

## RELAZIONE E CONSIDERAZIONI SULLA CONSULTA PENDOLARI TERNANI DEL 29/09/12

Il Direttivo del Comitato Pendolari Ternani, a fronte dell'inizio dei lavori di riqualificazione dell'Area ex Bosco - P.I.T di Terni, delle ricadute che si potrebbero avere sul Trasporto Pubblico Locale a seguito dei tagli sui Trasporti da parte del Governo, della sentenza n. 199/2012 della Corte Costituzionale e della situazione di Umbria Mobilità ha richiesto un incontro, con gli Assessori ai Trasporti del Comune di Terni Ass. Bencivenga, della Provincia di Terni Ass. Rosati, quali membri di diritto, insieme al Comitato, della Consulta Pendolari Ternani, estendendo la richiesta che, alla stessa, partecipasse, anche, la Regione Umbria, rappresentata dall' Ass. Rometti, in quanto interlocutrice diretta nelle questioni.

La riunione con i Responsabili Istituzionali si è svolta il giorno 29/09/12.

Per quel che riguarda i lavori di riqualificazione Area ex Bosco - P.I.T. di Terni, abbiamo ribadito al Comune la garanzia che vengano eseguiti i lavori di realizzazione dei nuovi parcheggi, prima della chiusura dell'attuale parcheggio sito nell'Area ex Bosco e che gli stessi non siano a pagamento. Si è, altresì, richiesto di riservare una quota parte dei posti per biciclette, scooter e motocicli, come anche che, durante l'esecuzione dei lavori, comprese quelli delle rotonde di Piazzale della Rivoluzione Francese e di via Eugenio Chiesa, si trovino soluzioni per limitare al minimo i disagi dei cittadini diretti alla stazione.

L'Ass. Bencivenga, dopo aver illustrato le date di realizzazione dei vari lavori, ha preso l'impegno di studiare al meglio, con l'Assessore Malatesta, gli accorgimenti per ridurre al minimo i disagi, confermando, a titolo personale, la sua volontà che tali parcheggi siano liberi, ci ha comunicato che ci sarà, inoltre, un punto di bikesharing e in seguito per carsharing (finanziati dall'Amministrazione Comunale), così come sarà installato un distributore di benzina, aperto h24, a fare un po' da custode del parcheggio, per limitare eventuali atti di microcriminalità.

Si è parlato anche della riqualificazione della Stazione di Terni su cui Centostazioni ha messo a disposizione 2M€ per l'ammodernamento delle strutture della stazione, mentre il 12/10 sarà presentato il progetto vincitore del bando per la passerella tra il parcheggio di via Proietti Divi e il Piazzale della Stazione il cui costo comunicatoci dalla Regione, in sede di riunione, è di 6M€ (per l'intero progetto P.I.T. di Terni), di cui 5 da fondi comunitari e parte della Regione, il Comune, pare, abbia già ricevuto questi fondi.

In merito alle ricadute che si potrebbero avere sul Trasporto Pubblico Locale a seguito delle riduzioni delle risorse sui Trasporti da parte del Governo, della sentenza n. 199/2012 della Corte Costituzionale e della situazione di Umbria Mobilità, abbiamo espresso le seguenti considerazioni, che diversi sono gli elementi che stanno portando il trasporto pubblico locale verso il disfacimento dall'assenza di percorsi seri di ristrutturazione industriale e di potenziamento della produttività da parte delle aziende, dai tagli consistenti delle risorse per il servizio pubblico, senza piani conseguenti di riordino del servizio, per eliminare eventuali duplicazioni e contestuale blocco degli investimenti per l'ammodernamento dei mezzi e delle infrastrutture, all'impatto della crisi economica, che implica ulteriori tagli di risorse senza una riforma del sistema industriale (spending review).

Su questo, la Regione Umbria, ci ha sottolineato che in questa situazione di crisi finanziaria si fanno azioni per economicizzare, mantenendo i servizi, ad esempio riducendo il numero delle carrozze su alcuni treni, tanto che su 36,5M€ si è ottenuto, in 4 anni, un risparmio di 6M€, e che se ciò non fosse stato fatto ci sarebbe stata la necessità di una riduzione dei collegamenti. Infatti, su 2055 M€ di fabbisogno delle Regioni per il Trasporto Pubblico Locale, ne sono stati promessi dal Governo a Dicembre 2011 circa 1748 M€, ed in realtà sono stati resi, davvero, disponibili 1200 M€, con una differenza di 548M€, secondo la Regione Umbria questo ha comportato una diminuzione di 8M€ di risorse assegnate, alla stessa, sui Trasporti da 36 M€ a 28 M€.

Teniamo a precisare, che i 1200 M€ sono risorse strutturali, cioè saranno erogate anche negli anni seguenti, mentre la differenza sono erogati a tranche.

Non ultimo, la confusione nel sistema normativo confermato, con la recente sentenza n. 199/2012, della Corte Costituzionale, del 17 luglio 2012, che ha dichiarato l'illegittimità dell'art. 4 del DL n. 138/2011, convertito con la Lex n. 148/2011, sia nel testo originario, che successive modificazioni, affermando che, lo stesso, era del tutto incompatibile con la volontà popolare espressa dal referendum.

Tale sentenza, ha portato a due linee di pensiero, una che indicherebbe che è stato cancellato sia l'obbligo delle gare per le ferrovie, DL n. 1/2012 art. 25 comma 9, come anche il divieto di rinnovare i contratti ferroviari sottoscritti, oltre la scadenza del 2014, e che, quindi, Trenitalia vedrebbe i suoi contratti assicurati fino al 2021, evitando, così, di partecipare ad eventuali gare. Questo, secondo la Regione Umbria, non è vincolante, in quanto, la stessa persegue l'altra tesi, cioè che, con questa sentenza, la Corte Costituzionale ha riportato il trasporto pubblico nelle linee guida del DLgs 422/1997, legge Burlando, che tratta unitamente sia di ferrovie che di autolinee, e che prevederebbe le gare; inoltre, che la normativa nazionale rientrerebbe nei parametri della normativa comunitaria, attualmente in vigore per i servizi pubblici locali, che concede, anche se non impone, come stabilito con sentenza n. 325/2010 dalla Corte Costituzionale, la gestione diretta del servizio pubblico da parte dell'Ente Locale.

A fronte di quanto sopra, abbiamo sostenuto che sia essenziale un riordino profondo nel settore, già da parte delle Regioni, per evitare un'eventuale disgregazione delle aziende di trasporto locale, così come ci sembra stia accadendo, in Umbria, per Umbria Mobilità, con una conseguente ventilata drastica riduzione dell'offerta di servizi per i cittadini, con l'inevitabile, eventuale, ridimensionamento del personale impiegato nel settore. Una riorganizzazione, che elimini qualsiasi intreccio tra vari mondi e sistemi interessati più a perpetuare un controllo politico/sindacale, che non gestionale sulle imprese, che ha portato a privatizzare ciò che fa profitti, vedasi parcheggi a pagamento etc. etc., e a socializzare ciò che fa e/o faceva debiti, vedasi Minimetro etc. etc., eppure, secondo la Regione Umbria, l'azienda unica di trasporto Umbria Mobilità è pensata per inglobare tutto ciò che riguarda i trasporti e viabilità (anche i parcheggi), fino d'improvviso a scoprire una gravissima crisi di disponibilità, che impone, oggi, la ricapitalizzazione dell'Azienda a spese della Comunità.

Se, come sembra, non ci sarebbero fondi per pagare i dipendenti o per acquisire pezzi di ricambio, se la "voragine" che si è creata, forse, non solo, per la mancata riscossione di crediti, vantati verso altri Enti Locali, è così grande, come lo è, anche, per la quota parte riguardante le fidejussioni bancarie rilasciate, a suo tempo, per partecipare a gare, allora ci interroghiamo su come si potrà mantenere lo standard, anche minimo/essenziale, dei servizi, senza dover aumentare le tariffe e/o l'accisa sui carburanti, Lex 244/2007 art. 1 comma 295.

E, non di meno, ci chiediamo quanto tutto questo potrebbe, ulteriormente, influire, in un futuro immediato, stante anche i tagli di risorse al Trasporto Pubblico Locale da parte del Governo, sui servizi ferroviari regionali erogati da Trenitalia, come anche su quelli che la ex FCU, oggi Umbria Mobilità, esercita sia su Rete Ferroviaria Italiana che sulla propria Rete Aziendale.

Tanto più, inoltre, che non si sa quali siano i programmi reali per il risanamento, se non il sentir parlare dell'entrata nell'assetto societario delle Ferrovie dello Stato Italiane; infatti, per quanto confermatoci dalla Regione, c'è l'esigenza di trovare un partner nazionale per Umbria Mobilità, che potrebbe essere Trenitalia.

L'Ass. Rosati, infine, ha annunciato l'avvio di uno studio che porterà alla realizzazione del Piano di Bacino del Trasporto che interesserà le due Province e nel cui processo di formazione dell'unico programma di esercizio sarà coinvolta anche la Regione e l'ANCI. L'obiettivo primario dovrà essere quello di una integrazione performante tra gomma e ferro, seguendo le indicazioni del nuovo Piano Regionale dei Trasporti che, a breve, sarà portato in partecipazione e all'attenzione delle Associazioni dei Consumatori e Utenti e dei Comitati dei Pendolari.