

La Giulianova-Roma. Tua, rischio conti con la proroga degli attuali servizi. Tutti i chilometri extra Abruzzo non potranno essere finanziati. Un eventuale buco in bilancio si ritorcerebbe contro i lavoratori (l'articolo in pdf)

L'AQUILA La proroga fino al 31 luglio degli attuali servizi della concessionaria Tua sulla tratta Giulianova-Teramo-L'Aquila-Roma, sancita l'altro giorno, rischia di minare le fondamenta dell'intera riforma del trasporto pubblico varata dal precedente governo regionale. Esistono due grandi criticità: quella finanziaria e quella giuridica. La prima è generata dai costi che Tua dovrà sostenere, almeno fino al 31 luglio, per percorrere 1,2 milioni di chilometri senza la contribuzione della Regione, governata da Marco Marsilio, essendo la tratta extraregionale soggetta a mercato commerciale, per una spesa di circa 3 euro a chilometro. Un buco che genererà una perdita a fine anno e una carenza di liquidità. L'emendamento approvato in commissione, in questo senso, apre ad alcuni rischi dicendo, testualmente, che «si continuano ad espletare i relativi servizi per garantire la domanda di mobilità nell'ambito regionale». Significa che tutti i chilometri extra Abruzzo (L'Aquila-Roma) non possono essere finanziati. La tratta, con la riforma che ha visto protagonista in particolare l'ex consigliere delegato ai Trasporti Camillo D'Alessandro, è già ricompresa nei servizi minimi, fuorché per i chilometri fuori regione che devono andare necessariamente a mercato, come prevede l'affidamento in house dei servizi nell'ambito territoriale di competenza. Per intenderci: un'azienda in house che opera sull'Aquila non potrà essere finanziata per un servizio fatto in altra città. Per questo motivo sotto il profilo giuridico viene messo in discussione l'impianto dell'affidamento in house dei servizi, deciso a suo tempo per evitare ciò che è avvenuto in Toscana con una gara d'appalto vinta da un operatore straniero.

SITUAZIONE

La situazione attuale potrebbe dare la stura ai privati per contestare l'affidamento in house, vista l'estensione a Tua di servizi che con l'in house non possono convivere, ovvero quelli commerciali extraregionali. La questione prende le mosse nel 2011, quando nasce Sangritana (c'era il governo Chiodi) per affidare ad essa i servizi commerciali, visto che l'Autorità dei trasporti aveva erogato sanzioni (ad Arpa e all'ex Sangritana) per aver fatto servizi commerciali dentro quelli di trasporto pubblico locale. Dunque c'era bisogno di una separazione della tipologia. Con D'Alfonso si è dato corpo all'operazione. Oggi Sangritana per poter partire con il servizio commerciale su Roma, da sola, dovrebbe acquistare mezzi (20 autobus) e dotarsi di personale. Una spesa di un paio di milioni di euro annui tra rata per i bus (500 mila euro) e 1,5 milioni per il personale. Il nodo resta quello della convenienza: perché un servizio che oggi è in perdita con Tua dovrebbe divenire vantaggioso per un operatore privato? L'ex governo regionale aveva immaginato un'Ati tra imprese per dividere mezzi e personale con l'orizzonte proiettato sul biglietto unico L'Aquila-Roma. Le incertezze, ora, sono tante. L'attuale amministrazione dovrà chiarire se intende proseguire nel solco della riforma già varata («Una grande operazione di sinistra riformista che ha tutelato 1.600 dipendenti, ha riportato Tua in pareggio, ha consentito 300 assunzioni» ha rivendicato D'Alessandro), oppure se vorrà smontarla e, magari, tornare alle gare d'appalto.