

Trasporti, è nata ufficialmente Tua: «un gigante da 39 milioni di euro». Tra le prime in Italia per dimensione

ABRUZZO. Con tre assemblee straordinarie distinte ma contestuali, le società di trasporto pubblico regionale Arpa, Ferrovia Adriatico-Sangritana (Fas) e Gestione trasporti metropolitani (Gtm) hanno approvato ieri a Pescara il progetto di fusione per incorporazione in Arpa, approvando lo Statuto sociale della nuova società e il Piano strategico 2014-2019.

Nella seduta del 16 marzo, la fusione, così come previsto dalla legge regionale, approvata lo scorso dicembre, aveva avuto il via libera del Consiglio regionale.

La nuova società, denominata Società unica abruzzese dei trasporti (Tua) Spa, sarà assoggettata a controllo analogo della Regione Abruzzo, unica proprietaria delle quote.

Tua avrà sede legale a Chieti e due sedi operative a Lanciano e Pescara.

Sarà strutturata in due divisioni, trasporto ferroviario e trasporto automobilistico su gomma.

Il capitale sociale è pari a 39 milioni di euro, 1620 sono i dipendenti, mentre ammonteranno a 37 milioni i chilometri anno prodotti tra ferro e gomma.

Tua avrà in dotazione 890 autobus e 38 treni e per dimensioni, si colloca, come valore della produzione chilometri e ricavo da traffico, tra le prime in Italia.

Come previsto dalle norme, trascorsi da oggi i 60 giorni per consentire eventuali opposizioni, si procederà all'atto di fusione vero e proprio, con la elencazione dei beni mobili e immobili.

Intanto si avvia l'iter per l'iscrizione di Tua al registro per le imprese.

Per effetto della fusione per incorporazione, Arpa spa subentra in tutto al patrimonio attivo e passivo e ai rapporti giuridici attivi e passivi delle due società incorporate. Il presidente della Giunta regionale, Luciano D'Alfonso, che ha presenziato all'assemblea straordinaria, ha dichiarato di essere «impegnativamente in cammino» verso un sistema che entra in una seconda fase.

«Io mi sto privando di troni, scelta coraggiosa - ha aggiunto D'Alfonso - nel passato non si è fatto anche per la fatica che questo nuovo processo comporta sul piano dell'allineamento delle voci economiche e del nuovo assetto organizzativo».

Così come è accaduto per la sanità, D'Alfonso ha chiesto di utilizzare solo il sistema delle gare d'appalto e conseguire così un potenziale di risparmio di 120 milioni di euro. Quindi ha invocato la standardizzazione delle voci minime e l'introduzione di sistemi ispettivi e di controllo a campione. Il presidente Arpa, Luciano D'Amico, ha spiegato, in linea con quanto auspicato da D'Alfonso, che si è già avviata la fase di reinternalizzazione per le voci di maggior costo come le manutenzioni e il servizio gomme.

CONTRATTAZIONE DI SECONDO LIVELLO

«Resta da definire il capitolo relativo al trasporto pubblico locale su ferro», commentano il segretario generale Fit, Alessandro Di Naccio, e il segretario generale Cisl, Maurizio Spina, «in attesa di una auspicata e più volte richiesta intesa programmatica tra la Divisione Regionale di Trenitalia ed il ramo ferroviario dell'Azienda Unica».

Per i sindacati adesso inizia la fase delicata relativa all'armonizzazione della contrattazione di secondo livello, oltre alla necessità di prevedere un servizio efficiente ed efficace, - continuano i due segretari Generali. «Alla fine del processo di riforma l'Azienda unica deve essere competitiva non solo al livello regionale ma anche nazionale. Questo processo di fusione rappresenta una vera e propria svolta nel settore

del trasporto su gomma, con una forte attenzione ai livelli occupazionali, ai servizi al cittadino e supera le dimensioni campanilistiche in una logica di rete, attraverso l'ottimizzazione delle risorse, la pratica indispensabile tesa all'ottenimento di economie di scala, il rinnovo del parco mezzi e delle tecnologie collegate, con una offerta flessibile in rapporto ai bisogni e alla domanda».

Per Di Naccio e Spina «alla responsabilità delle Organizzazioni sindacali deve corrispondere un eguale ed altrettanto responsabile atteggiamento della politica regionale che, oltre a confermare la strategicità del TPL anche attraverso l'adeguata contribuzione con fondi propri, già decurtati di circa 10 milioni di euro e per i quali non sono ipotizzabili ulteriori tagli, deve dare dimostrazione di coerenza portando avanti politiche di risanamento per le quali non sono ammessi cedimenti».

