

Spezzatino Cstp. Comune e Provincia ecco i due piani

Prima le proposte del Comune di Salerno, poi nel pomeriggio - con una conferenza ad horas - la risposta della Provincia. Ma quelle che vengono presentate come le due ricette per salvare il Cstp, esposte all'opinione pubblica solo quarantott'ore prima dell'arrivo dei liquidatori, alla fine sembrano piuttosto il modo per smarcarsi dall'ex consorzio, oggi spa. E affidare ai futuri commissari, che saranno indicati domani dall'assemblea straordinaria dei soci (il Comune detiene il 31 per cento delle quote, la Provincia il 26 per cento), lo stesso mandato. Tirare una linea sull'azienda e ricominciare daccapo, ognuno per la sua strada. Lo dice tra le righe il sindaco Vincenzo De Luca, in mattinata. «Se pensiamo a un'azienda comunale che gestisca il trasporto urbano? Meglio non parlarne adesso, per non portare elementi di distrazione e confusione. Poi faremo tutti i ragionamenti che andranno fatti». Un progetto coltivato da tempo, che porta dritto a Salerno mobilità, con una gestione integrata di trasporto urbano e parcheggi. Sui propositi di scissione saranno ancora più chiari, qualche ora più tardi, gli assessori provinciali Lello Ciccone e Antonio Squillante: «Il mandato da consegnare all'assemblea - dicono - è di scindere il servizio urbano da quello extraurbano, con l'azienda divisa in due rami». Con le proposte inizia il sindaco in mattinata. Il suo piano per salvare il consorzio è in cinque punti, anche se alcuni di questi non vedono l'intervento diretto del Comune. E non sono nemmeno di facile attuazione. A iniziare dalla questione al primo punto, cioè la richiesta alla Regione di ritirare il cinquanta per cento dei tagli (per recuperare oltre quattro milioni) e di equiparare il corrispettivo chilometrico tra Salerno e Napoli. Punti sui quali da tempo palazzo Santa Lucia ha ribadito che i tagli sono decisi dal governo e che i corrispettivi sono invariati da quindici anni. Secondo punto, il pressing sulla Regione perché attivi almeno un terzo del fondo di sostegno (5 dei 15 milioni complessivi) per favorire esodi e cassa integrazione in deroga. Il terzo punto della ricetta di De Luca è la richiesta alla Provincia di ritirare almeno della metà i tagli del 7 per cento: «Non abbiamo affidato nulla ai privati - la replica di palazzo Sant'Agostino - abbiamo solo tagliato il servizio urbano, che non ci competeva». Quarto e quinto punto vedrebbero l'intervento più diretto di palazzo di città e servirebbero a scongiurare il rischio di vedere fermi i bus per mancanza di gasolio e di ricambi. De Luca propone la costituzione di un fondo separato - insieme agli altri enti consorziati - per la fornitura di metano e gasolio, con il Comune che metterebbe i primi centomila euro. E l'avvio di un tavolo in prefettura, con il coinvolgimento delle banche, per un protocollo d'intesa con i fornitori di ricambi, ponendo come garanzia reale «l'avvio delle procedure di vendita del deposito di Cava de' Tirreni e dell'immobile di piazza Matteo Luciani». De Luca progetta anche un'uscita da Unico Campania: «Sui biglietti diamo molto di più di quanto non ci venga riversato». A palazzo Sant'Agostino, oltre a ricordare che i guasti non sono da addebitare alla gestione Santocchio ma a quella precedente, si illustra un'ipotesi futura dettagliata, mentre il presente parla di ulteriori tagli del 4,5 per cento sulle linee. Su quasi 10 milioni di chilometri extraurbani fa una bella sfofita: oggi il presidente del Cstp Mario Santocchio sarà in Provincia per la definizione della rimodulazione dei servizi che dovranno essere poi espletati a partire da venerdì. Smentito da Ciccone l'aumento di 60 centesimi a chilometro richiesto dal consorzio e annunciato ufficialmente dall'azienda ieri. «Non abbiamo firmato nessun adeguamento» dice l'assessore. Poi si parla del futuro aziendale. «La scissione dei rami d'azienda - dicono Squillante e Ciccone - non significa che i dipendenti del Cstp perderanno il posto di lavoro. L'occupazione verrà garantita. Ci sarà il passaggio di cantiere e i lavoratori saranno assorbiti dalle società che entrano, anche se a ore di lavoro inferiori o a compenso ridotto, con effetti in particolare tra gli amministrativi». I privati, spiega Squillante, costano meno del Cstp. «Con l'ultima richiesta di adeguamento - dice - il costo per chilometro extraurbano arriverebbe da 2,04 a 2,64 euro. Le ditte private ci chiedono, per chilometro, da 60 centesimi a un euro e 80 della Sita». Così, più volte evocato, alla fine spunta il nome della Sita. «È solo un esempio» è la

precisazione, seguita però dai sorrisi sul presunto disinteresse dell'azienda al servizio extraurbano attualmente effettuato dal Cstp («Chi disprezza vuol comprare» dice Ciccone). «Ma bisognerà vedere le offerte, si tratterà di una gara». Che non di rado, però, gli esperti di un settore sono in grado di cucire su misura.

