

Piano urbano per la mobilità sostenibile. Intervento unitario delle organizzazioni sindacali al Consiglio Comunale “aperto” del 13 giugno 2017

In veste di Organizzazioni Sindacali e di portatori di interesse su temi fondamentali che attengono la programmazione della mobilità delle persone in ambito urbano con l'obiettivo prioritario di contrastare i cambiamenti climatici e il fenomeno dell'inquinamento atmosferico, non possiamo fare a meno di condividere ed apprezzare la visione strategica a medio/lungo termine con la quale l'Amministrazione Comunale di Pescara ha deciso di predisporre un Piano Urbano per la Mobilità sostenibile.

Così come reputiamo una garanzia di serietà e di affidabilità, la decisione del Comune di Pescara (adottata insieme ad altri 47 comuni), di aderire ufficialmente all'osservatorio dei PUMS, ovvero il progetto europeo patrocinato dal Ministero dell'ambiente al solo scopo di promuovere la mobilità sostenibile in un paese come l'Italia che detiene purtroppo il triste primato europeo (insieme al Lussemburgo) del più alto tasso di motorizzazione attraverso il ricorso abnorme all'auto privata per la stragrande maggioranza degli spostamenti quotidiani.

E per le note criticità delle 117 mila auto che quotidianamente entrano in città, Pescara non poteva che essere il primo capoluogo abruzzese a presentare un Piano Urbano per la Mobilità sostenibile e ad aderire a quell'osservatorio che peraltro metterà nella condizione tutti i cittadini e portatori di interesse di poter monitorare costantemente lo stato di avanzamento dei lavori.

La mobilità sostenibile e il miglioramento del sistema della mobilità urbana rappresentano anche per noi un obiettivo imprescindibile sia per contribuire alla lotta all'inquinamento atmosferico ma anche per aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di merci e persone attraverso quella sinergia dei sistemi di trasporto (che oggi evidentemente è il grande assente) in grado di favorire gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Tuttavia questa interessante e coraggiosa iniziativa dell'Amministrazione Comunale di Pescara, rischierà seriamente di naufragare prima ancora di vedere la luce, in relazione a quanto si sta decidendo proprio in questi giorni in Parlamento sul delicato tema delle risorse (nazionali e regionali) da destinare al regolare funzionamento del trasporto pubblico locale. Lo scenario che ci si prospetta è alquanto preoccupante in relazione sia alle difficoltà che la stessa Regione Abruzzo avverte nel garantire gli adeguati livelli di finanziamento al trasporto locale di competenza della Regione ma anche al contenuto del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, la cosiddetta manovrina di primavera, di imminente conversione in Legge che interviene sullo stanziamento di risorse per il biennio 2017/2018 del Fondo Nazionale Trasporti ma soprattutto sui criteri di ripartizione e di attribuzione delle stesse alle regioni a statuto ordinario.

Il fondo nazionale che eroga alle regioni le risorse per il trasporto locale, subirà nel 2017 una sensibile diminuzione di circa 200 mln di € attestandosi complessivamente a 4.789.506.000 di euro dei quali il 2,69% (in base a costi e coefficienti storici) pari a € 128.837.711 spetteranno all'Abruzzo (contro i 132 mln di appena due anni fa). Tuttavia l'aspetto più penalizzante per l'Abruzzo contenuto in questo Decreto e con il quale ovviamente dovrà fare i conti anche la città di Pescara, è l'inasprimento di natura federalista (preteso soprattutto dalle regioni settentrionali) di quel meccanismo fatto di primarietà per le regioni virtuose e di penalizzazioni per le regioni che invece falliscono obiettivi di efficientamento.

Da Abruzzesi dovremmo conoscere molto bene per averli subito nel 2016 con un taglio di 8 milioni di euro, quali siano gli effetti deleteri di questi obiettivi di efficientamento che vanno a premiare con più risorse le regioni che dispongono di adeguate infrastrutture e di sistemi di trasporto pubblico di massa e che penalizzano invece regioni come l'Abruzzo che per errori strategici che ci tramandiamo dal passato, sarà sempre destinato a fallire tali obiettivi e l'indicatore su cui la Regione Abruzzo ha fallito gli obiettivi minimi è proprio quello relativo ai passeggeri trasportati.

E' il caso di rammentare a tutti noi che in virtù di quei tagli attribuiti all'Abruzzo nel 2016, il Consiglio regionale ha deliberato nell'agosto dello scorso anno tagli ai servizi di trasporto locale e aumenti tariffari del 15% sugli abbonamenti (entrambi i provvedimenti ovviamente hanno riguardato l'intero territorio regionale Pescara compresa)

Il Decreto Legge in questione aumenta fino al 40% la soglia di variabilità delle risorse erogabili a condizione che vengano raggiunti determinati risultati e tra questi assume un ruolo prevalente l'incremento dei proventi da traffico che in poche parole significa dover incrementare i viaggiatori trasportati, un obiettivo ad oggi davvero utopistico per una regione che non dispone di infrastrutture che consentano il trasporto di massa e dove le stesse amministrazioni comunali di fatto non favoriscono quelle politiche attive per disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

Tutto ciò costituisce un'altra motivazione - aldilà della necessità di sollecitare tutte le forze politiche presenti in Parlamento che rappresentano le istanze e gli interessi della nostra regione a contrastare i meccanismi perversi di distribuzione delle risorse sui trasporti - che ci induce a condividere anche nel merito le scelte strategiche di mobilità sostenibile che costituiscono di fatto i principi guida del PUMS approvato dalla Giunta lo scorso 1° giugno e presentato oggi alla cittadinanza.

È assolutamente condivisibile e necessario e non più procrastinabile nel tempo, anche per le ragioni sopra esposte, puntare con decisione alla messa in opera e al completamento del percorso di trasporto metropolitano veloce con individuazione di un tracciato in sede protetta all'interno della città e dell'area metropolitana in grado di favorire gli spostamenti nord sud e verso l'aeroporto.

La sede protetta abbinata alla garanzia di essere davvero concorrenziali e altamente competitivi con le pessime abitudini che purtroppo abbiamo di muoverci unicamente con i mezzi privati, è la sola davvero in grado di ridurre le emissioni di gas serra migliorando la qualità dell'aria nei centri urbani. Abbiamo bisogno di un deciso e drastico cambio di rotta nelle abitudini di mobilità delle persone e delle merci.

L'estensione del progetto filoviario - insistiamo nel chiamarlo in questo modo - proprio perché determinerà aspettative, benefici e riflessi che vedranno il coinvolgimento di più territori e di più province, non può costituire in alcun modo un fatto privato tra il comune di Pescara e l'azienda regionale di trasporto che rappresenta la stazione appaltante.

Non è un caso che oggi a rappresentare la posizione delle organizzazioni sindacali, non ci siano solo le Confederazioni di Cgil, Cisl e Uil di Pescara ma anche le Strutture sindacali regionali dei trasporti che con la Regione da tempo hanno condiviso e portato a compimento importanti processi di riforma del trasporto pubblico locale dei quali non riscontrano esempi simili in altre realtà regionali.

La messa in esercizio dell'infrastruttura che interessa il territorio urbano di Pescara come già detto non deve essere considerato un fatto cittadino ma una opportunità regionale di migliorare la qualità della vita di

chi nella città vive, ma anche di chi nella città viene, per motivi di lavoro di studio ed anche di svago che non può soggiacere a logiche opportunistiche che limitano il bene comune e lo sviluppo sociale.

