

La crisi dell'Arpa - L'Arpa piena di debiti vuole rifarsi sulla Regione. Chiude il bilancio in rosso per il quarto anno consecutivo, ma sostiene di avere un credito di 14,5 milioni dal suo azionista. Tentativo di ridurre i costi del personale attingendo all'esterno. La Cgil: una polveriera, sciopero

LE MOSSE DEL PRESIDENTE. Acquistati pullman e nuove sedi senza contributi pubblici.

LE CONTROMOSSE DELL'ASSESSORE. Lettera all'Antitrust per chiarire ruoli e procedure sull'affidamento delle prossime concessioni

PESCARA Se un'azienda privata chiudesse per il quarto anno consecutivo il bilancio in rosso di diversi milioni di euro, davanti non avrebbe altro che due strade: vendere e trovarsi un "socio forte", oppure portare i libri contabili in tribunale e dichiarare il fallimento. L'Arpa, invece, è una società pubblica. È la più grande società abruzzese di trasporti su gomma, il capitale è in mano alla Regione e per il quarto anno consecutivo chiude in perdita, dopo aver perso nei precedenti tre anni quasi dieci milioni di euro (vedi tabella in alto). L'Arpa non porterà i libri in tribunale, non fallirà. Almeno formalmente. Avrebbe potuto trovare il suo "socio forte" nell'agognata azienda unica regionale dei trasporti, con la fusione con Sangritana (treni e pullman) e Gtm (linee urbane ed extraurbane Pescara), ma la legge di riforma è rimasta orfana di un progetto concreto perché in sostanza nessuno vuole prendersi i corposi debiti dell'azienda più grande. Può una situazione trascinarsi così a lungo? Non più tardi di due mesi fa, Regione e sindacati sembravano andassero d'accordo sulla linea da seguire essendo entrambi consapevoli che qualcosa sarebbe dovuto cambiare.

Ieri questa sorta di calma apparente è stata infranta dalla Filt Cgil, l'unico sindacato (per ora) che ha proclamato lo sciopero di 4 ore dei dipendenti Arpa per il 16 dicembre dopo aver definito la situazione "una polveriera".

Che cosa è cambiato in questi due mesi? «Non c'è chiarezza sulla solidità e sul futuro della società», affermano alla Filt Cgil tornando a toccare un nervo scoperto. La similitudine è con i fatti dell'Amt di Genova, l'azienda di trasporto del capoluogo ligure in profondo rosso e che sarebbe stata privatizzata se non fosse intervenuto un accordo dopo ben 5 giorni di sciopero e di proteste in piazza.

«Non sono stati sufficienti i passaggi aziendali e istituzionali attuati per fare chiarezza sulle reali condizioni economiche e finanziarie dell'Arpa», continuano i sindacalisti della Cgil riferendosi a un quadro di indebitamento e perdite di esercizio che ha superato il capitale sociale di 8 milioni 990mila euro.

«Il pesante dissesto di Arpa è riconducibile principalmente a coloro che hanno amministrato e guidato l'azienda in questi tre anni e che, non a caso, non sono stati in grado di smentire e nemmeno di attenuare le pesanti denunce formulate sin dallo scorso mese di luglio» è il rimprovero. Il piano di riduzione dei costi ha portato al taglio di cento posti di lavoro e del costo della manodopera di quasi 2 milioni di euro, «mentre quegli stessi amministratori erogavano indecorosamente ai dirigenti aziendali, cospicui premi legati... ai risultati!».

La frattura con l'azienda è profonda, mentre alla Regione si rimprovera, di riflesso, di non aver saputo fermare questo de profundis. Il timore principale è che dietro bugie e promesse e di fronte a una realtà fatta sempre di meno di risorse pubbliche, ci sia la volontà di dare spazio ai privati. Proprio come stava per essere fatto a Genova e come l'Arpa aveva intenzione di realizzare cedendo Sistema spa (società di servizio, biglietteria e pulizie) o addirittura tentando di attingere all'esterno per coprire il 10% del personale.

Il paradosso di questa situazione sta poi nella parte più grossa del credito che l'Arpa sostiene di vantare nei confronti del suo azionista di riferimento: la Regione. In questi anni (anche nei precedenti Cda, quindi)

l'azienda ha continuato a mettere in bilancio i saldi sui costi standard preventivati e rimborsati dalla Regione arrivando ad accumulare circa 14,5 milioni di euro. L'azienda ha acquistato pullman e sedi accollandosi mutui e senza alcun contributo pubblico. «Si è accorta che la quasi totalità dei mezzi acquistati, circa 200, non possedeva i requisiti previsti dalle normative regionali per poter fruire di finanziamenti pubblici», denuncia la Cgil. E, allora, di chi è il debito? «Abbiamo operato sempre nell'ottica dell'efficienza aziendale e con la massima trasparenza», ha ribattuto il presidente Arpa Massimo Cirulli. Fattostà che la Regione trovandosi ora nello scomodo doppio ruolo di azionista e debitore ha alzato la sbarra. Giocandosi una carta importante, quella dell'affidamento della concessioni dei prossimi bacini di utenza del trasporto pubblico locale (Tpl) fino al 2019. L'assessore Giandonato Morra ha scritto all'Autorità per il garante per avere delucidazioni su come comportarsi, se cioè può affidare le concessioni "in house" direttamente ad aziende pubbliche o se deve fare le gare pubbliche di interesse europeo. La risposta, sottoposta anche come esplicito invito, è stata che la gestione "in house" si può fare solo se le aziende Tpl hanno un controllo pubblico più stringente di quello attuale. Ma in questo caso sarebbe tutto da rivedere. Compresi il bilancio e quei 14 milioni per i quali la Cgil sollecita chiarezza.

