

**Trasporti: società unica regionale, Chi la vuole e chi no; mappa e le insidie**

PESCARA - Una nuova società unica dei trasporti ferro-gomma, dal nome Abruzzo in movimento, da creare attraverso la fusione delle tre attuali società di trasporto pubblico regionale: Gtm, Arpa e Sangritana.

Questo l'intendimento, più volte ribadito in campagna elettorale e poi in occasione dell'insediamento della Giunta regionale, del neo presidente della Regione, Luciano D'Alfonso, che non a caso ha tenuto per sé la delega ai trasporti.

**CHI LA VUOLE E CHI NO**

Ma la riforma epocale, rimasta anni nel cassetto, ha trovato ed è destinata ancora a trovare forti resistenze: non solo negli ambienti del sottogoverno regionale, che ha interesse a moltiplicare le poltrone dei cda, ma anche da parte delle 35 società di trasporto private, che non vogliono essere fagocitate da un nuovo colosso pubblico, finalmente efficiente e competitivo.

A spingere invece per la società unica sono i sindacati di categoria, secondo i quali la fusione sarebbe inutile, e non otterrebbe i risparmi e la razionalizzazione del servizio, senza prevedere anche un unico, grande bacino dei trasporti abruzzese, da mettere a bando il prima possibile in occasione del quale la società pubblica che non avrebbe probabilmente rivali.

Detto in altri termini, una società unica senza bacino unico sarebbe come una nave da crociera che può navigare solo in un piccolo lago.

L'associazione degli autotrasportatori (Anav) di Confindustria si è battuta al contrario in questi anni contro questo disegno, proponendo ben sette bacini: quelli di Teramo, L'Aquila, Avezzano, Sulmona, Vasto, Lanciano e Pescara-Chieti, da mettere a gara singolarmente, prevedendo, inoltre, che per ogni bacino una società, regionale o privata che sia, non si possa avere più del 20% del mercato.

Non stupisce dunque che quella della società unica dei trasporti sia una riforma paralizzata da più di dieci anni, e che nell'ultima legislatura sia rimasta arenata in commissione.

Ha del resto denunciato pubblicamente l'ex assessore al ramo Gian Donato Morra, poco prima delle elezioni regionali, di aver "preparato la legge di riforma e l'ho proposta al Consiglio, ma sia da sinistra che da destra nessuno l'ha voluta discutere. Evidentemente è più importante preservare posti da assegnare dopo le elezioni che l'effettiva razionalizzazione del servizio e della spesa".

Uno studio realizzato nel 2005 dalla società di consulenza Kpmg, pagato 180 mila euro, giova anche ricordare, è tuttora nei cassetti, inutilizzato.

**IL NUOVO CORSO E LE INSIDIE**

Ora il consigliere del Partito democratico Camillo D'Alessandro, nominato da D'Alfonso sottosegretario alla presidenza della Regione, garantisce però che la fusione si potrà concludere in 6, massimo 9 mesi, in quanto "la norma per le società su gomma c'è già, la approvammo 2 anni fa in occasione della seduta di Bilancio. Alle 5 del mattino la maggioranza di centrodestra accettò un nostro emendamento che istituiva l'azienda unica e che non fu mai applicata da Chiodi. Ora noi dobbiamo estenderla al ferro".

Immediato effetto della fusione sarebbe la possibilità di azzerare gli attuali vertici delle 3 società, nominati dal centrodestra, per sostituirli con altri graditi alla nuova maggioranza, come vuole il rituale dello spoil system.

Ma anche qui potrebbero non mancare le resistenze, questa volta politiche. Ovvero da parte di chi non vuole essere defenestrato, e di chi, appena arrivato al potere, vorrebbe il maggior numero possibile di poltrone a disposizione.

## LA MAPPA DELLE SOCIETA' DI TRASPORTO

### L'ARPA

La situazione più drammatica, delle tre società, è quella dell'Arpa, le Autolinee regionali pubbliche abruzzesi, che ha chiuso il 2013 con 13 milioni di euro di perdite, ed è gravata da circa 40 milioni di euro di debiti con banche e fornitori.

L'azienda sta ora attuando un piano di risanamento che prevede step ben precisi, che potrebbero confliggere con l'immediato accorpamento dell'azienda alla Gtm. A meno che la Regione non decida di ricapitalizzare l'Arpa, riconoscendole crediti non corrisposti che si quantificano in 19 milioni di euro.

Proprio per la situazione debitoria dell'Arpa, l'amministrazione potrebbe subito, senza passare per l'accorpamento, sostituire i vertici attuali, perché come da statuto della società partecipata, essi possono essere rimossi se il bilancio ha registrato un passivo per 3 anni consecutivi, cosa che è accaduta.

Attualmente il presidente dell'Arpa è l'avvocato Massimo Cirulli (compenso lordo 59 mila euro l'anno), che però ha già annunciato di voler fare un passo indietro per dedicarsi alla sua carriera forense che lo ha visto protagonista, tra l'altro, come difensore dell'ex assessore di Forza Italia Luigi De Fanis, nell'ambito dell'inchiesta sulle presunte mazzette.

Con lui potrebbero fare le valige Maurizio Radichetti, vice presidente (17.700,72 euro lordi l'anno), i consiglieri Flaviano Montebello e Nicola Soria (14.750 euro a testa).

La decadenza del Cda comporta quella dei dirigenti, a cominciare dal direttore generale Michele Valentini (132 mila euro lordi circa l'anno), del suo vice Stefano Diano (91.530 euro lordi l'anno), del direttore tecnico Eduardo Pio Iezzi (100.725 euro), di Michele Litterio, direttore affari generali (104.281,26 euro lordi) e di Antonio Montanaro, direttore d'esercizio (97 mila euro lordi).

Potrebbero invece restare in carica fino a conclusione del mandato Giuseppe Gagliardi, presidente del collegio sindacale (20.000 euro lordi), i sindaci effettivi Francesco Di Marco ed Elena Leonzio, che hanno un compenso di 19 mila euro lordi l'anno ciascuno.

Numerosi e appetitosi posti subito a disposizione per lo spoil system targato centrosinistra, dunque, sempre che ovviamente non si riconosca la professionalità e capacità degli attuali amministratori.

### SANGRITANA

Molto più florida la situazione nelle altre due società di trasporto, la Sangritana e la Gtm, dove i bilanci

sono in attivo, anche perché godono di un regime di contribuzione statale molto più vantaggioso.

Erano aziende nate per fare trasporto su ferro, e ora che fanno trasporto su gomma, meno costoso, percepiscono 9 euro a chilometro, la tariffa del ferro, anziché i due euro previsti per la gomma, percepiti dall'Arpa.

Alla Sangritana attualmente è presidente Pasquale Di Nardo (50.750 euro lordi di stipendio), ci sono poi Gabriele D'Angelo (29.158 euro) e Maurizio Zaccardi (24.382 euro).

## GTM

Al vertice della Gtm c'è invece Michele Russo (46.827 euro lordi annui di compenso), consiglieri sono Giacomo Marinucci (28.096,32 euro) e Andrea Spagnuolo (23.413 euro).

