

**Società unica di trasporto pubblico locale, D'Ortona: 'Salvare il futuro della Sangritana'. Duro atto d'accusa del capogruppo di Forza Italia in Consiglio Comunale a Lanciano**

Lanciano. L'idea di mettere insieme le partecipate dalla Regione Abruzzo che operano nel settore del trasporto pubblico locale nasce, in teoria, dall'esigenza di realizzare economie di scala e contenere i costi di gestione.

La Regione Abruzzo, decide di realizzare un'unica società pubblica con l'obiettivo teorico di efficientare il servizio. Le società coinvolte sono tre: Ferrovia Adriatico Sangritana spa (Sangritana), Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi spa (Arpa), Gestione Trasporti Metropolitan spa (Gtm). E' questo l'incipit dell'intervento del capogruppo di Forza Italia in Consiglio Comunale a Lanciano, Manlio D'Ortona, che snocciola punto per punto la questione che in questi giorni è stata al centro di un acceso dibattito, ma che secondo lo stesso esponente di opposizione, è stata caratterizzata da un confronto che non ha favorito la chiarezza.

D'Ortona, parla delle modalità attraverso le quali i decisori regionali vogliono intervenire per raggiungere l'accorpamento. "Si tratta – ha detto – di una operazione che tecnicamente si chiama incorporazione per fusione, cioè si decide di incorporare Sagritana e Gtm in Arpa.

Spariscono giuridicamente, dunque, le due società incluse e rimane solo la società incorporante ovvero Arpa, che diventerebbe, così, l'azienda unica regionale di trasporto. E questa impattante operazione di apparente snellimento – dice ancora – si vuole attuare con una legge regionale composta di soli sei articoli, con una relazione d' accompagnamento che non dice nulla su scopi, strategie e nuovi assetti societari". L'esponente di Forza Italia si sofferma anche sul metodo attuato dal governo regionale:

"Un'operazione così forte – sottolinea ancora – necessita di uno studio e di un piano industriale da spalmare su di un asse temporale di almeno cinque anni, che faccia emergere gli scenari possibili soprattutto in un settore complesso come quello del trasporto pubblico con dettagli e analisi di ciò che la nuova società dovrebbe porre in essere nel contesto di un mercato regolato da gare pubbliche ed europee. Ma di studi o piani strategici connessi alla costituzione della nuova società e al suo futuro nemmeno l'ombra – commenta il capogruppo. Questa legge, che andrà in consiglio regionale il prossimo 9 dicembre 2014, solleva tante domande senza risposte che mettono in dubbio le stesse ragioni che motivano la sua costituzione".

Un altro passaggio lo riserva alla questione di opportunità e dice: "certo, un'azienda unica regionale dei trasporti sembra la soluzione migliore per affrontare un mercato che verrà molto presto regolamentato da gare europee, nel senso che l'idea che esprime il concetto "uniamo le forze perché così siamo più forti" passa come un mezzo indispensabile per essere competitivi in un mercato aperto e con operatori anche internazionali pronti a partecipare. Questa idea è sicuramente fondata – sottolinea D'Ortona – ma poggia su una proposta di legge regionale priva di ogni altra informazione. Una sorta di salto nel vuoto".

Poi considera il tema per così dire logistico occupazionale: "su alcune questioni poste in merito alla composizione del CdA, i dirigenti, la sede legale, i contratti per il personale, la sua organizzazione, la composizione per divisione, la distribuzione dei contributi di esercizi molto variabili tra le tre società e altro, ci sono solo annunci ma non atti amministrativi di supporto. Oltre agli aspetti gestionali,

organizzativi e finanziari le domande chiave da porre sono anche altre:

Se per essere competitivi occorre una società unica dei trasporti, con quale criterio si è stabilito di procedere per incorporazione per fusione? Perché la società che incorpora le altre due è Arpa Spa? E perché allora la società unica regionale non può essere la Sangritana Spa?”. A questo punto D’Ortona mette in risalto i numeri di Sangritana: “parliamo di una società che vanta i seguenti risultati:viaggiatori/anno trasportati 2.500.000, merci trasportate/anno 500.000 tonnellate

motrici e locomotori posseduti 40, Mezzi di trasporto su gomma (tra TPL e URBANO) 170

chilometri percorsi ogni anno 3.050.000, patrimonio netto stimato pari a 65.000.000 di euro.

Tutto questo a fronte di una società, l’ARPA Spa, che ha debiti che superano i 40.000.000 di euro anche se con crediti forse nemmeno tutti esigibili, che superano i 30.000.000 di euro verso la Regione Abruzzo.

In altre parole questa operazione, che viene presentata come soluzione per rispondere ad un mercato che diventerà sempre più competitivo, nasconde in realtà una operazione per salvare l’Arpa Spa, ma non attraverso una capitalizzazione in denaro da parte della regione che non vuole fare o che non può fare , ma semplicemente attraverso l’inserimento ”nella pancia dell’Arpa, degli assets migliori che la Regione ha in questo settore, in particolare la Sangritana.

I “pezzi” buoni vengono sacrificati per un’operazione di risanamento di una società, che merita certo di essere tutelata, ma non attraverso l’annientamento di altre società sane e con prospettiva.

Allora come salvare la Sangritana spa? Facendo in modo che sia la Sangritana spa ad inglobare ARPA spa e GTM spa e diventare il punto di riferimento di questa rivoluzione nel settore dei trasporti pubblici locali. Può farlo per situazione patrimoniale, competenze e storia. E questa operazione consentirebbe di risolvere anche i problemi strutturali dell’ARPA spa. Questa è la proposta passata ad unanimità attraverso l’approvazione di un documento unitario (vedi allegato) in consiglio comunale. Questa è l’unica via per ridare speranza e futuro. Vedremo se in Regione ci daranno ascolto.