

**La riforma del tpl in Abruzzo - Trasporti, la società unica divide il Pdl. Di Stefano: no alla fusione, il risparmio sui costi peserà sul personale**

Contro Tancredi un attacco vergognoso, ma non sono d'accordo sulla sua idea di vendere le aziende

PESCARA. «Se penso a questo dibattito mi viene in mente Voltaire: non approvo le tue opinioni ma difenderò fino alla morte la possibilità che tu possa esprimerle». Le opinioni che il senatore del Pdl Fabrizio Di Stefano non approva sono quelle del suo collega di scranno e di partito Paolo Tancredi sul futuro delle società regionale di trasporto Arpa, Gtm e Sangrinata («Ma quale fusione, quelle aziende vanno vendute tutte», è il giudizio di Tancredi). Quelli contro cui Di Stefano combatterebbe sono i sindacati e il centrosinistra «che hanno attaccato in maniera vergognosa e viscerale Tancredi solo per il fatto di aver voluto dire la sua. Evidentemente stiamo tornando al pensiero unico marxista: chi dissente viene punito. Non capisco poi cosa cambi per il sindacato se la gestione è pubblica o privata, premettendo che io sono per il pubblico. Evidentemente si sono toccati interessi di casta molto forti».

Detto questo, e rinnovata la solidarietà al senatore teramano, Di Stefano smonta tutto o quasi la posizione di Tancredi («ne condivido solo una parte»). Ma va anche oltre: gela l'entusiasmo di maggioranza e opposizione sul progetto di fusione del trasporto su gomma che dovrebbe essere portato in consiglio entro sei mesi («Chiodi e Morra hanno mostrato una certa ingenuità, in regione sono andati tutti dietro un certo sindacalismo»).

Di Stefano parte proprio da qui, dal progetto di fusione (approvato in giunta e inserito in Finanziaria su emendamento del Pd in Consiglio regionale) e dai presunti benefici sui costi.

«Quando si parla dei costi», spiega Di Stefano vorrei far presente che c'è uno studio della Kpmg del 2007, quindi incaricato dalla giunta Del Turco di centrosinistra, che faceva una valutazione dei risultati di una eventuale privatizzazione. Lo studio sosteneva che il risparmio sarebbe stato di circa sette milioni di euro, di cui quasi quattro derivanti dalle eliminazioni di sovrapposizioni di personale. Cioè», precisa Di Stefano, «da tagli al personale. E ancora circa 2 milioni si sarebbero risparmiati su azioni sul personale diretto, abolendo quindi il premio di produzione di cui si discute in questi giorni. Il resto, meno di 1 milione di euro sarebbero venuti da risparmio sull'acquisto di beni e servizi e sull'utilizzo delle strutture».

Per il senatore Pdl dunque, la fusione non è detto che sia «senza esuberi», come sostiene l'assessore Giandonato Morra e come sembrano sostenere i sindacati, che al limite considerano la possibilità di un blocco del turnover per compensare la sovrapposizione di personale.

«Kpmg diceva un'altra cosa», rileva Di Stefano. «Avvertiva cioè che l'opportunità della fusione doveva essere valutata tenendo presente l'eventuale conferma ministeriale riguardo ai contributi delle ex gestioni commissariali». Il governo dà cioè contributi a Gtm e Sangritana per il servizio sulle ex tratte statali su rotaia: ad esempio mentre la regione paga l'Arpa 1,66 euro a chilometro, la Sangritana ne riceve 8,75 per le tratte sostitutive. «Ora il ministero conserverebbe questo contributo a fronte di una fusione? Kpmg non ne era sicura e chiedeva di valutarne l'opportunità sulla base di una conferma del ministero».

Dove Tancredi ha ragione, secondo Di Stefano, è quando dice che la fusione porterà a un aumento dei costi. «Infatti il rischio è duplice: sul lato dei contributi statali e sull'aumento del costo del lavoro, perché i sindacati chiederanno di pareggiare gli stipendi verso l'alto, cioè verso quelli della Sangritana».

Di Stefano invita dunque ad agire con cautela: «Prima bisogna fare uno studio per capire le ricadute della fusione, che non sta certo nell'azzeramento dei consigli d'amministrazione che costano neanche 100 mila euro l'anno».

Quanto alla vendita. Di Stefano ricorda che tra un anno ci saranno le gare per l'assegnazione del servizio.

«Tanto per cominciare: andremo a fare le gare con 1, 4 o 8 bacini? Io sono per suddividere i bacini altrimenti ci troveremo il privato che entrerà solo per accaparrarsi il bacino più conveniente e trascurerà le aree più svantaggiate. Io credo che sia utile individuare quattro bacini provinciali. Detto questo, se oggi noi andassimo alla privatizzazione dei trasporti metteremmo sul mercato delle aziende che fra un anno potrebbero non valere nulla se non dovessero aggiudicarsi le gare. Allora ogni progetto di privatizzazione andrebbe fatto dopo le gare e dopo che Gtm, Arpa e Sangritana si fossero aggiudicati i bacini».

