

Aruzzo: il 13 settembre sciopero dei trasporti. Le segreterie regionali FILT CGIL Abruzzo Molise, Ugl autoferrotranvieri Abruzzo e Orsa Trasporti Abruzzo hanno annunciato uno sciopero dei trasporti di quattro ore per il 13 settembre.

Lo sciopero è stato indetto per evidenziare le principali criticità scaturite da una politica regionale sui trasporti definita inadeguata. La giornata di mobilitazione vedrà l'astensione dal lavoro per quattro ore, dalle ore 17.30 alle ore 21.30, del personale viaggiante e delle biglietterie. Il personale a terra (uffici – officine) sciopererà le ultime quattro ore della prestazione lavorativa, sempre il 13 settembre. La proclamazione dello sciopero determinerà l'astensione dal lavoro per tutti gli autoferrotranvieri delle aziende pubbliche e private operanti nella regione Abruzzo (ad esclusione della Società La Panoramica snc di Chieti, essendo la stessa già interessata da una procedura di sciopero indetta per il giorno 6 settembre 2019) nel rispetto delle modalità previste dagli accordi attuativi e dalle provvisorie regolamentazioni ed aggiornamenti.

Di seguito la nota in cui le segreterie sindacali sottolineano le ragioni della protesta:

“SERVIZI MINIMI E PIANO REGIONALE INTEGRATO SUI TRASPORTI – Dalla Legge Regionale 152/1998, vale a dire da quando storicamente l'Abruzzo aveva assunto il formale impegno di individuare un piano regionale integrato sui trasporti comprensivo dei cosiddetti bacini e dei servizi minimi, cioè quelle tratte ritenute indispensabili ed essenziali per i quali si rende necessaria la contribuzione pubblica, sono dovuti passare venti anni prima che il Consiglio Regionale legiferasse in tal senso. E stando agli ultimi sviluppi e ci riferiamo sia alla revisione della rete dei servizi minimi fissata dal Consiglio regionale al 3 dicembre 2019, ma anche alla recente sentenza del Tar di Pescara intervenuta per porre rilievi proprio sulla relativa delibera di Giunta Regionale 848/c del 28 dicembre 2017 con la quale furono individuati i servizi minimi, la netta impressione è che si andrà avanti ancora per molto tempo in un contesto di incertezza e di assenza di regole.

NESSUN BANDO DI GARA PER LE 50 AZIENDE PRIVATE – Quelle regole che sono di fatto mancate anche per quanto riguarda l'affidamento dei servizi attraverso procedure di gara che avrebbero dovuto assumere l'obiettivo di razionalizzare il sistema e di ridurre l'ingente numero di imprese che operano nel settore (circa 50). Invece, ad oggi, se si esclude l'affidamento in house che interesserà la società regionale Tua per il periodo 2019/2027, non è ancora noto quando e se saranno bandite le gare per assegnare i restanti servizi gestiti dagli attuali concessionari che operano da oltre un ventennio in regime di proroga.

INTANTO LA REGIONE, IN CONTINUITÀ CON IL PASSATO, OPTA PER I SUBAFFIDAMENTI – Con un tempismo eccezionale, la Giunta Regionale ha approvato lo scorso 29 luglio la delibera 439 con la quale, facendo riferimento ad un formale progetto trasmesso in data 27 maggio 2019 dalla società TUA Spa (azienda di proprietà al 100% della regione Abruzzo), ha dato il via libera al ricorso a subaffidamenti ad aziende private per i servizi a domanda debole di Tua per complessivi 1.928.722 chilometri con questa ripartizione territoriale: Provincia di L'Aquila 783.570 km, Provincia di Pescara 487.184 km, Provincia di Teramo 398.630 Km, Provincia di Chieti 259.338 km. Una decisione peraltro assunta da tempo e che di fatto smentisce gli stessi rappresentanti dell'impresa regionale i quali, intervenuti in audizione lo scorso 23 luglio alla riunione della II^a Commissione Permanente Territorio, Ambiente e Infrastrutture del Consiglio

Regionale, non hanno fatto alcun cenno rispetto ad un progetto di privatizzazione dei servizi risalente a due mesi prima, trasmesso peraltro ufficialmente alla Presidenza della Giunta Regionale, al Direttore Generale Regione Abruzzo nonché ai Dirigenti regionali del Dipartimento trasporti (anch'essi auditi in Commissione). Il progetto di subaffidamento condiviso dalla Giunta Regionale del Presidente Marsilio, risulta peraltro in perfetta continuità con quanto aveva già ipotizzato il Governo Chiodi per l'allora azienda Arpa Spa guidata dal Presidente Cirulli, ma anche in continuità con quanto aveva ipotizzato più di recente il governo regionale a guida D'Alfonso/Lolli e dal cda di Tua e dal Presidente Tonelli. Aldilà della nostra ferma contrarietà all'operazione, non sappiamo fino a che punto sia legittimo che una società affidataria in house dei servizi di trasporto regionale, possa in qualche modo fare profitti lucrando sul diverso corrispettivo chilometrico riconosciuto da Tua al sub concessionario. Ciò che invece risulta certo è che per la conduzione degli autobus non sono stati previsti particolari vincoli rispetto all'individuazione del personale dipendente che le aziende sub concessionarie andranno ad utilizzare. Non ci sarebbe da sorprendersi a questo punto che le scelte possano ricadere anche su pensionati ultra sessantacinquenni in analogia con quanto avviene ad esempio nel trasporto scolastico (scuolabus) dove il fenomeno è largamente diffuso. Così come abbiamo non poche perplessità rispetto agli obblighi da parte delle aziende sub concessionarie in materia di sicurezza sul lavoro e di visite mediche periodiche (D.Lgs. 81/08 e Decreto Ministero dei Trasporti del 23.2.1999 n. 88). E' noto infatti che molte aziende private, al solo scopo di contenere i costi, non ottemperino soprattutto agli obblighi concernenti le visite mediche periodiche del personale e tutto questo nell'indifferenza di chi dovrebbe essere preposto a questi controlli e di chi dovrebbe scongiurare fenomeni di dumping contrattuale e di concorrenza sleale.

LA CONTINUA EMORRAGIA DI RISORSE DESTINATE AI TRASPORTI – Il Fondo Unico regionale del trasporto pubblico locale in appena cinque anni (dal 2014 al 2018) è passato da € 187.035.250,14 a € 177.376.592,55 (dato 2018), subendo mediamente una decurtazione di quasi 11 mln di euro per ogni anno. Nell'ambito di questa emorragia di risorse, vorremmo evidenziare anche il mancato riconoscimento agli autoferrottrantieri abruzzesi (dal lontano 2014) dell'accordo integrativo decentrato regionale del 28 maggio 2004. Da quanto è emerso in questi primi mesi, l'attuale governo regionale non sembra affatto intenzionato a voler invertire il trend negativo derivante da questa costante decurtazione di risorse. Analogamente al passato, le Istituzioni regionali continuano peraltro ad ignorare un altro triste e impattante fenomeno che determina contestuali ricadute negative sulle risorse complessive del settore e ci riferiamo all'evasione tariffaria che in Abruzzo ha raggiunto livelli davvero inaccettabili. Al contempo, invece, si continuano a foraggiare sistemi non più sostenibili che favoriscono la gratuità e la fruibilità del servizio pubblico di trasporto a determinate categorie di cittadini e di lavoratori anche (e a nostro parere illegittimamente) su tratte cosiddette commerciali e a libero mercato.

SUL BIGLIETTO UNICO REGIONALE SIAMO ANCORA FERMI ALLE PROMESSE – Negli ultimi dieci anni la politica ha semplicemente annunciato e simulato riforme che nei fatti non si sono mai realizzate. 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.

INVESTIMENTI MATERIALE ROTABILE E MANCATA SICUREZZA – La condizione generale del

parco rotabile gomma/ferro regionale, impone l'adozione di solleciti interventi atti a garantire alle aziende la disponibilità di una flotta sicura, efficiente e confortevole. Il coefficiente di vetustà dei mezzi gomma/ferro in circolazione in Abruzzo, è al di sopra della media nazionale al punto di collocare l'Abruzzo tra le ultime regioni nella specifica classifica nazionale per l'anzianità dei mezzi. Ad oggi non vi è traccia materiale né delle risorse regionali né di quelle nazionali, tant'è che la situazione appare sempre più drammatica soprattutto in considerazione dell'imminente apertura della stagione scolastica. E' evidente che l'eccessiva vetustà dei mezzi in circolazione (ad oggi manca ancora un'analisi su base regionale dei mezzi "euro 0" prossimi alla rottamazione) si ripercuote sul fattore sicurezza e sull'alta frequenza dei guasti in linea. Sempre in tema di sicurezza, rileviamo anche la mancanza di una mappatura completa, anche qui su base regionale, delle fermate e degli stalli di sosta regolarmente autorizzati. E' intollerabile che vi sia ancora oggi un numero impressionante di fermate previste non sulla base di espressioni vincolanti autorizzazioni, ma semplicemente in virtù di usi e consuetudini del passato che ovviamente non saranno mai in grado di deresponsabilizzare il personale in caso di incidenti. Emblematico è il caso di una fermata posta ormai da anni e nell'indifferenza delle forze dell'ordine, in una carreggiata di una nota via di Pescara, dove vige il divieto di sosta, ubicata peraltro di fronte ad una azienda regionale di trasporti!

MANCANZA DI ATTENZIONE NEI CONFRONTI DI VIAGGIATORI E PENDOLARI – Pur essendo pervenute numerose segnalazioni da parte degli utenti e dei pendolari che rivendicano giustamente il diritto a fruire di un servizio pubblico e, possibilmente, in condizioni dignitose, la Regione continua a manifestare scarsa attenzione, ignorando ad esempio le legittime aspettative degli operai che operano nel nucleo industriale della Val di Sangro, privati della possibilità di servirsi del mezzo pubblico e costretti a sobbarcarsi costi ingenti con l'utilizzo dei propri mezzi privati. Analogamente subiscono la stessa sorte lavoratori, turisti e pendolari che scegliendo l'aeroporto d'Abruzzo, si vedono impossibilitati ad utilizzare un servizio pubblico (se si escludono i taxi) che invece viene regolarmente assicurato e garantito in tutti gli scali che si rispettino. Paradossalmente la Regione con le risorse del trasporto locale ha invece deciso di finanziare attività di noleggio granturismo, per non parlare delle tratte autorizzate per trasportare cittadini e utenti fino a ridosso dei centri commerciali".