

## La riforma del trasporto locale in Abruzzo - Le gare del 2019 sono l'obiettivo della fusione di Camillo D'Alessandro(\*)

Il combinato dei contributi del Professore Sarra ([leggi l'articolo](#)) e del Segretario regionale della UIL Roberto Campo ([leggi l'articolo](#)), che ringrazio, aiutano ad entrare nel merito della riforma delle società di trasporti facendo luce sulle ragioni profonde del cambiamento in atto. La società unica non è un obolo alla modernità, né tanto meno una medaglia da vantare. Si tratta di avere compreso ed agito conseguentemente, non fermandoci ad analisi ed annunci che hanno riempito i ritardi del passato, che il tempo nuovo del trasporto pubblico e non solo, duro finanziariamente ma carico di prospettive, doveva essere affrontato con un assetto nuovo, capace di generare economie ed efficienze, capace di trasformare tre debolezze, le tre società precedenti che avevano concluso la propria propulsione, in una forza con il diritto al futuro ed il diritto all'ambizione su partite che vanno oltre il trasporto pubblico stesso. Penso al trasporto su merci, penso alla capacità di legare e collegare il sistema portuale con le nostre aree industriali ed i siti logistici, in un momento dove la facilità di movimentazioni delle merci, al pari del fabbisogno e del costo energetico, rappresenta un attrattore di investimenti, dove si realizza la partita sulle quali si gioca la scelta di insediamento.

L'Abruzzo piattaforma logistica del medio adriatico è la scelta strategica assunta dal Presidente D'Alfonso che si realizza con la strategia dei porti, con le infrastrutture di collegamento, ma anche con un vettore pubblico, nella sua declinazione commerciale, in grado di essere il "mobility partner" della Regione Abruzzo. Il 2019 rappresenta l'anno in cui saremo chiamati ad affrontare le gare. La scelta della società in house consente un affidamento diretto, ma con regole nuove, imposte dal rigore finanziario: le gare e gli affidamenti si fanno a base costi standard.

Il cammino della società unica, il senso del piano industriale, è quello di usare tutte le leve per arrivare al 2019 con una società in grado di garantire i servizi a costi standard, non si sfugge, né è più rinviabile. Ciò significa mettere mano ai costi, a tutti i costi di produzione, compreso il costo del lavoro, ma anche ai ricavi. Lotta all'evasione, aumento delle tariffe parametrando al costo del carburante, promozione all'uso dei mezzi pubblici attraverso promozione per categorie e per famiglie, taglio delle corse non retribuite e sovrapposizioni, integrazione ferro-gomma, taglio ai compensi dei dirigenti e degli organi societari, taglio delle consulenze, internalizzazioni di attività a partire dalle manutenzioni, centralizzazioni degli acquisti a partire dai ricambi, saranno le principali leve finanziarie.

Il bilancio regionale, a fronte di centodieci milioni di euro in meno disponibili per il 2015, ha ridotto di dieci milioni il fondo dei trasporti, che incidono per circa otto milioni sulle società regionali. Si aggiunga la perdita, che ci portiamo dagli esercizi precedenti, di oltre sei milioni di euro, dunque la somma che inciderà sul primo bilancio di TUA sarà di quattordici milioni di risorse in meno. L'alternativa quale sarebbe stata? A fronte della drammatica riduzione delle risorse e della nuova contesto normativo, gare e costi standard, tempo un anno, le tre società sarebbero implose incapaci, da sole, di auto generare economie rilevanti.

Era in gioco il futuro di mille e seicento dipendenti: di certo, non potevamo stare ancora ad ascoltare i cattivi maestri, quelli che hanno detto ma non hanno fatto portandoci dritti a questa condizione. La prima tappa della riforma della mobilità regionale, fatta anche di trasporto pubblico locale, passava dal coraggio di fare la scelta definitiva, quella di agganciare il futuro con la società unica che può candidarsi anche ad uscire fuori dal recinto della propria regione, innanzitutto con le nostre prossimità, Molise e Marche, ma anche andando oltre. In questa ottica il ruolo del ferro, sia sulla partita del TPL, sia sul trasporto merci, può dire e fare molto, può fare la differenza competitiva della nostra Regione.

Il tempo nuovo dovrà inevitabilmente riguardare le società private concessionarie di trasporto pubblico locale, anche loro saranno chiamati a ragionare più insieme e ad aggregarsi. Tua non sarà la loro controparte, ma il gioco cambia per tutti, va misurata ogni possibilità attuale con la sostenibilità economica e l'opportunità strategica. Ora dobbiamo definire la mappa del servizio pubblico da garantire, gli obiettivi commerciali, il piano dei servizi aggiuntivi. Andremo avanti senza fermarci e senza farci fermare.

(\*) sottosegretario presidenza giunta regionale Abruzzo

