

**Trasporto locale e risorse - Mancano trenta milioni per il trasporto locale. Rischio aumento biglietti. La Regione deve rinnovare i contratti. D'Alfonso: o si taglia o si tassa o ci s'indebita. I sindacati: razionalizzare l'intero sistema eliminando doppioni e sovrapposizioni. Nel 2016 lo Stato ha tagliato i trasferimenti per il basso rapporto ricavi/costi. La soluzione: chiedere un anticipo di cassa (l'articolo in pdf)**

PESCARA Il trasporto pubblico locale basse cassa. Per adeguarsi al contratto di lavoro nazionale mancano alla Regione Abruzzo (principale azionista del settore) quasi 30 milioni. Precisamente 13.8 milioni per l'anno scorso, e 15.5 milioni per quello in corso, per un totale di 29.3 milioni. L'80% di questa somma riguarda i lavoratori di Tua, la società unica abruzzese di trasporto costituita dalla fusione di Arpa, Gtm e Sangritana. Ora sono tre gli scenari a cui si trova davanti la Regione per far fronte al fabbisogno: taglio dei servizi, aumento della tassazione (alias, rincaro del costo dei biglietti), oppure, ed è l'ipotesi che la giunta regionale sta cercando di percorrere, la richiesta di un accesso al fondo trasporti straordinario, erogato sotto forma di anticipazione, da restituire anno per anno, come già accaduto per Campania e Molise. Con questa formula, la Campania, ad esempio, ha usufruito di un'anticipazione di 600 milioni di euro. Soluzione quanto mai auspicabile per la regione Abruzzo che in cassa i soldi per finanziare il rinnovo del contratto nazionale di lavoro, non li ha. Di questo si è discusso venerdì scorso, tra il presidente della giunta regionale, Luciano D'Alfonso, Camillo D'Alessandro, consigliere regionale delegato ai Trasporti, Silvio Paolucci, assessore al Bilancio, e i sindacati, presenti con Franco Rolandi, della Filt Cgil, Luciano Lizzi, della Faisa, Alessandro Di Naccio, della Fit Cisl, Giuseppe Murilli, della Uil trasporti, e Rita Innocenzi, della Cgil. Fino al 2015 la Regione era riuscita a coprire tutto il fabbisogno della spesa dei trasporti (compresi i rinnovi contrattuali). I problemi sono cominciati nel 2016 con la penalità di 8 milioni per il triennio 2012-2013-2014, derivante dal mancato raggiungimento dell'equilibrio nel rapporto ricavi-costi. In base al quale, se i primi non recuperano il 35% dei secondi, lo Stato fa calare la scure dei tagli. Un provvedimento che ha già portato a un taglio dei servizi del 5% ed ad un aumento del costo dei biglietti. Ora, i lavoratori, col nuovo Ccnl, reclamano maggiori spettanze, con un aumento che dovrà essere coperto dalla Regione. Un ulteriore salasso, per l'ente, che ha una spesa storica per i trasporti pubblici di 183 milioni, con 51 milioni di stanziamenti regionali nel 2014, e con un 2015 che ha visto uno stanziamento dello Stato pari a 132 milioni, mentre quello della Regione è sceso da 51 a 46 milioni. «Una differenza», ha sottolineato D'Alessandro, durante l'incontro in Regione, «che abbiamo ammortizzato, senza creare problemi alle aziende». Ma nel 2016 non è stato così. Il trasferimento dello stato è sceso a 122 milioni, ai quali la Regione ha aggiunto, sempre nel 2016, 51 milioni. Totale, per il 2016, 173 milioni, dopo i 183 milioni del 2014. E ora, sul tavolo, per i lavoratori del trasporto pubblico locale, mancano circa 30 milioni per l'anno in corso e per quello passato. Per D'Alfonso, le possibilità per recuperare i fondi sono o «rastrellare tagliando o rastrellare tassando. Oppure indebitarsi. L'operazione Campania non è operazione nuova», ha sottolineato il governatore, riferendosi all'anticipazione ricevuta dalla regione guidata da Vincenzo De Luca. Tant'è che D'Alfonso, anche per conoscere la possibilità di non pagare penali, non solo per il 2017, come pare che sia scongiurato, ma anche per il 2016, nella riunione coi sindacati ha coinvolto, telefonicamente, per raccogliere pareri, il ragioniere generale dello Stato, Daniele Franco, il ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, e il professor Giuseppe D'Angelo, esperto della regione Campania. D'Alfonso, coi sindacati, si è anche impegnato a porre la questione dell'adeguamento del Ccnl «a palazzo Chigi, una volta chiusa la partita del cratere». L'obiettivo, per il governatore, che sull'argomento dovrebbe incontrare il sottosegretario Maria Elena Boschi, sarà quello di riportare in auge «il decreto legge 35 sui pagamenti inevasi della pubblica amministrazione». In attesa di una soluzione, i sindacati, però, hanno lanciato l'allarme. Per Rolandi, Filt Cgil, «i tagli, per le associazioni

datoriali, avrebbero un impatto importante», mentre per Murilli, della Uil, «va fatta una riflessione per razionalizzare l'intero sistema dei trasporti». In particolare, per i sindacati, andrebbero eliminate le sovrapposizioni sulle medesime tratte, da parte delle diverse aziende di trasporto.

Mezzi troppo vecchi. E i passeggeri protestano. Segnalazioni da tutta la regione. Secondo Aci gli autobus che circolano sulle strade hanno in media 12 anni e due mesi. Segnalazioni soprattutto per rotture e mancato funzionamento del condizionatore

PESCARA Il grido di dolore degli utenti del trasporto pubblico locale si leva quasi ogni giorno dagli autobus che battono la fitta rete stradale abruzzese. Trentaseimilioni di chilometri quelli percorsi ogni anno dalla sola Tua, la società che detiene l'80 per cento del servizio. Le segnalazioni non sono molte rispetto al grande lavoro svolto sulle strade, ma gli utenti si aspettano puntualità, efficienza e decoro, non sempre possibile con mezzi che mediamente, secondo l'Aci, hanno mediamente un'età di 12 anni e due mesi. Quando dunque puntualità ed efficienza non si trovano, la protesta scatta automatica. È per questo che l'ipotesi di una ulteriore riduzione del servizio per carenza di fondi (vedi servizio in alto) non può che allarmare chi si serve del bus come mezzo principale per raggiungere il lavoro o la scuola. Le ultime proteste hanno riguardato i pendolari della linea L'Aquila-Carsoli. Si tratta in gran parte di insegnanti che tutte le mattine vanno a scuola e tornano nel primissimo pomeriggio. Lunga la liste delle lamentele: «Spesso, anche in pieno inverno, siamo senza riscaldamento e magari con le bocchette dell'aria aperte», spiegano i pendolari. «I mezzi, con grande facilità, si fermano oppure hanno dei guasti. Si tratta infatti di autobus ormai datati che anche all'interno sono ridotti in condizioni disastrose». Le corse, inoltre, sono pochissime e, nonostante le pressanti richieste, non ne è mai stato aumentato il numero, a differenza del prezzo di biglietti e abbonamenti che ogni anno lievita. «I problemi c'erano già quando il servizio era gestito dall'Arpa, problemi che non si sono risolti col passaggio a Tua». Stessi discorsi da Sulmona per la gestione del servizio comunale (non affidato alla Tua). Corse extraurbane e cittadine che saltano, ritardi sugli orari delle fermate e bus in avaria sia sulle strade cittadine che su quelle autostradali. Episodi ricorrenti, tanto che alcuni cittadini si stanno organizzando per valutare una denuncia di interruzione di pubblico servizio. Nei giorni scorsi ben quattro autobus si sono rotti contemporaneamente mandando in tilt tutto il sistema. Gli autisti non hanno potuto fare altro che constatare che il solito miracolo dell'ultimo minuto sul motore non sarebbe bastato a far ripartire i mezzi obsoleti e malandati. Così sono dovuti rimanere in sede in attesa di contromisure. Ai casi di disservizi urbani vanno aggiunti quelli che riguardano i mezzi che viaggiano in autostrada diretti alla capitale. Segnalate almeno tre rotture in pochi mesi. «Eppure i biglietti continuano ad aumentare», protestano i cittadini, «di pari passo col pedaggio autostradale. A questi continui rincari non possono corrispondere disservizi ormai consueti e una qualità così bassa». La protesta scatta a volte anche per disservizi programmati, ma evidentemente mal comunicati. Come la chiusura per qualche ora a Pescara della biglietteria del terminal bus, che subito a scatenato la protesta dei passeggeri. Un problema legato alla necessità di riorganizzare il locale per ospitare gli sportelli di biglietteria delle società di trasporti, uno sportello di Pescara Parcheggi e un posto fisso di Polizia Municipale. Dopo poche ore il caso comunque era risolto. A volte poi all'inadeguatezza dei bus si aggiungono anche le condizioni delle strade. Curiosa la polemica scoppiata a Celano nei giorni scorsi per la rottura delle sospensioni di un autobus Tua al passaggio di un dosso tra Celano e la frazione avezzanese di Paterno. I rallentatori non sono più conformi alle norme attuali e giudicati dallo stesso ministero dei Trasporti «pericolosi» e dunque «da rimuovere».

E nelle tratte lunghe la sfida si gioca sulle tariffe da 1 euro. Hanno cominciato società come Flixbus e Gogobus ma anche dall'Abruzzo la risposta non si fa attendere

PESCARA Volete andare a Milano spendendo il meno possibile? Flixbus ([www.flixbus.it](http://www.flixbus.it)), propone la corsa da Pescara a partire da 15,90 euro. Che diventano 13,90 se si vuole raggiungere Bologna, con tariffe che salgono in base all'orario scelto. Da Avezzano solo 7 euro e 90 per Roma. Stessa tariffa da Vasto. Prezzi imbattibili o quasi per la compagnia tedesca sbarcata da qualche anno in Italia. Una compagnia senza bus ma con un portale che funziona molto bene per le prenotazioni. Flixbus ha avuto un effetto choc sul mercato, al pari di Ryanair per il traffico aereo. Tanto è vero che nella partita delle tariffe a prezzi competitivi è scesa in campo anche la società pubblica Tua, l'azienda unica regionale dei trasporti. Grazie alla partnership con il gruppo Chiacchiaretta, dallo scorso anno Napoli è raggiungibile da Pescara su bus abruzzesi al costo di partenza pari a 50 centesimi di euro, meno di un caffè. L'impresa schiera in questo caso i pullman della Satam, azienda che fa parte del gruppo teatino La Panoramica che trasporta, ogni anno, oltre 4 milioni di passeggeri. Tua e Satam hanno avviato una sinergia che prevede l'applicazione di tariffe flessibili e speciali disponibili in numero limitato fino all'esaurimento dei posti ad esse dedicate. I biglietti si possono acquistare su [tuabruzzo.it](http://tuabruzzo.it) e [gruppolapanoramica.it/satam](http://gruppolapanoramica.it/satam) o presso la rete delle ricevitorie Sisal. Tre ore e 50 minuti di viaggio da Pescara a Salerno - passando per Chieti scalo, Sulmona, Roccaraso, Castel di Sangro, Colli a Volturno, Venafro/Roccaravindola, Vairano scalo, Caserta e Napoli oppure per Francavilla, Lanciano, Vasto/San Salvo, Termoli, Campobasso, Benevento e Avellino. Scende il prezzo a discapito della qualità? No. Le aziende ci tengono a precisare che comfort e sicurezza prescindono dalle offerte: i pullman gran turismo sono di ultima generazione, hanno il wi-fi gratuito, toilette, prese di corrente, porte usb, multi video. L'impressione è che la partita delle tariffe sul Tpl sia solo all'inizio. D'altra parte era il 2 febbraio del 2016 quando Baltour annunciava biglietti a un euro sulla Pescara-Bologna e Pescara-Milano. In questo mercato si è mossa anche la società di Giulianova Gaspari bus che offre corse per raggiungere Roma Tiburtina a partire da 1 euro. Tra le società nazionali si sta affacciando in Abruzzo con corse da Roma verso le piste sciistiche di Ovindoli e Campo Felice Gogobus ([www.gogobus.it](http://www.gogobus.it)). Anche questa come Flixbus non ha automezzi propri, ma sfrutta quelli delle società, circa un centinaio, con cui ha stabilito accordi. Per le società la convenienza è quella di utilizzare bus che altrimenti viaggerebbero vuoti. E' una specie di "Bla-bla car" (il sistema on line per cercare o offrire passaggi in auto) applicato ai bus, ma offre un portale internet molto efficiente. L'utente può cercarsi le corse in programma oppure proporre lui stesso la corsa, se la società non prevede il servizio. Se la proposta viene accolta e si raggiungono le 19 adesioni, il bus arriva sotto casa e si parte. Il prezzo del biglietto è in media la metà di quello di mercato. Gogobus, e soprattutto Flixbus, corrono però il rischio di uscire dal mercato. Nell'ultimo Milleproroghe il Parlamento ha introdotto una norma che vieta l'operatività di società senza mezzi propri. Tre ordini del giorno ne hanno però subito chiesto la cancellazione. «La norma Flixbus sarà rivista», ha promesso il viceministro Riccardo Nencini. «È necessario farlo per ampliare il diritto alla mobilità dei passeggeri, con minori costi e più garanzie. È giusto favorire il diritto dei cittadini a viaggiare utilizzando mezzi che offrono un vantaggio economico». Il futuro del low-cost è salvo.