

Riforma del tpl in Abruzzo - Trasporti, azienda unica: Sangritana illustra la proposta di scorporo del ramo gomma

ABRUZZO. Una società unica di trasporto pubblico locale solo su gomma oppure una newco regionale ferro-gomma?

Ha subito un'accelerazione il dibattito sulla riforma decisa dalla legge regionale, dopo la presentazione da parte della Sangritana del progetto di scorporo delle sue attività (autobus di linea, treni, agenzia di viaggi). Il documento, consegnato il 30 marzo scorso all'assessorato regionale ai trasporti nei tempi previsti dalla legge, è stato illustrato ieri dal presidente Pasquale Di Nardo alle segreterie regionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil trasporti, Faisa Cisl ed Ugl trasporti. Il documento presentato alla Regione (una relazione di sintesi, i dettagli dello scorporo e l'elenco degli autobus e degli immobili) spiega con chiarezza che il ramo gomma si può scorporare per farlo confluire nella costituenda azienda unica regionale di trasporto pubblico insieme ad Arpa e Gtm, ma questo comporterebbe un appesantimento dei costi della Sangritana e qualche esubero di personale, visto che alcuni settori della sua attuale attività rimarrebbero scoperti (vedi l'agenzia di viaggi). Inoltre salterebbero molte sinergie operative con il ramo ferro con aumento dei costi di gestione. Di qui la proposta che fa capolino anche nel progetto presentato da Di Nardo e che ieri sembra aver ottenuto il consenso anche dei sindacati. In pratica alla fine la Regione dovrebbe attivare una newco dalla fusione delle tre aziende di trasporto pubblico locale, con la divisione per aree di business: da una parte gomma, dall'altra ferrovia. Per il momento lo scorporo proposto prevede il conferimento-trasferimento di 147 unità lavorative, di 113 autobus e degli impianti di Lanciano e Gissi, oltre che dei magazzini.

«L'esame congiunto del piano di scorporo che c'è stato ieri con i sindacati – spiega il presidente Di Nardo – ha affrontato il problema delle criticità che potrebbero determinarsi a seguito di una divisione netta tra la gestione delle attività di trasporto su gomma e su ferro. L'auspicio generale e condiviso è di poter giungere al risultato della costituzione di un'unica società regionale gomma – ferro, strutturata in divisioni per area di business. La creazione di un unico operatore regionale potrebbe razionalizzare la rete del trasporto pubblico, con l'eliminazione delle sovrapposizioni, anche nei confronti del ferro, in particolar modo lungo le tratte che servono specifici poli industriali o su quelle direttrici in relazione a forti attrattori di mobilità, come l'area metropolitana Chieti-Pescara».

Il che, per inciso, consentirebbe anche la realizzazione di nodi di interscambio e di una struttura di offerta di sistema che potrebbe ottimizzare le reti urbane, consentendo forti risparmi. Si eliminerebbero infatti le sovrapposizioni tra trasporto urbano ed extraurbano sulle medesime fasce orarie. Sembrano d'accordo anche i sindacati: «La riunione di ieri – ha dichiarato Giuseppe Murinni, Uil trasporti - ha confermato l'opportunità di proseguire al più presto nel Progetto di riordino del settore, con la costituzione dell'operatore unico su gomma. Ma è stato utile anche per evidenziare l'opportunità di integrare le previsioni della legge Regionale e per prevedere la costituzione di un modello organizzativo integrato ferro-gomma per ottenere una più incisiva razionalizzazione dei servizi offerti ai cittadini».

Durante l'incontro, al quale hanno partecipato anche Luigi Scaccialeppe (Fil Cgil), Alessandro Di Naccio (Fit Cisl), Luciano Lizzi (Faisa Cisl) e Michele Giuliani (Ugl trasporti), si è affrontato anche il tema degli eventuali esuberanti e dei recenti problemi con Trenitalia sulla questione del contratto di servizio per la ferrovia.