

## **Fusione Arpa, Gtm e Sangritana: monta la polemica sui costi**

ABRUZZO. Si scrive “fusione” e si legge “licenziamenti”: e non solo quando si parla di unificare le aziende di trasporto pubblico locale. Così ha spiegato in conferenza stampa Massimo Cirulli, presidente dell’Arpa.

Solo una “provocazione”, come l’ha definita lo stesso presidente o c’è qualcosa di più? Dalle reazioni del giorno dopo, quello dei licenziamenti è stato l’amo a cui hanno abboccato un pò tutti, visto che l’argomento centrale dell’incontro con i giornalisti era come realizzare la fusione di Arpa, Gtm e Sangritana, di cui alla legge regionale di cui si parla tanto, ma che ancora non è operativa.

In realtà per il presidente Cirulli è stata anche l’occasione per togliersi qualche sassolino dalle scarpe, dimostrando che l’Arpa funziona bene e che ha le carte in regola per candidarsi come capofila della nascente società unica. La sua proposta è stata infatti quella della “fusione per incorporazione della Gtm”, come si legge nella lettera ufficiale inviata il 4 gennaio scorso all’assessore Giandonato Morra. Altre ipotesi, come la fusione attraverso la costituzione di una nuova società, sarebbero infatti più lunghe ed onerose, quasi irrealizzabili.

Quanto alla Sangritana, una volta scisso il ramo gomma, la Regione potrà conferire anche questo alla società già nata dalla fusione Arpa e Gtm. Ma il dibattito successivo, invece di incanalarsi sulle modalità della fusione, è stato monopolizzato dai futuri, possibili licenziamenti, senza approfondimento alcuno del modello di nuova società da cui poi in realtà dipende il vero futuro dei dipendenti e del servizio ai cittadini. Solo Pasquale Di Nardo, presidente della Sangritana, in occasione della sua audizione alla Commissione regionale competente, ha presentato un progetto alternativo, mentre «per la Gtm – ha detto Cirulli – Michele Russo ha avuto attacchi che non meritava» quando ha criticato la legge regionale di unificazione delle aziende di trasporto.

Dunque sui licenziamenti non si è fatta attendere la risposta dei sindacati, per loro natura allergici ai tagli occupazionali. Da loro però è arrivato solo un appello generico a tagliare intanto i costi dell’Arpa prima di parlare di tagli al personale e a procedere speditamente sulla strada della fusione. Sembra la coda della polemica insanabile che c’è tra i sindacati e la presidenza Arpa, le cui avvisaglie c’erano già state con il “recesso” dell’azienda dai contratti integrativi interni a far data dall’1 aprile prossimo. Eppure la volontà del presidente di non rompere su tutto il fronte era rimasta chiara nella «disponibilità a rinegoziare, compatibilmente con i vincoli di bilancio, tutti gli accordi del presente recesso».

Ma una reazione critica del sindacato il presidente Cirulli l’aveva messa in conto, anche se il suo è sembrato più un discorso diretto alla Regione che ai sindacati ed una rivendicazione di quello che la presidenza Arpa ha fatto e di cui non sempre i politici regionali sembrano ricordarsi.

Come le “provocazioni” sulle auto blu «che la presidenza Arpa non ha più e che invece hanno alcuni dirigenti delle altre aziende – ha detto Cirulli che viaggia a sue spese su una Smart - come i contratti degli autisti Arpa che sono più bassi rispetto a Gtm e Sangritana, come il costo ridotto del CdA o dei dirigenti non paragonabile a quello delle altre aziende della prevista fusione». Insomma un attacco in forma di difesa preventiva: «in Italia anche a Firenze e Genova i contratti integrativi sono stati sospesi – ha chiarito – così come in tantissime città c’è già stato l’aumento del biglietto».

«I costi più importanti per l’Arpa sono quello del personale (53%, cioè 43 milioni di euro su 82 complessivi della gestione caratteristica), quello per il gasolio (16 mln) e quello per altri consumi caratteristici (13 mln). Per risparmiare – secondo Cirulli - i tagli significativi si possono fare solo su queste voci: siccome il gasolio si deve acquistare per forza e magari aumenta pure (un centesimo/litro significa 100

mila euro l'anno, 10 centesimi sono 1 mln), restano il personale ed i ricambi. Non tocchiamo il personale? Allora acquistiamo ricambi cinesi e qualche risparmio ci sarà, a scapito della sicurezza».

Dunque le dichiarazioni di Cirulli sono sembrate soprattutto un campanello di allarme per far conoscere che i progetti di fusione vanno gestiti non sull'onda delle mode economiche, ma con i numeri. E che la proposta più importante su cui bisogna lavorare (proposta peraltro dai sindacati e già accolta dalla Regione) è quella del fondo unico per i trasporti: «però anche se nella legge finanziaria questo fondo già c'era – ha spiegato Cirulli – l'ufficio Bilancio della Regione ha detto no, perché i fondi che Gtm e Sangritana ricevono per il servizio sostitutivo del treno sono a destinazione vincolata, non possono cioè essere utilizzati per il trasporto su gomma. E sono questi soldi, tanti soldi in più rispetto all'Arpa, che consentono a Gtm e Sangritana auto blu, dirigenti e segretarie».

I conti sono presto fatti: **tra Gtm (8,5 mln che vengono da 3,53 euro/ km per 2,4 mln di km) e Sangritana (altri 8 mln circa da 8,75 euro/km per 0,9 mln di km) sono 16 i milioni incassati per il servizio sostitutivo dei treni, per soli 3,3 mln di km.** Come dire che l'Arpa per lo stesso numero di km riceve 10 mln in meno.

L'ultima provocazione di Cirulli è sembrata proprio questa: «chi parla di tagli all'Arpa dovrebbe prima pensare alle nostre cifre: noi abbiamo già tolto le consulenze legali (38.500 euro, le faccio io gratis), quelle tributarie (15 mila euro), abbiamo fatto la revisione della vigilanza sedi (meno 120 mila euro), non c'è più l'autista del presidente e l'auto blu è stata riconsegnata (50 mila euro), poi meno 90 mila per i lubrificanti e meno 30 mila per il Ced ecc. ecc. Abbiamo risparmiato sugli autoservizi Cerella: rinuncia compenso presidente (24 mila), sostituzione direttore di esercizio (50 mila), costituzione Ati linee ministeriali (meno 300 mila) ed altro. Senza dire che l'Arpa ha acquistato 64 mezzi diesel nel 2010, 84 nel 2011 ed ha messo in esercizio 24 mezzi a metano, sempre nel 2011. Ed è tutto scritto nel bilancio, che è pubblico e consultabile sul nostro sito».

