

I sindacalisti dell'Anm in permesso 32mila ore

Luigi Roano

Paradosso Anm: mentre il Comune ha appena varato il piano di salvataggio ecco il monte permessi dei sindacalisti. Si tratta di 32mila ore l'anno. > **A pag. 28**

Il caso

Anm, sindacalisti in permesso 32mila ore l'anno

Salvare l'azienda è costato 90 milioni ma c'è chi non lavora neanche un giorno

Luigi Roano

Trentaduemila ore di permessi sindacali all'anno, vale a dire più o meno 90 ore al giorno, l'equivalente di 17/18 dipendenti che non lavorano nemmeno un giorno della loro vita per l'azienda che li paga. Che magari - almeno in parte - potrebbero essere messi a fare i controllori per recuperare un po' la quota di portoghesi che è a livelli fisiologici. Insomma, salvare l'Anm - di questa strategica azienda dei trasporti stiamo parlando - sarà stato anche giusto e lodevole da parte dell'amministrazione guidata dal sindaco Luigi de Magistris - tuttavia la sensazione è che il costo del salvataggio, 90 milioni, non sia equamente distribuito. I napoletani pagheranno biglietti più cari e ticket per i parcheggi raddoppiati o triplicati, tanto per fare un esempio. Premesso che la funzione dei sindacati - in un'epoca dove la precarietà nel mondo del lavoro rende la vita dura a tutti - è decisamente importante, ci si chiede se di fronte a un monte ore di tale portata di permessi sindacali non sia il caso che gli stessi sindacati diano qualche segnale di essersi resi conto della crisi economica e dei costi anche sociali che comporta.

Procediamo con ordine. I sindacati confederali presenti in Anm che conta su 2700 dipendenti, sono 9, questa la situazione degli iscritti: Uil

600, Ugl 400, Cisl 350, Cigl 300, Cisl 170, Usb 80, Orsa 42, Confail 35 e Fast Ferrovie 15, in totale sono 1992. Ogni sigla sindacale usufruisce di 3200 ore annuali di permessi sindacali, in più usufruiscono di altri permessi le Rsu (Rappresentanti Sindacali Unitari) e gli Rsa (Rappresentanti Sindacali Aziendali) l'Anm ha certificato lo scorso anno 32mila ore di permessi sindacali. I numeri raccontano anche che sono più o meno 700 i dipendenti dell'azienda che non si riconoscono in nessun sindacato. Anche questo un dato che fa riflettere. Può l'Anm permettersi - date le condizioni attuali e data la vastità del servizio chiamata a garantire - un così complicato meccanismo dei turni di lavoro atteso che ci saranno decine e decine di delegati sindacali

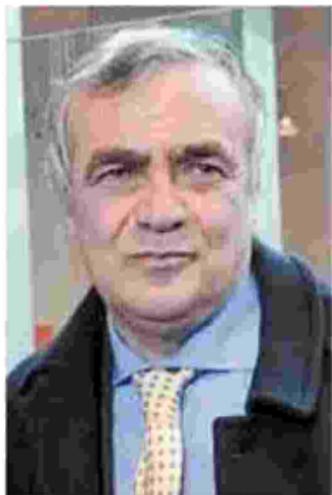
Le sigle

Nove quelle riconosciute
La Uil conta 600 iscritti
I dipendenti con tessera sono 1992

che non potranno lavorare perché in permesso? «Il servizio dei trasporti a Napoli - si legge nel Dup (Documento unico di programmazione) - basato su un sistema di trasporto pubblico integrato, comprende i servizi di mobilità su ferro e su gomma della città metropolitana di Napoli. La gestione del trasporto pubblico di Napoli è affidata alla società unica Anm SpA. Partecipata al 100% dal Comune, la società è controllata da Napoli Holding Srl che ha coordinato il processo di fusione di Anm (ex trasporto su gomma) Metronapoli (ex trasporto su ferro) e Napolipark (sosta e parcheggi). Linee bus, tram

**Il salvataggio**

L'amministrazione de Magistris ha varato il salvataggio dell'Anm: costo da 90 milioni, strategico l'aumento dei ticket e delle strisce blu.

**L'azienda**

L'Anm - guidata dall'ad Ramaglia - è partecipata al 100% dal Comune: la società è controllata da Napoli Holding che ha coordinato la fusione di Anm, Metronapoli e Napolipark.



e filovie, due linee metropolitane (Linea 1 e Linea 6), quattro impianti Funicolari (Chiaia, Centrale, Montesanto e Mergellina), un sistema diffuso di scale mobili intermodali, 4 ascensori pubblici e numerosi nodi di collegamento per l'accesso ai parcheggi di interscambio, compongono la rete di trasporto della città». Un impero dove non mancheranno di certo le problematiche sindacali ma che a Napoli produce disservizi e non servizi. E un sindaco che si rispetti - è la regola aurea - difende i lavoratori e scarta i fannulloni. Sempre nel Dup è chiarito bene come stanno le cose: «Il numero di fermate di autobus, tram e filobus della città di Napoli, pari a 23,1 ogni kmq di superficie comunale, è superiore rispetto al valore medio nazionale, ma il rapporto fra i km percorsi dalle vetture del trasporto pubblico e la complessiva superficie comunale, si

assesta ad un valore del 32%, inferiore rispetto alla media nazionale delle medio grandi città d'Italia pari al 42%».

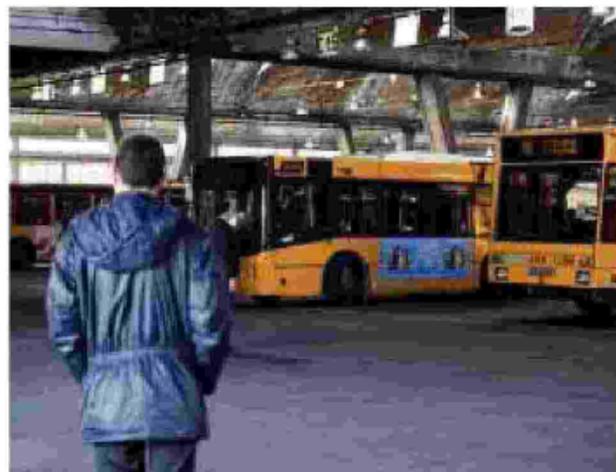
Il salvataggio dell'azienda della mobilità - si diceva - è costato 90 milioni, e siamo solo ai conti del 2015,

al momento mancano all'appello quelli del 2016 e naturalmente quelli dell'anno in corso. Un salvataggio che si basa - nella sostanza - sul rilancio del servizio con la lotta ai cosiddetti portoghesi, unica vera fonte di introito, ovvero far pagare il biglietto a tutti. Sembra un azzardo grande. Lecito fare gli scongiuri, ma il tipo di salvataggio messo in campo

per l'Anm ricorda quello della Bagnolifutura. La speranza è che le cose vadano diversamente magari con il sostegno dei sindacati e dei sindacalisti visto il loro enorme numero in azienda.

I servizi
L'azienda
è in crisi
e il futuro
è incerto
Aumenta
il costo
dei biglietti

L'Azienda nel vortice dei permessi sindacali



ORE TOTALI

35.200



2015

32.000



2016

GLI ISCRITTI

Uil	600
Ugl	400
Cisl	350
Cigl	300
Cisal	170
USB	80
Orsa	42
Confail	35
Fast Ferrovie	15

3.200 ore annuali
per ogni
sigla sindacale

USUFRUISCONO DI ALTRI PERMESSI

RSU
(Rappresentanti
Sindacali Unitari)



RSA
(Rappresentanti
Sindacali Aziendali)