

Trasporto pubblico, la Sangritana rischia di perdere la ferroviaDietro questo nuovo rischio una “dimenticanza”

ABRUZZO. C'è più di un distratto nella vicenda della fusione delle Aziende di trasporto pubblico Arpa, Gtm e Sangritana.

Il possibile scippo della direzione Arpa, che verrebbe spostata da Chieti, ha suscitato allarme in città, ma forse ha oscurato quello che è il problema dei problemi emerso nelle operazioni per la fusione delle tre aziende di trasporto pubblico. Si tratta della scoperta improvvisa che il contratto di servizio della Sangritana per la ferrovia scade il 30 giugno prossimo. E che dal giorno dopo la Regione – per le norme del decreto Monti – dovrebbe mettere a gara questo servizio, con il rischio che la Sangritana possa perdere un'eventuale asta. Il tutto perché qualcuno ha trascurato il rinnovo di questo contratto e la firma non è avvenuta prima della pubblicazione del decreto governativo e nemmeno nei giorni intercorsi tra la notizia del cambiamento delle regole e la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale: se solo fosse stato firmato in tempo (e tempo ce n'era anche prima del decreto Monti) il contratto di servizio sarebbe scaduto tra sei anni, cioè un periodo molto lungo e utile per ogni progetto regionale di trasporto pubblico. Se una distrazione di qualche politico teatino sullo spostamento della sede da Chieti ci può stare, è imperdonabile che ora la Sangritana sia così a rischio e per salvare la baracca costringa il management a trovare scorciatoie e magari a lavorare per qualche emendamento parlamentare sul decreto Monti. E' sconcertante affidare a queste dimenticanze le sorti dell'Abruzzo che viaggia.

Ma tant'è: il tavolo tecnico per la fusione che si riunirà a metà febbraio dovrà affrontare anche questo problema, la cui soluzione oggi sembra essere un involontario assist al progetto di “fusione per incorporazione”, con Gtm e Sangritana che “entrano” nell'Arpa, e con un definitivo addio al progetto della NewCo. E questo non solo perché la prima è più facile e meno costosa, ma anche perché è la più rapida. Questo consentirebbe di estendere la fusione al ramo ferroviario della Sangritana, con la possibilità di affidare in house - e senza gara - il servizio ferroviario. E' difficile avere conferme più puntuali di questa improvvisa ed inaspettata criticità: il presidente dell'Arpa conferma solo «che se ne è parlato», mentre dalla Sangritana filtra che il presidente è a Roma per «risolvere il problema del contratto di servizio» e che anche i sindacati sono preoccupati.

Più facile registrare le polemiche per il possibile scippo della sede Arpa da Chieti, in caso di costituzione di una NewCo. Immediata la reazione del Pd che con Alessandro Marzoli chiede «con forza che i nostri governanti, cioè il sindaco e l'assessore Mauro Febbo, prendano subito una posizione chiara sulla materia e magari spieghino ai propri concittadini quali scelte stanno facendo nei palazzi della politica regionale. Non è la prima volta che Chieti viene depauperata, come è capitato con la Banca d'Italia ed altri importanti uffici».

Mugugni anche nel centrodestra, affidati a sfoghi personali, visto che c'è il divieto di “esternare” in pubblico dopo le reprimende del sindaco. Un fatto è però certo: si parla della NewCo solo nelle segrete stanze e non si risponde alle proposte di chi ha lanciato l'allarme sui costi e sulle difficoltà per arrivare ad una fusione attraverso la costituzione di una nuova società. E il comportamento della Regione è tanto più censurabile in quanto già da mesi si parlava di questo piano, che però non è stato reso pubblico. Chi lo conosceva (pochi addetti ai lavori) hanno sollevato perplessità, ma non hanno ottenuto né chiarimenti né risposte. Esiste una mail datata 12 luglio scorso e indirizzata a Carla Mannetti, direttore regionale del settore trasporti, in cui si spiega perché è più difficile creare una nuova società invece di fare la fusione tra Arpa e Gtm. Nella mail si legge: «quanto alla sede, se a Chieti togli pure l'Arpa, puoi chiudere la città».