

La Gualtieri lancia il colosso regionale trasporti: un'unica azienda dalla Romagna a Modena. Oltre all'ex Atc coinvolte le società dell'Emilia Romagna Seta e Start

La presidente di Tper sulla fusione: ipotesi concreta, per realizzare economie di scala. Saranno i singoli azionisti a valutare il progetto. Il piano. Un punto delicato di tutti i piani di accorpamento riguarda i lavoratori

TUTTI dentro tranne Parma che l'ex giunta di centrodestra volle tener fuori scegliendo di isolarsi. Le aziende di trasporto ex municipalizzate mirano alla reductio ad unum, un'unica azienda di trasporto regionale. La presidente di "Tper" Giuseppina Gualtieri la chiama «una concreta ipotesi di lavoro», ma in realtà sembra la strada già disegnata dalla Regione per il futuro. La stessa "Tper" (Bologna e Ferrara con l'aggiunta di "Fer") più "Seta" (Piacenza, Reggio Emilia e Modena) e "Start" (tutta la Romagna) fanno le prove di un matrimonio per il quale si sentono pronte. E proprio da Bologna sarà messa a disposizione l'esperienza della precedente fusione con l'azienda di Ferrara, già operativa che ha portato a «risultati positivi i quali rappresentano un buon viatico per il futuro» a giudizio di Gualtieri. Il tutto rientra nella strategia di contenimento dei costi avviata ormai da tempo per rispondere ai tagli al fondo trasporti attuato dal Governo. Di fronte a risorse calanti diventa sempre più urgente razionalizzare e risparmiare. «Con le fusioni - spiega Gualtieri - si possono attuare quelle economie di scala e di gruppo che sono sempre più necessarie in momenti storici come quello attuale». Un'unica azienda permetterebbe di organizzare i servizi centralizzandoli riducendo così il peso del personale. Al posto di tanti uffici come gli acquisti, il marketing o l'amministrazione, se ne ricaverebbe solo uno per settore che lavora su scala più vasta. «In questo - riprende Gualtieri - l'Emilia Romagna è stata apripista nel cambiamento di visione in tema di trasporti pubblici. Qui, come solo in poche altre regioni, sono state da tempo bandite e aggiudicate le gare per l'assegnazione dei servizi. Inoltre si è fatto uno sforzo rilevante per superare i localismi». Il problema più difficile da affrontare sarà quello dell'integrazione del personale visti i differenti livelli di trattamento relativi ai singoli contratti aziendali. Fu lo scoglio più arduo anche nel caso della nascita di "Tper", la cui gestazione durò circa tre anni, in parte spesi per assetare i differenti livelli di trattamento economico. «Quello del personale è un punto delicato in tutte le fusioni, ma credo ne varrà la pena» conclude Gualtieri. Se l'accorpamento andrà in porto, l'azienda regionale diventerà un colosso dei trasporti nazionale controllando tutte le linee su gomma da Piacenza a Rimini (saltando Parma) e numerose linee regionali tra Emilia e Lombardia su ferro. E nella strategia del risparmio rientra anche l'accordo stipulato con i trasportatori privati per una cogestione di alcune tratte superando l'attuale regime del subappalto. I privati sono così sollecitati ad accorparsi anch'essi e a partecipare agli investimenti sui mezzi oltre che allo sviluppo del servizio. Una trasformazione che cambierà la faccia del trasporto regionale nel giro di qualche anno