

## **La riforma del tpl in Abruzzo - Di Nardo (Sangritana): «Serve una società unica ferro-gomma di trasporto pubblico»**

ABRUZZO. Creare un'azienda unica di tutti i trasporti pubblici regionali, quindi ferro e gomma insieme, aperta anche a Trenitalia ed al capitale privato.

E' questa la proposta lanciata da Pasquale Di Nardo, presidente della Sangritana, per realizzare la fusione di Arpa, Gtm e Sangritana stessa, società che gestisce autobus e treni. Di Nardo in effetti l'aveva già resa pubblica – ma forse senza pubblicizzarla abbastanza – nella sua audizione alla quarta commissione regionale avvenuta ai primi di dicembre. L'altra proposta è quella di una fusione per incorporazione della Gtm nell'Arpa, con il successivo arrivo del ramo gomma della Sangritana, e l'ha lanciata Massimo Cirulli, presidente Arpa.

Nell'audizione alla Regione Di Nardo ha lanciato l'idea di una New-co, cioè di una società del tutto nuova a cui conferire le linee e le concessioni stradali e ferroviarie. Un soggetto unico dunque, sull'esempio di quello che già è stato realizzato in Umbria, regione dove anche i traghetti del lago Trasimeno sono confluiti in questa società unica dei trasporti. «Nessuno smembramento dei settori della Sangritana – spiega il presidente Di Nardo – ma un potenziamento delle sue caratteristiche attraverso l'arrivo di nuovi capitali ed anche di Trenitalia. Questa società dovrà affrontare una serie di business che non sono solo quelli del trasporto locale. In questo settore, comunque, ci dovrà essere una tariffa unica, un'unica governance e nessuna sovrapposizione di servizi e di linee».

Anche un solo contratto per i dipendenti, visto che oggi alla Sangritana si guadagna di più? E nessun esubero di personale? «Da quello che mi risulta il sindacato che conosco è avveduto e responsabile – continua Di Nardo – si tratta di mettersi attorno ad un tavolo e discutere per non far emergere esuberanti, ad esempio con i pensionamenti anticipati. Ma parlare solo di questo è fuorviante. Il problema è molto più complesso, come ho fatto rilevare in sede di audizione in commissione».

In realtà gli scenari nazionali sono cambiati da dicembre ad oggi, con le novità in arrivo sulle liberalizzazioni e sulle possibilità di aprire alle gare anche i trasporti pubblici locali su treno, prima esclusi. Ma la proposta complessiva del presidente Sangritana sembra reggere, almeno nella necessità di creare un gestore dei trasporti pubblici il più grande e forte possibile. Senza dire che anche la possibilità di dividere le reti ed i servizi, apre altri scenari: basti pensare alla possibilità di gestire da Lunghezza a Roma, con il treno, gli arrivi in autobus dall'Abruzzo.

Secondo Di Nardo, «il nuovo operatore si candida a gestire un totale di circa 32 milioni di bus-km/anno, pari al 63% dell'offerta regionale complessiva (51 milioni di bus-km/anno), così ripartiti: Arpa 24 milioni di bus-km/anno, Gtm 5 milioni, Sangritana 3 milioni. La mia società - dichiara il presidente - da subito è pronta a collaborare al progetto di fusione deciso dalla Regione, che di fatto è parallelo a quello già avviato con Trenitalia per il trasporto su ferro».

In effetti la caratteristica multibusiness della Sangritana (dal trasporto merci e passeggeri su treno e su autobus alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, agli impianti di risalita ed all'agenzia turistica) facilita l'adesione convinta ad una società unica, «perché consente di salvare le attività caratteristiche esistenti – spiega ancora Di Nardo - e di sviluppare nuovi accordi sia con altri operatori regionali (tipo Umbria Mobilità, con collaborazioni a livello tecnico e possibili integrazioni di servizi) o nazionali (Nord-Cargo – DB Schenk / la Belga Cross Rail) nel settore che ci ha consentito di diventare interlocutori unici di Interporto Marche e Autorità portuale di Ancona».

Dunque tra le proposte di smembramento ferro-gomma o di creazione di una Holding di partecipazioni

con Trenitalia e Arpa Gtm, Di Nardo sembra preferire una società regionale gomma-ferro insieme, strutturata in divisioni per area di business e capace di gestire reti ed infrastrutture stradali e ferroviarie (compresa la filovia della strada parco e quella Pescara-Chieti). «Punti di forza di questo progetto – conclude il presidente della Sangritana – è la razionalizzazione della rete, con l’eliminazione delle sovrapposizioni (anche nei confronti del ferro, in particolare negli specifici poli industriali o su direttrici con forti attrattori di mobilità, come l’area metropolitana Chieti-Pescara ) e con la realizzazione di nodi di interscambio e di una struttura di offerta di sistema. Così saranno ottimizzate le reti urbane e sarà realizzata l’integrazione tariffaria. Insomma questa nuova società unica del trasporto pubblico registrerà un cambio di passo epocale».

