringenti i controlli, sarebbe opportuno che anche le singole amministrazioni comunali possano segnalare e controllare eventuali violazioni, soprattutto in tema di corse mancate, qualità e pulizia del naviglio e puntualità.

Sarebbe inoltre opportuno prevedere un approccio “bottom-up” per i rendiconti finanziari presentati dal futuro gestore, prevedendo l'obbligo di presentare rendiconti suddivisi per centri di costo, al livello di natante o di tratta servita. Così facendo sarebbe più incisivo il controllo, altrimenti impossibile sul bilancio aggregato.

Di seguito i singoli punti:

1. La maggior parte dei controlli attualmente è in capo all'Osservatorio Regionale sui Trasporti, che può solo affidarsi ai dati del gestore, in quanto non ci si risulta che vi siano mai stati controlli sul campo. Nel nuovo bando chiediamo che il controllo sia demandato, almeno in via sussidiaria, al Comune, con potere di segnalazione alla Regione, che manterrà il potere sanzionatorio.
2. Per il controllo della puntualità delle corse potrebbero essere esplorate anche dati del traffico marittimo già esistenti
3. Riteniamo che la sezione “reclami” prevista dal contratto sia molto utile per sondare la soddisfazione del turista, ma poco consona a rilevare le problematiche degli isolani, che non utilizzano tale strumento, veicolando le lamentele direttamente all'amministrazione comunale, anche per il “digital divide” causato dall'età media molto avanzata. La qualità potrebbe essere misurata mediante sondaggi a campione da effettuarsi a bordo, equamente distribuiti nel corso dell'anno.
4. Il vigente contratto prevede che il gestore ottenga il pagamento del 70% corrispettivo della corsa qualora la soppressione della stessa sia dovuta a cause di forza maggiore. Questa è concausa di una delle maggiori criticità riscontrate dai cittadini isolani in quanto, la lamentela più frequente e però non è riscontrabile dai reclami online, è che *“al giglio in inverno si sa quando si parte ma non quando si torna”*, acuendo i problemi di spopolamento, in quanto spesso si sono verificati casi di trasporti interrotti sulla sola tratta Isola del Giglio- Porto Santo Stefano, non sempre a nostro avviso effettivamente dovuta ad avverse condizioni meteo-marine.
5. In caso di soppressione meteo, soprattutto in inverno, deve essere previsto l'obbligo da parte del gestore di recuperare la corsa non appena le condizioni lo consentano, senza attendere il successivo orario di partenza, quando e se esistente. Non deve essere automatica la soppressione della corsa perché *“nel momento in cui era prevista la partenza avrebbero potuto esserci pericoli”*.

3. QUALITA' DEL NAVIGLIO

Occorrerà prestare particolare attenzione ai requisiti sulla qualità e comodità del naviglio, in linea con le caratteristiche e le attese degli utenti.

Va inoltre chiaramente regolamentata l'attività di spedizione merci, sia da parte dei privati che delle imprese, nonché le aree e gli orari di carico e scarico, dato che negli ultimi anni ci sono state diverse criticità al riguardo.

Di seguito i singoli punti:

1. Occorrono requisiti minimi di velocità, qualità e vetustà della nave.
2. Esigenza di un mezzo più veloce degli attuali, anche più piccolo o dedicato solo al trasporto passeggeri, in aggiunta rispetto alle corse con navi più grandi. Il mezzo veloce consentirebbe più autonomia, attenuando l'handicap di “tempo perso” rispetto ai cittadini della terraferma. Tale corsa sarebbe da sovvenzionare solo in estate, in quanto in inverno non ve n'è esigenza e le navi piccole sarebbero spesso ferme per maltempo.
3. Risulta essenziale che il naviglio sia dotato di ascensore per persone a mobilità ridotta, in modo da poter raggiungere il ponte passeggeri in autonomia e sicurezza.
4. Occorre superare definitivamente i problemi sul trasporto per gli alimenti soggetti alla catena del freddo e, in generale, sugli alimenti deperibili e sul trasporto merci. Per fare ciò occorre che sia garantita la presenza di una cella frigorifera e di una cella freezer per il trasporto di alimenti deperibili e soggetti all'obbligo di mantenimento della catena del freddo (tra cui i medicinali).
5. Occorre prevedere la presenza di un'area e di un cuscinetto temporale minimo tra una

partenza e l'altra per il carico e lo scarico merce, in percentuale alla superficie del garage. Qualora le vigenti normative imponessero un'area separata dal resto del garage per il trasporto delle merci deperibili non soggette alla catena del freddo, tale area dovrebbe essere separata dal resto del ponte macchine e raggiungibile con autovetture e furgoni di piccole dimensioni.

6. La qualità dei mezzi e l'abbigliamento del personale devono rispettare il contratto di servizio, anche durante eventuali sostituzioni temporanee da parte di altri vettori.