

TRASPORTI

La Regione rimanda il progetto di fusione

Gtm-Arpa-Sangritana: l'azienda unica fa ritardo

Rolandi (Filt-Cgil): avevamo avuto rassicurazioni ma non si vede nulla

di LUCA POMPEI

Che fine ha fatto la riforma del trasporto pubblico regionale? Manca poco di un mese alla fine del 2012 e c'è da immaginarsi che tra le sedute del consiglio regionale incentrate sulla chiusura del bilancio sarà difficile trovare spazio per occuparsi di questa importante faccenda. Eh sì perché sulla carta è già tutto pronto, o meglio, è pronto il progetto di fusione tra le varie aziende regionali di trasporto, considerato passaggio obbligato per giungere alla riforma vera e propria, ma, nonostante un generale ed eterogeneo consenso anche tra le forze d'opposizione, maestranze e sindacati, il freno a mano resta tirato.

Ricordiamo che il progetto prevede la fusione dei tre principali vettori regionali (Arpa, Sangritana e Gtm) e che rispetto ad un'iniziale esclusione del trasporto su ferro con la Sangritana pronta a scindersi ha prevalso nella seduta del consiglio regionale dello scorso 1° agosto un emendamento che prevede la fusione *tout court*, a tal proposito è stato chiesto ai tecnici della Sangritana di provvedere a fornire una relazione. Il progetto della Sangritana è stato completato circa due mesi fa, ma poi più nulla. Il dubbio è che ci sia il tentativo di allungare il più possibile il brodo per salvare le poltrone tra presidenze e consigli d'amministrazione in modo da lasciare la patata bollente alla nuova giunta regionale che verrà eletta presumibilmente nella primavera del 2014, a meno che, precisazione tutt'altro che insignificante, il presidente Chiodi non ceda alle lusinghe di Palazzo Chigi a quel punto si andrebbe ad elezioni anti-

cipate. Che sia l'incertezza di questo scenario a consigliare alla maggioranza di prendere tempo? Che si voglia al momento pensare ad altro lo si evince da una vicenda che ha tenuto banco nei giorni scorsi sulle pagine di alcuni quotidiani, la proposta di aggiungere un posto a tavola nel consiglio d'amministrazione dell'Arpa, passando da 4 a 5 consiglieri. Una proposta che ha scatenato le ire dei sindacati in particolare della Filt Cgil che proprio in questi giorni sta portando avanti, unitamente con Fit Cisl, Uil e Ugl, anche sul ri-

schio esuberanti all'Arpa: "Abbiamo già avviato la procedura di raffreddamento della trattativa - spiega Franco Rolandi segretario regionale della Filt Cgil - tra una settimana incontreremo il prefetto dell'Aquila per avviare la vertenza. È inaudito che l'azienda dei trasporti pubblici abruzzese da una parte parli di necessità di fare economia annunciando decine di esuberanti e dall'altra si prepari a pagare fior di quattrini ad un ulteriore consigliere d'amministrazione che tra l'altro costituirebbe un'evidente contraddizione rispetto alla necessità di fon-

dere le varie aziende". Una contraddizione che si spiega come? "Molto semplicemente con la volontà della Regione di accantonare il progetto di fusione, non vedo altre spiegazioni".

Intanto la tanto discussa assemblea del Cda dell'Arpa prevista per venerdì scorso è saltata, ufficialmente per impegni inderogabili del direttore dell'assessorato regionale ai trasporti Carla Mannetti, ma in realtà l'eco mediatico su questa vicenda avrà indotto a più miti consigli. Ma il braciere delle polemiche resta caldo: "Avevamo avuto assicurazioni che il pro-

getto definitivo sulla fusione sarebbe arrivato sulla scrivania di Chiodi entro la fine di novembre - precisa ancora Rolandi - è stato lo stesso assessore Morra nella riunione dello scorso 31 ottobre a prendersi un impegno in tal senso ed invece ancora nulla". Eppure anche tra i sindacati, in passato, non sembra esserci stata totale condivisione: "Avevamo chiesto solo chiarimenti rispetto al rischio di perdere posti di lavoro, ma così non sarà, ciò che invece ci sarà è un risparmio effettivo a cominciare dall'eliminazione di numerose pol-

trone, un risparmio che già s'intravede con l'introduzione del sistema tariffario unico."

Passaggio successivo alla procedura di raffreddamento una giornata di mobilitazione generale che di fatto andrà a causare un blocco del trasporto pubblico nella nostra Regione, un disagio inevitabile rispetto all'apatia del governo regionale che su questo tema continua a rimandare per buona pace degli abruzzesi che ancora per molto continueranno a pagare tre presidenti invece che uno e decine di consiglieri d'amministrazione.



Dal 2007 al 2011 in Abruzzo il parco circolante di autocarri per il trasporto di merci è cresciuto dell'8,3%. Questo dato proviene da un'elaborazione dell'Osservatorio sulla mobilità sostenibile Airp (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) su dati Aci, elaborazione che for-

nisce anche un prospetto provinciale dell'evoluzione del parco circolante. In Abruzzo la provincia in cui la crescita è stata maggiore è L'Aquila (+14,3%), seguita da Chieti (+7%), Pescara e Teramo (+6,5%).

L'Abruzzo si trova in quinta posizione nella graduatoria regionale stilata

IL FOCUS

Una crescita dovuta al ricambio dei mezzi

Mobilità sostenibile, autocarri in aumento

*L'Abruzzo al 5° posto nella classifica dell'Airp
con L'Aquila che sventa tra le quattro province: +14,3%*

dall'Osservatorio sulla mobilità sostenibile Airp in base alla percentuale di crescita del parco circolante di autocarri. In testa a questa classifica c'è la Calabria (+10,9%), seguita da Sardegna e Sicilia (+10,1%). In coda vi sono Piemonte e Valle D'Aosta (+1,6%), Toscana (+1%) e Marche (+0,3%).

Nel 2011 il parco circolante di autocarri per il trasporto merci nel nostro paese era composto da 4.022.129 veicoli, con una crescita solo del 4,7% rispetto al 2007. Si tratta di una percentuale di aumento modesta, che segnala come le aziende di traspor-

to abbiano dovuto rimandare, in molti casi, la sostituzione dei loro mezzi più vecchi e inquinanti, che quindi oggi sono ancora parte del parco circolante. La difficoltà della situazione economica impone comunque alle aziende dell'autotrasporto l'esigenza di contenere i costi senza pregiudicare il rispetto dell'ambiente e la sicurezza della circolazione. Una soluzione efficace, a questo proposito, può essere un maggiore utilizzo di pneumatici ricostruiti, dispositivi che garantiscono gli stessi livelli di sicurezza dei pneumatici nuovi (prima di essere messi in com-

mercio sono sottoposti agli stessi test di durata, carico e velocità previsti per le gomme nuove), e allo stesso tempo hanno grandi valenze ambientali, visto che consentono di dare una seconda vita e quindi di allontanare nel tempo la necessità di smaltimento dei pneumatici usati.

"Il tutto - precisa una nota - con importanti risparmi economici per le aziende di trasporto, dal momento che i pneumatici ricostruiti costano sensibilmente meno dei pneumatici nuovi poiché il processo di ricostruzione prevede il riutilizzo delle strutture portanti ancora integre".