

Verso la società unica di trasporti - Trasporti: il mistero della riforma bloccata dal centrodestra. Chiodi: «la legge è mia», ma non dice perché fermò tutto... E D'Alfonso ringrazia

ABRUZZO. Il voto contrario di Lorenzo Sospiri all'unificazione di Arpa, Gtm e Sangritana potrebbe essere la chiave per interpretare il mistero della riforma dei trasporti, decisa dal centrodestra e mai realizzata, ma approvata l'altro ieri notte dal centrosinistra.

Si è trattato di un voto contrario a sorpresa, visto che il centrodestra si è astenuto nell'approvazione finale, dopo aver fatto passare un emendamento importante con cui vengono fissati alcuni paletti per gli adempimenti previsti dalla legge.

In realtà i consiglieri di Forza Italia hanno bollato l'unificazione delle tre aziende di trasporto pubblico come una «riformetta con tanti dubbi (irrisolti)».

Chi non ha dubbi sulla primogenitura di questa legge è l'ex presidente Gianni Chiodi, al quale risponde il "sottosegretario" Camillo D'Alessandro con la richiesta di chiarire perché dal 2011 e 2012 (pur con l'appoggio delle opposizioni di allora) il progetto di «fusione per incorporazione» di Arpa, Gtm e Sangritana fu messo sotto naftalina.

In effetti il ricordo di Chiodi è preciso: il progetto prima e la legge poi per l'unificazione c'erano. PrimaDaNoi.it ha potuto leggere una mail del luglio 2011 spedita dal direttore regionale dei Trasporti Carla Mannetti a Massimo Cirulli, presidente dell'Arpa, che era la mente giuridica del centrodestra e che poi fu lasciato solo: in allegato c'era il progetto di legge sulla riforma dei trasporti.

Un'altra lettera, inviata stavolta da Cirulli il 4 gennaio 2012 all'assessore Giandonato Morra, chiarisce nei dettagli l'oggetto: "Fusione Arpa-Gtm-Sangritana".

Da quello che si capisce, una spiegazione della mancata attuazione della riforma dei trasporti da parte del centrodestra fu che la politica degli "sgabelli" e delle poltrone ebbe la meglio sulle solenni enunciazioni di principio. Vinse cioè la difesa dei tre presidenti e dei tre CdA, non tanto per la Sangritana – che anche allora si distingueva per la sua attività ferroviaria – quanto per la Gtm, di cui si paventava la chiusura a Pescara con il trasferimento della presidenza "incorporata" a Chieti.

Era un affronto che Pescara non poteva (e non può, visto il voto contrario di Sospiri) sopportare?

Il dubbio nasce spontaneo perché nella mail precedente del 12 luglio 2011, il presidente Cirulli così scriveva al direttore regionale dei Trasporti Carla Mannetti, commentando il progetto di riforma: «Creare una terza società nuova costerebbe molto e sarebbe più lungo: meglio la fusione per incorporazione della Gtm in Arpa. E' più rapida, mentre per la Sangritana si può agire dopo. Quanto alla sede, se a Chieti togli pure l'Arpa, puoi chiudere la città».

Il voto contrario di Sospiri potrebbe essere stato dunque un residuo della vecchia opposizione a questa fusione. Tanto che l'esito della votazione finale sulla riforma dei trasporti è la plastica rappresentazione delle divisioni interne del centrodestra che allora bloccarono Gianni Chiodi e che oggi si sono rivelate un involontario assist a D'Alfonso, capace di capitalizzare le incertezze ed i ritardi della Giunta precedente.

IL RITARDO CHE COSTA COLPA DI POLTRONE E CAMPANILI

Tutto qui? Solo strategie elettorali e politiche?

Purtroppo no, perché l'Abruzzo si è trovato improvvisamente in ritardo sul versante trasporti e ne ha pagato le conseguenze a caro prezzo.

Infatti già da tempo era noto l'obbligo europeo di mettere a gara i trasporti pubblici, così come si parlava dei costi standard chilometrici (per cui non è accettabile che il costo/km sia 10 in Lombardia e 20 in Abruzzo) e dei tagli sempre più pesanti dei finanziamenti statali al settore. Eppure di questo i difensori dei campanili e delle poltrone non hanno tenuto conto, per cui il ritardo nell'unificazione delle tre società di

trasporto pubblico è costato all’Abruzzo una marea di soldi sprecati in appalti assegnati a fornitori differenti: e così ci sono stati tre costi diversi per i pezzi di ricambio, per il carburante e per le manutenzioni.

Oltre qualche indagine della GdF che da anni sta cercando di sbrogliare le fatture delle manutenzioni e dei magazzini. Allora D’Alfonso è più bravo di Chiodi? Non ancora, perché la legge è allo stesso punto in cui la lasciò la Giunta precedente: approvata, ma non ancora realizzata, anche se c’è qualche variante in più, come il ruolo della Sangritana e della sua vocazione “ferroviaria” che prima non c’era.

Ora si tratta di vedere se sarà sufficiente aver recuperato i ritardi di fronte alle imminenti scadenze sull’obbligo delle gare per il trasporto pubblico e se i dubbi “irrisolti” sono solo quelli dell’esubero di personale che si attesterebbe sulle 50 unità di impiegati amministrativi sui circa 1300 addetti (mentre gli autisti mancano).

Dalle prime indiscrezioni sull’attuazione della riforma non ci dovrebbero essere grossi problemi: tra mobilità volontaria, prepensionamenti ed occupazione in altri settori della Regione (ad esempio manca l’Osservatorio sui trasporti e sulla mobilità in Abruzzo) questi esuberi verrebbero assorbiti facilmente. A meno che il partito delle poltrone non scateni un’altra guerra fratricida tra Pescara e Chieti per bloccare la riforma.

