



# Stipendi Amt, sindacati all'attacco «Doria ha mentito»

L'accusa: mette i cittadini contro di noi

TERAMO  
ABRUZZO  
PENNAPOLI  
L'ASQUIL

tiva da chiudere entro la fine dell'anno. In difetto, tornerebbe la "disdetta".  
Pendente la minaccia, i sindacati non accettano di sedersi al tavolo. E soprattutto, non accettano che sul piatto finiscano gli stipendi, soprattutto in assenza di tentativi di recupero su altri fronti (non lo farebbero comunque, tuttavia) e di un piano chiaro di risanamento. «Il sindaco dice che non ha i soldi? Bene - dice Camillo Costanzo, segretario della Filt Cgil - garantisca il conferimento di beni all'azienda per renderla davvero più solida. Invece pare che la sua unica preoccupazione sia recuperare soldi dal costo del lavoro».

## IL CASO

## Il confronto con le altre città

Azienda	Città	Bilancio	Costo lavoro totale	Addetti	Costo lavoro medio procapite
Atm	Milano	2013	478.400.000	9.281	51.546
Actv	Venezia	2013	130.249.000	2.732	47.675
Atac	Roma	2013	545.395.000	11.696	46.630
Amt	Catania	2013	35.010.000	763	45.884
Tper	Bologna	2013	111.438.000	2.450	45.484
Gtt	Torino	2013	230.816.000	5.094	45.311
Anm	Napoli	2011	109.957.000	2.490	44.159
Ataf	Firenze	2013	48.380.000	1.096	44.142
Amt	Genova	2013	102.810.000	2.338	43.973
Ctm	Cagliari	2012	31.148.000	755	41.255
Amtab	Bari	2013	27.949.000	685	40.801
Amat	Palermo	2012	69.861.000	1.741	40.126

Per le sigle, occorre esplorare altre strade. «Vogliono trattare? Bene - continua Costanzo - ci diano un calendario preciso e scritto degli argomenti che intendono affrontare e precise garanzie. Alla cieca non se ne fa nulla».

Le altre sigle sono sulla stessa linea: niente integrativo, i recuperi si possono fare in mille altri modi. «Il sindaco rileva Giuseppe Gulli, Uiltrasporti - e l'azienda fuggono il confronto nel merito e fanno solo uscite demagogiche. Vogliamo parlare della lotta all'evasione tariffaria durata soltanto qualche giorno? Ci sono mille modi per recuperare, ma pare non ci sia la volontà».

All'attacco va anche Silvio Firpo, Ugl: «Vogliamo parlare degli 8,5 milioni che costa mantenere il biglietto treno+autobus? Non esiste uno studio vero che dica a quanti serve realmente. Quegli 8,5 milioni potrebbero essere utilizzati in modi migliori». Ancora, sul sindaco: «È la terza volta che tentano di metterci i cittadini contro - aggiunge Antonio - solo perché vuole affrontare il problema nel modo più semplice».

Cosa accadrà nei prossimi giorni? Di certo c'è che, almeno a norma di legge, dopo l'agitazione di martedì scorso e il prossimo sciopero generale, non sono possibili altri stop fino a gennaio. Ma nel frattempo è stata fissata una nuova assemblea dei lavoratori per martedì prossimo. Probabile che non sia un caso: nelle vicinanze si riunirà il consiglio comunale, già teatro di ripetute "visite".

sculli@ilsecolox.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ROBERTO SCULLI

AMT è l'azienda più costosa d'Italia? Neanche per idea. «Il marchese Doria-attacca Andrea Gatto, segretario della Faisa - si sciacqui la bocca prima di parlare come ha fatto dei tranvieri genovesi. I dati sono tutti nei bilanci, accessibili e chiari: è sufficiente dividere il costo del lavoro per il numero di addetti e si scopre che in altre aziende italiane il lavoro costa ben più che da noi. Senza contare che i costi del servizio di una città pianeggiante non sono lontanamente paragonabili a quelli di una città come Genova. È la prova che la giunta e il Pd raccontano solo delle frottole».

La tabella elaborata dal sindacato risponde "scientificamente" alle bordate del sindaco Marco Doria, che - a onor del vero confortato da rilevazioni autorevoli - aveva giustificato con l'elevato (relativamente, è ovvio) costo del lavoro in Amt la necessità di intervenire sui contratti integrativi dei dipendenti. Almeno, quel tanto che basta per recuperare gli 8-9 milioni che servono per chiudere il bilancio del 2015 in pari.

La media del costo del lavoro riportato qui a fianco - una media del pollo, ma tant'è - conforta le tesi di tutti i sindacati, che rifiutano compatti di trattare alcunché fino a che l'argomento "integrativo", cioè i contratti aggiuntivi rispetto al contratto nazionale, firmati

tra sindacati e azienda nell'arco di decenni, non sarà scomparso dai radar.

«Non sanno di cosa parlano - continua Gatto - e smetterebbero di strumentalizzare l'alluvione per mettere i cittadini contro dei lavoratori che si stanno solo battendo per i propri diritti».

La guerra, aperta su tutti i fronti, è oggi anche di numeri. Ad innescarla la disdetta dei contratti integrativi spedita dall'azienda alla fine di ottobre e giustificata dalla necessità di evitare la messa in liquidazione nel 2015. Non

solo: il recupero economico sarebbe motivato dall'esigenza di mettere in sicurezza i conti in vista della prossima gara - sarà bandita dalla neonata Agenzia - per affidare il servizio di trasporto su gomma in tutta la Liguria.

L'atto, unilaterale, che per i tranvieri significherebbe lasciare sul campo una parte cospicua di stipendio e rassegnarsi a un (qualche) peggioramento delle condizioni di lavoro, è stato ritirato su ordine del sindaco Doria. Ma con un obiettivo: far partire una tratta-