

L'azienda unica vista dal presidente Arpa Luciano D'Amico. Arpa, Gtm e Sangritana: 890 Bus, 38 treni, 1613 dipendenti e 36 mln di km

ABRUZZO. «Se si guarda ai conti del passato, la fusione Arpa, Gtm e Sangritana potrebbe sembrare un vantaggio per l'Arpa. Se, invece, pensiamo a quello che sta per accadere nel sistema dei contributi chilometrici ai trasporti, l'azienda unica regionale serve soprattutto alla Gtm ed alla Sangritana. In realtà è più corretto dire che serve principalmente per l'efficientamento del servizio e per il taglio degli sprechi, delle doppie corse e delle sovrapposizioni».

Luciano D'Amico – che sarà presidente Arpa fino a giugno e che ha devoluto il suo compenso per borse di studio a favore dei figli dei dipendenti – in grossa sintesi chiarisce così i dubbi “economici” sollevati sulla fusione delle tre aziende.

Messo in questi termini si spiega la ragione per cui il governatore Luciano D'Alfonso ha accelerato il processo di unificazione delle tre aziende di trasporto pubblico che il centrodestra non aveva voluto concludere, pur avendolo avviato. Infatti la fusione per incorporazione di Arpa, Gtm e Sangritana era stata preparata da Massimo Cirulli (allora presidente Arpa) che l'aveva proposta all'assessore Giandonato Morra ed al governatore Gianni Chiodi. In realtà le polemiche politico-campanilistiche sollevate contro l'azienda unica dei trasporti hanno puntato il dito su aspetti marginali, come la sede che dovrebbe restare a Chieti, o la maggiore “ricchezza” degli altri due bilanci rispetto a quello di Arpa, che invece ha un passivo importante per i crediti che vanta dalla Regione e che la Regione tarda a pagare.

In totale oggi la nuova azienda avrà in dotazione 890 bus, 38 tra treni, vagoni ed altro materiale rotabile, 1613 dipendenti, 36 mln di km. Eppure per la fusione assume maggiore importanza la strategia per preparare il trasporto pubblico abruzzese alle prossime sfide, dai costi standard alle gare europee.

Intanto il presidente D'Amico – che è anche rettore dell'università di Teramo e docente di Economia aziendale - spiega così la “povertà” dell'Arpa rispetto alla “ricchezza” di Gtm e Sangritana: «il sistema di contribuzione per i trasporti ha due meccanismi: a) il contributo a Km che serve ad un recupero dei costi e che per l'Arpa è di circa 1,80 euro; b) il contratto di servizio per le ex aziende ferroviarie Gtm e Sangritana, che copre la manutenzione complessiva di queste ferrovie ed il funzionamento del materiale rotabile e che significa dagli 8 ai 10 euro a Km. Facile capire chi aveva più soldi e chi meno».

Ma allora chi critica la fusione ha motivi validi di contestazione?

«Non direi. E per un semplice motivo: sta per cambiare il contratto di servizio e quindi il futuro è meno roseo per le ex ferrovie che subiranno tagli importanti mentre per Arpa, ma direi per l'azienda unica, le cose dovrebbero migliorare, efficientando costi e servizi e tagliando gli sprechi, attraverso economie di scala e di scopo».

«Oggi», continua D'Amico, «la nuova azienda ha quasi mille autobus di tipologia molto diversa e 9 officine (7 Arpa, 1 Gtm, 1 Sangritana per i treni e per i Bus) e la manutenzione per la maggior parte viene pagata all'esterno con contratti full service. Con la fusione, la manutenzione potrà tornare all'interno, specializzando le officine per tipologia di Bus. Senza dire che si acquistano quasi 15 mln di euro di gasolio (l'Arpa da sola ne compra 9,6 mln) ed anche su questo, come su altri servizi ci saranno economie di scala».

Per le economie di scopo?

«Faccio un esempio: se Filò andrà in porto, potrà utilizzare la tecnologia di Sangritana, perché il trasporto elettrico è come il trasporto ferroviario».

La fusione significa anche migliorare il servizio per gli utenti?

«Il Piano trasporti ancora in funzione risale agli anni '60 e prevede collegamenti “punto-punto”: serve un collegamento Casoli-Chieti? Si attiva la linea. Serve un collegamento Pizzoferrato-Chieti: si attiva un'altra linea, che magari si sovrappone alla precedente. E lo stesso vale per altre province ed altre zone. Si tratta di ripensare questo sistema, evitando sprechi, doppioni e sovrapposizioni. Anche se non è facile organizzare i trasporti nelle vallate abruzzesi che sono fatte a pettine e portano al mare, dove esiste una ferrovia. Ci sono poi da migliorare le linee per Roma, il collegamento L'Aquila-Pescara e così via, sfruttando l'intermodalità: gomma dall'interno, ferrovia sulla costa. Ci sono molti progetti che solo un'azienda unica può realizzare, mentre in Abruzzo ci sono 50 aziende di trasporto, alcune anche a conduzione familiare».

