

## **Trasporto pubblico, il 29 c'è lo sciopero di 4 ore. Indetto da Cgil e Ugl. Ecco le motivazioni**

Pescara. Trasporto pubblico. Cgil e Ugl dichiarano un sciopero di 4 ore per venerdì 29 prossimo. Di seguito le ragioni.

A distanza di quasi un anno dall'insediamento della nuova Giunta Regionale, se si esclude la sola approvazione del pdl n. 42/2014 con il quale si darà origine all'unificazione delle tre aziende regionali, non si sono registrati nell'ambito del trasporto pubblico locale, quei segnali di discontinuità e di inversione di tendenza rispetto al passato che erano stati invece ampiamente preannunciati.

Nello specifico NON si è definita e nemmeno ipotizzata una riorganizzazione complessiva del settore che ancora oggi denota un'eccessiva frammentazione di imprese in relazione all'esiguità del territorio;

NON si è provveduto a depennare servizi ed attività che pur non essendo correlati al trasporto locale, sottraggono importanti risorse ad un settore che notoriamente è già in grande sofferenza;

NON è stata pianificata una migliore mobilità collettiva puntando ad un funzionale sistema intermodale e tariffario;

NON si è provveduto ad accertare le responsabilità e ad allontanare quanti si sono resi artefici di una pessima gestione delle aziende pubbliche e di quelle partecipate dalla Regione.

Al contempo abbiamo dovuto invece registrare una serie di attività, azioni e comportamenti che sono esattamente in linea con gli indirizzi del precedente governo regionale, provvedimenti peraltro costantemente ed ampiamente contrastati dalle scriventi Organizzazioni Sindacali.

Nello specifico SI SONO confermate decisioni che vanno ancora una volta verso il taglio delle risorse e quindi dei servizi per i cittadini, SI SONO rafforzate le disparità tra i territori confermando una profonda disuguaglianza tra aree interne e area metropolitana sia nella qualità e quantità dei servizi che nella compartecipazione tariffaria riservata all'utenza; SI SONO confermate le intenzioni di procedere verso la privatizzazione del settore.

Le Organizzazioni Sindacali Regionali Filt Cgil e Ugl trasporti, attraverso i segretari Franco Rolandi e Giuseppe Lupo, dichiarano pertanto, con la presente, uno sciopero di 4 ore per il giorno 29 maggio 2015 di tutto il personale dipendente delle aziende pubbliche e private del trasporto locale operanti nella Regione Abruzzo.

Le stesse Organizzazioni Sindacali riportano di seguito e sinteticamente le principali motivazioni all'origine della suddetta iniziativa:

1. Drastica riduzione delle risorse regionali destinate al settore.

Appena quattro anni fa, a seguito di un provvedimento adottato dal Governatore Gianni Chiodi per fronteggiare i minori trasferimenti che l'allora Governo Berlusconi determinò nei confronti delle regioni a

statuto ordinario, i cittadini abruzzesi subirono un taglio del 10% dei servizi di tpl espletati dalle aziende pubbliche e private del settore. L'attuale Governo regionale, muovendosi nella stessa direzione di chi lo ha preceduto, è intervenuto riducendo di 10 milioni di euro la dotazione di risorse prevista nel bilancio regionale 2015 alla voce "Fondo Regionale Trasporti". Tale decisione tuttavia, a differenza di quanto accaduto nel recente passato, costituisce un provvedimento del tutto autonomo della Regione Abruzzo e quindi completamente avulso dall'ammontare delle risorse stanziato dal Governo Nazionale a favore delle regioni a statuto ordinario e che ammontano stabilmente nel Fondo Nazionale Trasporti, sin dal 2012, a 4,9 mld di euro. Peraltro lo stesso Governo nazionale, nell'ambito del Documento di Economia e Finanza per il 2015 e in un'ottica di spending review, non esclude ulteriori ed imminenti interventi di riduzione dei trasferimenti di risorse alle Regioni (si ipotizza un taglio di 1 miliardo di euro al settore anche a seguito della sentenza della Corte Costituzionale sulle pensioni), il che appesantirebbe ancora di più la situazione in Abruzzo nel comparto dei trasporti. Per tali ragioni sarebbe necessario ed urgente un serio approfondimento sul capitolo risorse e sulla loro destinazione. Torniamo a ribadire che in tale contesto non è più tollerabile che si continuino ad utilizzare le risorse previste per il trasporto pubblico locale per effettuare servizi aventi altre finalità (noleggio, turismo, agenzie di viaggio ecc.)

## 2. Eliminazione di servizi essenziali con gravi ricadute per le aree interne della regione.

Pur avendo da sempre sollecitato una riorganizzazione dei servizi che debba necessariamente passare attraverso l'eliminazione delle eventuali sovrapposizioni, non è tuttavia concepibile che tale operazione rappresenti per la Regione unicamente un chiaro stratagemma per tagliare chilometri e servizi da erogare. E' infatti assai anomalo che i chilometri in sovrapposizione da dover tagliare, quantificati dalla Regione in 1,3 mln, siano stati individuati senza un pieno coinvolgimento di tutti i portatori di interesse ovvero aziende pubbliche e aziende private sia operanti su gomma che su ferro. Così come risulta anomalo che la razionalizzazione e la riorganizzazione siano state impostate dalla regione solo in un'ottica di tagli e di risparmi escludendo pertanto qualsiasi ipotesi di riversare i km e le corse depennate almeno in parte, se non tutti, in altre realtà territoriali dove il servizio risulta carente o addirittura, completamente assente, seppur in presenza di una forte domanda di mobilità. Peraltro i tagli ipotizzati conseguenti a presunte sovrapposizioni con il sistema ferroviario, appaiono in alcuni casi del tutto irrazionali ed incomprensibili dal momento che, in realtà, determineranno l'isolamento di alcune zone interne della regione nelle quali non vi è alcuna alternativa alla modalità di trasporto su gomma attualmente garantita.

## 3. Mancata realizzazione del biglietto unico regionale e del sistema tariffario intermodale;

Delle tante riforme annunciate nella precedente legislatura attinenti il settore del trasporto pubblico locale e non solo, l'unica (e forse la meno attesa) che ha fatto registrare una uniformità di consensi in Consiglio Regionale, fu proprio quella dell'integrazione tariffaria ovvero un nuovo sistema che consentisse ai cittadini abruzzesi di utilizzare indistintamente nell'intero territorio regionale un solo titolo di viaggio a prescindere dal vettore (pubblico/privato) o dalla tipologia di trasporto pubblico (gomma/ferro). Va ricordato che in base a quanto previsto dal legislatore, gli accordi tra Regione e concessionari di trasporto pubblico si sarebbero dovuti concludere entro il 31.12.2014 consentendo così ad una riforma attesa da oltre 15 anni di decollare già nel corrente anno. Invece quella che dovrebbe rappresentare una importante riforma per favorire lo sviluppo, la razionalizzazione e l'incentivazione all'utilizzo del mezzo pubblico (oltre che un indubbio vantaggio per l'utenza regionale), è rimasta desolatamente al palo. Eppure per una Regione che si prefigge di operare garantendo il massimo equilibrio nelle decisioni assunte o da assumere in ambito territoriale, dovrebbe costituire un elemento inaccettabile, la evidente disparità di trattamento che perdura ormai dal 1° settembre 2004 (delibera Giunta Regionale n. 478 del 4 giugno 2004) e che consente

alla sola utenza dell'area metropolitana Chieti-Pescara di poter disporre delle indubbe agevolazioni tariffarie introdotte con il biglietto Unico, limitatamente a 4 vettori (solo su gomma) rispetto ai circa 50 che operano in Regione.

#### 4. Volontà regionale di procedere verso una graduale privatizzazione del settore;

Nel ribadire con forza la centralità del trasporto pubblico e il fondamentale ruolo sociale che esso ricopre per migliorare la qualità della vita delle nostre città alle prese con la congestione da traffico privato, abbiamo riscontrato una certa propensione regionale nel favorire un graduale processo di privatizzazione del settore. L'annunciato ricorso alle sub-concessioni con l'affidamento ai privati di circa 1,6 mln di km, costituisce sicuramente un chiaro esempio di chi evidentemente ritiene che anche il trasporto pubblico locale debba rispondere alla logica del profitto. Questa logica non ci convince in quanto siamo dell'avviso che l'azienda pubblica rappresenti ancora oggi l'unico baluardo in grado di garantire quei servizi necessari a soddisfare i bisogni di un territorio peraltro come l'Abruzzo dalle caratteristiche morfologiche e sociali particolarmente complesse. Il settore privato inoltre è ancora alla ricerca di quella necessaria fase di superamento del nanismo delle imprese attraverso un processo aggregativo che, al momento e, nonostante le tante diffidenze, sta interessando il solo settore pubblico.

#### 5. Mancata applicazione dell'accordo integrativo decentrato Regione Abruzzo 28/5/2004;

Il 28 maggio 2004 le scriventi Organizzazioni Sindacali Regionali sottoscrissero con la Regione Abruzzo, unitamente ad altre sigle sindacali, un accordo Integrativo Decentrato recepito da una successiva Delibera di Giunta Regionale (n. 560 del 7/7/2004) con il quale fu stabilito di riconoscere al personale del trasporto pubblico locale a decorrere dal 1° gennaio 2004, in forma permanente e per quattordici mensilità un contributo pari a € 25,00 lorde da incrementare di anno in anno in base all'indice di inflazione programmata. Tale accordo oltre ad essere di fatto disatteso, ha previsto e prevede difformità e gravi incongruenze nell'applicazione da parte delle stesse imprese. Nonostante gli specifici impegni assunti dalla Regione Abruzzo per il biennio 2012/2013, l'ultima determina regionale (n. DE6/43) risale ormai al 23 aprile 2014 e al momento persiste a riguardo una inaccettabile discrasia tra i lavoratori operanti nelle aziende del trasporto locale. Da un lato vi sono lavoratori che non hanno mai ricevuto dette spettanze o che le hanno ricevute solo parzialmente e in forme anomale. Dall'altro vi sono addetti che operano nelle imprese di trasporto di proprietà della Regione ai quali sono state addirittura anticipate le spettanze risultanti dall'accordo pur in assenza della relativa determina.

#### 6. Realizzazione azienda unica regionale di trasporto;

Le scriventi Organizzazioni Sindacali caparbiamente propongono da almeno un decennio la costituzione di un'azienda unica di trasporti nella nostra Regione ma nonostante l'accelerazione legislativa prodotta dal Governo Regionale, ritengono tuttavia che ancora oggi persistano chiare resistenze al cambiamento in perfetta continuità con la gestione precedente. Nel rammentare infatti che l'obiettivo dell'azienda unica ha rappresentato e rappresenta per la Regione anche lo strumento per mettere in sicurezza prioritariamente l'azienda Arpa, constatiamo con amarezza e profondo sconcerto che la realizzazione di una questa nuova realtà regionale che si andrà a collocare tra le prime dieci aziende di tpl del paese e che dovrà avere l'ambizione di poter competere, in un futuro non tanto lontano con le difficili sfide del mercato, è stata fundamentalmente affidata allo stesso management resosi protagonista in negativo nella conduzione delle attuali aziende regionali. Così come nelle trattative per il piano industriale e per l'individuazione della contrattazione unica di secondo livello, siamo costretti ancora a confrontarci con chi, chiamato unicamente

a rispondere alle usuali logiche del potere politico di turno, ha prodotto, come è noto, immensi danni alla collettività ed ai lavoratori che rappresentiamo. Il progetto di azienda unica, contrariamente agli annunci trionfali di chi governa la Regione, sta decollando con tantissimi problemi che con il passare del tempo sembrano aumentare a dismisura: le reali situazioni economiche/finanziarie delle società regionali (a cominciare da Arpa) che daranno origine al nuovo soggetto giuridico; la forte contrazione di risorse, sia in ambito regionale che nazionale; la riduzione di circa 150 unità lavorative concentrate nel personale di guida; la questione degli esuberi circoscritta al momento al solo personale amministrativo; il taglio dei servizi; il ricorso al lavoro interinale che a quanto pare sarà esteso oltre che al settore esercizio anche al settore manutentivo; un nuovo management ancora da individuare e a cui affidare le sorti dell'azienda unica. E poi vi è l'urgenza di addivenire al nuovo contratto aziendale: un'operazione assai complessa alla quale non vogliamo assolutamente sottrarci né far mancare il nostro apporto e contributo, ma in relazione alla eterogeneità delle tre imprese e alla storia sindacale delle stesse, non ci si può imporre una tempistica irrazionale che non trova riscontro in nessun'altra operazione di fusione di siffatta natura. Così come rigettiamo al mittente l'idea che gli ingenti danni del passato e del presente facilmente riconducibili a chi li ha determinati, vengano fatti ricadere unicamente sui lavoratori attraverso la riduzione del salario e dei diritti.

La proclamazione dello sciopero determinerà l'astensione dal lavoro per tutti gli autoferrotranviari delle aziende pubbliche e private operanti nella regione Abruzzo nel rispetto delle modalità previste dagli accordi attuativi e dalle provvisorie regolamentazioni di cui alla legge 146/90 così come modificata dalla legge 83/2000.

