

La riforma del trasporto locale in Abruzzo - Fusione del trasporto pubblico locale, tra un mese il progetto in Consiglio regionale. “Cantiere Abruzzo” fa il punto a Chieti, ma i giochi sembrano ormai fatti.

ABRUZZO. «Entro un mese. Il progetto sul trasporto pubblico locale è quasi pronto e sarà portato in discussione in consiglio regionale che sceglierà se e come procedere nella razionalizzazione del servizio».

Parola dell'assessore ai trasporti Giandonato Morra, al termine della tavola rotonda organizzata ieri a Chieti dal “Cantiere Abruzzo”, la fondazione che fa capo al senatore Fabrizio Di Stefano. Ma è rimasto deluso chi si aspettava di conoscere gli aspetti pratici di questo progetto che dovrà accorpate le diverse società di trasporto pubblico locale. Un progetto che tra l'altro sarà di due tipi: non ci sarà infatti solo l'ipotesi della fusione per incorporazione (Gtm e Sangritana assorbite dall'Arpa) come sembrava all'inizio di questa vicenda anche per la facilità e rapidità tecnica dell'operazione. Nasce una newco? E come mai si è scartata la fusione? Su questi punti non si è fatta chiarezza e rimane il dubbio che la fusione con l'Arpa non si è fatta solo perché Pescara non vuole perdere la sede centrale della società del trasporto pubblico, visto che la Gtm dovrebbe confluire (anche come uffici) in via Asinio Herio, mentre il processo che oggi va di moda è trasferire gli uffici da Chieti a Pescara.

E su questo forse il centrodestra è diviso, con alcuni consiglieri di Pescara (ieri in sala c'era Lorenzo Sospiri) che si sarebbero opposti a questa migrazione sul colle di Chieti. Di questo però non si è parlato e c'è stato invece solo un dibattito interessante, ma in ritardo, dove le problematiche della mancata – ad oggi – fusione di Arpa, Gtm e Sangritana sono inutilmente riemerse e con molto ritardo, se è vero che il progetto è ormai pronto. Ed invece si è parlato di esuberi del personale, dei bacini da individuare, dei timori di una mala gestione della nuova società che nascerebbe sulle ceneri delle tre da riassorbire. C'è stato anche qualche contrasto tra il senatore Di Stefano e l'assessore Morra, ma il dato prevalente degli interventi è stato quello della critica ai sindacati che sarebbero troppo corporativi e che avrebbero ostacolato così il progetto di fusione. Nessuna parola invece sul perché dei ritardi per un'operazione che poteva essere pronta già da sei mesi, nessun mea culpa per qualche inadempimento o contrasto interno al centrodestra per la difesa dell'esistente e così il convegno è filato liscio con un denominatore comune e cioè l'attacco ai sindacati nella persona di Maurizio Spina, segretario regionale Cisl, che da solo si è dovuto battere contro gli altri sei partecipanti: Pasquale Di Nardo (Sangritana), Massimo Cirulli (Arpa), Fabrizio Di Stefano (senatore Pdl e padrone di casa), Giandonato Morra (assessore regionale ai trasporti), Fabio Spinosa Pingue (Confindustria) e Michele Russo (Gtm). Spina si è difeso bene, ha respinto le critiche ai sindacati ed ha pronosticato che con tutti questi ritardi e con la mancata consapevolezza dei politici di dover far presto, il rischio concreto è che alla fine il settore sarà commissariato. Non ha però potuto difendere alcune posizioni dei sindacati aziendali sui contratti integrativi e su alcune sacche di privilegio (come l'orario di lavoro) che risalgono ai tempi delle vacche grasse. Incomprensibili poi sono state considerate da Michele Russo (Gtm) certe richieste marginali dei dipendenti che sembrano più impegnati su piccole cose che su grandi problemi come la fusione, anche se altrove in Italia le società nate da queste operazioni sono tutte in grande sofferenza (da Savona, all'Emilia e all'Umbria). Massimo Cirulli (Arpa) ha rivendicato il lavoro di efficientamento portato avanti negli anni, ma ha ribadito che ci potrebbero essere effetti collaterali della fusione (come gli esuberi di personale impiegatizio) di cui i sindacati dovrebbero farsi carico in modo più responsabile e diretto. Di necessità della fusione, più che di obbligo legislativo ha parlato Di Nardo (Sangritana) proprio per competere meglio sul mercato, tanto che ha comunicato in diretta l'ennesimo no delle Ferrovie a far arrivare il treno della Sangritana a Bologna, come da richiesta. Insomma tutti divisi alla meta, con l'assessore Morra che ha provato a ricordare il suo

impegno - che non sembra facile - per mettere d'accordo tanti contrari ad abbandonare le poltrone. Ciò nonostante l'Abruzzo ha ottenuto i fondi per la premialità da efficientamento del sistema trasporto pubblico e l'assessorato ha ottenuto la disponibilità dei sindacati a firmare un accordo di non belligeranza per i futuri stipendi da uniformare e per armonizzare i contratti integrativi soprattutto sull'orario di lavoro. Ora infatti le 6 ore e 30 di guida per gli autisti di fatto sono 4 ore e 30 all'Arpa, 5 alla Gtm, 6 ore in altre piccole aziende. E forse non è più tempo per queste sacche di autonomia aziendale. «La fusione – ha concluso Morra – deve essere un segno di sobrietà per un Abruzzo da 1 milione e 300 mila persone, con qualche presidente e qualche poltrona di meno».

