

ANCHE IL SOLE 24 ORE FA LE PULCI AL POLTRONIFICIO D'ABRUZZO (*)

«Spulciando nei cv dei consiglieri di Arpa, Gtm e Sangritrana, si trova di tutto: da ex esperti di sicurezza privata a imprenditori della gestione dei rifiuti». Cosa fanno e quanto guadagnano

Il proposito di riforma dei trasporti regionali su gomma nato sotto il regno di Ottaviano del Turco in Abruzzo, a cavallo tra il 2006 e il 2007, era certamente lodevole. Su un territorio di scarsi 4.500 chilometri quadrati per una popolazione di nemmeno 1,3 milioni, si contavano (e ancora si contano) decine di sigle (oltre una cinquantina). Con pochi bus, molti membri del cda, tanti contributi pubblici drenati. E il 70% del servizio assicurato da tre "corazzate" del settore: Arpa, Gtm e Sangritrana.

Tre società per azione che dal 2006 si cerca di fondere in una newco. Ma tra il dire e il fare ballano troppi interessi e altrettante poltrone. L'ennesima affermazione di principio esternata dall'assessore ai Trasporti Giandonato Morra («La società unica nascerà entro l'anno», 5 novembre 2012), sostenuto dal governatore "contemporaneo" Gianni Chiodi, pidiellino della prima ora, appare destinata a fallire. Contro questa incredibile impasse della riforma, si sono schierati i sindacati: temendo il tracollo del settore, Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, Faisa Cisl e Ugl trasporti hanno proclamato uno sciopero per il prossimo 11 gennaio

Ma come si è arrivati fin qui? Quando la Regione targata del Turco inizia a muovere i primi passi, l'unificazione delle aziende significava innanzitutto incidere su bilanci e performance delle tre spa. I costi di produzione per Arpa, Gtm e Sangritrana superano i 132 milioni di euro l'anno con ricavi per 128. Sono 882 i bus di proprietà delle tre società abruzzesi; mezzi che percorrono circa 38 milioni di chilometri l'anno. Il ricavo medio per chilometri è di 1,6 euro alla Gtm, 1,50 alla Sangritrana e 1,16 euro all'Arpa. I dipendenti sono 1.776. Il costo del personale è di circa 15 milioni per la Gtm, 17 per la Sangritrana e 41 per l'Arpa. Sforbicare significava incidere sulle poltrone disponibili oltre che ovviamente sui criteri di scelta dei membri dei cda. All'epoca, nelle tre società regionali risultano in carica tre presidenti e 21 tra consiglieri e revisori dei conti. Il costo complessivo per le casse pubbliche è di 783.750 euro l'anno: 218.150 euro per il consiglio d'amministrazione della Gtm; 260mila euro per il cda della Sangritrana; 305mila all'Arpa.

Stando alle linee di riforma approntate, veniva previsto lo scioglimento dei tre cda (per dare vita a uno nuovo e più agile, comunque con una quindicina di poltrone in meno), la scelta di un direttore generale laureato e con esperienza almeno quinquennale nel settore e di un cda altrettanto qualificato. Il tutto, in 180 giorni (dal luglio 2007). Di giorni, da allora, ne son passati ben più di 1.800. La situazione è cristallizzata se non addirittura appesantita. Nonostante l'approvazione di due leggi finanziarie del consiglio regionale dell'Abruzzo (2011 e 2012) che hanno ribadito la scelta di accorpate le tre sigle in una sola newco. La fotografia attuale dei conti e della tipologia di componenti dei board di Arpa, Gtm e Sangritrana induce a più di una riflessione. Un primo dato, quello sugli esuberanti generati dalla manovra, è forse l'unico che può giustificare le resistenze al progetto: nell'ultima versione del piano di fusione, firmato dalla giunta Chiodi (che nel luglio 2009 annunciava il proposito di commissariamenti e tagli "rivoluzionari" alla casta), rimbalzano all'incirca 85 unità eccedenti



la pianta organica dell'azienda unica agognata. Ma è nei cda e nei conti attuali delle tre spa che si annidano le maggiori sorprese. Società a cui la Regione continua a riconoscere qualcosa in più di un'ottantina di milioni di contributi annui. Innanzitutto gli amministratori. Spulciando nei cv dei consiglieri, si trova di tutto: da ex esperti di sicurezza privata a imprenditori della gestione dei rifiuti. Ma scendiamo nel dettaglio.

ARPA Spa - La Autolinee regionali pubbliche abruzzesi (Arpa spa) sono controllate al 95,4% dalla Regione. Il presidente è Massimo Cirulli, quota An, un avvocato presso lo studio Tatozzi di Francavilla e che ha difeso l'ex governatore Giovanni Pace finito nell'inchiesta Sanitopoli in Abruzzo. All'atto dell'insediamento nel 2009 dichiara di essere titolare del 100% dell'omonima srl immobiliare. Ma Cirulli (poco più di 65mila euro lordi annui di indennizzo) controlla la maggioranza di altre due srl, una dedita alla produzione di mattoni e prodotti in terracotta, l'altra in coltivazioni di colture permanenti. Il vicepresidente è un altro avvocato, di Pescara, Maurizio Radichetti (19.600 euro circa di indennizzo annuo), ex presidente della Paolibus srl durante la fase di incorporazione da parte della stessa Arpa e che del Turco aveva additato qualche anno prima come esempio di ditta-inutile («Basta con aziende con 18 bus e 7 consiglieri d'amministrazione»).

Nel cda di Arpa c'è poi il consigliere Nicola Soria (16.300 euro di compenso annuo), ex assessore comunale di Vasto in quota Forza Italia, ex Udc. A metà degli anni Novanta figura come titolare firmatario, socio accomandante e (tra il 2005 e 2007) amministratore unico di altrettante società per i servizi di investigazione privata. Ultimo consigliere in carica, Flaviano Montebello (16.300 euro di compenso lordo), dirigente di un ente creditizio, ex Dc, in Forza Italia da tempo, in carica dal 2009, e consigliere provinciale di Teramo. Vista l'impossibilità di beneficiare di due indennità, quella di consigliere di Arpa e di amministratore di un ente azionista della stessa (la Provincia di Teramo controlla lo 0,29% del capitale), si è impegnato assiduamente per l'uscita dell'amministrazione provinciale teramana dall'azionariato della Autolinee. Ciò che gli ha consentito di beneficiare della doppia indennità. Nella governance Arpa figura infine un dg, Michele Valentini (110mila euro annui), ex Ppi anche lui adesso seguace di Chiodi.

Questo consiglio ha chiuso il bilancio 2011 dell'Arpa con poco più di 4 milioni di perdita, l'indice di indebitamento quasi raddoppiato dal 2009 (da 2,45 a 4,28), margini e risultato operativo in discesa, un costo del lavoro rispetto alla produzione del 51,6%, un costo del lavoro per dipendente di 45mila euro che fa da contraltare ai 23mila euro del valore della produzione per addetto.

GTM Spa - Dinamiche economiche analoghe per la Gestione Trasporti Metropolitan spa (Gtm). Dall'ultimo bilancio depositato e relativo al 2011 emerge che il costo del lavoro per dipendente è in media di 42mila euro lordi annui: più del valore della produzione per dipendente (40mila euro) e dei ricavi aziendali per unità (39mila euro). La Gtm è controllata al 100% dalla Regione, conta all'incirca 390 addetti ed è "governata" da un cda di tre persone. Oltre a un direttore, Maxmilian Di Pasquale, che per anni ha gestito con alterne vicende il Centro turistico Gran Sasso. Il presidente, di Pescara, è Michele Russo (poco più di 46mila euro di stipendio annuo), voluto da Gianni Chiodi per cui ha organizzato la campagna elettorale (è proprietario, tra l'altro, di un'azienda di marketing e organizzazione eventi, la Mirius & Company, e di una srl attiva nella produzione cinematografica, Tvlowcost Italia). Russo, ben visto a destra e a sinistra, ha inanellato nella sua carriera una miriade di "poltrone": è stato amministratore delegato fino ad agosto 2001 (e poi consigliere fino al 2004) della compagnia aerea Airone dell'allora patron Carlo Toto che poi ha rilevato da Atlantia la maggioranza della Strada dei Parchi (A24 e A25). Un affare che ha attirato l'attenzione dei magistrati.

La vicepresidenza della Gtm è invece affidata a un imprenditore del settore tessile. Giacomo Marinucci (28mila euro di indennizzo annuo), infatti, oltre ad avere partecipazioni o incarichi in aziende di varia natura, controlla al 50% la Easy Move srl che commercia tessuti

all'ingrosso. Anche lui di Pescara, è dato in quota Pdl. Più defilata appare la figura del consigliere Andrea Spagnuolo (23mila euro di indennità), 42 anni, di Chieti, ciellino. Dopo essersi occupato di un'agenzia di viaggi fino al 2009 (la Work in Flight) ed essere stato socio accomandatario prima e accomandante poi di una ditta di commercio al dettaglio di pane (la Aemme), figura in possesso di una quota (il 12%) di una srl di consulenza aziendale.

SANGRITANA Spa - Numeri traballanti, infine, anche nella storia della Sangritana. Anzi della Ferrovia Adriatico Sangritana spa che l'ha incorporata. Quest'ultima, che ha chiuso il 2011 con 2,7 milioni di perdita, ha un consiglio di amministrazione composto da tre persone. Pasquale Di Nardo, classe 1960, è riuscito a diventare presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana (oltre che amministratore unico della Sangritana) anche in questo caso per scelta di Chiodi che ha avuto la meglio pure rispetto alle resistenze della componente di ex An nel Pdl e di alcuni ex Forza Italia. Il suo indennizzo annuo lordo è di 56mila euro. Appassionato di golf (è socio dell'Adriatico Golf Club spa), di professione fa il politico (è un fedelissimo del senatore Filippo Piccone) dopo che la sua precedente attività tipolitografica è stata posta in liquidazione a seguito di un misterioso incendio che ha devastato la struttura di Lanciano.

La vicepresidenza della spa è stata toccata alla componente di ex An del Pdl. Gabriele D'Angelo da Castel Frentano è infatti considerato vicino alle posizioni del senatore chietino Fabrizio Di Stefano. D'Angelo di professione fa l'imprenditore. Controlla il 99% della "D'Angelo Antonio srl". L'attività? Gestione dei rifiuti. Tanto che in Abruzzo comincia a circolare il sospetto che sia stato scelto per "smaltire" la Ferrovia Adriatico Sangritana.

Infine il consigliere Maurizio Zaccardi, che in realtà è un molisano (di San Pietro Avellana). Assessore a Castel di Sangro ed ex coordinatore cittadino di Forza Italia, Zaccardi (24mila euro di compenso) ha, tra l'altro, un passato da titolare di ricevitoria del lotto (e giochi connessi) e di commerciante di pc e un presente da organizzatore di eventi sportivi attraverso la Manhattan srl che controlla al 70 per cento. Nel suo incarico nella spa pubblica ha seguito da vicino l'appalto da 10 milioni per la costruzione di una stazione a servizio di una ferrovia per il collegamento tra Castel di Sangro e Lanciano e al mare Adriatico. Linea però chiusa da ben nove anni.

Tirando le somme, appare chiaro che i propositi del 2006 sono tutt'altro che prossimi ad essere portati a compimento. E appare sempre più probabile che anche questa legislatura passerà senza che la riforma si sia tradotta dalla carta ai fatti. Fine anno è dietro l'angolo. Della rivoluzione - nel settore - annunciata oltre tre anni fa da Chiodi non si ha traccia. E nel 2013 bisognerà accontentarsi di capire a quale anno alludeva l'assessore Morra quando dichiarava: «La società unica nascerà entro l'anno».

(*) articolo di Francesco Benucci pubblicato il 28 dicembre 2012 sul Sole24ore