

Filt Cgil: Trasporto Pubblico Locale, sull'azienda unica non si torna indietro. Ama, Cerella, Sistema: un grave stop alla razionalizzazione. La decontribuzione dei servizi e le ricadute sulle aree interne

PESCARA – Questa mattina si è svolta una conferenza stampa presso la sede regionale di FILT – CGIL sulle problematiche del Trasporto Pubblico Locale.

Di seguito i contenuti.

La Regione Abruzzo unitamente alle altre regioni italiane, dovendo rispondere ai nuovi dettami normativi sul trasporto pubblico, imposti dalla recente riforma sulle società partecipate e sui servizi pubblici locali (Legge 21 giugno 2017, n.96), si è trovata di fronte ad un bivio:

- Affidare i servizi di trasporto pubblico locale attraverso una procedura di evidenza pubblica il cui bando di gara andrebbe predisposto entro il 31/12 del corrente anno;
- Optare, in alternativa, allo strumento legislativo definito "in house" che consente, nel caso specifico dell'Abruzzo, di poter affidare alla propria Società Regionale e per un tempo congruo, i servizi di trasporto pubblico locale.

LE DUE OPZIONI: LE SCADENZE E IL TIMORE DELLE PENALIZZAZIONI - Su entrambe le opportunità vi sono alcuni vincoli e scadenze temporali da rispettare al fine di non incorrere in pesanti penalizzazioni in termini di riduzioni di corrispettivi che il Governo nazionale infliggerebbe alle Regioni inadempienti (10% di risorse in meno nel primo quinquennio) e che scatterebbero sia nel caso in cui la Regione non pubblichi entro il 31/12/2017 il relativo bando di gara di evidenza pubblica e sia nel caso in cui la scelta alternativa dell'affidamento "in house", si materializzi in una data successiva al 30/9/2017.

E' del tutto evidente che per una regione come l'Abruzzo che ha già conosciuto purtroppo il peso e le conseguenze di altre forme di penalizzazioni di risorse destinate ai trasporti, inflitte dal Governo Nazionale all'Abruzzo per non aver aumentato gli introiti (proventi e ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio) e quindi i viaggiatori trasportati, è alquanto evidente che il primo obiettivo debba essere quello di scongiurare ulteriori tagli ai corrispettivi che determinerebbero aumenti delle tariffe e contrazione dei servizi.

IL TRASPORTO LOCALE E QUELLA RIFORMA MAI ATTUATA - In Italia e nel settore del trasporto pubblico locale la diffusione della concorrenza che costituisce il principio ispiratore di questa riforma, riesce a stento a decollare. Lo testimonia il fatto che soltanto in due regioni (Toscana e Friuli Venezia Giulia) si è provveduto ad effettuare un bando di gara, senza tuttavia arrivare alla conclusione del procedimento in quanto in entrambe le circostanze l'iter è stato oggetto da parte dei concorrenti di ricorsi e di impugnative anche a livello europeo che si trascinano ormai da anni senza che si intraveda nel breve periodo una possibile soluzione.

Uno stallo per il quale ci sono indubbie responsabilità politiche che sulle società partecipate e sulle municipalizzate dei trasporti, hanno voluto e potuto contare – a prescindere dal colore politico - per

costruire quel meccanismo perverso fatto di sprechi, di convenienze, di incarichi fittizi e opportunità politiche che sindacalmente abbiamo combattuto nel tempo anche nella nostra regione e proprio la nascita di TUA, avrebbe dovuto rappresentare il giusto epilogo a questo malcostume.

IL PROGETTO REGIONALE DI RIORGANIZZAZIONE DEL SETTORE - Il progetto Regionale di riorganizzazione del Trasporto pubblico locale formalizzato in occasione del recente passaggio legislativo in Consiglio regionale con il quale è stato introdotto l'ente di governo del bacino unico di programmazione, è stato oggetto anche di un confronto di merito che la Filt Cgil Abruzzo ha avuto sia con il governo regionale che con i Consiglieri di maggioranza e di opposizione che compongono la II^a commissione consiliare regionale (Territorio, ambiente e infrastrutture).

LA POSIZIONE DELLA CGIL E LA MANCATA LEGIFERAZIONE SUI SERVIZI MINIMI - In entrambe le occasioni, la Cgil ha ribadito che l'affidamento "in house" alla Società regionale dei trasporti, è una scelta condivisibile non solo perché rappresenterebbe il seguito naturale di un importante processo di riforma che in pochi in Italia sono stati in grado di portare a compimento (senza peraltro fruire di forme incentivanti) ma è positivo per sua natura, soprattutto perché la Società Regionale è oggettivamente la sola in grado di assicurare sia i servizi nelle aree a domanda debole per le quali notoriamente non vi è un grande interesse da parte di imprenditori e imprese private, ma anche di garantire livelli tariffari calmierati

Tuttavia la scelta dell'affidamento in house non può distogliere l'attenzione sulla vera priorità e sulla principale anomalia del sistema trasportistico abruzzese che oggi è rappresentato dalla mancanza di programmazione e dall'assenza di provvedimenti legislativi in materia di regole sui servizi minimi. I formali impegni assunti dalla Regione oltre un anno fa non hanno determinato alcun risultato anzi le sentenze della magistratura amministrativa che hanno messo in risalto il grave vuoto legislativo, si susseguono senza sosta, generando una pericolosa 'giungla' che quanto prima si trasformerà in un contesto ingovernabile dove chiunque potrà autonomamente decidere di effettuare trasporto pubblico locale stabilendo tratte, orari e tariffe.

LA DECONTRIBUZIONE DEI SERVIZI E LE RICADUTE SULLE AREE INTERNE - E proprio in virtù di questo vuoto normativo - per il quale ci appare assai sterile la difesa della Regione che punta semplicemente a scaricare le responsabilità sull'immobilismo del passato - che il governo Regionale ha deciso di affiancare all'affidamento "in house" un'operazione che escluderà dalla contribuzione pubblica tutti quei servizi di trasporto locale che oggi determinano collegamenti interregionali e, come tali, sono indirizzati a migliaia di pendolari abruzzesi che per studio o per lavoro fanno quotidianamente la spola tra la nostra regione e la Capitale d'Italia.

Stiamo parlando di fatto di una liberalizzazione dei trasporti sulla tratte che collegano le aree interne alla capitale (L'Aquila, Avezzano, Sulmona, Teramo Giulianova ...) e che ha visto lo stesso Sindaco della città capoluogo di Regione definire "inaccettabile la possibilità che, in nome dei profitti delle aziende, siano penalizzati lavoratori e pendolari limitando la possibilità di usufruire di un servizio minimo essenziale"

L'ipotesi di rendere commerciali e non più garantite - in termini di quantità e di accessibilità economica dei servizi - alcune importanti tratte interregionali comporterà, di certo, una pesante penalizzazione delle aree interne oltre che un futuro incerto in termini di garanzia degli attuali livelli occupazionali per il personale impegnato in tali servizi.

TUA, A DUE ANNI DALLA NASCITA E' GIA' ORA DI SPEZZATINO - Ancora più grave risulta poi

la scelta della Regione di ripercorrere la proliferazione di Società partecipate con l'inutile moltiplicazione di ruoli e strutture che sembrano rispondere unicamente a convenienze politiche piuttosto che ad esigenze contabili. La scelta di effettuare "uno spezzatino" della neonata TUA attraverso una cessione di ramo d'azienda della divisione commerciale e che rimette in vita Sangritana Spa, significa un ritorno a quel passato che tanti danni ha prodotto alla collettività.

Un'operazione che impedirà quelle economie di scala raggiungibili unicamente con quel processo industriale unitario fortemente teorizzato dall'ex Presidente di Tua Luciano D'Amico e che consisteva nel razionalizzare la insostenibile frammentazione societaria. Non a caso lo stesso Rettore aveva optato per l'affidamento dei servizi commerciali ad una più snella "business unit" ovvero una semplice divisione contrabile che avrebbe consentito la chiusura e la liquidazione di Sangritana Spa.

AMA, CERELLA, SISTEMA: UN GRAVE STOP ALLA RAZIONALIZZAZIONE - Invece di allargare gli orizzonti di Tua, includendo ad esempio la società Ama che gestisce il trasporto urbano della città di L'Aquila, la società Cerella di Vasto (della quale Tua risulta maggioritaria nel pacchetto azionario) e la stessa Società Sistema che ha il delicato ruolo di gestire l'enorme mole di entrate derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, La Regione a soli due anni dalla nascita di Tua, ha già deciso invece di tornare al passato.

La Cgil è contraria a questa operazione e lo sarà fino a quando la politica non riuscirà a dimostrare che l'affidamento in house non sia altrettanto percorribile - tecnicamente e giuridicamente - con modalità diverse da quelle ipotizzate e che passano attraverso l'esistenza in vita di un'altra società che a breve sarà inevitabilmente riempita di amministratori, dirigenti, funzionari e di assunzioni ad orologeria.

