



AbruzzoWeb

abruzzoweb.it

TRASPORTI PUBBLICI, SVELATA LA FUSIONE: PIANO PER UNIRE ARPA, GTM E SANGRITANA

**PREVISTI 84 ESUBERI, CONTRATTI DA UNIFORMARE, IL CASO-L'AQUILA CON L'AMA
PARLA IL MANAGER RUSSO: "SENSO DI RESPONSABILITA' DA PARTE DI TUTTI"**

di **Vincenzo Calvisi**

PESCARA - Andrà in porto entro il 2012 il progetto di creazione di un'unica azienda di trasporto regionale, con la fusione di Arpa, Sangritana (ramo trasporto su gomma) e Gtm, ovvero le tre società di trasporto pubbliche esistenti attualmente, tutte con la maggioranza in possesso della Regione Abruzzo.

È quanto emerge dall'intervista di *AbruzzoWeb* a **Michele Russo**, dal 2009 presidente di Gtm, acronimo di Gestione Trasporti Metropolitani di Pescara.

Russo prende in esame i vari aspetti della fusione, quelli già definiti e quelli più controversi, ma soprattutto lancia un avvertimento: tutti si devono assumere le proprie responsabilità.

"Fusione non vuol dire solo ridurre i cda, le parti sociali non si arroccino".

Dopo essere stato covato fin dai tempi della presidenza di **Ottaviano Del Turco**, nelle stanze della Giunta Chiodi il piano ha ormai preso corpo, è in attuazione della legge finanziaria regionale n.1/2012, e questo giornale è in grado di anticiparne i numeri essenziali.

GLI ESUBERI

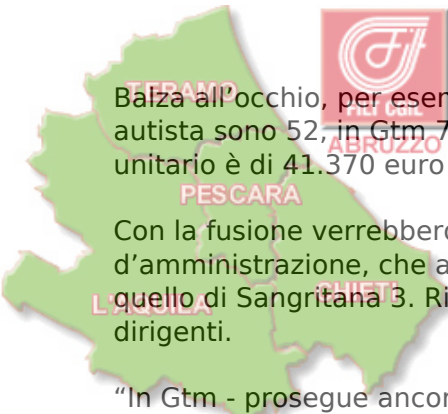
Un primo dato è quello relativo al personale: Arpa conta 987 unità lavorative, sono 366 per Gtm e 147 per Sangritana, almeno per il ramo gomma mentre le ferrovie resteranno escluse: con questa massa critica, stando al piano presentato nella nuova azienda unica ci sarebbero 84 esuberanti.

Ma la questione è ancora aperta al confronto con le parti sociali. "Da parte di tutti è necessario senso di responsabilità - afferma Russo - Se vogliamo una vera fusione tutti si devono assumere le loro responsabilità. Un progetto di fusione non è una semplice sommatoria che riduce i consigli d'amministrazione; se vogliono davvero difendere il lavoro, le parti sociali non devono arroccarsi a difesa rigida di posizioni acquisite".

Da quanto si apprende, nella gestione degli esuberanti si farà ricorso a mobilità interna e all'esodo anticipato con accompagnamento alla pensione per i dipendenti cui mancano tre anni per il raggiungimento dei limiti di età.

I CONTRATTI

Ma la vera questione del personale si gioca sull'armonizzazione dei contratti delle tre aziende, molto diversi tra loro, specie per i cosiddetti accordi di "secondo livello" in essere, difesi a oltranza dai sindacati.



Balza all'occhio, per esempio, il diverso trattamento dei riposi annui: in Arpa e Sangritana per un autista sono 52, in Gtm 78. Come pure sono diversi i costi di personale: in Gtm il costo medio unitario è di 41.370 euro (esclusi i dirigenti), in Arpa 45.636.

Con la fusione verrebbero comunque ridotte anche le spese della "casta", ovvero i consigli d'amministrazione, che a oggi sono 3: quello dell'Arpa ha 5 componenti, quello di Gtm ne ha 3, quello di Sangritana 3. Ridotti anche i collegi sindacali, come pure vi sarebbe la riduzione dei dirigenti.

"In Gtm - prosegue ancora Russo - già ci siamo messi su questa lunghezza d'onda, passando da 5 a 3 dirigenti, di cui solo uno con funzioni apicali. Ci presentiamo al progetto di fusione con una situazione finanziaria solida". Nell'azienda unica si prevedono in totale 5 direzioni.

I MEZZI E IL FATTURATO

Altro parametro di confronto è l'età media dei mezzi: per Arpa 7 anni, 8 per quanto riguarda la Gtm, 9 invece in Sangritana, come pure sono profondamente diverse le percorrenze annue: si va dai 28 milioni di chilometri di Arpa (con 638 mezzi), ai 5,3 milioni per Gtm (con 140 mezzi) fino ai 2,6 milioni per Sangritana (con 87 mezzi).

Quanto al valore di produzione (fatturato), per Arpa è di 81 milioni di euro, per Gtm 25,8 milioni e per Sangritana è di 9,6.

La Regione Abruzzo versa, a titolo di contributi e corrispettivi contrattuali, oltre 83 milioni di euro annui alle tre aziende.

Benefici nell'azienda unica possono derivare inoltre dall'accentramento di attività di manutenzione con l'uso di software specializzato, dall'omogeneizzazione del parco mezzi, dalla razionalizzazione degli investimenti per le officine e dal minor ricorso ai fornitori esterni.

IL TERRITORIO

Ma è sui bacini territoriali che si gioca la vera sfida dell'ottimizzazione, cercando di evitare corse doppie.

Le proposte elaborate sono sei: L'Aquila, Teramo, area Chieti-Pescara, Lanciano, Vasto e infine l'area della Comunità montana Montagna Sangro-Vastese. Tale proposta è stata fatta propria dal tavolo permanente sul trasporto, istituito dalla giunta Chiodi nel 2010.

"L'ottimizzazione dei bacini è il punto di forza - prosegue ancora Russo - già a Pescara, come Gtm, abbiamo in programma anche la gestione della filovia, che potrebbe a questo punto passare poi alla azienda unica del trasporto, con il primo lotto da Montesilvano alla stazione centrale che sarà in funzione entro il 2013".

IL CASO-L'AQUILA: AMA FUORI DAL PROGETTO

Dal progetto di fusione resta fuori al momento l'Ama, l'Azienda per la mobilità aquilana, totalmente partecipata dal Comune dell'Aquila: tecnicamente sarebbe infatti difficile fondere aziende di diverse proprietà (Regione e Comune), cosa che invece potrebbe accadere in un secondo momento.

Certamente una notevole penalizzazione per il capoluogo abruzzese, che si vede costretto a finanziare il trasporto con fondi comunali, a differenza delle aziende "cugine" che invece non gravano sui bilanci dei Comuni di Pescara, Teramo e Chieti.

Un' antica questione del resto, irrisolta dalla politica, con l'Ama che da anni invoca anche il



riconoscimento di un ulteriore milione di chilometri di percorrenza annua effettuata, mai finanziato dalla Regione.

L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

Un punto di forte criticità è rappresentato comunque dallo scenario normativo nazionale, dove la recente sentenza di luglio della Corte Costituzionale, sulla scorta del referendum sull'acqua pubblica dello scorso annuo, ha di fatto ristabilito la normativa "ante", ovvero la facoltà, e non l'obbligo, di fare ricorso alle gare.

A meno di ulteriori interventi del legislatore, dovrebbe essere salvo il modello di gestione pubblica cosiddetto "in house" che prevede l'affido diretto del servizio, oppure la gara "a doppio oggetto" in caso di azienda mista pubblico-privata, con messa a gara contestuale del servizio e della scelta del socio operativo.

A ben guardare, similmente a quanto accade per la sanità, tutto il comparto del trasporto sia pubblico sia che privato si giova risorse pubbliche, derivanti del fondo nazionale del trasporto.

E così in Abruzzo operano ben 52 concessionari pubblici e privati, troppi per un bacino complessivo di poco più di un milione di abitanti, dove comunque le tre aziende Arpa, Gtm e Sangritana erogano il 70 per cento dei servizi.

La stessa Arpa del resto, meglio ricordarlo, nacque nel 1978 per accorpamento di ben 65 concessionari.

"Siamo a un punto di svolta - conclude il presidente Gtm - L'Abruzzo può e deve riformare il proprio trasporto pubblico, specie in una fase di tagli e spending review che già da anni colpiscono il settore".

07 Settembre 2012 - 08:10