

I COBAS SULLA QUESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN ABRUZZO

Abbiamo atteso il pronunciamento pubblico dei vari soggetti interessati alla questione “trasporto pubblico locale” in Abruzzo , per poter avere la possibilità di esprimere il nostro parere in modo chiaro e articolato.

Individuiamo alcune questioni di fondo:

- 1) IL TPL in Abruzzo deve tenere necessariamente conto dell’articolazione territoriale regionale, che alterna zone ad alta intensità di traffico passeggeri con zone scarsamente popolate ma che, *Ça vas sens dire*, hanno diritto ad usufruire di un servizio pubblico degno di tale nome, per non accentuare il rischio di isolamento degli abitanti e la progressiva marginalizzazione economica di tali zone., già pesantemente penalizzate da tagli alle strutture scolastiche e recentemente anche del servizio postale.
- 2) Non è più possibile far pesare sulle casse regionali tre “gestori” pubblici di TPL con relativi costi di gestione (CdA, burocrazia ad essi correlate, sovrapposizioni di servizi ecc..) perché non ce lo possiamo permettere , ma anche perché ciò impedisce una “razionalizzazione del servizio di TPL” . A tal proposito riteniamo “provocatoria” l’affermazione ,recentemente fatta dal presidente ARPA, secondo cui “ Fondere due gestori significa licenziare”. Oltre che peregrina essa è offensiva dell’intelligenza dei lavoratori ARPA e della cittadinanza abruzzese. Un processo di razionalizzazione infatti , è un insieme di misure atte a “...meglio utilizzare le risorse umane a disposizione al fine di migliorare il servizio ”. Se l’avvocato Cirulli non si sente più in grado di assolvere tale compito o lo ritiene una “*impossible mission*” alle condizioni date, può lasciare il suo incarico. Così facendo inizierà a favorire quel processo di fusione delle aziende regionali di TPL , che giustamente l’assise regionale, pur se in modo parziale e per noi ancora insufficiente, ha cominciato ad indicare con la legge di accorpamento approvata il 31 Dicembre. Perché una cosa va detta: se sacrifici devono esserci, questi devono cominciare dalle dirigenze delle varie aziende di TPL. Noi riteniamo infatti che debbano essere “tagliati “ i CdA delle varie aziende (GTM,SANGRITANA,ARPA), che i loro stipendi debbano essere drasticamente ridotti, che la cosa migliore sia avere un amministratore unico, affiancato da direttori di settore , molto competenti nelle materie specifiche e quindi da scegliersi non per “affidabilità politica”, ma per competenza specifica. Certo questo non è sufficiente, ma è un passo necessario. I vari direttori/dirigenti se ne facciano una ragione o cambino mestiere! La via dell’aumento dei biglietti non è la via che noi accettiamo.
- 3) Abbiamo detto sopra che la legge regionale approvata sulla fusione ARPA+GTM+SERVIZIO SU GOMMA DELLA SANGRITANA la giudichiamo in modo positivo,..ma non sufficiente. Ha ragione infatti il sig. DI Cicco dell’osservatorio sui trasporti, che intervenendo qualche giorno fè su un giornale locale affermava la necessità di raccordare il trasporto su gomma con quello su ferro. Non ci può essere infatti concorrenza tra i due tipi di vettori, bensì profonda integrazione. Occorre cioè costruire un sistema trasportistico regionale e per ciò che riguarda soprattutto il ferro sovraregionale, viste le banditesche scelte del signor Moretti (Trenitalia), per superare in positivo l’apparente isolamento in cui l’Abruzzo (ma ora anche le Marche) si sono venute a trovare. Ci piace immaginare degli “assi ferroviari” nord-sud ed est-ovest, che riconnettano L’Aquila Rieti, Avezzano Sulmona, l’Alto Sangro , Pescara, Vasto, Teramo e perché no , San Benedetto del Tronto; interconnessi con il TPL su gomma. Un tale piano può essere realizzato solo e solamente se si ha a che fare con una **UNICA AZIENDA DI TRASPORTO INTEGRATA**. Non ci possono cioè essere “vettori concorrenti” , con servizi differenti ,che rispondano ad una logica aziendale propria e separata l’una dall’altra. In questo modo tutte e due le aziende sarebbero a rischio di essere “comprate”

da multinazionali del trasporto, che inevitabilmente sfrutterebbero le linee ad alta intensità di passeggeri e getterebbero alle ortiche quelle a bassa intensità di traffico passeggeri.

4) Che fine farebbe la Sangritana con il suo ferro? Risposta tanto semplice quanto elementare:

si fonde nella azienda unica regionale, svolge due servizi :1) servizio metropolitano nell'area Francavilla – Silvi e Chieti –Pescara (citiamo solo a titolo di esempio per chiarire cosa intendiamo per servizio metropolitano, ma potremmo aggiungere L'area aquilana ed altre idee che abbiamo, ma per brevità di spazio non citiamo). 2) svolge il servizio di “ricucitura” dello strappo operato da Trenitalia tra Foggia (o Bari) e Bologna (o Milano- Venezia?). Trenitalia nega la stazione di Bologna Centrale? Noi rispondiamo : Moretti non è il padrone di Trenitalia e può sempre essere rimosso per palese incapacità. Ma noi, da sindacato conflittuale quale siamo, siamo disposti a proclamare scioperi a ripetizione ed a portare a Bologna centrale la gente per protestare contro un tale sopruso e se necessario, ad occupare i binari della stazione centrale di Bologna, ma..... con noi vogliamo L'Assessore regionale ai Trasporti Avvocato Morra, Il presidente della Giunta regionale ,Mister Chiodi e possibilmente il Consiglio regionale. Se ci credono nel trasporto pubblico , devono pur dimostrarlo!

Questi sono i motivi per cui stiamo continuando a raccogliere le firme sulla nostra petizione per una azienda unica regionale del TPL. I cittadini infatti non possono essere esclusi dalla questione e non è neanche giusto che debba solo prendere atto delle decisioni (siano esse tecniche o politiche), perché si può mettere su una azienda che funziona benissimo, ma se i cittadini optano per il mezzo privato abbiamo costruito un castello di sabbia! Qui' sorge anche l'esigenza di “incentivare” l'uso del mezzo pubblico con abbonamenti e combinazioni di biglietti vantaggiosi per i viaggiatori, data per scontata la funzionalità del servizio, con la coerente intersezione degli orari dei vettori.

Questi sono i motivi per cui abbiamo deciso di proclamare **PER IL 10 FEBBRAIO un primo sciopero del TPL in Abruzzo**: i cittadini devono sapere, poter partecipare, perché a nostro avviso in questo modo vengono investiti della problematica per prendere coscienza ,che parlando di TPL si sta parlando delle potenzialità di sviluppo della nostra area geografica. Ricordiamo infatti ,che il referendum cosiddetto per “l'acqua pubblica” non riguardava solo la gestione idrica, bensì anche le attività locali a rilevanza economica, quindi anche il trasporto pubblico. Esso perciò può essere razionalizzato , ma non privatizzato. Gli scioperi ci servono per accendere i fari su questi temi, per far capire al popolo dell'acqua pubblica, che non sono soli ma che esiste una “convergenza oggettiva” tra le due rivendicazioni . I cobas intendono tentare di coinvolgere almeno le fasce interessate al trasporto pubblico ,perché è una questione di civiltà , ma anche di democrazia. Il governo Monti infatti si maschera dietro la “tecnicità” , ma sta operando scelte politiche pesantissime per la popolazione e questo noi non lo possiamo permettere. Se i sindacati concertativi hanno uno sguardo “da buco della chiave” , per cui trattano le problematiche sociali ciascuna per sé ,senza mai trarne le conseguenze politco-sociali i , questo parametro non lo si può applicare ai Cobas. Se sarà necessario , arriveremo agli scioperi generali.

Pino Giampietro Confederazione Cobas

Ettore D'Incecco Confederazione cobas Abruzzo

Serrano Silvio Cobas Trasporti