

Cirulli (Arpa): «Azienda unica trasporti? Si può fare, ma costa licenziamenti»

ABRUZZO. Senza soldi non si canta la messa: non ha nulla di curiale Massimo Cirulli, presidente dell'Arpa, ma il suo messaggio ai politici, ai sindacati ed ai cittadini ricalca alla perfezione questo motto popolare.

«D'accordo con l'azienda unica dei trasporti, ma assoluta necessità di equilibrio nei conti – ha detto in conferenza stampa - E se la Regione riduce i finanziamenti o si aumenta il biglietto o si riducono gli stipendi. Senza dimenticare che la liberalizzazione del settore è alle porte e quindi quello che diciamo oggi, domani potrebbe essere già superato».

L'intervento del presidente dell'Arpa, alla presenza anche del vice presidente Maurizio Radichetti e del consigliere Flaviano Montebello, ha avuto soprattutto il merito di essere chiaro, onesto e senza amnesie di natura politica e più o meno interessate.

«Non si va da nessuna parte senza l'equilibrio dei conti», ha detto Cirulli: con il gasolio alle stelle, ad isorisorse o addirittura con i tagli al bilancio dei trasporti o si diminuiscono le spese (taglio degli stipendi, con la sospensione dei contratti integrativi aziendali) o si aumentano le entrate (i biglietti e le rimesse delle Regione). Tertium non datur, cioè non c'è altra soluzione. Inoltre presentare l'unificazione di Arpa e Gtm come la ricetta giusta per risparmiare è un'ipocrisia che va chiamata per nome: a fronte di risparmi tutti da verificare, ci sono almeno 40 licenziamenti sicuri delle rispettive strutture amministrative. «Si usa edulcorare la pillola, chiamandoli “esodi” incentivati – ha chiosato Cirulli – ma non è così che si risolve il problema. Perché la situazione è molto complessa, basti pensare alla differenza dei contributi che la Gtm riceve per il servizio sostitutivo dei treni, così come la Sangritana. E la complessità non è solo amministrativo-burocratica, ma anche economica: basta un centesimo di aumento del gasolio per farci spendere centomila euro di più l'anno e se l'aumento è di dieci centesimi vanno in fumo milioni. E non dobbiamo dimenticare l'aspetto occupazionale: ogni fusione di azienda implica licenziamenti. Tutti lo sanno, nessuno lo dice apertamente. Senza dimenticare che alle porte c'è la liberalizzazione del settore che porterà conseguenze drammatiche all'occupazione, se non ci si arriva con una società forte. Allora l'Arpa è contraria alla fusione, all'azienda unica? Niente affatto. L'abbiamo già fatta con la Paolibus, superando diversi problemi. Io sono presidente anche degli Autoservizi Cerella, a zero euro di compenso. E se la Regione dice fusione, che fusione sia. A monte c'è una scelta politica da fare e tocca alla politica ed ai cittadini: viaggiare con la qualità e la sicurezza Arpa o con bus cinesi e personale scadente». Alla domanda se c'è una via di mezzo tra questi due opposti, il presidente ha risposto in modo impreveduto, viste le polemiche contro la sua iniziativa di sospendere il contratto integrativo aziendale che taglierà 200-300 euro al mese dello stipendio dei mille dipendenti: «questo taglio non è indolore, ne sono consapevole. Ma il linguaggio dei numeri è freddo: o si taglia del 15% lo stipendio (cioè circa 4 mln di euro) o si aumenta del 30% il costo del biglietto (stessa cifra: 4 mln di euro). E' la Regione che deve scegliere, sono i sindacati che debbono ragionare. Ma personalmente non sono d'accordo sul fatto che a pagare siano sempre e solo i lavoratori».

LA FREDDEZZA DEI NUMERI

Insomma cancellate con una frase le polemiche dei sindacati, alla cui capacità di “ragionare” Cirulli ha fatto spesso cenno: «La linea Vasto-Napoli sopravvive perché ci siamo accordati per far viaggiare un solo autista». Ma è stato il quadro dei costi/km a mettere a nudo i problemi veri del trasporto pubblico, la sua dipendenza da molte variabili di spesa e di finanziamento, la necessità di un ritocco dei biglietti «già

avvenuto a Milano, Perugia, Firenze, Roma e tante altre città con percentuali anche del 50% di aumento. Anche il possibile risparmio di 7 milioni di euro attraverso la fusione di Arpa e Gtm (tanto pubblicizzato dal Pd) arriva da 6 milioni di risparmio sul personale e da 1 milione dai servizi, come aveva già fatto rilevare la Kpmg nella sua analisi che ha preceduto la legge regionale. Infine, come ha tenuto a precisare il presidente, «non è vero che l'Arpa è contraria alla fusione – ha detto il presidente – già dai primi di gennaio ho scritto alla Regione ed ho spiegato quali potrebbero essere gli scenari percorribili: per motivi tecnici il più semplice è la fusione per incorporazione della Gtm nell'Arpa. Sul resto deve decidere la politica».

QUESTIONE DI CONCORRENZA

Per esempio, quali corse sopprimere per evitare doppioni. Facile a dirsi, ma molto più difficile da fare, visto che ad ogni taglio, ad ogni soppressione di una fermata insorgono cittadini e sindaci. Proteste che forse appartengono al passato. A breve potranno cambiare i riferimenti legislativi per la concorrenza nel settore trasporti che sarà liberalizzato. Se si prende ad esempio il settore del gas, tutti sanno che ci sono diversi gestori con prezzi differenziati. Potrà capitare – e questa è l'ipotesi più preoccupante – che il sistema adottato sarà la concorrenza nel mercato, cioè si passerà da un regime di concessione ad uno di autorizzazione. La Regione cioè potrà autorizzare un qualsiasi gestore a servire una linea. Chieti-Pescara e viceversa con il biglietto unico ad 1 euro? Qualcuno potrà chiedere solo 80 centesimi, attivando meccanismi di concorrenza e forse senza badare molto alla qualità degli autobus ed ai contratti degli autisti. Pare di capire che il presidente Arpa suoni la sveglia: la concorrenza è già arrivata e in Abruzzo si perde tempo in polemiche superate ed in contrapposizioni trasversali. Proprio quello che serve quando si decide di non fare nulla.

SPACCATURE E SUPERFICIALITÀ

Perché se è pur vero che il presidente Cirulli ha parlato come presidente di una società per azioni, è indubbio che le conseguenze di quello che ha detto sono essenzialmente politiche. La più semplice da capire è la spaccatura nel centrodestra, ma non manca nemmeno una certa superficialità nel Pd che è stato uno degli sponsor più accesi della legge regionale sui trasporti che ha deciso l'unificazione di Arpa e Gtm. Il centrodestra arriva infatti diviso all'appuntamento, con il senatore Paolo Tancredi che spara a zero sul trasporto pubblico e chiede addirittura di vendere le aziende pubbliche, e con il senatore Fabrizio Di Stefano che frena e critica le scelte della Giunta regionale, ritenuta a torto o a ragione a rimorchio dei sindacati favorevoli alla fusione e del Pd. Non potendo però attaccare il presidente Chiodi, Di Stefano sembra prendersela con l'assessore Giandomenico Morra, che in questo caso però pagherebbe colpe non sue. Sembra infatti, da voci che si rincorrono all'emiciclo, che Morra abbia "mollato" dopo una trattativa con il Pd che minacciava ostruzionismo per il Bilancio. In pratica pur di evitare l'esercizio provvisorio, ci sarebbe stato l'accordo: noi facciamo passare la fusione del trasporto pubblico, voi evitate di costringerci all'esercizio provvisorio.

Un pericolo peraltro molto modesto, se si ricorda che la Giunta Pace per i 5 anni del suo mandato governò sempre con l'esercizio provvisorio, che è poi solo un modo di amministrare le uscite in dodicesimi rispetto all'anno. A dar manforte a Di Stefano un asse pescarese con Lorenzo Sospiri, anche lui su posizioni più moderate rispetto a Tancredi, che forse ricorda la sua esperienza come presidente della commissione regionale trasporti ai tempi della giunta Pace. Ma quelli erano tempi in cui si spendeva con meno vincoli. Semmai la novità del giorno potrebbe essere l'isolamento di Morra, contestato dall'interno del suo partito e forse abbandonato da Chiodi, se le cose si mettono male nel Pdl. Certo è che il presidente Cirulli fino ad oggi si è mosso sempre in assoluta consonanza con il presidente della Regione, oltre che con il suo assessore di riferimento. Quindi non è escluso che le sue mosse, dalla sospensione del contratto integrativo alla richiesta di aumento del biglietto, siano state approvate o non contrastate da Chiodi. In tutto questo

scenario complesso, torna in mente quello che in Abruzzo è successo in sanità: con il pretesto dei conti a posto, si sono tagliati i servizi e gli ospedali. E chi si vuole curare, deve pagare molto di più. Così per i trasporti: il valore sociale delle linee che collegano città e paesi passerà in seconda linea. Con buona pace dei sindacati e del Pd “infettati” dalle mode liberiste. Forse è solo lo stato sociale che tramonta.

