

**CGIL**

**CGIL ABRUZZO**  
Segreteria regionale  
Via Benedetto Croce, 108  
65126 Pescara



**FILT CGIL ABRUZZO**  
Segreteria regionale  
Via Benedetto Croce, 108  
65126 Pescara

Pescara, 14 ottobre 2013

**Alla c.a.**

**Avv. Giandonato Morra**  
Assessore Regionale Trasporti

**Avv. Carla Mannetti**  
Direzione Regionale Trasporti

Oggetto: **Riprogrammazione dei servizi di tpl - art. 1 comma 301 L. 228/2012**

Le scriventi organizzazioni sindacali in relazione al redigendo piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale previsto dall'art 16-bis, comma 4 della Legge 7 agosto 2012, n. 135 e, facendo seguito agli impegni assunti nella riunione dello scorso 2 ottobre presso la sede della Regione Abruzzo a. Pescara, producono le seguenti osservazioni e considerazioni:

- **CONCETTI E VALUTAZIONI GENERALI** - La riprogrammazione dei servizi si colloca in un contesto favorevole nel quale da un lato è stata decisa la sostanziale invarianza a tutto il 2015 dei fondi di provenienza statale, destinati al trasporto locale e, dall'altro sono stati inseriti vincoli che impediranno qualsiasi distrazione - da parte delle Regioni - delle sopraindicate risorse verso altre finalità. Tale procedimento, assumendo come obiettivo non secondario quello di evitare una decurtazione del 10% sull'ammontare complessivo delle risorse destinate ad ogni singola regione, deve perseguire una serie di misure condivisibili di efficientamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro in una condizione di equilibrio economico dell'intero sistema. Per quanto sopra le scriventi si dichiarano disponibili ad individuare e sostenere tutte quelle azioni che possano comportare il necessario conseguimento dei tre obiettivi principali indicati nella norma:





1. **Maggiore efficienza dell'offerta.** Attraverso la razionalizzazione dei servizi in eccesso rispetto alla domanda, occorre contestualmente reimpiegare i possibili recuperi chilometrici al fine di soddisfare aree urbane ed extraurbane di nuovo insediamento, intensificare i servizi sulle direttrici ad alta densità di viaggiatori, istituire corse supplementari per i plessi scolastici e universitari e per tutti gli altri contesti nei quali sussistono particolari condizioni di sovraccarico. Un'operazione che tuttavia deve altresì tenere nella giusta considerazione sia la particolare orografia e morfologia del territorio su cui si estende la Regione Abruzzo, costituita per lo più da aree interne e montane e sia la complessità e peculiarità delle numerose aziende che gestiscono gli attuali servizi;
  2. **Progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.** I fattori che determinano il coefficiente di valutazione economica delle imprese di trasporto devono essere migliorati movimentando e migliorando entrambe le leve ovvero quella dei costi tipici e quella dei ricavi da traffico. L'ottimizzazione dei costi non può che passare dal quel processo di riorganizzazione e di riordino delle aziende regionali di trasporto - al momento disatteso - ma anche da una razionalizzazione di tutti quegli oneri impropri, presenti particolarmente nelle aziende pubbliche, non strettamente connessi alla mission aziendale. Sul fronte dei ricavi, l'obiettivo dell'incremento del 2,5% dei viaggiatori trasportati nel prossimo triennio, è perseguibile sia cogliendo i risultati indicati al punto 1 sull'efficienza dell'offerta, ma anche attraverso la definizione di un concreto progetto di contrasto all'evasione tariffaria che prenda in esame anche i contenuti del recente accordo nazionale sottoscritto lo scorso 26 aprile 2013 tra le OO.SS. e le AA.DD - settore trasporto pubblico locale;
  3. **Definizione dei livelli occupazionali appropriati.** Le scriventi considerano totalmente condivisibile la necessità ribadita dalla norma di dover mantenere e/o incrementare, con specifico riferimento al personale viaggiante, i livelli occupazionali attualmente presenti nel settore, eliminando, altresì e ove presenti, quelle distorsioni e/o anomalie aziendali nell'utilizzo dello stesso. Così come è da considerare condivisibile il blocco del turnover per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio.
- **FONDO UNICO E GESTIONE DELLE RISORSE** - Il fondo unico nazionale dei trasporti previsto dal Governo e il Fondo unico regionale introdotto recentemente dalla Legge 16 luglio 2013, n. 20, debbono operare in simbiosi con l'obiettivo di garantire una distribuzione delle risorse con criteri il più possibile omogenei e rispettosi delle valutazioni generali già espresse in precedenza nonché della tipologia di trasporto e di impresa (urbano, extraurbano, suburbano, gomma e ferro). Comprendendo la scelta quasi obbligata per l'anno in corso di operare una distribuzione delle risorse adottando gli stessi parametri utilizzati lo scorso anno, è tuttavia necessario che per l'imminente futuro e, a partire già dal 2014, la programmazione dei nuovi servizi venga definita unitamente ad un nuovo e più equo criterio di attribuzione delle risorse che abbia come principale riferimento il finanziamento esclusivo e scrupoloso delle sole attività pertinenti al trasporto pubblico locale.



