

Verso la società unica di trasporti - Arpa, i tagli delle linee alleggeriscono Pescara

L'AQUILA La legge sarà portata in consiglio regionale martedì prossimo, ma nei «garage» di Arpa, Gtm e Sangritana, si sta lavorando da tempo per rendere la fusione delle tre società in un'unica azienda di trasporto pubblico, efficiente, efficace e soprattutto conveniente, «senza compromettere il servizio e l'occupazione - precisa il presidente dell'Arpa, Luciano D'Amico -. Con la fusione sarà più facile ottimizzare le corse e sarà possibile realizzare economie di scala importanti: basti pensare ad un'unica centrale acquisti o alla possibilità di riportare in house la manutenzione dei 1.200 bus, grazie alla specializzazione delle dieci (10 dell'Arpa, 1 della Gtm, 1 della Sangritana e 1 della ferrovia) officine meccaniche la cui rete sarà potenziata su tutto il territorio regionale». La priorità è però, soprattutto, quella di ridurre i chilometri di percorrenza e per questo i progetti d'intervento sono a breve, medio e lungo termine. Già dai primi mesi del 2015, ad esempio, saranno risparmiati 280 mila chilometri annui con tre mosse «indolore». La prima sarà quella di sostituire con la sola linea suburbana (con frequenza di 20 minuti) il collegamento tra l'aeroporto e il centro di Pescara (140 mila chilometri in meno da far fare al trasporto pubblico). Bus suburbani che andranno a sostituire anche il servizio di collegamento tra Villaraspa-Spoltore e Pescara (altri 90 mila chilometri in meno). Altri 50 mila chilometri in meno saranno poi garantiti dalla soppressione di due coppie di corse tra Pescara e Lanciano (già oggetto di tagli nel 2011) sulla cui tratta oltre a doppioni su gomma, c'è la strada ferrata come collegamento.

Altro intervento a breve termine che è allo studio dei tecnici (ma non ancora definito) è poi la soppressione di due corse Arpa tra Penne e Pescara (22 mila chilometri), con la possibilità di un taglio almeno parziale con l'attivazione delle coincidenze per i passeggeri da Farindola. Più nel breve che nel medio termine, è poi l'ipotesi di sopprimere il servizio no-stop tra Chieti e Teramo (74 mila chilometri) che verrebbe sostituito dai treni. Perché ferro e gomma non dovranno più essere concorrenti. «La vera sfida da vincere è quella dell'intermodalità - spiega D'Amico - un progetto pronto dal 2006 e che non si è riusciti mai ad attivare, ma che contiamo di compiere nel giro di tre anni. Si tratta di potenziare la linea ferroviaria sulla dorsale adriatica e sulla linea per Roma, per poi attivare il trasporto su gomma verso l'interno». Caso a parte quello di Pescara dove si punta, una volta portata a termine la linea della filovia, a decongestionare il centro da almeno 88 bus provenienti da nord e da ovest. Una stazione terminal sarà allestita nei pressi della Warner: qui si fermeranno i 48 bus provenienti ogni giorno da nord e diretti al centro di Pescara, un via vai da 146 mila chilometri l'anno che sarà assorbito alla filovia. L'altro terminal, quello ad ovest, sarà realizzato alla stazione di Scafa-Manoppello, dove i 40 bus che macinano 278 mila chilometri l'anno, saranno sostituiti da un «treno metropolitano», previo il potenziamento (ma non il raddoppio) della linea e l'allestimento di nuove stazioni intermedie. «Per questo occorrono risorse - spiegano dall'Arpa - ma l'operazione consentirebbe notevoli risparmi, sia nei tempi di percorrenza, che nella razionalizzazione del personale, che nella riduzione dell'inquinamento».