

Trasporti: riforma e fusione sono realtà. Si discute fino a tarda sera ma poi c'è la fumata bianca. D'Alfonso: «non vedrete ai vertici politici delusi. Il piano industriale farà la differenza» sospiri «salva la filovia di Pescara»

L'AQUILA Che si tratti di un «passaggio importante e necessario che mette l'Abruzzo al passo con i tempi e con il mercato», come ha detto il sottosegretario Camillo D'Alessandro, o di «un escamotage che serve solo a salvare l'Arpa dal fallimento - come ha sostenuto il consigliere di Forza Italia Lorenzo Sospiri -, in attesa di discutere la sostanza della riforma al momento dell'approvazione dello Statuto», si vedrà. Di certo la fusione delle società del trasporto pubblico in un'unica azienda, era questione non più rinviabile. Non oltre il 15 dicembre, almeno secondo alcuni, quando cioè l'assemblea dei soci di Arpa si riunirà per ricapitalizzare l'azienda: e la prospettiva o meno di una fusione, in vista di questo appuntamento, non era questione di secondo piano.

SCADUTO IL TEMPO

Non c'era tempo da perdere, ancora, e non si è perso: l'approvazione della legge è arrivata a tarda sera, grazie ad una delicata mediazione con le opposizioni. «Il servizio del trasporto pubblico deve essere riorganizzato subito - ha detto D'Alessandro - l'assetto avuto finora è ormai anacronistico, non consente di partecipare ai bandi pubblici e non ottimizza costi e servizi». Superato, come il sistema di finanziamento alle tre regine della strada: Gtm, Sangritana e Arpa, società che presentano bilanci diversi, ma anche rimborsi diversi: otto euro a chilometro per Sangritana, quattro per Gtm e due per Arpa. «Anche da queste differenze che hanno radici in un passato che non è più - ha continuato il sottosegretario - dipende la solidità economica di una rispetto ad un'altra delle tre società».

FARE ORDINE

Riunificare, fondere, insomma, significa innanzitutto fare ordine nella giungla di accordi e doppioni, di consigli di amministrazione come di corse. Oltre che consentire una gestione più lineare, l'unificazione e messa in rete delle officine, la migliore utilizzazione del personale. «La fusione ha un valore educativo - ha detto il presidente Luciano D'Alfonso - la differenza chiaramente la fa il progetto industriale, che ci impegniamo a portare in aula nel rispetto delle autonomie gestionali. Così come ci impegnamo a non mettere a capo della nascente società ex politici in cerca di poltrone o delusi. Oggi portiamo a compimento un percorso che, lo riconosciamo pubblicamente, è stato avviato e costruito con le opposizioni, ma non possiamo certo perdere questo autobus». Ma l'opposizione chiede anche altri impegni e su di questi che, ieri, fino a tarda sera, si è trattato per far passare la legge: «La nuova società dovrà essere divisa in divisione gomma urbano, gomma extraurbano e ferro che dovranno avere sede rispettivamente a Pescara, Chieti e Lanciano - ha messo nero su bianco Sospiri - ma soprattutto devono essere salvaguardati i progetti infrastrutturali in corso delle società che saranno incorporate».

LA FILOVIA NON SI TOCCA

Insomma la filovia di Pescara non si tocca, anche se Gtm dovesse chiamarsi da domani Arpa o altro. Il calderone unico, d'altronde, dovrebbe aiutare la sostenibilità economica di tutte e tre le aziende, renderle competitive sul mercato nazionale e garantirgli quella solidità che rassicuri i 1.500 dipendenti da una parte e gli utenti dall'altra. Tant'è che della grande famiglia vuole far parte anche il capoluogo, con la richiesta ufficializzata ieri dal consigliere Pierpaolo Pietrucci di far entrare nella nascente società anche l'Ama, la società di trasporto pubblico dell'Aquila.