

Trasporto pubblico e servizi minimi - Trasporto pubblico, Consiglio comunale approva ordine del giorno che impegna il Sindaco ad attivarsi per modificare la delibera di Giunta regionale sui 'servizi minimi'. Un atteggiamento che ha mandato su tutte le furie il deputato Camillo D'Alessandro, già consigliere regionale delegato ai trasporti, il 'regista' politico della riforma del settore. E che ha scatenato una 'guerra' tra sindacati, tra l'altro, considerato che Fit Cisl, Uil Trasporti e Faisa Cisl spingono per arrivare ad approvazione della delibera, e in questo senso hanno indetto persino uno sciopero di quattro ore, poco partecipato a dire il vero, il 25 maggio scorso

Il Consiglio comunale dell'Aquila, riunitosi in seduta straordinaria su impulso della consigliera della Coalizione sociale Carla Cimatori, ha approvato all'unanimità (20 presenti, altrettanti voti favorevoli) un ordine del giorno firmato dalla stessa Cimatori, da Giustino Masciocco (Articolo 1), Elisabetta Vicini (Democratici socialisti per L'Aquila e frazioni), Lelio De Santis (Cambiare Insieme), Angelo Mancini (L'Aquila Sicurezza Lavoro), Elia Serpetti (il Passo possibile), Daniele Ferella (Lega), Maria Luisa Ianni (Forza Italia), Ersilia Lancia (Fratelli d'Italia), che impegna il Sindaco e la Giunta comunale ad "attivarsi presso Regione Abruzzo affinché promuova un confronto con tutti i portatori d'interesse volto a modificare e a migliorare la deliberazione della Giunta regionale n. 848/C del 28 dicembre 2017, prima che venga completato l'iter procedurale per la definitiva approvazione in Consiglio regionale".

Di fatto, la delibera di Giunta regionale – se approvata in via definitiva dall'aula dell'Emiciclo – "trasformerebbe le tratte in autobus L'Aquila-Roma e Avezzano-Roma da servizio pubblico essenziale in servizio commerciale, escludendole quindi dalla contribuzione da parte del Fondo Regionale Trasporti". Eppure – si legge nel documento – si tratta "di linee di trasporto di carattere indispensabile ed essenziale per la città dell'Aquila a causa dell'assenza di collegamenti su rotaia verso Roma e in considerazione delle consistenti e stabili relazioni con la Capitale, dovute soprattutto a tanti lavoratori pendolari e studenti che percorrono quotidianamente tali tratte".

Alla discussione in aula hanno partecipato il consigliere regionale con delega ai trasporti Maurizio Di Nicola, l'assessora comunale Carla Mannetti, il collega di Giunta e onorevole Luigi D'Eramo, il direttore generale di Regione Abruzzo Vincenzo Rivera, il direttore d'esercizio di Sangritana Spa Andrea Piscitelli, Rita Innocenzi della segreteria regionale della Cgil e Domenico Fontana, segretario provinciale della Filt, la presidente del comitato pendolari L'Aquila-Roma Donatella Sarra. Assenti il sindaco del capoluogo Pierluigi Biondi, il presidente della Giunta comunale Luciano D'Alfonso, il vice Giovanni Lolli, il consigliere regionale e presidente della Commissione territorio Pierpaolo Pietrucci, giustificato dal presidente del Consiglio Roberto Tinari che ha informato l'assise che il consigliere era impegnato in Prefettura.

Ciò che è emerso, a dirla in breve, è che - come accade troppo spesso - ci si è mossi con colpevole ritardo, e le responsabilità, in questo senso, sono diffuse, che la Giunta regionale non farà passi indietro sostanziali e che, di fatto, in fase di discussione del provvedimento in Commissione Territorio prima e in Consiglio regionale poi si potrebbe ottenere, almeno, una sorta di mediazione, una trasformazione graduale delle tratte L'Aquila-Roma e Avezzano-Roma in commerciali, trattando le così dette 'fasce morbide', quelle a minor presenza di viaggiatori, come servizi minimi essenziali. Non sarà affatto semplice, però.

Un passo indietro.

La contestata delibera di Giunta regionale 848/C che ha definito i servizi minimi sanando vent'anni di ritardi, e che ha il merito, sia chiaro, di aver evitato che il trasporto pubblico locale venisse, di fatto, privatizzato, mandando a gara il servizio oggi garantito dalla società unica dei trasporti regionali, ha 'tenuto fuori', però, le tratte oggetto di discussione, rendendole commerciali e affidandole alla gestione di Sangritana Spa, società partecipata da Tua, con un taglio di circa 800mila km l'anno che, di fatto, significherebbe la cancellazione di almeno 5 corse al giorno, col rischio concreto che vadano persi posti di lavoro e che, nel tempo, possano aumentare le tariffe. Tra l'altro, i 3 milioni di contribuzione sottratti alle tratte a servizio delle aree interne - denuncia da tempo la Cgil - saranno redistribuiti su tutta la Regione e non soltanto in provincia dell'Aquila. Per questo, sollecitato dalle sigle sindacali e dai pendolari il presidente della Commissione territorio Pierpaolo Pietrucci ha congelato la discussione, fino a quando - ha assicurato - non verrà verificato ogni passaggio ed esperito ogni tentativo utile a migliorare l'atto per trovare la giusta ed equa misura rispetto a quanto emerso e segnalato. Un atteggiamento che ha mandato su tutte le furie il deputato Camillo D'Alessandro, già consigliere regionale delegato ai trasporti, il 'regista' politico della riforma del settore. E che ha scatenato una 'guerra' tra sindacati, tra l'altro, considerato che Fit Cisl, Uil Trasporti e Faisa Cisl spingono per arrivare ad approvazione della delibera, e in questo senso hanno indetto persino uno sciopero di quattro ore, poco partecipato a dire il vero, il 25 maggio scorso.

A questo punto della vicenda s'inserisce l'ordine del giorno approvato, ieri pomeriggio, dal Consiglio comunale.

Innanzitutto all'assise si è discusso in punta di fioretto, tra un articolo e l'altro delle normative che regolano il settore. Da una parte il consigliere delegato Di Nicola, il direttore generale Rivera, i vertici di Tua a ribadire che le tratte L'Aquila-Roma e Avezzano-Roma non sono a 'fallimento di mercato', ci sono già vettori privati che garantiscono il servizio, e dunque andrebbe giustificata e motivata la scelta di inserirle nei servizi minimi, anche per evitare che il provvedimento possa essere impugnato; dall'altra, la Cgil, i pendolari e i consiglieri comunali a spiegare che, in realtà, si parla di tratte indispensabili, considerato che sono a servizio di lavoratori, studenti, malati che, ogni giorno, viaggiano tra il capoluogo e la capitale, senza che vi sia, tra l'altro, la possibilità d'usufruire del trasporto su ferro. Tuttavia, la questione è squisitamente politica, e attiene alla più ampia vertenza delle così dette 'aree interne' e, in particolare, al ruolo che dovrebbe assumere L'Aquila negli equilibri regionali.

Si è sottolineata spesso l'importanza della direttrice Tirreno-Adriatica, con L'Aquila al centro, ad incrociare la direttrice adriatica; si è parlato per anni d'investimenti milionari per collegare su ferro Roma con L'Aquila e fino a Pescara, si è immaginata persino una ciclabile che colleghi il cuore della Regione verde d'Europa alla costa; si è discusso di come il capoluogo possa e debba approfittare, economicamente e non solo, della vicinanza geografica con la capitale eppure, alla prova dei fatti, si sono tagliate le risorse all'unico servizio di collegamento tra le due città, dirottando i fondi su altri territori. Questioni di priorità. Una scelta mortificante per il territorio, un colpo di grazia alle prospettive future del capoluogo che, di fatto, tagliata fuori dalle principali direttrici, resterebbe collegata a Pescara da un servizio di autobus indecente - sulla viabilità, per il momento è meglio stendere un velo pietoso - ed a Roma con l'autostrada più cara d'Italia e autobus, di fatto, privati.

Poi, di norme e della loro applicazione si potrebbe discutere per ore: sta di fatto che si sarebbe potuto procedere diversamente e, così, torniamo al punto di partenza, alla poca reattività della politica cittadina che si è ritrovata sulle barricate sei mesi dopo l'approvazione in Giunta della Delibera, con i tempi che stringono e il passaggio in Commissione non più rinviabile, a meno di non voler rischiare di far saltare il piano di riordino, con conseguenze che sarebbero pesantissime per l'intera Regione. Speriamo ci sia il

tempo, almeno, per rinegoziare il provvedimento, per trovare una mediazione. Così non fosse, dovrebbe risponderne la classe dirigente del territorio, non soltanto la Giunta regionale che, in questi anni, non ha mancato di dimostrare come, per le aree interne, non abbia mai avuto una strategia di sviluppo, e si badi bene, non si tratta di sterile campanilismo ma dell'amara constatazione che, all'Emiciclo, è mancata la capacità - la volontà, potrebbe dire qualcuno - d'immaginare una vocazione per un pezzo di Regione considerato, evidentemente, minore.

