

L'Ama entrerà nell'azienda unica in autunno. Piccinini perplesso

Nel dicembre scorso è stata annunciata dalla giunta regionale di Luciano D'Alfonso la nuova società unica dei trasporti Tua, che fonde nell'Arpa la Sangritana (treni e bus) e la Gtm (municipalizzata dei trasporti di Pescara). La nuova società, che fonde tre soggetti che avevano lo stesso proprietario - la Regione Abruzzo - è stata formalmente costituita poco più di un mese fa.

Ora, vuole entrarci anche l'amministrazione comunale dell'Aquila, almeno ad ascoltare le parole pronunciate nel corso della Commissione Bilancio del Comune dal sindaco Massimo Cialente. L'idea del primo cittadino è di proporre la fusione dell'Azienda mobilità aquilana (Ama), municipalizzata di proprietà dell'ente, con la nuova Tua.

"Recupereremo efficacia ed efficienza, verranno impiegate tutte le risorse del trasporto regionale al meglio - ha evidenziato il Sindaco - se abbiamo un bus regionale che parte da Pizzoli, e passa per Arischia, il Comune risparmia di gestire quei chilometri all'interno del territorio comunale. Con il risparmio di risorse, potremo per esempio aumentare le corse notturne per gli studenti". Un ingresso, insomma, che la giunta punta a realizzare entro la fine dell'anno, anche perché c'è da applicare il Piano unico mobilità (Pum).

Cosa ci guadagnerebbe, invece, la Tua? E' probabile che il Comune, una volta verificata la fattibilità dell'operazione - tutt'altro che semplice, visto che Ama e Tua hanno due proprietà differenti - porti "in dote" nel nuovo soggetto 9 milioni di euro: 3 pescati dai fondi Fesr, per i quali però ancora bisogna presentare il progetto, e i restanti 6 di provenienza ministeriale. Oltre ai finanziamenti, Ama entrerebbe come una società per azioni pubblica in sostanziale pareggio di bilancio, rispetto invece a tutti i problemi economici noti all'interno di altre società fuse in Tua, in primis l'Arpa.

Come va affermando da tempo, l'idea del Sindaco è mettere a sistema il trasporto urbano con l'ambiziosa "metropolitana leggera", cioè la tratta ferroviaria San Demetrio - Scoppito: "Vogliamo investire in pensiline intelligenti, bus con wi-fi, e un bike sharing che permetterebbe, ad esempio, ai paganichesi di recarsi in stazione in bicicletta, per poi prendere il treno leggero verso l'altra parte della città".

A riportare il primo cittadino con i piedi per terra ci ha pensato - o quantomeno ci ha provato - il consigliere di opposizione Angelo Mancini, molto critico con l'ipotesi fusione: "Pensiamo prima a farci riconoscere il milione di km (chilometro più, chilometro meno) che ci deve la Regione Abruzzo e che ancora non vengono trasferiti nelle casse del Comune".

Infatti, con il Tpl (Trasporto pubblico locale) lo Stato trasferisce fondi alle regioni, che a sua volta gira, in base alla percorrenza chilometrica dei mezzi, i fondi alle amministrazioni locali. All'Aquila succede così con l'Ama, e persino con il Centro turistico del Gran Sasso (Ctgs) che riceve circa 400mila euro l'anno dai fondi Tpl per il trasporto della funivia. Soldi, peraltro, che il territorio perderebbe qualora diventasse operativo il business plan sul Gran Sasso.

Anche per le mancanze della Regione, Il Comune elargisce circa 2,5 milioni di euro annui all'Ama, per il funzionamento del servizio. Non sono pochi, valutando che il parco macchine dell'azienda è uno dei più ricchi d'Italia, in relazione alla popolazione, e considerando che L'Aquila è un territorio vastissimo, con

una densità abitativa bassa.

Al di là infatti di Tua, Ama, Pum, Tpl e tutte le altre sigle più o meno onomatopeiche, è proprio questo il problema: a più di sei anni dal terremoto, si può affermare che la scelta politico-urbanistica della localizzazione delle diciannove aree del Progetto Case ha segnato per sempre la città. Una distribuzione degli insediamenti abitativi così vasta, è impossibile da governare per chiunque: è semplicemente ingestibile, al di là delle capacità politico-amministrative, e oltre una sempre millantata programmazione e pianificazione.

Soprattutto per questo ci si trova, quotidianamente, di fronte ai cronici problemi del trasporto all'Aquila. Autobus che non passano, pensiline fatiscenti (quando non totalmente assenti), percorsi che non rispondono alla nuova bizzarra conformazione della città. Il tutto, a discapito soprattutto delle fasce deboli della comunità - in primis migranti e anziani - e degli studenti, che dovrebbero rappresentare elemento fondante del tessuto socio-economico.

Fusione o non fusione, quello della gestione di un territorio così grande e così variamente insediato, è uno dei problemi maggiori che dovrà affrontare la comunità aquilana e la sua classe dirigente nel prossimo decennio.

E tutti dovranno essere consci delle responsabilità politiche che lo hanno generato.

Piccinini (Ncd): "Quali garanzie per l'Ama?"

"Con quali garanzie per i servizi di trasporto del Comune di L'Aquila entrerà Ama Spa nella azienda unica dei trasporti abruzzesi, partendo dal presupposto che la società Tua, acronimo di Trasporto Unico Abruzzese, già all'atto del suo insediamento, ha tagliato parte cospicua dei servizi di trasporto su tutta la Provincia dell'Aquila? All'interno del CdA della nuova azienda - le cui indiscrezioni portano alla indicazione di tutti rappresentanti della costa (con la costante e solita esclusione di membri delle aree interne e, in particolar modo, dell'aquilano) – chi garantirà la quantità e qualità dei servizi per i cittadini delle nostre zone che hanno necessità di spostarsi su un territorio sterminato (in termini di percorrenza chilometrica)?"

"Sarà finalmente risolta la questione della mancata compartecipazione della Regione Abruzzo al rimborso chilometrico (un milione di km è fuori dalla contribuzione) per il trasporto pubblico urbano che invece l'ente, garantisce alla costa? Quanto emerso stamattina in seno alla 1a commissione consiliare, all'incontro con il Sindaco e i vertici della Ama sul tema in questione, è sconsolante".

Ad affermarlo è il capogruppo di Ncd in Comune Alessandro Piccinini che, oltre a porre gli interrogativi sul futuro dei trasporti a L'Aquila dopo la fusione, riflette sulla opportunità di una scelta come quella prospettata, dove una società come l'Ama, in sostanziale pareggio di bilancio, entra a far parte di una compagine societaria dove la sola Arpa Spa porta in eredità una situazione debitoria allarmante. Sostiene l'esponente di opposizione: "Appare quanto meno incauta una adesione senza adeguate garanzie, sia con riferimento al rimborso chilometrico e sia sulla copertura dei servizi sul territorio aquilano a costi invariati per i cittadini. Sorprende, inoltre, che se non ci fosse stata una formale richiesta da parte dei consiglieri comunali per una richiesta di audizione, nessuno, all'interno dei vertici della partecipata aquilana, avrebbe sentito la necessità di informare la proprietà su scelte strategiche e assetti societari di tale importanza".