

Poco meno di quattro mesi fa, proprio qui a L'Aquila, la Camera del Lavoro unitamente alla Filt Cgil territoriale, organizzò un convegno sul trasporto pubblico locale per approfondire le necessità e le criticità delle aree interne. In quella occasione che cadde poco dopo l'emanazione del D.L. 50 che ha sancito le nuove norme della Madia sui servizi pubblici locali e sulle società partecipate, invitammo ovviamente l'Ente programmatore ovvero la Regione Abruzzo ovvero il Consigliere regionale Camillo D'Alessandro che di fatto, dalla costituzione della Giunta D'Alfonso, sostituisce proprio le funzioni del Governatore nella gestione della pesante delega delle Infrastrutture e dei trasporti, come se fosse a tutti gli effetti un Assessore con delega ai trasporti.

E fu proprio in quella circostanza che la Regione, rispondendo alle numerose sollecitazioni che il Segretario della Filt di L'Aquila rappresentò nella propria relazione, annunciò ufficialmente gli intendimenti e gli obiettivi che l'Ente avrebbe perseguito sia per dare risposte immediate alle criticità delle aree interne e sia per applicare la riforma Madia in Abruzzo.

Ci sono le registrazioni audio/video, le interviste rilasciate in occasione di quell'evento ai mass media e dalle quali oggi possiamo rammentare ciò che la Regione aveva in qualche anticipato e assicurato ai presenti. Intanto fummo ufficialmente informati che la Regione Abruzzo di fronte alle prospettive che la riforma Madia mette a disposizione delle Regioni per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, era intenzionata innanzitutto a costituire un bacino unico regionale in modo da assicurare il pari trattamento per tutti i cittadini abruzzesi sia per quelli che risiedono nell'area costiera che per quelli che risiedono nelle aree interne ma soprattutto a sfruttare l'opportunità consentita dalla stessa norma, di poter affidare con la modalità dell'in house alla propria società regionale, i servizi di trasporto attualmente espletati da Tua, fermo restando la possibile proroga delle attuali concessioni alle restanti aziende di trasporto locale, in attesa di assegnare i relativi servizi entro il 2019 attraverso una regolare procedura di gara.

Ovviamente stante le scadenze stringenti ovvero il 31/12/2017 per predisporre i bandi di gara e il 30/09/2017 per gli affidamenti in house e allo scopo di evitare che il mancato rispetto di queste scadenze temporali previste dal Decreto, potesse far scattare quelle penalizzazioni in termini di risorse che il governo nazionale applicherebbe alle regioni inadempienti, lo stesso Consigliere D'Alessandro si spinse oltre affermando di voler assolutamente realizzare l'affidamento in house evitando le sanzioni e quindi entro il 30 settembre e che vi erano fondamentalmente i tempi tecnici necessari affinché nell'operazione affidamento in house potessero rientrare sia i lavoratori di altre due società partecipate del Gruppo Tua ovvero la Sistema che si occupa prevalentemente della vendita dei titoli di viaggio (46 lavoratori) e la Cerella di Vasto, ma anche i lavoratori della municipalizzata Ama per la quale tuttavia sarebbe stata necessaria, compatibilmente sempre entro la medesima scadenza temporale, una preliminare operazione di acquisizione e quindi di fusione con Tua. Sorvolo sui soliti impegni generici assunti sempre in quell'occasione sulle condizioni del parco autobus che fanno dell'Abruzzo una delle regioni con la più alta vetusta dei mezzi pubblici circolanti, un triste primato che si va ad aggiungere a quello che l'Abruzzo detiene, sempre in negativo, rispetto anche alla vetustà

dei treni. E sorvolo pure sulle solite promesse sul biglietto unico regionale, una battaglia di civiltà che non può essere sbandierata ai quattro venti quando siedi nei banchi dell'opposizione per poi completamente dimenticarla se assumi responsabilità di governo.

Di quei 15 minuti di intervento e degli impegni assunti dalla Regione, oggi ci ritroviamo fondamentalmente con un pugno di mosche in mano rappresentato da altrettanti impegni reiterati nel tempo come nel caso dell'Ama i cui ritardi accumulati per un'operazione che stiamo chiedendo da quando si è cominciato a parlare di azienda unica e quindi prima ancora che si materializzasse la fusione delle tre società regionali di trasporto, hanno imposto un diverso calendario temporale dell'operazione suffragato peraltro da un recente accordo sottoscritto tra Regione e Amministrazione Comunale di L'Aquila e sul quale vigileremo affinché vengano rispettati tempi e modalità.

Diversa invece la sorte e il triste epilogo riservati ai lavoratori delle due società partecipate dal Gruppo TUA: Sistema e Cerella, un destino assai lontano dall'ipotesi di accorpamento in Tua e di affidamento in house annunciato nel corso del convegno dal Consigliere D'Alessandro. Eppure non ci sono stati stravolgimenti normativi dalla conversione del Decreto Legge 50 nella Legge 21 giugno 2017, n.96. Fatto sta che per i 46 dipendenti rimasti oggi in Sistema, la prospettiva è davvero nefasta nonostante una situazione drammatica dal punto vista societario della quale chi amministra questa Regione era perfettamente a conoscenza avendo gestito direttamente una prima fase di spaccettamento e privatizzazione di quella parte dell'azienda che si occupava all'epoca delle attività di pulimento del parco autobus. Tre anni fa proprio a ridosso dell'insediamento della nuova Giunta D'Alfonso ci fu detto che quanto tristemente accaduto imputabile al Governo Chiodi e a chi aveva amministrato Sistema e la società Arpa (che poi sono gli stessi dirigenti che oggi stanno amministrando TUA e che all'epoca avallarono assunzioni di personale non necessario imposte dalla politica), non si sarebbe ripetuto, invece anche questi rassicurazioni sono state disattese e in soli tre anni i debiti accumulati da Sistema hanno superato i 2 milioni di euro. Oggi i lavoratori di sistema ai quali si sta prospettando una trasformazione forzata dei rapporti di lavoro da full time a part time, avrebbero voluto scioperare insieme ai lavoratori di Tua e delle altre società, ma una interpretazione di una vecchia delibera andata a ripescare nei meandri della Commissione di garanzia per il diritto di sciopero, ci ha imposto la revoca dell'azione di sciopero e l'attivazione delle procedure di raffreddamento

Anche i lavoratori di Cerella non avranno la stessa opportunità dell'in house riservata ai lavoratori di Tua. Il destino loro riservato sembra essere quello che scaturirà con le gare del 2019 al termine della fase di transizione caratterizzata dalla proroga dell'attuale concessione. Eppure l'azienda che opera in una ampia area del territorio interno medio-alto vastese, a bassa domanda di mobilità, dovrebbe rispondere proprio a quelle caratteristiche per le quali solo il pubblico gestore è in grado di garantire. E allora ci si chiede come mai Cerella resta fuori dalla fusione in TUA? Che ne saranno di questi servizi disagiati e con scarsi marginalità di profitto se affidati ai privati? Quali le sorti dei lavoratori?

Ma in quei 15 minuti in cui il Consigliere D'Alessandro ha esternato dichiarazioni e promesse mancate tra le quali vi era anche la disponibilità di 20 milioni di euro sin da agosto per ammodernare il parco rotabile, sicuramente non ha mai fatto cenno a due ulteriori operazioni che si sono improvvisamente e successivamente materializzate all'interno del processo di riordino deciso dalla Regione Abruzzo e che, impattando in maniera devastante sulle aree interne e sul futuro della stessa società regionale di trasporto e dei circa 1800 addetti che vi operano compresi coloro che lavorano nelle società partecipate, hanno indotto la Filt Cgil Abruzzo, unitamente alle strutture territoriali e alla stessa Cgil Abruzzo, ad attivare una durissima vertenza e che ci ha portati a questa prima giornata di mobilitazione.

La Regione infatti, in un contesto di pericoloso vuoto normativo concernente la mancata definizione di una rete di servizi minimi essenziali (una carenza gravissima che soltanto l'Abruzzo si trascina ormai da vent'anni) ha incredibilmente demandato questo delicatissimo compito di esclusiva prerogativa dello stesso Ente programmatore, ad una propria società partecipata ovvero al Presidente di Tua al quale è stato concesso di decidere in totale autonomia di togliere la contribuzione pubblica su alcune tratte interregionali (l'Aquila – Roma / Teramo – Roma) che per loro natura di servizio pubblico adibito al trasporto di pendolari e studenti, rappresentano la sostanza del diritto costituzionalmente garantito alla mobilità per tanti cittadini.

In definitiva proprio mentre si addensano dibattiti e dichiarazioni con i quali si strizza l'occhio alle aree interne, si assumono provvedimenti di decontribuzione di servizi di trasporto pubblico locale impoverendo proprio quelle aree già storicamente e ampiamente penalizzate in termini di qualità e quantità dei servizi e che sono poi le stesse ad aver subito gli effetti drammatici dei recenti eventi sismici ed atmosferici; Quindi da un lato ci troviamo un Governo Nazionale che in virtù delle criticità e dei disagi originati da questi tragici eventi, ha deciso di revocare importanti penalizzazioni in termini di risorse che avrebbero dovuto interessare il trasporto pubblico locale abruzzese e dall'altro ,un Consigliere Regionale e un Presidente di un'azienda regionale che, in assenza di qualsivoglia dibattito o decisione dello stesso Consiglio Regionale o della stessa Giunta Regionale, si arrogano il diritto di adottare provvedimenti che daranno origine a conseguenze negative in termini di qualità, quantità e sostenibilità dei servizi di trasporto locale delle aree interne.

Così come anche sulla seconda inattesa operazione, cioè quella di cedere il ramo d'azienda di tutti i servizi a lunga percorrenza e tutti i servizi commerciali espletati da Tua a Sangritana Spa, abbiamo assistito ad una decisione venuta fuori in pieno agosto tra pochi intimi e in assenza di un confronto istituzionale. Ricordo che per decidere l'accorpamento di tre società regionali di trasporto e la nascita di Tua furono necessarie tre leggi regionali frutto di dibattiti e discussioni infinite e che soltanto al terzo tentativo nel 2014, portarono alla sofferta decisione della fusione per incorporazione.

L'operazione di affidamento in house e la contestuale cessione di ramo d'azienda, non ha fatto registrare alcun passaggio democratico in Consiglio Regionale che invece ha soltanto deliberato la costituzione dell'Ente di Governo e non è un caso che questi provvedimenti saranno oggetto di un'apposita riunione della Commissione di Vigilanza del Consiglio Regionale che si terrà il prossimo 21 settembre e alla quale la Cgil parteciperà per riaffermare con forza quanto ha già dichiarato sia negli incontri istituzionali avuti con il Consigliere D'Alessandro che in occasione degli incontri ufficiali avuti con Tua concernenti il trasferimento di ramo d'azienda.

Siamo convinti che l'operazione Sangritana Spa oltre ad essere un ritorno al passato, agli sprechi e alla duplicazione di ruoli, di incarichi e di profili, è soprattutto l'antitesi di ciò che si prefigge la riforma Madia, ovvero quello di una drastica razionalizzazione delle società partecipate soprattutto quelle che in base alle loro caratteristiche (mancanza di dipendenti, mancanza di attività e fatturato pressoché inesistente) come nel caso di Sangritana Spa, andavano immediatamente chiuse e messe in liquidazione.

Ci si dice che la riabilitazione di Sangritana Spa, unitamente a chi li amministra ormai da anni percependo un compenso per guidare una società senza dipendenti, senza mezzi e senza attività, risponda ad un obbligo di legge che imporrebbe una separazione societaria delle attività non strettamente connesse a quelle del trasporto pubblico locale. Premesso che i collegamenti che da L'Aquila, Teramo, Giulianova, Avezzano, Sulmona muovono quotidianamente verso Roma, trasportano migliaia e migliaia di pendolari, lavoratori e studenti che non sono assolutamente assimilabili ai turisti che si recano in pellegrinaggio o a coloro che si recano al meeting di Rimini, solo per fare un paio di esempi, la teoria dell'obbligatorietà di questa operazione che attiene invece ad altre logiche meno nobili rispetto alla comunità dei cittadini abruzzesi, è del tutto falsa. La Cgil ne è convinta soprattutto dopo aver dimostrato nei fatti e con situazioni assolutamente simili che lo strumento della divisione contabile (business unit), si garantisce lo stesso identico risultato, evitando di mettere a repentaglio, a soli due anni di distanza, il futuro della società unica di trasporto e degli stessi lavoratori, stante la criticità della tenuta economico finanziaria di tale soggetto di neo costituzione.

Dall'analisi dei contenuti previsionali del piano economico finanziario decennale di Tua che ci è stato consegnato in occasione del confronto avuto con la società, è emerso che i dati in esso riportati sono meramente ipotizzati, privi di riscontro oggettivo da parte della Regione Abruzzo e di provvedimenti correlati da parte della Giunta e/o del Consiglio Regionale, nè dotati della copertura di Bilancio della Regione Abruzzo. La Filt Cgil solo per fare un esempio ha posto l'attenzione sul valore della produzione e, nello specifico sui ricavi da traffico ipotizzati nel prossimo decennio da TUA (fattore che faranno scattare le eventuali pesanti penalizzazioni in termini di risorse alle regioni inadempienti che non saranno in grado di aumentare tali valori). Ebbene il valore della produzione ipotizzato a partire dal 2018, è di circa 137 mln€ ovvero 21 mln€ in meno rispetto ai 116 mln€ indicati nell'ultimo bilancio consuntivo 2016. E di questi 21 mln€ ben 9 mln€ saranno imputabili ai minori introiti che scaturiranno dalla mancata vendita dei titoli di viaggio su tutte le linee a lunga percorrenza (commerciali e non) che transiteranno a Sangritana Spa.

A conclusione di questa relazione voglio ringraziare vivamente i lavoratori che hanno compreso in piena autonomia le ragioni della nostra vertenza e dello sciopero odierno e voglio altresì ringraziare anche le delegate e i delegati che insieme alla Filt e alla Cgil Regionale hanno organizzato oltre venti assemblee su tutto il territorio regionale nell'arco di poco più di un mese.

Ringrazio ovviamente le Camere del Lavoro e la Cgil Regionale che hanno fornito e che stanno fornendo un prezioso supporto alle ragioni della nostra causa, così come ringrazio gli amministratori locali, i partiti e le associazioni che ci stanno sostenendo in questa vertenza e permettetemi di ringraziare anche gli organi di stampa in questi anni ci hanno sempre riservato uno spazio più che dignitoso.

Voglio chiudere tuttavia con una considerazione finale che attiene la sfera etica e morale di chi a qualsiasi livello rappresenta politicamente i cittadini: trovo disdicevole e indecoroso che una riforma come quella che ho cercato di rappresentarvi e che avrà delle ricadute davvero impattanti sul trasporto pubblico locale, determinando conseguenze che rafforzeranno le disparità tra i territori e accentueranno quella profonda disuguaglianza già presente tra aree interne e area metropolitana, venga fondamentalemente impiantata anche nei minimi particolari da chi ha ufficialmente dichiarato di puntare a breve ad un percorso politico che lo porterà a rappresentare l'Abruzzo in un'altra sede istituzionale diversa da quella regionale e al quale conseguentemente sarà difficile chiedere conto dei danni che si andranno a generare.