



VIA ANCONA 11 CAGLIARI TEL 07034901 FAX 070301492 EMAIL ustca@tiscali.it SITO WEB: www.cislcagliari.it

INCONTRO IN PROVINCIA PIANO PROVINCIALE IDENTIFICAZIONE SERVIZI MINIMI DI TRASPORTO.

La Cisl e la FIT hanno esaminato le proposte per l'identificazione di servizi minimi di trasporto nella provincia di Cagliari.

Alcune osservazioni:

E' sicuramente importante lavorare sul piano dei trasporti provinciale, anche tenendo conto dei ventilati, anche se per il momento rinfoderati, tagli della Regione Sarda e dell'aumento dei costi per il trasporto pubblico locale, addossati in numerosi casi alle fasce più deboli della popolazione (pensionati, famiglie, studenti).

Perciò, occorre concretizzare quanto previsto dalla legge 21 e in particolare dall'articolo 16 che mette in evidenza la necessità di eliminare le sovrapposizioni tra vettori e anzi di favorirne le integrazioni, di far emergere le esigenze delle fasce più deboli, di identificare servizi aggiuntivi e individuare interventi sulle infrastrutture.

E' condivisibile il metodo proposto basato sui confronti con le forze sociali, istituzionali e imprenditoriali. Senza il coordinamento, magari messo in campo dalla Provincia, la collaborazione del capoluogo e dei Comuni dell'hinterland cagliaritano, delle forze sociali e imprenditoriali, delle aziende del trasporto locale, sarà difficile tradurre in atti concreti i pur buoni intendimenti. Ciò anche ai fini del consenso alla fattibilità del progetto da parte degli enti coinvolti.

La CISL, già nel primo incontro, ha evidenziato l'assoluta necessità di fare fronte comune da parte di tutti gli attori interessati, per spingere sulla realizzazione e sul completamento di quelle infrastrutture necessarie per la viabilità e per rendere i trasporti nell'area più efficienti e rispondenti alle esigenze della popolazione di Cagliari e hinterland, tenendo conto del progressivo spopolamento del capoluogo ed il contemporaneo incremento esponenziale dei residenti nel circondario e nell'area vasta, (Vedi Quartu S.E., Capoterra, Sestu, Assemmini e Settimo S.Pietro.). Per effetto di tutto ciò, verso il Comune di Cagliari gravitano, quotidianamente, migliaia di mezzi privati e pubblici che rendono il problema del traffico una delle emergenze più urgenti da risolvere. Le stesse scelte della Provincia di Cagliari, come evidenziato nel primo incontro, sono state determinate dall'assenza o dalla limitatezza delle infrastrutture, a partire dalla inadeguatezza delle strade 195, 554, 125, dal mancato completamento della metropolitana leggera e dall'incognita derivante dalla fattibilità o meno della metropolitana sotterranea.

Proprio per questo occorre che la Provincia affianchi alla sua azione per il piano provinciale, le iniziative di carattere generale.

La CISL chiede che il piano sia dinamico e si adatti alle modifiche che, tempo per tempo, si registreranno e alle esigenze sempre nuove, anche perché lo scenario orbitale, con parcheggi di scambio, sarebbe certamente più funzionale anche se, oggi, come detto nella relazione,

impraticabile a causa delle carenze delle infrastrutture stradali. Tutti sappiamo, però, che l'ipotesi orbitale è la più utilizzata, come piano, specie nelle grandi città.

In alternativa ci sembra più adatto il piano "attestamenti", specie per le piccole città che vogliono riorganizzare e sviluppare un serio assestamento del traffico veicolare. Questo scenario sarebbe utilissimo nel capoluogo, il quale, servendo con qualità e frequenza tutti i collegamenti provinciali, sarebbe un buon inizio per una maggiore efficienza del servizio.

Le altre priorità, a parere della CISL, sono: i trasporti verso la zona industriale ed i luoghi di lavoro, in genere, il pendolarismo degli studenti e dalle zone interne, la sopravvivenza dei servizi a chiamata per i disabili.

Sul primo aspetto (trasporti verso zona industriale di Sarroch e Machiareddu) occorre intercettare la domanda di mobilità non solo da parte della città di Cagliari ma anche e soprattutto dagli altri comuni e agire insieme a CONFINDUSTRIA e CGIL CISL UIL per rafforzare le corse dedicate, incrementarne l'utilizzo da parte degli utenti lavoratori attraverso agevolazioni, incentivi nonché attraverso la promozione di un programma di sensibilizzazione che aumenti la cultura dell'utilizzo del trasporto pubblico, per diverse motivazioni: sicurezza sul lavoro, visto che la metà degli incidenti mortali sul lavoro sono in itinere o sulla strada, rispetto dell'ambiente, modello di consumo e di vita più sobrio, risparmio energetico e personale. Su questo aspetto è necessario interloquire anche con la Regione Sarda.

Per gli altri luoghi di lavoro, analogamente, sarebbe da ripensare la politica del trasporto pubblico, coinvolgendo le rappresentanze aziendali e favorendo la creazione del cosiddetto mobility manager perlomeno a livello comunale.

Sul pendolarismo degli studenti occorre, data la scelta presa (Corridoio), favorire le fermate dei mezzi pubblici suburbani nei pressi delle scuole per evitare trasbordi, come del resto indicato nel piano.

Circa i disabili, andrebbe confermato il progetto AMICO BUS, che sta riscuotendo un buon successo e che, al di là di eventuali costi, qualifica in senso positivo il servizio di trasporto pubblico locale.

Altro problema è quello della bigliettazione unica che va riproposto ai diversi vettori, almeno per quanto attiene l'utilizzo integrato metro mezzi del CTM.

In ogni caso, a giudizio della CISL e della FIT, il piano proposto appare per ora incompleto perché non traspare alcuna notazione circa le risorse disponibili: produzione economica, stanziamenti, mezzi, uomini. E' invece necessario trovare queste risorse, calcolarle esattamente, anche in funzione del raggiungimento dell'obiettivo del 35% di prodotto per azienda.

E' estremamente necessario, non perdere forza lavoro e migliorare la maglia dei collegamenti, conquistando qualità ed efficienza. Definire, infine, un costo chilometrico rispondente al servizio reso, per rispettando i parametri standard europei di servizio di offerta.

Per questi motivi è opportuno che siano aperte non solo le interlocuzioni bilaterali (Provincia con sindacati, Provincia con aziende etc.) ma un tavolo generale dove vengano messe in evidenze le diverse competenze e le diverse necessità. Così facendo, avremo modo di conoscere parametri più ampi per l'accessibilità all'offerta, sia in termini economici, di risorse umane, di mezzi (numero e tipologia), chilometri e frequenze temporali.

In questo senso si potrebbero cogliere spunti da alcune esperienze positive, ipotizzate anche in Sardegna; per esempio appaiono più dettagliati il piano di trasporti della Provincia di Nuoro e

quello del Medio Campidano, dove si illustra con più attenzione cosa si vuole, come si vuole ottenere, con quanti chilometri e il costo in dettaglio.

SEGRETERIE FIT/CISL - CISL

Fabrizio Carta – Ignazio Lai

Art. 9

Competenze delle province

1. Competono alle province in materia di trasporto pubblico locale in attuazione degli indirizzi contenuti nella programmazione regionale:

- a) la predisposizione e l'attuazione dei piani provinciali di trasporto pubblico locale;
 - b) l'espletamento delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi minimi ed aggiuntivi in riferimento ai bacini di mobilità ed alle unità di rete di livello provinciale;
 - c) la stipula con l'aggiudicatario dei contratti di servizio e la gestione amministrativa degli affidamenti, compresa l'attività di controllo quantitativo della conformità delle prestazioni con gli obblighi contrattuali e normativi, provvedendo alla contestazione delle eventuali inadempienze e all'applicazione delle sanzioni;
 - d) le funzioni amministrative relative alla concessione dei contributi per gli investimenti in veicoli, infrastrutture e sovrastrutture che, necessarie al trasporto pubblico locale, rientrino nella competenza territoriale provinciale;
 - e) la definizione e le funzioni tecnico-amministrative dei servizi di noleggio di autovettura con conducente e ad itinerario ed orario flessibile, al servizio delle aree a domanda debole ed attuata in forma integrata con i servizi di linea, dei noleggi da rimessa di autobus e dei servizi di granturismo su gomma;
 - f) il rilascio dei nulla osta ai fini della immatricolazione e della dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio e per la cessione delle società di gestione dei servizi di trasporto;
 - g) ogni altra funzione amministrativa trasferita per legge alle province dallo Stato o dalla Regione.
2. L'esercizio dei servizi di trasporto provinciali è affidato mediante procedure di evidenza pubblica e la gestione è regolata attraverso i contratti di servizio previsti dall'articolo 19 del decreto legislativo n. 422 del 1997.

Art. 16

Piani provinciali

1. I Piani provinciali di trasporto pubblico locale sono lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale in ambiti territoriali omogenei. Essi sono approvati dalle province, entro sei mesi dalla prima approvazione dei programmi triennali regionali, con l'obiettivo di assicurare la mobilità nell'ambito dei rispettivi territori, nel rispetto degli indirizzi della pianificazione regionale.

2. I Piani, elaborati sulla base dell'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità, delle infrastrutture e dell'assetto socio-economico e territoriale, sono finalizzati a:

- a) eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni tra i diversi vettori, salvo espressa deroga stabilita d'intesa con la Regione;
 - b) favorire l'integrazione tra le diverse modalità;
 - c) individuare le aree a domanda debole e individuare ed attuare la rete dei servizi minimi che rientrino completamente nel bacino di mobilità provinciale;
 - d) programmare ed attuare eventuali servizi provinciali aggiuntivi da istituire, previo parere della Regione, per l'accertamento della compatibilità di rete, a totale carico del proprio bilancio e l'invio alla Regione del rendiconto annuale dei contratti di servizio gestiti;
 - e) individuare gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale.
3. I Piani che interessano territori appartenenti a più province sono predisposti dalla provincia ove risiede la popolazione maggiore, d'intesa con le altre province e i comuni interessati.