

INCONTRO-DIBATTITO

LA MOBILITÀ IN SARDEGNA DOPO LA RIFORMA DEL T.P.L. (TRASPORTO PUBBLICO LOCALE): CRISI O RILANCIO?



**COMUNICAZIONE INTRODUTTIVA DI GIOVANNI MATTA
SEGRETARIO REGIONALE CISL SARDEGNA**

martedì 06 dicembre 2011 ore 9³⁰ Cagliari, Hotel Panorama, Viale Diaz

Questa iniziativa si tiene in un momento delicato per l'intero paese e soprattutto per il mondo del lavoro che in queste ore guarda con trepidazione, e con una vena di inquietudine, a quanto va accadendo in sede di governo. Alcune certezze, o sinora considerate tali, si stanno sgretolando sotto la pressione delle manovre finanziarie imposte da questo tsunami che ha investito i mercati borsistici e che pare consumarsi con assoluta gravità a danno soprattutto degli equilibri sociali e del mondo produttivo.

Gli effetti sono sotto gli occhi di tutti. Il Censis, giusto qualche giorno fa, ha decretato la debolezza del sistema Italia che non cresce ed il cui Pil per il 2011 avrà un incremento leggerissimo, di poco superiore allo 0, generando così ulteriori difficoltà per quanto attiene i trend occupazionali e finanche producendo effetti perversi sul versante delle attività che la pubblica amministrazione si è impegnata ad erogare.

In questo contesto le aree deboli, tra cui la nostra, sono esposte in modo pressante ai contraccolpi pagando uno scotto più severo che si traduce sovente in cancellazioni tout-court di servizi essenziali che hanno significato e ancor lo sarà in futuro, la scomparsa di alcuni presidi essenziali per il territorio.

In occasione dell'ultima manovra del governo, quella di agosto/settembre, alla Sardegna sono state cancellate entrate per un valore di 400 milioni di euro che sommate a quelle alienate dalla manovra del 2010 portano ad un saldo negativo di -800 milioni. Risorse queste che priveranno ulteriormente i sardi di alcune prestazioni e che soprattutto mortificheranno ulteriormente il sistema economico e sociale.

Già oggi l'isola è percorsa in modo duro dai venti di una crisi che ha minato alle fondamenta tutti i settori produttivi, generando nel contempo un brusco crollo dell'occupazione, l'aumento della disoccupazione oggi al 13,9%, e soprattutto l'incremento dell'indice di povertà relativa che in Sardegna interessa circa 400 mila persone un quarto della popolazione regionale. Una quota significativa di sardi che non può accedere a condizione di vita sociale dignitosa e contestualmente posta ai margini del complesso reticolo di servizi, economici, culturali, sanitari etc.

Soprattutto la mancata soluzione della vertenza legata alle entrate sta producendo una vera e propria ecatombe nei capitoli di spesa regionali che si traduce per un verso in meno risorse per lo sviluppo e per l'altro in una sistematica contrazione di alcuni servizi.

A ciò si accompagna il trasferimento alla Regione di svariate competenze, in carico al sistema nazionale, i cui oneri sono assegnati senza possibilità di diniego all'amministrazione sarda complicando in tal modo una dimensione già precaria.

È in questo contesto che ci proponiamo di analizzare uno dei servizi essenziali per la nostra Regione quale e certamente quello della mobilità delle persone e delle merci dentro l'isola e da qui verso il continente e l'Europa.

Non sussiste alcun dubbio sulle difficoltà che caratterizzano il sistema dei trasporti in Sardegna. Queste fanno parte, per un verso, della complessa situazione che sta vivendo l'Isola e, nel contempo, sono esse stesse concausa della crisi del sistema regionale.

In questo momento il pensiero corre al travaglio che sta interessando il delicato segmento dei trasporti via mare con la tormentata vicenda legata al futuro della Tirrenia, a come essa sia stata gestita, antepoendo gli interessi di pochi furbastri a quelli più generali di un'intera comunità regionale.

Comunità, è bene riaffermarlo per i più recalcitranti, che insiste su un territorio dove si concretizzano l'80% circa delle movimentazioni della vecchia compagnia pubblica e la cui voce è stata ignorata, anzi oseremo dire, cancellata a prescindere escludendo la rappresentanza regionale da qualunque tavolo di trattative.

Un fatto che crea sconcerto, che penalizza ulteriormente i sardi, che rende l'istituzione statale complice in un'azione predatoria pensata per premiare proprio coloro che prima hanno indebolito la Tirrenia con una campagna concorrenziale condotta senza esclusione di colpi, e poi a tracollo avvenuto hanno prodotto un'azione vessatoria con il tentativo poi riuscito, d'impadronirsi della compagnia e poi con un ricarico sul versante delle tariffe che definire improponibili è solo un eufemismo.

Per i sardi costretti a servirsi dei collegamenti marittimi ciò costituisce una vera mazzata, Anche perché per uscire da questa terra si ha solo due alternative o la nave o l'aereo.

Ed è una magra consolazione apprendere che la CIN non licenzierà nessuno, anche perché, ciò avverrà, se avverrà grazie ai finanziamenti per le rotte onerate che lo stato riconoscerà alla compagnia.

Certo, quanto accaduto in questi mesi non costituisce in assoluto una novità, in quanto i sardi nei sessant'anni di storia del vettore sono stati considerati poco più che ospiti, non proprio graditi, sovente trattati alla stregua di merce rinfusa. Tant'è che, anche nella distribuzione dei posti di lavoro, i cittadini di Sardegna non sono ma stati presi nella giusta considerazione.

Il comportamento della TIRRENIA, ahì noi, si somma a quelli di un altro vettore pubblico: TRENITALIA che nel 2008, solo per mero calcolo economico, ha assunto la decisione di cancellare il traghettamento dei carri ferroviari, segnando sin da quel momento il colpo definitivo a danno dell'economia sarda.

Semmai ci fosse ancora qualcuno che ha dei dubbi sugli effetti di tale scellerata decisione, può verificare direttamente il riverbero negativo del provvedimento sul destino della KELLER elettromeccanica di Villacidro, oggi in seria difficoltà, anche in conseguenza della soppressione del traghettamento del materiale ferroviario.

Sappiamo bene le obiezioni di FS e della disponibilità a chiamata del naviglio, ma questo non fuga dubbi e preoccupazioni. In queste condizioni nessun imprenditore troverà conveniente venire ad investire in Sardegna, neanche in KELLER. Anche gli attuali investitori pongono con forza l'accento su questo disservizio. Ecco perché diviene urgente individuare in tempi certi un'adeguata soluzione. Attendiamo in merito la conclusione del confronto ma è chiaro il mantenimento di 400 posti di lavoro risiede proprio della definitiva soluzione di questo problema.

Queste due vicende, figlie entrambe di un unico disegno, hanno di fatto reso vana la rivendicazione di questo pezzo d'Italia ad essere assimilata al resto del territorio nazionale ed i cui abitanti non possono accedere, a pari titolo degli altri italiani, a fruire di un diritto universale quale è la libertà di movimento e di circolazione in tutto il territorio nazionale ed europeo.

La conseguenza di tali atti ha comportato un progressivo incremento del costo della mobilità delle merci ponendo le nostre produzioni decisamente fuori mercato e, nel contempo, aggravando di ulteriori oneri le merci importate.

Non solo. Dall'estate del 2008 tutte le movimentazioni delle merci in entrata ed uscita, avvengono su gomma, tant'è che il traffico dei TIR, nel volgere di poco tempo, ha subito un incremento del 400% con tutto ciò che questo comporta in termini di aggravio per la nostra viabilità, che non risulta di primordine, abbassando i livelli di sicurezza, ed accrescendo i volumi relativi all'impatto ambientale.

Anche per queste ragioni il movimento culturale e politico teso a garantire alla Sardegna il riconoscimento dello status di insularità deve riacquistare nuova linfa e nuovo vigore. Diviene imperativo riuscire a far capire intanto ai sardi, e poi a chi ci guarda dalla penisola, che la condizione di isola, è immodificabile e nessuna opera, nessuna infrastruttura fisica può cambiare tale condizione.

Occorrono quindi dotazioni strumentali adeguate, tese ad attutire gli effetti derivanti dalla dimensione insulare, così come urgono provvedimenti amministrativi e di legge per dare corpo ad una nuova stagione di rinascita della Sardegna. L'ambito relativo ai trasporti pare essere quello più immediato dove affrontare tale questione.

Per queste ragioni anche oggi rimarchiamo l'urgenza di un provvedimento specifico del Consiglio regionale, l'adozione di una legge apposita che affermi lo status di insularità, quale preconditione per concorrere a definire in modo coerente e puntuale gli strumenti adeguati necessari per dare ristoro ai bisogni dei sardi il cui diritto di cittadinanza nel paese Italia, è sovente conculcato.

Abbiamo bisogno però di una Regione che trovi la forza di riaffermare il principio di sovranità nel governo delle cose sarde, attuando contestualmente ed in modo rigoroso la piena applicazione dello statuto speciale della Sardegna, che è legge costituzionale, è bene ricordarlo, e che agli articoli 3 e 4 attribuisce piena potestà alle istituzioni regionali, specie in materia di trasporti.

Non chiediamo favori, né magnanime concessioni, quanto invece il pieno riconoscimento di ciò che il legislatore, ben 63 anni fa, ci riconobbe e che noi con troppa faciloneria ed eccessiva fiducia abbiamo lasciato che altri governassero.

È anche vero che in alcuni casi, quando abbiamo avuto la possibilità di condurre con raziocinio la conclusione di un percorso agendo autonomamente, come nel caso della gestione della continuità aerea, i comportamenti messi in campo e gli orientamenti assunti dall'esecutivo regionale hanno avuto effetti devastanti. Nel 2007, infatti, in cambio del niente, abbiamo deciso di agire in solitudine. Non solo decidiamo di fare da soli, ma d'ora in poi ce la paghiamo noi. Così agendo abbiamo fatto solo un regalo al sistema

Paese, rinunciando ai dettami della legge 144 del 1999 ed a quanto il contenuto della stessa riaffermava, senza peraltro risolvere definitivamente il problema che stava alla base dello scambio.

Dal 2007, con la revisione dell'Accordo sulle entrate dovute alla Sardegna, peraltro per questa parte inattuato, i costi derivanti dagli oneri di servizio per la gestione delle rotte in regime di continuità territoriale aerea, sono tutti in carico al bilancio regionale.

Col nuovo sistema, decretato la settimana scorsa dal ministro Passera, e che andrà in onda nei prossimi mesi, ci viene imposto di garantire parità di trattamento a tutti i passeggeri, residenti e non, e che costerà alle casse regionali 172 milioni di euro per i prossimi 3 anni, col risultato che il resto del paese continua ad avere garantiti tutti i servizi e le relative opportunità, mentre qui si subisce un'ingiustizia ulteriore.

Non era questa la risposta che ci attendeva con lo statuto del 1948 e non è quello che i sardi si attendevano.

Ma la condizione di isolamento non si percepisce solo guardando verso l'esterno. Come ebbe ad osservare Maurice le Lannou nel suo studio sulla Sardegna a cavallo tra gli anni '20 e '30 del secolo scorso, «L'isolamento dei sardi si percepisce ancora di più guardando ai collegamenti interni dell'isola con le difficoltà derivanti dal mettere in comunicazione i diversi territori».

Questo giudizio ha ormai ottant'anni ma per alcuni versi mantiene inalterata valenza ed attualità. Certo, siamo oggi testimoni di importanti cambiamenti, ma in alcuni ambiti il miglioramento appare più virtuale che sostanziale.

Pensiamo all'assetto del sistema ferroviario, e sfido chiunque a venire qui a parlare di progressi. Ma penso anche alla crescita esponenziale del ricorso alla mobilità attraverso mezzi propri, stimata da una ricerca dell'università di Cagliari su valori prossimi al 30% e che testimoniamo, qualora ve ne fosse bisogno, dell'impossibilità del TPL, di intercettare alcuni volumi di traffico.

Anche qui crediamo si debba ripercorrere con assoluta serenità l'esperienza delle vicende trascorse per andare poi ad affermare alcuni punti essenziali rispetto anche alle scelte che la Regione dovrà operare già nel breve periodo.

La riforma del TPL, avviata nel 1997 a livello nazionale e recepita in Sardegna con la legge n. 21 del 2006, ha collocato il servizio di trasporto pubblico locale verso un dimensionamento capace da un lato di abbattere i costi di esercizio e dall'altro di rendere sempre più efficace ed efficiente il servizio stesso.

Mi chiedo, e vi chiedo, questo duplice obiettivo è stato centrato?

Nel 2008 la Giunta regionale ha licenziato il piano regionale dei trasporti. Lo stesso titola in modo pomposo «Il piano regionale dei trasporti è lo strumento di pianificazione di medio e lungo termine della politica regionale nei settori della mobilità aerea, marittima, viaria e ferroviaria e costituisce uno dei presupposti essenziali per una programmazione ed organizzazione unitaria del sistema dei trasporti della regione Sardegna».

Il piano intervenne a distanza di 15 anni dal precedente, puntando decisamente alto. La costruzione del «SISTEMA DI TRASPORTO REGIONALE» attraverso l'adozione di azioni decise e mirate ad affermare un diverso approccio culturale della mobilità.

Ci piacerebbe sentire che un tale approccio ha sortito l'effetto desiderato. Ma se così non è stato gradiremmo conoscere quali correttivi s'intende apportare. Noi, per quello che ci è dato conoscere, possiamo affermare che i presupposti del piano stentano a dispiegarsi in modo efficace ed alcuni rimedi adottati continuano a non trovare il gradimento degli utenti, così come non producono al sistema alcun risparmio.

Uno dei cardini del Piano era la pianificazione integrata dei trasporti affrontando l'attesa compenetrazione tra sistema economico territoriale e sistema dei trasporti, favorendo la necessaria interazione fisica, funzionale, organizzativa e gestionale tra le diverse componenti che presidiano e garantiscono la mobilità.

Da una veloce valutazione l'unica integrazione realizzata pare sia la creazione di una grande ARST con l'inclusione di FMS ed FDS realizzata più per necessità che quale conseguenza di un progetto definito, mentre gli esiti conseguiti alimentano qualche perplessità.

È pur vero che l'ambito temporale del Piano prevedeva come scadenza il 2021, fra dieci anni insomma, ci resta quindi un tempo congruo per tentare di centrare alcuni obiettivi. Obiettivi che dobbiamo mettere in fila da subito recuperando intanto il relativo concerto tra autonomie locali, rappresentanze associative e sindacati.

Ma soprattutto ci interessa capire come si configurerà il nuovo TPL dentro il bando di imminente pubblicazione per assegnare i servizi, alla luce anche degli scenari futuri, che già dall'immediato prefigurano una Sardegna che, dal punto di vista demografico, potrebbe offrire un contesto completamente diverso.

Già oggi la nostra Regione si dovrà confrontare con un profilo amministrativo e finanziario fortemente mutato. Essendo ancora irrisolto il nodo delle entrate, mentre sono già operativi i limiti posti dalle recenti manovre del Governo, che potranno avere ripercussioni negative sulle future erogazioni di servizi, non possiamo non palesare alcune perplessità.

La prima riguarda il profilo assunto dalle aree interne, di fatto, oggi in forte decremento demografico, sottoposte ad ulteriori sollecitazioni dalla costante polarizzazione di alcuni servizi essenziali verso i grandi centri. Si tratta di capire come il nuovo TPL saprà affrontare questa complessità. Soprattutto come agirà nei confronti dei territori marginali.

L'altra questione richiama l'attenzione sulla Sardegna che verrà. Tutti coloro che sono chiamati ad occuparsi dell'andamento demografico nella Regione concordano nell'asserire che in assenza di correttivi energici ed immediati la popolazione sarda si concentrerà in larga parte attorno a tre grossi aggregati: Cagliari con oltre il 50% dei residenti, Olbia con valori prossimi al 18% dei sardi, la direttrice Sassari-Alghero più o meno con gli stessi valori, mentre la restante popolazione, specie quella più anziana, resterà al centro di quella grande ciambella che da qui a poco, 2045/2050, connoterà il territorio regionale.

Ci chiediamo, e vi chiediamo, si può contrastare l'abbandono territoriale anche attraverso un sistema di trasporti più rispondente ai bisogni del territorio? Ma qualora tale tendenza risultasse incontrovertibile occorre interrogarsi circa l'adeguamento del servizio a questa mutata condizione. Vorremmo ribadire che tale scenario non è casuale quanto invece la conseguenza di un atteggiamento distratto verso le esigenze del territorio che sta producendo e produrrà in futuro allarmanti contraddizioni.

Certo, la risposta più ovvia va ad incardinarsi su un nuovo modello di sviluppo più in linea con le vocazioni locali, così come sul decentramento di alcuni servizi sul territorio. Questione complicata da portare avanti, specie in un momento quale l'attuale, con la revisione della spesa nella sanità, nella scuola e nei servizi pubblici in genere. Si impone quindi la necessaria ridefinizione, in prospettiva, di un progetto che avvicini i centri dell'interno verso le aree a maggiore antropizzazione e dove già da oggi si stanno concentrando alcuni servizi.

Del resto, per rivitalizzare i comuni minori non bastano le sagre di aromi e sapori che li rende protagonisti una volta l'anno, quanto invece irrobustire le opportunità di sopravvivenza, e contestualmente, garantendo in modo ottimale i collegamenti.

C'è certamente un problema di tratte assegnate sulle quali forse vale la pena verificare la reale operatività e, soprattutto, la rispondenza alle esigenze degli utenti.

Nella discussione di queste ore, specie nel variegato mondo dei pendolari, si ritrovano accenti decisamente critici sul sempre più evanescente servizio reso da TRENITALIA. Non c'è alcun dubbio sul fatto che la Sardegna non è mai stata nel cuore degli amministratori di FS. Lo testimonia il progressivo smantellamento della rete e, soprattutto, l'inadeguatezza dei servizi offerti.

Non può essere, e di fatto non lo sono, i tempi di percorrenza. Venire in treno da Sassari o da Olbia a Cagliari, salvo in pochissime corse, è un supplizio da non proporre a nessuno. Senza dimenticare i guasti lungo rete, l'incidente di Sassari di qualche anno fa è lì a dimostrarlo, le interruzioni e le soppressioni come sovente denunciano le diverse associazioni di utenti.

Eppure sono state spese ingenti somme, spesso senza alcun ritorno o beneficio, come il vecchio contratto di programma degli anni 80 sull'elettrificazione della linea, i cui effetti sono evidenti e sul cui fallimento la Regione non ha mai fatto chiarezza.

E cosa ne è stato dei fantomatici treni super veloci, battuti in velocità solo dall'effetto annuncio, che a cadenza sistematica vengono riproposti ad cambio di giunta ma mai visti operare lungo rete e che di questo passo non faranno in tempo ad operare, anche perché di soppressione in soppressione della rete resterà ben poco. Ma soprattutto perché il tipo di macchine indicate nella gara d'appalto parrebbero inadatte ad operare sulla linea sarda.

Nella stesura del PRT si evidenziava una «carezza d'integrazione fisica della rete ferroviaria e funzionale con il sistema degli insediamenti nel territorio regionale». Per superare tali deficienze il Piano predefiniva alcuni interventi infrastrutturali che purtroppo

non trovano riscontro nella delibera CIPE 62/2011, né vi è menzione delle opere nel PON reti e mobilità, di cui al decreto 9557 del 2 novembre 2011.

Ci chiediamo cosa intende fare ora la Regione per conseguire su questo versante, risultati apprezzabili.

Per quanto riguarda la gestione delle attività ci giunge notizia dell'imminente operatività del contratto di servizio tra RAS ed FS. L'auspicio è che tale documento chiarisca in modo inequivocabile le responsabilità oggettive dei sottoscrittori e, soprattutto, costituisca un vincolo per TRENITALIA sulla qualità e certezza nell'erogazione del servizio.

Non appaia troppo pleonastica questa affermazione. Essa nasce dalla diffidenza e dal fatto che sovente, in passato, le risorse della Sardegna non hanno dato giovamento ai sardi, la storia della tentata elettrificazione e li dimostrarlo, così come ancora oggi riscontriamo poca attenzione alle esigenze che la Sardegna presenta. Purtroppo anche FS ha dato scarso peso in passato, ed anche nel tempo presente, alla richiesta d'aiuto che si leva da questa terra. Come abbiamo sintetizzato nello slogan dello sciopero generale dell'11 novembre scorso anche su questo fronte «ADESSO BASTA».

Come ripetutamente denunciato in questi anni la capacità competitiva del territorio si misura sull'efficienza del sistema delle infrastrutture e sulla loro effettiva distribuzione territoriale. La ricerca dell'Istituto Tagliacarne, pubblicata poco più di anno fa, evidenzia per la Sardegna un indice di attrattività, fatto 100 quello nazionale, di 48. Quello relativo ai trasporti, eccetto i porti e gli aeroporti, non regge il confronto con nessun'altra realtà regionale, comprese quelle del Mezzogiorno, tutte superiori nella media a 60 punti. Le dotazioni ferroviarie sarde si attestano attorno ad un risicato 15,8, una dimensione così modesta da indurre lo SVIMEZ a classificare questa regione tra le aree marginali.

Anche in questa occasione appare utile ribadire la necessità di riportare in sede nazionale, dentro la negoziazione del rapporto Stato-Regione, il rilancio delle diverse intese siglate lungo il triennio 2002/2004, e tutte relative alla mobilità delle persone e delle merci, che per ragioni politiche e non solo non sono mai state portate all'incasso.

Il rilancio dello sviluppo, l'avvicinamento dell'isola a standard economici e sociali nazionali ed europei, rimanda proprio dall'abbattimento di alcuni GAP INFRASTRUTTURALI divenuti ormai insopportabili.

E non ci si venga a dire che è un problema di capacità di spesa del paese. Anche raffrontando gli investimenti in infrastrutture degli ultimi anni l'andamento della spesa ha avuto esiti sconcertanti e che segnano a nostro danno delle vere ingiustizie.

Anche perché intanto che ci si affannava a contenere la spesa pubblica questo assioma aveva effetto solo per alcune realtà. Così oggi constatiamo che, mentre gli investimenti statali negli ultimi anni subiscono qui un modesto incremento pari al 4%, nelle regioni del centro-nord tale incremento è stato del 26%. Evidentemente c'è qualcosa che non quadra.

L'altro aspetto del dilemma riguarda il cosiddetto Patto di stabilità tradottosi nel tempo in un limite severo all'operatività della pubblica amministrazione e vera mannaia sulla capacità di spesa delle stesse.

Da tempo il sindacato sardo, la CISL, chiede alla regione la ricontrattazione di tale strumento, rendendolo più aderente ai bisogni delle singole realtà. In questo contesto occorre che la Giunta provveda in tempi rapidi a riaprire il tavolo con il Governo centrale.

Dentro il riordino del TPL ci interessa incrociare l'urgente pianificazione territoriale che dentro il bando di affidamento deve saldarsi con un processo di integrazione dei diversi assetti trasportistici locali e di scala regionale.

Uno degli obiettivi del Piano era quello della tariffa unica, che costituiva il primo gradino di questa integrazione. Tale intuizione pare non sia corroborata dal giusto livello di meditazione, per cui se ne continua a parlare senza pervenire ad alcun risultato concreto.

Infine, quale integrazione si prevede di realizzare tra il traffico di bacino e quello interterritoriale e/o regionale?

Tale processo, sinora, lo ha governato non senza problemi, l'azienda regionale. E per il futuro quale è l'orientamento della Regione? L'affidamento, se e quando avverrà, dovrà solo migliorare il servizio e non limitarlo o precluderlo.

Essendo un bando di respiro transnazionale, urge definire un progetto dentro cui la Regione faccia salvo il diritto alla mobilità dei sardi come anche quello del lavoro delle attuali maestranze impegnate nel settore. Siamo disponibili a qualunque ragionamento, ma non a quello di vedere sviliti gli interessi che ci sono onoriamo di rappresentare.

Vogliamo anche ribadire, per amore di verità, che vorremmo evitare di rivivere il duro viatico che in Sardegna ha accompagnata la nascita del gestore del servizio idrico, con le difficoltà e le contraddizioni che quella scelta determinò, e con le quali ci stiamo confrontando in queste ore.

Dentro il pacchetto definito nei bandi vorremmo capire quale destino attende quella quota di TPL affidata ai privati. Per uno strano mistero questo segmento del trasporto ha assunto negli anni una dimensione interessante sotto il profilo numerico. Si parla, infatti, di almeno 51 aziende e di una platea di occupati stimata attorno alle 800 unità. Pur condividendo alcuni giudizi critici rivolti al ruolo svolto da questi soggetti, abbiamo di fronte un problema di lavoro che, in una realtà come quella sarda, pesa come un macigno.

Da tempo andiamo ribadendo che una simile situazione non può durare a lungo e che la Regione dovrà rivedere in breve tempo la propria strategia. A scanso di equivoci lo riaffermiamo anche qui che non può essere il bando di gara a fare strame delle aziende e dei lavoratori e che queste difficoltà vanno affrontate sin d'ora con un percorso condiviso ed il meno doloroso possibile.

Noi parteggiamo certamente per il servizio pubblico e, seppur critici su alcuni comportamenti, vorremmo che lo stesso continuasse a costituire un riferimento sicuro nel governare il cambiamento del comparto.

In più occasioni, nel recente periodo, siamo stati investiti dalle questioni inerenti alla sopravvivenza della rete ferroviaria secondaria e dalla necessità che questa non venga abolita. Noi condividiamo questa richiesta sottolineando però due questioni.

La prima ci porta a riaffermare che quanto attiene al cosiddetto TRENINO VERDE, esso rimanda ad una politica settoriale con finalità turistiche, la cui operatività deve trovare copertura nei finanziamenti di quel comparto specifico. Vale a dire che in finanziaria le risorse per il TPL devono essere conservate integralmente per questo specifico servizio.

Rispetto invece alle rivendicazioni territoriali inerenti al mantenimento delle linee ferrate, noi ci ritroviamo in piena sintonia con le istanze delle nostre realtà periferiche. Naturalmente il tutto deve trovare la giusta armonizzazione dentro la pianificazione territoriale della cui esigenza ne siamo tutti pienamente convinti. Specie di fronte all'attuale momento contingente dove, al cospetto di richieste di servizi crescenti, si evidenzia una realtà incontrovertibile di risorse sempre meno congrue.

Spetta alla creatività delle istituzioni presenti nel territorio e, soprattutto alle aziende che esercitano il servizio, far coincidere queste due opportunità.