

Abruzzo. Trasporto pubblico in affanno senza azienda unica, sarà un 2013 difficile. Sotto accusa chi si è opposto alla fusione senza pensare alle conseguenze

ABRUZZO. Quale lobby, quale politico, quale disegno strategico – se c'è – è riuscito a boicottare il progetto di realizzare un'azienda unica dei trasporti regionali su gomma e su ferro?

Nemmeno lo sciopero di ieri – che è l'unica arma spuntata in mano ai sindacati -riuscirà a spiegare perché il centrodestra non è riuscito a realizzare questa promessa politica. Eppure sull'unificazione delle aziende di trasporto pubblico ci sono due leggi regionali (approvate con le finanziarie 2010 e 2011) e ci sono stati un consiglio straordinario e numerosi dibattiti ed audizioni in Commissione trasporti, oltre a promesse ripetute ed impegni pubblici e con i sindacati.

L'impressione di chi ha seguito la vicenda dei trasporti è che questo flop sia la fotografia di una politica incapace di pensare al futuro e più legata alle piccole beghe locali. Almeno stando alle parole di chi si è opposto alla fusione Arpa-Gtm-Sangritana per salvare i rispettivi consigli di amministrazione o era contrario alla fusione Gtm-Arpa perché questo significava spostare la sede dell'azienda unica a Chieti oppure si chiedeva il perché dell'azzeramento della Gtm: «qualcuno mi deve spiegare perché deve scomparire la Gtm che è un'azienda in buona salute e con il bilancio in ordine», dichiarò Lorenzo Sospiri a margine di un incontro tenutosi a Chieti nel novembre scorso.

Insomma il risultato potrebbe essere frutto della politica di basso profilo, quella che pensa di difendere il territorio o "l'abruzzesità" del trasporto senza sapere che per farlo è necessaria un'azienda forte e non tante piccole realtà, pubbliche o private, destinate a soccombere di fronte alla liberalizzazione del mercato, alle prossime gare, insomma all'arrivo di forze economiche esterne che fagociteranno linee, personale, attrezzature e ruolo sociale del trasporto abruzzese.

Come scrive Claudio Ruffini in una nota in cui chiede le dimissioni all'assessore regionale Giandonato Morra per questa mancata riforma dei trasporti, «mai nella nostra regione tutti i sindacati di trasporto erano stati costretti a ricorrere ad una giornata di sciopero e mobilitazione contro la politica che non prende le decisioni. Era dal 1979 che in Abruzzo non si organizzava uno sciopero che vedeva insieme tutte le sigle sindacali del settore pubblico e privato. Chiodi ha fatto il miracolo riuscendo a metterli tutti insieme»

Dimissioni peraltro chieste più volte, ma che non risolverebbero comunque il problema del trasporto pubblico abruzzese, anche se – dice sempre Ruffini – «non possiamo non chiedere a Morra di prendere atto dell'impossibilità di portare a termine il suo programma e di riconsegnare la sua delega a Chiodi ed ai conservatori del Pdl abruzzese».

Perché senza riforma, il 2013 sarà un anno nero per i trasporti regionali, che si sono visti privare di ben 45 milioni di euro nel bilancio regionale 2013 appena approvato. E senza questi fondi statali sono a rischio migliaia di chilometri che Gtm e Sangritana assicurano come ex concessionari dello Stato.

«Ed a nulla valgono le rassicurazioni dell'assessore Masci – secondo Ruffini - di quei fondi non vi è alcuna certezza: se arriveranno saranno inferiori ai 45 milioni e saranno legati ad alcune premialità che l'Abruzzo deve raggiungere. La premialità è assegnata alle Regioni che riducono la forbice tra il costo del servizio e le entrate derivanti dai biglietti. L'Abruzzo è fermo al 25 per cento, mentre l'obiettivo che lo Stato assegna alle regioni è del 35 per cento delle entrate derivanti dalla vendita dei biglietti. Quindi i fondi diminuiranno e ciò significa che nel 2013 avremo o meno percorrenze oppure nuovi aumenti dei biglietti».

Eppure i progetti di fusione erano pronti, prima quello del trasporto su gomma, poi anche quello con la Sangritana per la ferrovia. Addirittura si era parlato anche di un consorzio tra trasporto pubblico e privato.

Ma la volontà del centrodestra regionale di non arrivare alla soluzione del problema era parsa chiara fin dal 3 dicembre scorso, quando a Villa Maria di Francavilla c'era stato un incontro convocato dalla Sangritana per fare il punto sulla situazione e definire in concreto il progetto di azienda unica. Poche furono le presenze ufficiali della Regione, in tutt'altre faccende affaccendata, visto che in pubblico dice di "voler fare" e negli uffici si comporta diversamente. Come è capitato in questi giorni per il contratto di servizio con la Sangritana su ferro: mentre si prometteva di allinearlo a quello del trasporto su gomma, è stato limitato a 6 mesi. Rifiuto della Sangritana, che lo ha rispedito al mittente. Chi deciderà ora e con quale disegno strategico in mente?

