

La riforma del trasporto locale in Abruzzo - La riforma ha il freno tirato «L'azienda unica non piace ai centri di potere». Ritardi nel processo di fusione delle società. I sindacati accusano maggioranza e opposizione

PESCARA Il processo di riforma del trasporto pubblico locale punta dritto verso l'azienda unica, con la contestuale istituzione di quattro bacini territoriali da mettere a gara. Nei giorni scorsi i rappresentanti di categoria dei sindacati sono intervenuti con decisione in merito al riordino del settore, annunciando l'apertura della prima fase delle procedure di raffreddamento e conciliazione, propedeutica all'esercizio del diritto di sciopero. Cgil, Cisl, Uil e Ugl denunciano ritardi e intoppi sul percorso che dovrebbe portare all'accorpamento delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale su gomma e su ferro. Nel mirino non c'è l'assessore regionale ai Trasporti, Giandonato Morra, al quale viene dato atto di essere portatore di un «pragmatismo proficuo, che ha contraddistinto i tavoli di confronto». Ciò che preoccupa i sindacati sono alcuni segnali, provenienti soprattutto dalla maggioranza, ma anche da settori dell'opposizione, tendenti a contrastare il processo di riforma. Una serie di centri di potere, localizzati soprattutto nel Pescara e nel Chietino, non sembrano disposti a rinunciare ai propri riferimenti territoriali, spesso rivelatisi utili anche in chiave clientelare. Risulterebbe comunque difficile giustificare dinanzi ai cittadini, in difficoltà per via della crisi, e sempre più indignati dagli sprechi e dagli scandali, il mantenimento di tre grandi aziende, che svolgono le stesse funzioni, con strutture, consigli d'amministrazione, sedi e officine triplicati. Come sottolineano i sindacati, «una dimensione aziendale più ampia faciliterebbe importanti economie di scala, come quelle relative alle sovrapposizioni e agli sprechi, originati da numerosi ed inutili consigli di amministrazione e collegi sindacali, e dalle tante figure apicali dirigenziali». Inizialmente l'idea era quella di assegnare ad Arpa e Gtm il trasporto su gomma, e alla Sangritana quello su ferro. L'estate scorsa, però, si è imposto con forza il nuovo orientamento, che porterà alla creazione di un'azienda unica del trasporto pubblico locale. Una soluzione che piace ai sindacati, che considerano «fondamentale l'aggregazione delle aziende, in un contesto di forti restrizioni delle risorse destinate al settore, tali da aver già determinato, nella sola Regione Abruzzo, un taglio delle corse nella misura di cinque milioni chilometri». Cgil, Cisl, Uil e Ugl, però, chiedono certezze e celerità. Un appello raccolto dall'assessore regionale Morra, determinato a portare la proposta in Consiglio entro la fine di novembre. In quella sede, ognuno dovrà assumersi le proprie responsabilità, giocando a carte scoperte. Le divergenze tra assessorato e sindacati si giocano invece su un altro terreno, quello relativo ai bacini territoriali da mettere a gara. L'assessore ai Trasporti ne ha individuati quattro: quello dell'area metropolitana costiera, che nasce dall'esperienza di area integrata lungo il perimetro Pescara-Chieti, quello delle aree interne, che va dalla Marsica al Vastese, quello dell'Aquila, e quello della Comunità montana dell'alto Sangro. Il riordino produrrebbe la soppressione delle 90 concessioni urbane ed extra-urbane attualmente esistenti e, nelle intenzioni della Regione, favorirebbe l'ottimizzazione dei servizi e la creazione di preziose economie di scala. «E' una proposta che denota diverse criticità - è la contestazione dei sindacati - poiché, oltre a non considerare la evidente orografia e disomogeneità del territorio, e la contestuale diversità nella domanda di mobilità, esclude L'Aquila dall'integrazione con i restanti servizi in ambito regionale». Cgil, Cisl, Uil e Ugl avanzano la loro proposta. «Un unico bacino regionale, un unico gestore e un unico contratto di servizio - suggeriscono le quattro sigle -. In questo modo si assicurerebbe al trasporto pubblico locale una prospettiva industriale solida, in grado di garantire sia i vantaggi all'utenza, sia la salvaguardia dei livelli occupazionali».