

La riforma del tpl in Abruzzo - Proposta alternativa del presidente della Sangritana: azienda unica su ferro e gomma. Di Nardo: «È vero che i contratti sono diversi ma credo che con i sindacati sia possibile trovare un accordo»

PESCARA. C'è un'alternativa all'azienda unica regionale dei trasporti su gomma: crearne un'altra, più grande, che integri anche il settore ferro (treni) e nella quale abbia un ruolo Trenitalia. E' la proposta di Pasquale Di Nardo, presidente della Sangritana, ascoltato dalla commissione consiliare. Intanto i tagli avanzano: e gli ultimi a essere colpiti sono i treni bianchi diretti a Lourdes.

La Federazione autonoma dei sindacati dei trasporti (Fast) ha annunciato di aver appreso dall'Unitalsi che i treni mariani con i quali i fedeli, soprattutto malati, vanno in pellegrinaggio a Lourdes, non saranno più effettuati da Trenitalia. Pertanto quest'anno non dovrebbe esserci alcun treno bianco neanche in Abruzzo (in genere a dicembre a Pescara).

Ed è nell'ottica di integrare e sopperire a nuovi e penalizzanti tagli in Abruzzo che si muove la proposta di riforma del trasporto pubblico locale (Tpl) che formula il presidente Sangritana: sì alla società unica, ma più grande di quella prevista dal disegno di legge portato avanti dalla giunta, perché si occuperebbe del ferro, oltre che del trasporto su gomma.

Di Nardo ha prospettato questa alternativa alla commissione consiliare che sta esaminando il progetto di riforma che prevede la fusione delle tre aziende regionali - Arpa, Gtm e Sangritana (ramo gomma) - in una sola: una New.co in grado di coprire linee extraregionali, regionali, interurbane e urbane. In questo modo verrebbe lasciata alla sola Sangritana la gestione dei treni regionali e interregionali in un consorzio di rete con Trenitalia.

Di Nardo, perché l'azienda unica ferro-gomma?

«Ci sono quattro-cinque validi motivi: il primo è che verrebbe creata una forte governance unitaria nel settore ferro-gomma, ci sarebbe poi la possibilità di agevolare i sistemi integrati per la gomma in coerenza con le più moderne logiche dell'offerta e commerciali e di gestire meglio eventuali squilibri di conto economico che possono generarsi con una chiara e definitiva separazione delle differenti linee di business».

Che cosa vuole dire?

«Voglio dire, ad esempio, che alla Sangritana, che si mantiene con diversi rami e la pluralità d'esercizio, (dagli autobus, ai treni passeggeri e merci, all'agenzia viaggi, al noleggio e alla gestione di impianti sciistici), troverebbe nell'azienda unica una gestione solida ed equilibrata delle sue attività. Diversamente, è come se a una costruzione con i Lego venisse tolto un mattoncino».

Confindustria e associazioni consumatori sono per i privati e ritengono che l'Abruzzo non sia pronto all'azienda unica la cui costituzione verrebbe a costare un patrimonio con il livellamento degli stipendi verso l'alto: lei è d'accordo?

«E' vero che i contratti di Gtm, Arpa e Sangritana sono diversi perché esse svolgono attività diverse, ma ho riscontrato un atteggiamento costruttivo da parte di tutte le sigle sindacali e mi viene da pensare che, a fronte dell'attuale situazione di crisi, un accordo sia possibile in sede di trattativa di secondo livello anche sul numero dei dipendenti ed escludendo eventuali esuberanti».

L'altro punto della riforma è il numero dei bacini di utenza per ciascuno dei quali, con la liberalizzazione, verrebbe effettuata la gara dei servizi. Lei quanti bacini prevede?

«Questo è il vero problema, ma per rispondere credo che occorra un piano regionale dei trasporti il più aggiornato possibile». (a.mo.)