AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

AFFARI… TUA: SOCIETA' PRIVATE DI TRASPORTI FURIOSE, 'MILIONI DI CREDITI DALLA REGIONE'

21 Agosto 2017



TERAMO – Un nuovo macigno in vista per la Regione Abruzzo, rappresentato da decine di milioni di euro che dovrà prima poi versare a buona parte delle 40 società di trasporto private creditrici, molte delle quali si sono rivolte alla magistratura.

Soldi dovuti anche dal lontano 2003, relativi ai mancati contributi pubblici calcolati a chilometro, per far viaggiare gli abruzzesi.

A chiederne conto è, ora, il presidente regionale della Confindustria, Agostino Ballone, patron proprio di una di queste imprese, la Baltour, che ha un credito di oltre 5 milioni di euro e che già è andata per le vie legali.

Ballone si è già scontrato con Camillo D'Alessandro, consigliere regionale delegato ai Trasporti, all'indomani dell'approvazione del bilancio della società unica regionale Tua, e soprattutto a causa della delibera approvata nel Consiglio del 2 agosto che riserva, di fatto, alla società pubblica il monopolio sull'80 per cento delle tratte, che potranno essere affidate in house, ossia direttamente.

Una misura che Ballone ha definito di "socialismo reale", che relega alla marginalità il ruolo dei privati. Scelta rivendicata al contrario con orgoglio da D'Alessadro.

Ad *AbruzzoWeb* Ballone rincara, tuttavia, la dose, e per la Tua pronostica il rischio di diventare "una nuova Atac", la società dei trasporti di Roma sommersa da oltre 1 miliardo di debiti e sull'orlo del crac.

Questo perché, assicura Ballone, i privati potrebbero garantire un servizio meno costoso ed efficiente, mentre alla Tua, "dove spadroneggiano i sindacati, la politica", e dove il costo del personale è elevatissimo, i costi di gestione saranno destinati a crescere nel tempo.

Insomma, oramai il trasporto pubblico è terreno di scontro aperto tra Regione e privati.

Ad accendere la miccia, innanzitutto, l'iscrizione a bilancio di esercizio 2016 di Tua, illustrato in pompa magna all'Auditorium del Parco del Castello nel capoluogo a inizio agosto, di ben 7,8 milioni dovuti dalla Regione, in particolare alla società Arpa, prima della fusione con Sangritana e Gtm.

Operazione che ha consentito di chiudere con 615 mila euro di attivo un bilancio che ha un valore di produzione di 137 milioni, per circa 27 milioni di passeggeri trasportati e circa 37 milioni di chilometri percorsi, e oltre 1.600 dipendenti in organico.

Ballone si chiede, a questo punto, perché lo stesso trattamento, il pagamento dei debiti, non sia stato dalla Regione riservato anche alle società private creditrici. Visto che finora le transazioni sono state solo 27, per circa 13,4 milioni di euro, in buona parte però ancora non incassati.

"È dal 2003 che la Regione ha preso la cattiva abitudine di versare a noi privati, che facciamo anche servizio di trasporto pubblico locale – spiega Ballone – solo gli acconti di quanto previsto in contributi chilometrici, per poi dimenticare di saldare

l’intera cifra. Per strada si sono perse così decine di milioni di euro”.

“Abbiamo chiesto più di una volta di definire queste partite contabili per evitare contenziosi legali che rischiano di avere costi molto elevati innanzitutto per la Regione che – continua – oltre a saldare quanto dovuto, rischia di dover pagare anche ingenti spese per i suoi avvocati e gli interessi”.

Una situazione che crea forti difficoltà alle compagnie private, in cui lavorano oltre 800 addetti. La Baltour di Ballone, che garantisce il trasporto pubblico a Teramo e frazioni, aspetta da anni svariati milioni di euro.

Che sono la somma dei 2 euro a chilometro percorsi, incassati solo in parte. Ma quello che fa arrabbiare il presidente di Confindustria è anche la disparità di trattamento tra società e società.

“I criteri delle transazioni finora effettuate e in itinere sono sconosciuti, nelle relative delibere non vengono enunciati i criteri per arrivare alla determinazione esatta e omogenea dei crediti – accusa Ballone – C’è poi una differenza enorme tra quanto richiesto e quanto effettivamente riconosciuto alle imprese. Ad alcune, per di più, viene corrisposto il 100 per cento del credito, ad altre il 50 per cento. Ripeto: senza un criterio, senza trasparenza, con evidenti e sospette disparità di trattamento”.

Del resto, la Regione deve approvare i conti consuntivi dal 2013 al 2016. E come ha evidenziato Mauro Febbo consigliere regionale di Forza Italia, finché questa operazione non sarà compiuta, la Regione non verserà i 7,8 milioni di cui sopra alla sua società. Da qui l’accusa di Febbo secondo il quale “l’utilino” registrato è, a ben vedere, “frutto di un’alchimia contabile”.

Ballone insiste facendo notare che “questa modalità di gestione è molto discutibile. È la legge a obbligare l’ente ad approvare anno per anno i bilanci consuntivi, con puntuale e aggiornato riconoscimento dei debiti e dei crediti – ricorda – La Regione ha il dovere, su cui si è pronunciata anche la Corte costituzionale, di sapere con esattezza quanto le costa effettivamente il servizio di trasporto pubblico annualmente e, quindi, appostare nel bilancio regionale le giuste cifre ed evitare l’insorgere di debiti fuori bilancio”.

Si arriva, così, all’altro motivo dello scontro sempre più duro tra Regione e società private: il nodo del bacino unico.

Nel Consiglio regionale del 2 agosto, la maggioranza di centrosinistra ha approvato una norma che prevede la designazione della Regione stessa come ente di governo del bacino unico di programmazione, ovvero la possibilità di affidamenti in house dell’80 per cento delle gare e rispettive tratte.

Una manovra di “socialismo reale”, così l’ha stroncata Ballone in un post di fuoco, visto che lascia le briciole ai privati, mentre le “le gare dovrebbero essere fatte per l’intero sistema dei trasporti e non per una parte assolutamente minoritaria, peraltro quella che costa meno ed è la più efficiente”.

Una mossa ostentata, al contrario, con decisione da D’Alessandro, che ha ricordato a Ballone che “esistono beni pubblici e servizi pubblici che sono universali, come i trasporti, per i quali il pubblico ha il dovere e il diritto di tutelare, per esempio il trasporto pubblico locale. Solo le società pubbliche prima, oggi Tua – ha aggiunto – hanno garantito e garantiscono il diritto alla mobilità nelle aree a domanda debole, per esempio nei tanti paesini delle nostre zone interne, servizio dove non ci si guadagna, ma ci si rimette, altro che mercato”.

Ballone torna però alla carica, mettendo questa volta in dubbio l’effettiva convenienza ed efficienza di una gestione pubblica del trasporto abruzzese, sbilanciandosi in un inquietante parallelo, in prospettiva, tra la Tua e la famigerata Atac romana.

“Il ragionamento andrebbe fatto su che cosa convenga di più ai cittadini. Dai nostri calcoli la gestione della Tua costa 20 milioni di euro in più l’anno rispetto a una gestione privata. E con il tempo la Tua rischia seriamente di ritrovarsi nel pantano come l’Atac”, insinua.

E questo, almeno a dar retta a Confindustria, perché la Tua ha costi molto più elevati rispetto a quelli di una società privata, a cominciare dalla spesa per il personale, che è rimasto più o meno numericamente identico anche a seguito della fusione delle tre precedenti società di trasporto, Arpa, Gtm e Sangritana.

“Faccio solo un esempio, noi nella tratta Giulianova-Roma abbiamo un solo autista, perché i tempi di guida sono solo di 3 ore – incalza Ballone – Sull’autobus della Tua gli autisti sono invece due, e il costo di questa voce e dunque doppio. E potrei fare altre decine di esempi di questi costi aggiuntivi, e non giustificati da un’ottimale gestione in efficienza”.

La verità per il presidente degli industriali è che “nella Tua fortissima è l’ingerenza dei sindacati. E non è un caso che 1.600

dipendenti siano troppi, in base ai parametri oggettivi personale per chilometri almeno 300 addetti in più del necessario. A ciò – rimarca – si aggiunge la fortissima ingerenza della politica, dei territori, e anche questo fa lievitare i costi, che poi vengono pagati a pie' di lista dalle tasche dei contribuenti".

Un costo del personale che potrebbe ancor più lievitare se il Tribunale dell'Aquila, a settembre prossimo si esprimerà a favore del riconoscimento dei maggiori oneri a carico della Regione dovuti a quattro rinnovi contrattuali, dal 2003 a al 2009, per un totale di oltre 15 milioni di euro per anno.

Per non parlare dell'ipotesi di fusione in tua dell'Ama, la società comunale dei trasporti aquilana, sulla quale, però, si è scatenata una guerra senza quartiere tra D'Alessandro e la nuova amministrazione municipale di centrodestra.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli