



Molte aziende di media e grande dimensione soprattutto nel centro nord del paese hanno accettato la sfida con risultati positivi. Sono aziende che hanno dato vita o vorrebbero dar vita a processi aggregativi ed integrativi per generare players di dimensioni regionali o nazionali. Insomma da un lato aziende pronte e predisposte ad accettare la sfida della modernità, che spesso si scontrano con l'applicazione generalizzata ed indiscriminata di alcune norme del decreto madia che le rigetta nel limbo delle municipalizzate, sottoposte a vincoli e meccanismi forse necessari nella pubblica amministrazione, ma che nel settore rappresentano insostenibili lacci e laccioli.

Siamo quindi in una fase di transizione che dura oramai da troppo tempo e nella quale si contrappongono prospettive di modernizzazione e sviluppo e rischi di involuzione e declino.

Nel frattempo il D.L. 50 del 24 Aprile 2017 contiene determinazioni importanti rispetto al settore ed alla dotazione finanziaria del Fondo Nazionale Trasporti che viene stabilizzato a circa 5 miliardi di euro, ma ripartito con criteri che determineranno nei prossimi anni una distribuzione non più legata allo storico, ma che vedrà invece sino al **40% delle risorse legate a criteri di premialità legati all'andamento dei ricavi, dei costi standard e con potenziale riduzione dello stesso qualora i servizi di TPL non risultino affidati tramite gare di evidenza pubblica**. Unica salvaguardia in tal senso per i contratti di servizio affidati alla data del 30 Settembre 2017 sino alla loro scadenza che non vedranno decurtazioni legate a tale meccanismo. E' quindi oggi il tempo delle scelte di fondo.

Esistono ulteriori meccanismi di salvaguardia nella prima fase di attuazione delle misure che impediscono decurtazioni superiori al 5% annuo ed in ogni caso nel primo quinquennio non superiori al 10% rispetto alla dotazione 2015. Vengono stabiliti i criteri con cui le Regioni a Statuto ordinario determinano i livelli adeguati di servizio in tutte le modalità assicurando l'eliminazione delle sovrapposizioni e privilegiando soluzioni innovative per fornire servizi nelle aree a domanda debole. Sono previste inoltre norme per il rinnovamento del parco rotabile attraverso la locazione dello stesso.













contrario, qualora i tanti allarmi lanciati non ricevessero risposte celeri, perderanno la sfida i cittadini della nostra provincia e della nostra regione.

Allo stesso modo bisogna con urgenza reintegrare la consistenza del personale tecnico di officina, ridotto oramai in ogni distretto della provincia a presenza simbolica e sicuramente non idonea a garantire l'efficienza dei 251 autobus in dotazione nei 3 distretti.

Esiste poi l'anomalia tutta di questa provincia della relazione cosiddetta commerciale sulla direttrice Sulmona Avezzano Roma.

9

Una rotta non considerata TPL vista l'esistenza della relazione su ferro, la quale oggi non garantisce su tale direttrice tempi di percorrenza, mezzi e frequenze in grado di competere con la gomma e con i bisogni delle migliaia di pendolari che oggi la preferiscono. Pendolari appunto, che rischiano qualora la relazione venga in maniera stringente assoggettata alle regole del mercato di subire un danno enorme, sia per quel che riguarda la frequenza dei servizi sia per il loro costo.

Relazione fruttuosa per le casse di TUA e pertanto ancora di più da tutelare la sua valenza quale servizio minimo nella determinazione degli stessi.

Ovviamente non si esaurisce con Trenitalia e Tua il TPL nella nostra provincia. Altri attori sono presenti. Alcuni privati in piccole realtà della provincia altri pubblici. Mi riferisco ovviamente alla Municipalizzata aquilana AMA alla SCAV ad Avezzano oltre al TPL urbano della città di Sulmona esercitato direttamente dal comune ed al Trasporto Pubblico esercitato attraverso Funivia dal Centro Turistico del Gran Sasso. Il nostro progetto politico noto da tempo è e rimane quello di avere tutto il TPL pubblico gestito da un'unica realtà industriale appunto TUA. E' necessario affrettare le scelte, le scadenze sono ravvicinate sia che si vada alle gare del 2019 sia che si proceda ad affidamento diretto dei servizi viste le novità introdotte dal D.L. 50 e le penalità in esso previste potenzialmente in grado di determinare il fallimento di ogni operazione di rilancio.

E' necessario procedere all'unificazione societaria a tutela del cittadino, dei servizi e dei lavoratori. E' necessario farlo e soprattutto ripensare gli attuali bacini. E' necessario a nostro avviso avere un unico Bacino Regionale con l'Unico Gestore dello stesso. E' anacronistico oltre che non rispondente alle

necessità mantenere in vita realtà aziendali non idonee a garantire servizi adeguati a costi decrescenti. L'interlocuzione e le determinazioni vanno velocizzate. Esistono buone pratiche tra le Regioni Italiane, alcune delle quali stanno accelerando le tappe con una visione complessiva e moderna. Da lì si possono cogliere idee e suggerimenti.

Senza adeguata struttura aziendale non sono possibili economie di scala. Non è possibile traguardare un diverso e moderno sistema di Mobilità Collettiva. Solo attraverso una vera aggregazione si può pensare di effettuare il più volte citato cambio culturale.

10

Si può e si deve finalmente mettere al centro il cittadino, lo si può fare sotto una regia unitaria con scelte il più possibile partecipate e che riguardino tutti i cittadini Abruzzesi. E' necessario che tutti abbiano Eguali Condizioni di Accesso al servizio. Oggi drammaticamente tale condizione non esiste in Abruzzo e paradossalmente penalizza coloro che ne avrebbero più bisogno per oggettive difficoltà.

La Regia Unica è necessaria se si vogliono provare a cogliere le vere sfide innovative che determineranno e determinano già ora l'attrattività territoriale e la qualità della vita delle persone. E' necessario andare verso un trasporto sostenibile, scegliere energie alternative, quali l'elettrico i biocarburanti e tra pochi anni l'idrogeno.

La direttiva UE DAFI recepita dal governo italiano impone la diffusione in tempi brevissimi di sistemi di approvvigionamento e rifornimento alternativi al petrolio. Obiettivi di medio periodo che possono essere colti solo attraverso adeguate strutture aziendali e da regie politiche illuminate ed unitarie.

E' necessario che i mezzi pubblici Urbani siano Elettrici e comunque a basso impatto ambientale. Le nostre città ancorchè di medie dimensioni sono invase dalle auto e da un traffico poco regolato che non solo ci stressa ma che inquina. Per essere SMART le città devono attuare politiche in grado di facilitarci la vita. Il trasporto Collettivo, le nuove forme di mobilità, sono il primo ed indispensabile fattore da governare per ambire ad essere SMART. Vi è bisogno di un progetto complessivo che partendo dall'analisi dei dati

governi, Parcheggi di Scambio modale e forme di mobilità in un unicum sino ad ora mai approcciato.

Non aver approcciato il tema in maniera complessiva determina il fatto che le amministrazioni delle nostre città quasi mai dedichino un assessorato ai trasporti, la delega è spesso divisa tra aziende partecipate ed altri settori. Non si attribuisce insomma al tema il peso che merita. Ne deriva il fatto che la mobilità complessivamente intesa non ne risulta governata. Il caso della città dell'Aquila è emblematico in tal senso. Un Terminal Autobus dove dovrebbe avvenire lo scambio modale tra trasporto regionale e trasporto urbano snobbato e lasciato al governo di nessuno, aree di sosta pericolose ed abusive dove operatori privati non rispettando alcuna regola intercettano quote di viaggiatori a scapito dell'azienda pubblica. Insomma nessuna visione. Vi sarebbe necessità di obbligare all'utilizzo del terminal chiunque voglia fare trasporto, vi sarebbe bisogno di un ulteriore terminal in zona ovest, vi sarebbe bisogno soprattutto di trasferire il traffico pesante sul tracciato

11

Autostradale tra le due stazioni est ed ovest attraverso convenzioni con il gestore dell'autostrada.

Mi avvio a chiudere la mia breve relazione che spero fornisca spunti di riflessione e dibattito, parlando di una forma di trasporto pubblico poco attenzionato. Mi riferisco ai servizi di scuolabus che tutte le amministrazioni mettono a disposizione, come servizio gratuito a volte a volte cofinanziato, alle famiglie. Lo scorso anno abbiamo inviato una scheda sotto la forma di indagine conoscitiva a tutti i 108 comuni della nostra Provincia. Non tutti hanno deciso di aderire alla nostra iniziativa. Molti lo hanno fatto. Il quadro che ci ritorna interessante poiché fotografa aspetti anche demografici gravi, molti comuni non svolgono il servizio per mancanza di scolari, ma soprattutto ci ritorna una condizione davvero variegata. Affidamenti tramite gara, affidamenti diretti, gestioni comunali con propri dipendenti, insomma nessuna regola comune.

Esistono medie e piccolissime aziende ed alcuni grandi gruppi di fuori Regione. Hanno tutti alcuni caratteri comuni.

Mezzi obsoleti, inquinanti e a volte pericolosi, Personale spesso sottopagato, e soprattutto nessun controllo da parte delle amministrazioni rispetto alla qualità dei servizi che quasi mai divengono parametri per l'affidamento degli stessi.

Eppure affidiamo a tale servizio i bambini di oggi ed i cittadini di domani, il

nostro futuro. Noi pensiamo che anche in questo pezzo di Pubblico servizio serva una Regia Unica almeno a carattere provinciale con standard e regole comuni. Un settore insomma molto frammentato poco attenzionato e dove il tema modernità e qualità non albergano. Un settore invece che ridotto dall'attuale frammentazione con una regia unitaria provinciale ha le potenzialità per divenire settore a valenza industriale notevole e magari anche capace di offrire condizioni lavorative dignitose e decorose.

Concludendo, le AREE INTERNE della nostra regione in larga misura nella nostra Provincia hanno bisogno di politiche di vantaggio, politiche che mitighino la difficoltà di vivere distanti dai servizi contrastando attraverso le stesse la tendenza allo spopolamento. I Trasporti Pubblici sono uno dei più importanti strumenti per combattere tale condizione e capaci di permettere di vivere in luoghi difficili.

Per esserlo pienamente è necessario che siano Pensati e Costruiti a servizio del cittadino, che ne intercettino le esigenze, e magari non solo pensati e costruiti intorno a logiche ragionieristiche. Vi è insomma necessità che la strategia delle aree

12

Interne possa derogare a norme generali per rendere possibile quanto enunciato e permettere di vivere in luoghi complicati ma bellissimi.

Noi con questa iniziativa vogliamo fornire spunti di riflessioni e provare a motivarli, poi però vanno supportati da scelte politiche, le uniche in grado di poter rendere operative buone pratiche. Le nostre rivendicazioni hanno il carattere della confederalità e nessun intento corporativo, tendono a risolvere le criticità delle aree interne.

Noi chiediamo risposte concrete le rivendichiamo celermente, e vogliamo e pretendiamo di essere attori delle scelte conseguenti.