

Focus trasporto locale in Abruzzo(1) - Supermanager ai trasporti. Totonomi per la società unica Arpa-Gtm-Sangritana. Compenso annuale cda e dirigenti (preleva gli articoli in formato pdf)

L'Abruzzo riparte da Arpa. La società regionale incorporerà Gtm e Sangritana, diventa l'ottava realtà italiana. Obiettivo: ridurre i costi e presentarsi più forti all'appuntamento con le gare europee. È caccia al supermanager

L'AQUILA Un colosso dei trasporti da 150 milioni di euro di fatturato, 1.200 autobus e 16 treni, oltre 1.400 dipendenti. La futura società unica dei trasporti abruzzese, ormai pronta a nascere (dopo l'approvazione del consiglio regionale dello scorso 9 dicembre della norma sulla riforma del sistema dei trasporti), sarà l'ottava azienda italiana del settore su 230. Spariscono le attuali Gtm e Sangritana, che non si scioglieranno per dar vita ad una nuova società, ma saranno incorporate dall'Arpa. Una creatura mastodontica, per gestire la quale ci vorranno doti manageriali non comuni. Perché «con questi volumi è facilissimo non raggiungere gli obiettivi». Un manager simile all'ex amministratore di Trenitalia, Mauro Moretti? «Non sarà un obbligo guardare fuori dai confini regionali, in quanto le tre attuali aziende hanno professionalità elevate». Parola del presidente dell'Arpa, Luciano D'Amico, arrivato nell'agosto scorso per raddrizzare un'azienda che ha il debito più pesante tra le tre (66,7 milioni, contro i 9,7 di Sangritana e gli 8,3 di Gtm) traghettandola sino alla fusione. Il futuro della nuova azienda sarà nelle mani di chi la guiderà. Potrebbe trattarsi dello stesso D'Amico, anche se più volte ha rimarcato che «io finisco quando finisce la fusione». Ma a domanda non si schermisce: «E' un'operazione complessa ma straordinariamente affascinante». Insomma un lavoro che quanto meno gli piace fare, pure se «è prematuro adesso ragionare sul management». Altra figura alla quale il presidente della Regione Luciano D'Alfonso potrebbe pensare, è Barbara Morgante, direttore Strategie e sistemi delle Ferrovie dello Stato, incontrata un paio di giorni fa in occasione di un convegno a Chieti Scalo.

LA NUOVA SOCIETÀ. Domani il presidente della Regione D'Alfonso procederà al primo passo verso la fusione con la sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale di Arpa. «Adesso si devono attuare una serie di adempimenti procedurali che condurranno alla fusione entro febbraio», spiega D'Amico. Intanto, «si dovrà procedere al conferimento delle quote di Sangritana e Gtm in Arpa», aggiunge, «poi si attiverà il meccanismo per presentare il progetto di fusione che il consiglio regionale vorrà esaminare». Dopo di che, ci sarà la celebrazione della assemblea e la vera e propria fusione, con il termine minimo di 60 giorni per presentare le opposizioni, procedura formale di codice civile. Infine, «si arriverà allo scioglimento delle tre società e la costituzione di una sola». «Non vedo ostacoli», dice ottimisticamente D'Amico, «a meno che di intoppi dell'ultimo minuto...».

ORGANIZZAZIONE. Il trasporto abruzzese sarà diviso in Tpl (Trasporto pubblico locale), ossia il servizio minimo che viene garantito dalla Regione; e un servizio commerciale (Sangritana Spa), che deve, invece, autoalimentarsi. Vi rientrano ad esempio le tratte Pescara-Roma. La nuova società prevederà un nuovo Statuto e una nuova governance. Previsti dai tre ai cinque componenti nel Consiglio d'amministrazione, fra cui certamente qualche componente della giunta regionale e probabilmente dirigenti delle attuali società. Quanto ai presidenti di Gtm, Sangritana e Arpa, il loro mandato scadrà a fusione fatta. Nasceranno tre divisioni: gomma-urbano; gomma-extra urbano e ferro. Quest'ultima godrà di un'autonoma organizzazione, «perché le norme in materia di sicurezza ferroviaria richiedono che sia separata da un punto di vista gestionale e finanziario», precisa il sottosegretario della giunta regionale, Camillo D'Alessandro. Dunque le verrà assegnato un budget ad hoc e sottoposta a un responsabile. La sede sarà a Lanciano, dove per D'Amico esiste «una delle migliori officine ferroviarie d'Italia».

OBIETTIVI. Gli obiettivi della riforma sono la razionalizzazione e l'efficienza. Il metodo è quello della

creazione di macroaree: ottimizzazione del programma di esercizio con l'eliminazione di sovrapposizioni di tratte e un risparmio di 5 milioni di euro all'anno; la razionalizzazione e specializzazione della rete delle 10 officine e relativi punti di appoggio sparsi nelle varie province; la manutenzione programmata di tutti i mezzi; la creazione di un'unica centrale di acquisto; infine, l'omogeneizzazione dei mezzi di supporto con, ad esempio, un solo centro informatico e un'amministrazione unica. «Si tratta di un lavoro già avviato», precisa il presidente dell'Arpa, «da circa due mesi nelle aziende ci si comporta come se la fusione fosse già un dato di fatto».

OBBLIGHI. «Abbiamo di fronte a noi tre grandi questioni con cui fare i conti in base alle normative», chiarisce D'Alessandro: «Innanzitutto l'obbligo delle gare uniche, mentre è impossibile partecipare con le attuali tre società. Poi, l'obbligo dei costi standard. All'orizzonte c'è, infine, la riduzione certa dei trasferimenti da parte dello Stato». Per cui, non ci sono più vie d'uscita.

