

Trasporti: Arpa, Sangritana e Gtm verso fusione, ma restano incognite

PESCARA - Una società unica dei trasporti con la fusione delle tre società regionali Arpa, Sangritana e Gtm, con un unico cda, e meno dirigenti, un'unica centrale di acquisto, razionalizzazione del servizio ottenuta integrando il trasporto su gomma con quello del ferro e risparmi annui di 5 milioni di euro.

Nessun licenziamento previsto, 80 autisti da assumere. Con l'incognita però di un debito complessivo delle tre società di oltre 78 milioni di euro.

E dei conflitti di campanile per la localizzazione della sede, e per una fusione che secondo qualcuno favorisce l'Arpa, la società più indebitata, a discapito delle altre due società.

Il progetto di legge di riordino delle società di trasporto regionali, una riforma epocale che da un decennio almeno è in cima alle agende politiche dei governi che si sono succeduti, ma che non si è mai trasformata in realtà, ha avuto ieri l'ok in seconda Commissione "Territorio", riunita congiuntamente alla prima Commissione "Bilancio" e la quarta commissione "Politiche europee", e il provvedimento approderà dopo altre limature in aula il 9 dicembre prossimo.

Poi inizierà il rodaggio di un colosso pubblico che gestirà i trasporti abruzzesi su 35 milioni di chilometri di strade e ferrovie coprendo l'80 per cento del fabbisogno regionale, con una flotta di 1.200 autobus, 16 convogli ferroviari e 1.400 dipendenti.

La strada scelta è quella della fusione per incorporazione. Le tre società infatti non si scioglieranno per dar vita ad una nuova società nuova di zecca, ma Sangritana e Gtm saranno incorporate dall'Arpa.

Ed è questa strategia che alimenta le polemiche in particolare a Lanciano, in provincia di Chieti, dove ha sede la Sangritana, e dove in particolare il vicesindaco Pino Valente obietta che "la riforma decisa in solitudine dal presidente della Regione Abruzzo, Luciano D'Alfonso, ed il suo braccio destro Camillo D'Alessandro", non sarà una fusione, ma una annessione.

Eppure seguito dell'ultimo monitoraggio della Regione Abruzzo ha 66,7 milioni di debiti, nei confronti della Sangritana, che di debiti ne ha molti meno 9,7 milioni e della Gtm, 8,3 milioni.

"Tutti si chiedono - tuona Valente - come è possibile che l'azienda capofila, l'Arpa, sia quella capace di creare una voragine di perdite e non invece le aziende, Sangritana e Gtm con i conti in regola. Ed anche dai tavoli di lavoro la sensazione non è quella di una fusione ma di una annessione vera e propria da parte di Arpa nei confronti delle altre due società. Un paradosso perché le due aziende sane verranno colonizzate da una azienda capace di produrre in due anni ben 17 milioni di euro di perdita".

E a Valente ha risposto il sottosegretario della Giunta regionale D'Alessandro, che ieri in consiglio ha ricordato che la riforma è ineludibile, perché da sola anche la Sangritana non andrebbe da nessuna parte visto che "ci sarà la riduzione dei trasferimenti dallo Stato, che nel 2015 scenderanno di almeno 10 milioni di euro, e l'applicazione dei costi standard, che in Abruzzo genererà un'ulteriore riduzione dei trasferimenti".

E comunque rassicurano tutti Lanciano materrà la sede della divisione ferro, che avrà una relativa autonomia.

Avendo avuto rassicurazioni sul mantenimento dei posti di lavoro fanno quadrato intorno alla riforma anche tutti i sindacati di categoria, ovvero Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Faisa Cisl e Ugl autoferrotranvieri.

"Non ci interessa filosofare sul metodo adottato per la fusione - spiegano in una nota - ci interessa conseguire con certezza entro i primi quattro mesi del 2015 un obiettivo che attendiamo da anni. Se tre aziende regionali rimanessero infatti isolate non avrebbero né la possibilità di sopravvivere alle gare né di conseguire le economie di scala che la fusione consente. E non ci appassionano le lotte di campanile né il tema di dove 'sarà fissata la sede', probabilmente immaginiamo forse dove non si pagheranno fiumi di affitto".

Difende la strategia intrapresa anche il neo presidente dell'Arpa Luciano D'Amico, che è anche rettore dell'Università di Teramo.

"La fusione per incorporazione - spiega ad AbruzzoWeb - garantirà tempi più brevi e costi più contenuti, perché si risparmieranno soldi ad esempio per le perizie contabili, e altre procedure amministrative. Ma nella sostanza non cambierà nulla. La nuova società avrà comunque un nuovo statuto e un nuovo cda, non ci sarà nessuna annessione".

Tre gli obiettivi di breve periodo indicati da D'Amico, che assieme a il presidente della Sangritana Pasquale Di Nardo e della Gtm Michele Russo, sta elaborando il piano operativo della società unica che verrà.

Il Piano è stato più volte ribadito, non prevede tagli di personale, anzi, da un primo monitoraggio del fabbisogno servirà un'ottantina di nuovi autisti.

"Primo obiettivo - la spiegazione di D'Amico - è ottimizzare l'organizzazione, con un range di risparmi previsto in circa 5 milioni di euro l'anno. Risparmi che si otterranno eliminando le sovrapposizioni di tratte. Ad esempio la tratta Lanciano-Pescara, è oggi servita dalla Sangritana con l'autobus e con il treno, dall'Arpa con la gomma. Senza ridurre il servizio si dovranno evitare corse inutili e concomitanti. Altro importante fattore di risparmio sarà la centrale unica di acquisto prevista dal progetto di legge. Oggi le tre società acquistano per conto loro il carburante, le gomme, i pezzi di ricambio e il vestiario. Solo acquistando con un'unica procedura di gara queste forniture si risparmieranno due milioni di euro, sui 40 milioni circa di quello si spende oggi".

Infine, si procederà al riportare in house la manutenzione dei mezzi, nelle dieci officine meccaniche dell'Arpa in quella della Sangritana e in quella della Gtm. E anche qui i risparmio saranno notevoli perché gli appalti esterno sono risultati essere molto onerosi, quando denuncia no da anni le sigle sindacali, le tre società avevano mezzi e personale già retribuito per ripararsi i mezzi.

Entro il 2019, dovrà infine realzzare l'obiettivo di lungo termine: l'integrazione ferro-gomma, anche questa epocale rivoluzione annunciata dalla politica regionale da circa un ventennio e mai realizzata.

Eppure non sarebbe impresa titanica organizzare un trasporto frequente lungo la ferrovia adriatica, da

Martinsicuro a Vasto, sincronizzato con gli autobus che collegano con l'entroterra.

Per andare da Teramo a Pescara si potrebbe partire in autobus, fermarsi a Giulianova, salire sul treno e arrivare a Pescara, anche più velocemente, e con milioni di euro di soldi pubblici risparmiati ogni anno.

