

La crisi dell'Arpa - Intervista al Segretario della Filt Cgil Abruzzo. La Caporetto del trasporto locale: l'Arpa e il fantasma del fallimento. La legge di Stabilità ha previsto la chiusura obbligatoria delle aziende con bilanci in rosso per quattro anni consecutivi

Il trasporto pubblico abruzzese è sull'orlo di una crisi di nervi. L'Arpa, la più grande azienda regionale del settore, è indebitata fino al collo, a tal punto da poter essere considerata tecnicamente fallita.

A sostenerlo, bilanci alla mano, è la Filt Cgil, che ha proclamato, per il 16 dicembre, 4 ore di sciopero per protestare contro i manager e i dirigenti della società. Sono loro, secondo il sindacato, i veri responsabili del disastro. Una vera e propria Caporetto, comune, peraltro, alla stragrande maggioranza delle aziende di trasporto pubblico locali italiane: "4 su 10" ha ammesso qualche giorno fa il sottosegretario ai trasporti, Erasmo De Sanctis, "sono fallimentari".

La legge di Stabilità appena approvata dal Parlamento ha imposto agli enti locali che posseggono società in perdita di accantonare riserve prevedendo, dal 2017, la chiusura obbligatoria delle aziende con bilanci in rosso per quattro anni consecutivi.

Inoltre, a partire dal 2015, ci sarà la possibilità di "licenziare" gli amministratori delle partecipate che chiudono in perdita per due anni consecutivi e di tagliare del 30% i compensi dei manager delle società controllate e titolari di affidamenti in house che chiudono in perdita per tre anni consecutivi.

Se la legge entrasse in vigore subito, l'Arpa sarebbe costretta a chiudere i battenti e verrebbe immediatamente privatizzata. I bilanci d'esercizio degli ultimi 4 anni, infatti, registrano, tutti, debiti imponenti: più di 5 milioni di euro solo nel 2012 e 10 milioni in totale dal 2010, come riportato ieri dal quotidiano Il Centro.

La Cgil parla senza mezzi termini di una "polveriera", che potrebbe accendersi come è successo a Genova con l'Amt, l'azienda del trasporto locale. Quando si è profilata la possibilità che il Comune privatizzasse la società, zavorrata da 8 milioni di euro di debiti, i lavoratori hanno scioperato per 5 giorni consecutivi, non facendo uscire i mezzi e paralizzando letteralmente la città (ma ottenendo la solidarietà dei genovesi).

Secondo Franco Rolandi, segretario regionale della Filt, il rischio che anche il trasporto pubblico abruzzese vada incontro alla stessa deriva è molto concreto.

"Lo sciopero del 16" afferma Rolandi "prosegue uno stato di agitazione che va avanti da luglio, quando siamo venuti a conoscenza della situazione economico-finanziaria di Arpa dopo aver consultato i bilanci della società, bilanci pubblici e accessibili a tutti. Secondo noi le responsabilità di quello che sta accadendo sono ascrivibili a coloro che hanno amministrato l'azienda in questi ultimi tre anni".

Solo a loro? Non è una situazione che viene da lontano? "La perdita di esercizio" spiega Rolandi "inizialmente con l'insediamento del nuovo cda, nel 2010. Fino a quell'anno non dico che ci fossero stati degli utili ma quantomeno il bilancio era stato chiuso in pareggio".

Come si è creato il buco? "Con scelte manageriali sbagliate. La cosa grave è che l'Arpa ha registrato queste perdite nonostante il verificarsi di alcune situazioni favorevoli, ad esempio il fatto di aver ridotto il

costo della forza lavoro (diminuita di 100 unità, quasi tutti autisti) di circa 2 milioni di euro. Al tempo stesso c'è stato anche un sensibile aumento dei ricavi derivanti dai titoli di viaggio dovuti al recepimento della legge finanziaria regionale che aveva previsto un ritocco delle tariffe”.

Come mai, allora, l'azienda ha accumulato così tanti debiti? “Anzitutto con investimenti sbagliati fatti sul parco mezzi. Pur essendo d'accordo che ci fosse assoluta necessità di rinnovarli, probabilmente era il caso di cercare possibilità di finanziamento diverse da quelle per cui ha optato l'azienda: per esempio i fondi europei o i fondi Fas. Invece i dirigenti hanno voluto fare tutto con proprie risorse, accendendo dei mutui. Il presidente Cirulli si è vantato in più occasioni del suo operato, dicendo di essere riuscito a fare degli investimenti senza pesare sulle casse pubbliche. In realtà non è così perché accollandosi i mutui l'azienda ha indebitato se stessa e quando i vertici si sono accorti dell'errore e hanno provato a bussare alle porte della Regione, quest'ultima ha risposto picche”.

Il niet della Regione è dovuto al fatto che i 200 autobus acquistati dall'Arpa non hanno i requisiti per poter essere comprati con finanziamenti pubblici: “La Regione, in sostanza, ha detto che finanziamenti come i Fas possono essere concessi solo a mezzi provvisti di determinate caratteristiche, come l'accessibilità alle persone disabili. Purtroppo” osserva Rolandi “abbiamo riscontrato che dei 200 bus acquistati solo il 10% ha queste caratteristiche”.

“Anche per i depositi si sono commessi errori simili. Se è giustificabile l'acquisto del nuovo deposito dell'Aquila, per via del terremoto e di tutto quel che c'è stato dopo, non lo è altrettanto quello del deposito di Sulmona, acquistato il giorno prima dell'approvazione del bilancio 2012. Si è scoperto poi che la struttura non ha nemmeno i requisiti di agibilità e avrà bisogno di altri lavori, un paradosso”.

Malgrado i passivi di bilancio, il cda ha pensato bene, secondo Rolandi, di elargire ai dirigenti dei premi in denaro per il loro operato: “12 mila euro per il 2012 e 16 mila euro per il 2011, per ogni singolo dirigente”.

Secondo la Cgil non è con la privatizzazione che si risolverebbero i problemi. “Cirulli, per la verità, ha provato a esternalizzare alcuni servizi” racconta Rolandi “tentativo, per fortuna, fallito. Per noi un servizio come quello dei traposrti deve rimanere pubblico. La vera anomalia non è il numero dei dipendenti dell'Arpa ma il fatto che in Abruzzo continuino ad esserci 3 aziende di trasporto locale pubbliche (le altre due sono Sangritana e Gtm, ndr)”.

Un progetto di accorpamento, che prevede l'inglobamento, da parte di Arpa, della Gtm e della Sangritana, in realtà ci sarebbe ma è fermo da tempo e probabilmente non vedrà la luce prima della fine della legislatura.

“Sarebbe stata la direzione giusta per una fase di riordino” dice Rolandi. “Ma avrebbe comportato un indebolimento del potere della politica di controllare le nomine nei cda delle partecipate. Queste ultime, però, non possono essere guidate da persone nominate dai partiti, messe lì perché non hanno trovato uno sbocco altrove. Occorre scegliere dirigenti competenti e disposti a dedicarsi a tempo pieno allo svolgimento del loro lavoro. Ora, considerando la situazione che si è creata in Arpa, sarà difficile che le altre aziende condividano un percorso di unificazione sapendo che l'azienda più importante, quella incorporante, ha una situazione economico-finanziaria di questo genere”.

A breve le forze sindacali incontreranno l'assessore regionale Giandonato Morra per fare chiarezza sul presente e soprattutto sul futuro dell'azienda.