

**Trasporto pubblico, CGIL: "Sistema sta collassando, pronti a mobilitazione. Senza risorse, senza investimenti e senza riforme, il sistema del trasporto pubblico locale sta collassando". A lanciare il grido d'allarme è la CGIL Abruzzo e Molise, per voce del segretario Carmine Ranieri e di Franco Rolandi, segretario della Filt.**

"Sarà stato il caldo intenso di questi giorni che precede il ferragosto ad aver improvvisamente riacceso i riflettori sulla seconda voce di spesa del bilancio regionale abruzzese, quel trasporto pubblico locale dal quale dipende il diritto alla mobilità, espressamente sancito dalla nostra Costituzione e che in molti spesso ignorano", l'affondo.

DA QUALE PULPITO ARRIVANO LE CRITICHE ? – "Ad ignorarlo sono sicuramente coloro che hanno governato la Regione Abruzzo soltanto fino a qualche mese fa (prima di essere inconfutabilmente bocciati dagli elettori) e che nel corso del loro mandato hanno tagliato letteralmente con l'accetta le risorse destinate al trasporto pubblico di questa regione e che non esitavano a reagire con nervosismo ed arroganza quando la sola Cgil li incalzava per aver impoverito il settore e, nello specifico, per aver sottratto risorse dal Fondo Unico regionale del trasporto pubblico locale passato da € 187.035.250,14 (dato 2014) a € 177.376.592,55 (dato 2018), decurtandolo mediamente di quasi 11 mln di euro l'anno".

Ranieri e Rolandi se la prendono, esplicitamente, con il consigliere regionale Silvio Paolucci, già assessore al bilancio della giunta D'Alfonso, e con il deputato Camillo D'Alessandro che, nella passata legislatura regionale, ha detenuto la delega ai trasporti. "Ci sorprende l'enfasi di alcune reazioni indignate soprattutto da parte di chi - in quegli anni non proprio lontani - aveva la responsabilità del bilancio regionale e promuoveva quei tagli deleteri i cui effetti, senza alcuna sorpresa da parte nostra, oggi stanno venendo al pettine. Così come ci sorprendono alcune recenti uscite pubbliche (addirittura fatte dagli scranni del Parlamento) da parte di chi, prima di accomodarsi a Montecitorio, aveva la delega ai trasporti regionali e non ha mai opposto resistenza a quelle decurtazioni di risorse decise da chi governava la Regione".

LA GIULIANOVA - TERAMO - L'AQUILA - ROMA? UN PRETESTO PER NASCONDERE RESPONSABILITÀ ED ERRORI - E siccome i numeri a volte sono impietosi, "serve davvero a poco cercare di stravolgere la realtà - aggiungono i rappresentanti del sindacato - addossando la responsabilità di quanto si sta prefigurando nel settore dei trasporti e in TUA alla decisione promossa dall'attuale Sottosegretario ai trasporti Umberto De Annunziis, peraltro avallata e sostenuta anche dalla volontà unanime dei consigli comunali di L'Aquila e Teramo, di reinserire tra i servizi essenziali di trasporto, la relazione Giulianova - Teramo - L'Aquila - Roma.

Infatti, se è vero che questa tratta gestita dalla società regionale TUA sta attualmente generando diseconomie, è altrettanto vero che a questo risultato negativo si è arrivati per due ragioni non proprio irrilevanti: da un lato vi è stata infatti una forzatura politica che ha inteso trasformare a mercato questo collegamento, da e verso la capitale, privandolo conseguentemente, e ormai da circa 18 mesi, della necessaria contribuzione pubblica che i cittadini delle aree interne meriterebbero a parziale compensazione di una storica e strutturale carenza di infrastrutture e di sistemi alternativi per la mobilità collettiva che purtroppo caratterizza una parte consistente della Regione. Analogamente, come non evidenziare il totale abbandono a cui questo collegamento interregionale è stato (volutamente?) relegato negli ultimi anni dalla società regionale di trasporto che ha offerto un servizio a dir poco indecoroso sotto tutti i punti di vista e

che ha di fatto favorito ed ampiamente giustificato la logica scelta dell'utenza verso il vettore privato".

**LE DIFFICOLTA' ECONOMICHE DI TUA HANNO BEN ALTRE ORIGINI** - Pur tuttavia, "non vi è alcuna relazione tra le perdite generate da questo collegamento e la sussistenza di ingenti difficoltà economiche e gestionali che gli stessi vertici aziendali auditi di recente da una commissione consiliare regionale, riunitasi a L'Aquila, hanno formalmente ammesso, attribuendo le cause ai pesanti tagli dei corrispettivi regionali che risultano ben più consistenti rispetto alle perdite generate dal dovere effettuare, senza contribuzione pubblica, la relazione Giulianova - Roma".

**IL CORAGGIO DEL SINDACATO RIFORMISTA OPPOSTO ALLA POLITICA CONSERVATRICE** - Poi vi è un'altra operazione che la CGIL giudica "deleteria" per le sorti della società regionale, del trasporto pubblico e del bilancio regionale "e della quale purtroppo nessuno parla".

Ranieri e Rolandi si riferiscono alla 'resurrezione' di Sangritana Spa "imposta unicamente - denunciano - per convenienze e opportunità politiche e non per obblighi di legge come qualcuno ancor oggi vorrebbe far credere. Le organizzazioni sindacali, molto più riformiste e attente agli interessi collettivi rispetto a quanto contrariamente sembra mostrare la politica, sono state determinanti e determinate per promuovere, favorire e realizzare una delle più grandi operazioni di fusione societaria che abbia mai interessato il nostro paese nel settore del trasporto pubblico locale; con la nascita di TUA, risalente alla fine del 2015, e mettendo insieme circa 1600 dipendenti di Arpa, Gtm e Sangritana, ci si immaginava una profonda razionalizzazione delle spese, una sensibile riduzione dei costi della politica con annessi poltronifici, una ottimizzazione delle risorse, l'eliminazione delle tante sovrapposizioni e una profonda riorganizzazione del comparto e del servizio in funzione delle esigenze dei cittadini".

**SANGRITANA SPA E QUELLA DUPLICAZIONE DI COSTI E DI RUOLI DI CUI NESSUNO PARLA** - Tutto questo è durato appena un biennio, il tempo di far riemergere quelle "volontà tentacolari" che hanno determinato la riesumazione di Sangritana Spa. "Questa società con sede a Lanciano, interamente di proprietà di TUA, attraverso un abile gioco di prestigio e di scatole cinesi, è diventata una realtà che con le risorse del bilancio regionale destinate al trasporto, effettua attività di natura commerciale che in precedenza venivano svolte da Tua (servizi commerciali su ferro e su gomma oltre che le rispolverate ed antieconomiche attività di noleggio gran turismo con l'ausilio di proprie agenzie di viaggio)".

Ma non è tutto. "Appena qualche giorno fa l'amministratore unico della società Pasquale di Nardo ha presentato ai sindacati l'organizzazione e l'organico aziendale per il triennio 2019/2021 e le sorprese non sono mancate: si prevedono 137 dipendenti di cui 21 figure apicali tra le quali spiccano ben 8 funzionari. Il fatto tuttavia più sconcertante è che molte di queste figure professionali costituiranno in realtà dei veri e propri doppioni di analoghe figure già presenti in Tua: per cui avremo un Responsabile della direzione tecnica in Sangritana e un Responsabile della direzione tecnica in Tua, un Capo unità per la formazione in Sangritana e un Capo unità per la formazione in Tua e così via discorrendo con il paradosso che i due doppioni potrebbero ritrovarsi addirittura a lavorare l'uno affianco all'altro".

**PRIVATIZZAZIONI: DA SEMPRE HANNO AFFASCINATO CENTRODESTRA E CENTROSINISTRA** - Ora è il turno del centrodestra che appena una settimana fa, per il tramite dell'azienda regionale, ha formalizzato alle parti sociali, l'imminente ricorso a sub affidamenti per complessivi 1.928.722 km di servizi di trasporto pubblico locale attualmente in concessione ed espletati dalla stessa società regionale.

Un “regalino” ai vettori privati o come sostiene qualcuno “una cresta” sui soldi pubblici da parte dell’azienda regionale, della serie ottengo 2 euro a chilometro dalla Regione e mi rivendo il servizio a 1,6/1,7 euro offrendolo ad un privato: "ci sarebbe da chiedersi, ma è davvero tutto lecito? L’operazione del resto era stata caldeggiata ed ipotizzata già dal centrosinistra e dal precedente CdA a guida Tonelli. Girano ancora in rete le ipotesi di sub concessione targate centrosinistra con tanto di data ad immortalare il periodo storico della decisione. Lo scopo era lo stesso: privatizzare. Avevano semplicemente ridimensionato l’obiettivo puntando a sub affidamenti per complessivi 1.472.894 km".

**IL BIGLIETTO UNICO NON PUO' RAPPRESENTARE UN'OPPORTUNITA' SOLO PER POCHI –** "Negli ultimi dieci anni, la politica ha semplicemente annunciato e simulato riforme che nei fatti non si sono mai realizzate", ribadisce la CGIL. "C’era ancora il Governo Chiodi quando venne annunciato in pompa magna l’imminente realizzazione del biglietto unico su base regionale e relativa integrazione tariffaria con il trasporto ferroviario, in grado di consentire a tutti i cittadini abruzzesi di utilizzare indistintamente nell’intero territorio regionale un solo titolo di viaggio a prescindere dal vettore (pubblico/privato) o dalla tipologia di trasporto pubblico (gomma/ferro). Invece parliamo di un'altra eterna incompiuta (il biglietto unico con le sue indubbie agevolazioni, vige da oltre un decennio nella sola area metropolitana Pescara-Chieti) la cui mancata estensione a livello regionale, determina un'inaccettabile sperequazione in termini di sviluppo, razionalizzazione e incentivazione all’utilizzo del mezzo pubblico".

**CGIL: IL TRASPORTO PUBBLICO NECESSITA DI RISORSE, DI INVESTIMENTI E DI RIFORME -** . Aldilà dell’affidamento in house che interesserà la società regionale Tua per il periodo 2019/2027, "non sappiamo ancora quando e se saranno bandite le gare per assegnare i restanti servizi gestiti dagli attuali concessionari in regime di proroga. Ci attendono peraltro quattro mesi nei quali, secondo quanto stabilito dal Consiglio Regionale, occorrerà chiamare in causa nuovamente i portatori di interesse per ridiscutere di servizi minimi e di servizi essenziali, sperando che questa volta il confronto sia un po’ più serio rispetto al recente passato, allorché i comuni capoluogo di L’Aquila e Teramo di fatto si ritrovarono a smentire pesantemente quanto aveva invece dichiarato il Consiglio delle Autonomie Locali (CAL)". E sarà un periodo nefasto anche per la mancanza di investimenti. "Degli annunciati nuovi treni e nuovi autobus oggetto di tante interessanti conferenze stampa pre elettorali, non vi è alcuna traccia all’orizzonte. Di certo c’è la mancanza di risorse e il tentativo di compensare le stesse con un bel ricorso alle privatizzazioni".

La Cgil ha già fatto capire al Governatore Marsilio che è il caso di cambiare rotta. "Siamo pronti alla mobilitazione", conclude il sindacato.