

## **Atc, adesione totale allo sciopero contro la gara Ma il Comune tira dritto**

Niente bus sotto le Due Torri, ieri. Lo sciopero indetto dalle sette sigle sindacali contro la messa a gara del trasporto pubblico ha fatto il pieno d'adesioni: addirittura il 90% per l'azienda di via Saliceto. Ma il Comune tira dritto. «Scusate i disagi, ma la posta in gioco è troppo alta». Tra bandiere, striscioni («Privati? Impossibile; Schiavi? No») trombe e fischi, sindacati e lavoratori dell'Atc di Bologna sono tornati ieri a lanciare l'allarme sul servizio bus sotto le Due Torri. «Ma le pare che Delbono, con tutti i problemi che ha lui e la città, doveva fare una roba del genere?», dice un lavoratore mentre consegna un volantino a una passante. La "roba del genere" è la gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale che i sindacati sono riusciti finora a frenare e a cui, invece, il comune ha dato l'ok, proprio il giorno prima di essere commissariato. Da allora non c'è stato verso di far cambiare parere a palazzo D'Accursio e palazzo Malvezzi sull'opportunità di rinviare la gara. E allora sono ripartiti gli scioperi: il 24 marzo di 4 ore con alta adesione, e ieri (tutta la giornata) «s'è fermato il 98%» degli autobus, fa sapere Maurizio Lunghi (Filt-Cgil). Dall'azienda confermano: adesione superiore al 90%. Le sette sigle sindacali scese in piazza (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl, Rdb, Sdl) hanno ottenuto un incontro con il Comune. Ma dopo circa un'ora e mezzo di faccia a faccia con il subcommissario Michele Formiglio, le posizioni sono rimaste distanti: palazzo D'Accursio non si sposta di una virgola. Una posizione che ha fatto arrabbiare Gianni Cremonini (Rdb) e Giuseppe D'Ambrosio (Sdl): «Denunciamo alla cittadinanza la scelta del commissario che, in un momento di vuoto istituzionale, si assume la totale responsabilità politica di interpretare in senso restrittivo la normativa italiana ed europea, stringendo il cappio intorno al trasporto pubblico locale», Eppure, erano almeno quattro le «buone ragioni» che, secondo i sindacati, rendevano opportuno evitare la gara: i vari progetti di mobilità avviati e non ancora conclusi (People mover, tram, metrò), l'assenza di una discussione sulla clausola sociale di salvaguardia per le condizioni dei lavoratori, il timore di arrivo di aziende multinazionali straniere e i rischi per la qualità del servizio.