

Verso la società unica di trasporti - Società unica trasporti, andra bene? «Russo, «Rischio costi alti e fallimento». Il presidente Gtm «Favorevole ma i pericoli sono tanti, anche esuberanti»

PESCARA - "Bene la società unica dei trasporti, ma i rischi sono alti e il principale è che esplodano i costi del personale. Non è certo l'attuale costo dei consigli di amministrazione".

L'allarme arriva da Michele Russo, presidente della Gtm, la società dei trasporti con sede a Pescara che si appresta a essere fusa con l'Arpa e la Sangritana.

Il progetto di legge, in via di definizione, arriverà in Consiglio regionale il 9 dicembre prossimo. Prevede un unico Consiglio di amministrazione, meno dirigenti, un'unica centrale di acquisto, razionalizzazione del servizio ottenuta integrando il trasporto su gomma con quello del ferro, più peso e forza contrattuale per partecipare a bandi in tutta Italia.

Secondo il ragionamento di Russo, però, non è affatto detto che la fusione porti i risparmi e l'efficienza sperati.

Un esempio è offerto dalla società unica dei trasporti dell'Umbria nata nel 2010 e che oggi è gravata da forti debiti, con uno squilibrio tra costi e ricavi che oscilla tra gli 8 e i 10 milioni di euro all'anno e molti dei 1.500 tra operai ed impiegati pagati a singhiozzo.

Tanto che si è aperta l'ipotesi della privatizzazione.

La preoccupazione di Russo, già espressa nel 2012 allorché l'ex assessore regionale del Pdl Giandonato Morra lo convocò in Commissione per mettere punto un progetto di legge a cui si lavora oramai da un decennio, è che se su pressione dei sindacati, molto forti in questo settore, gli stipendi e le condizioni contrattuali dei 1.400 dipendenti, diverse nelle tre società, saranno livellate verso l'alto, sarà inevitabile l'esplosione della spesa.

"Gli autisti della Gtm - spiega Russo - hanno migliori condizioni contrattuali rispetto all'Arpa, dove invece godono di maggiori retribuzioni gli impiegati. Se come temo tutto sarà uniformato verso l'alto, tra due anni assisteremo al fallimento della neonata società unica, che non potrà certo far fronte ad un appesantimento dei costi di milioni e milioni di euro l'anno".

Sempre in tema di personale, Russo smentisce quanto assicurato dal suo collega Luciano D'Amico, il presidente dell'Arpa, ovvero che non solo la fusione non comporterà esuberanti licenziamenti, ma che addirittura sarà necessario assumere un'ottantina di nuovi autisti.

"Mi fa piacere l'ottimismo di D'Amico - replica Russo - spero che sia come dice lui, ma mi pare evidente che se accorpo tre società in una serviranno meno segretarie, se faccio la centrale unica degli acquisti serviranno meno impiegati, se razionalizzo le tratte ed elimino le corse che sono doppioni, serviranno meno autisti".

Non è un caso dunque, ragiona Russo, "che nei tavoli si parla dell'istituzione di un Osservatorio regionale dei trasporti che possa assorbire almeno il personale impiegatizio, ma ovviamente con dei costi considerevoli. Si parla anche della possibilità di ricollocare personale in esubero alla Regione Abruzzo".

C'è, infine, la questione del taglio dei costi della dirigenza, uno degli argomenti forti a favore della fusione.

Al vertice della Gtm, Russo percepisce 46.827 euro lordi annui di compenso, i consiglieri Giacomo Marinucci e Andrea Spagnuolo rispettivamente 28.096,32 euro e 23.413 euro.

Alla Sangritana attualmente è presidente Pasquale Di Nardo, con 50.750 euro lordi di stipendio, ci sono poi i consiglieri Gabriele D'Angelo (29.158 euro) e Maurizio Zaccardi (24.382 euro).

All'Arpa D'Amico ha un compenso lordo 59 mila euro l'anno, Maurizio Radichetti, vice presidente, di 17.700,72 euro lordi l'anno, mentre i consiglieri Flaviano Montebello e Nicola Soria 14.750 euro a testa.