

Trasporto pubblico in Abruzzo, Rolandi (Filt Cgil): la Regione non pensi di far leva solo sul personale

La riforma del trasporto pubblico locale in Abruzzo e con essa il processo di aggregazione delle tre società regionali per il quale lunedì scorso si è consumato un altro passaggio importante in Consiglio Regionale attraverso l'approvazione del progetto di fusione e dello Statuto della nuova società, non costituisce né un bluff né tantomeno uno spot e da questo punto di vista vorremmo tentare di rassicurare quella parte della politica che, chiamando peraltro in causa le stesse organizzazioni sindacali, ha avanzato perplessità e scetticismo sull'operazione.

UN'AZIENDA CHE POTRA' ESSERE RESA COMPETITIVA DANDO LUSTRO ALLA REGIONE – Non vi è dubbio che si stia parlando di un atto assai complesso dal quale, è il caso di rammentarlo, si materializzerà un'azienda di trasporto pubblico locale che nel collocarsi tra le prime dieci imprese in Italia in termini di numero di addetti, di km percorsi, di parco mezzi e di introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, darà indubbiamente lustro alla nostra Regione, ma soprattutto creerà le condizioni per rendere competitiva questa azienda allorché nel 2019 occorrerà obbligatoriamente confrontarsi con le gare e quindi con il mercato. E questo costituisce uno dei motivi che hanno indotto le organizzazioni sindacali a credere fermamente nel progetto di fusione unicamente alla necessità di trovare la giusta contromisura rispetto alla forte contrazione di risorse che ha interessato il settore negli ultimi tempi.

IL TEMPO INUTILMENTE PERSO PER DOVER SPARTIRE LE POLTRONE – C'è solo da rammaricarsi per aver perso tanto tempo in questi anni, affidando la guida delle tre imprese ad amministratori che di trasporti e di mobilità ne sapevano ben poco, ma che sono stati catapultati ad occupare un posto di potere al solo scopo di rispondere ad una logica politica di spartizione di poltrone. Non a caso la superficialità di alcune decisioni, l'inesperienza e in talune circostanze una vera e propria incompetenza nell'amministrazione delle aziende, hanno portato a gestioni fallimentari culminate, come nel caso di Arpa, con bilanci pluriennali in rosso, con l'indicazione di ingenti crediti inesigibili e con una situazione debitoria insostenibile. E' altresì doveroso rammentare ancora una volta (se ce ne fosse bisogno) che l'apparente situazione di equilibrio economico/finanziario registrata nelle altre due aziende oggetto di fusione (Gtm e Sangritana) si è resa possibile quasi unicamente alla maggiore dote di contributi regionali cui le stesse hanno beneficiato rispetto ad Arpa. E su questi aspetti, coloro che oggi definiscono l'azienda unica "uno spot", dovrebbero coscientemente ricordare i cinque anni in cui hanno amministrato la regione trascinandolo il settore dei trasporti a queste assurde condizioni, piuttosto che scaricare sulle organizzazioni sindacali le responsabilità del proprio fallimento.

LA CONTRATTAZIONE AZIENDALE E QUEGLI IMPEGNI GIA' DISATTESI – Sappiamo bene che la fusione per incorporazione prevede tempi e modalità che non consentono pause di riflessione ed è del tutto evidente che sarà necessario un serrato confronto (peraltro già avviato con la Regione) soprattutto per ciò che riguarda ad esempio l'armonizzazione della contrattazione aziendale vigente attualmente nelle singole aziende. E a questo confronto serrato la Filt Cgil non si sottrarrà pur sapendo che a distanza di pochi mesi dall'approvazione della legge regionale 42/2014, sono già cambiate alcune importanti condizioni indicate nella norma, attinenti la conservazione degli aspetti normativi aziendali applicati prima della fusione.

In considerazione del venir meno di quell'invarianza di risorse e dei trasferimenti dallo Stato alle Regioni, abbiamo ovviamente compreso che l'attuale livello di contrattazione aziendale presente nelle tre aziende,

non sarà completamente sostenibile e che per mantenere i conti in ordine e in equilibrio della nuova società, verrà presumibilmente chiesto un sacrificio anche agli oltre 1600 lavoratori che faranno parte di TUA.

L'EFFICIENTAMENTO DOVRA' PARTIRE DAI COSTI DELLA POLITICA E DAL MANAGEMENT – Tuttavia sia chiaro che ci opporremo con tutte le forme possibili all'eventualità che si voglia perseguire un efficientamento aziendale e un equilibrio del sistema agendo unicamente sulla leva di una maggiore produttività e sulla drastica riduzione del costo del lavoro e delle condizioni dei lavoratori. Pertanto torniamo a ribadire che i primi provvedimenti da adottare dovranno fornire segnali chiari ed inequivocabili rispetto all'abbattimento dei costi della politica, dei costi del management e all'eliminazione di sprechi e dissipazioni di risorse che caratterizzano attualmente le tre aziende.

Alcuni esempi per essere più chiari:

- Un solo consiglio di Amministrazione composto da tre componenti (e non cinque);
- Eliminazione della figura di Vice Direttore Generale;
- Razionalizzare delle figure dirigenziali attualmente in sovrannumero e concomitanti per ruoli ed incarichi ricoperti;
- Individuazione di una sede di proprietà (e sappiamo che ve ne sono tra le tre società) che non comporti il pagamento di un ingente canone di affitto come avviene peraltro oggi per la sede di Arpa di via Asinio Herio a Chieti. Per essere più espliciti, crediamo che le ragioni di opportunità politiche legate alle prossime elezioni che si terranno a Chieti, debbano passare in secondo piano.
- Rivedere tutte le partecipazioni societarie delle tre società, alcune delle quali rasentano il ridicolo rispetto alla mission aziendale.
- Internalizzazione di lavori di manutenzione attualmente dati all'esterno con costi paradossalmente superiori
- Eliminazione di benefits e agevolazioni concesse al personale in assenza di contrattazione aziendale

ANCHE I SINDACATI FARANNO LA LORO PARTE RIDUCENDOSI I PERMESSI SINDACALI – Anche come organizzazioni sindacali avvertiamo la necessità di fare la nostra parte e come primo segnale di responsabilità e disponibilità, poniamo sul tavolo di confronto in atto con la Regione, un elemento concreto sul quale poter ragionare e che andrà ad incidere proprio sui sindacati, ovvero la riduzione e razionalizzazione dei permessi sindacali.

LA REGIONE RICONSIDERI L'ENTITA' DEI TAGLI MAGARI SCOPRENDO (MAGARI) DOVE SONO STATI ACCANTONATI I 20 MILIONI DI EURO DESTINATI AL SETTORE – Allo stesso modo però ci aspettiamo una maggiore disponibilità al confronto da parte del Governo Regionale sul tema delle risorse. Il processo di efficientamento dell'azienda unica prevede un recupero di risorse per il solo anno 2015 di circa 6,5 milioni di euro dei quali 2,5 milioni incideranno sul costo del personale. Se a queste cifre aggiungiamo i 10 milioni di euro di tagli previsti sempre per il 2015 sul fondo regionale dei trasporti (dei quali 8 milioni circa dovrebbero interessare l'azienda unica), arriviamo ad un recupero complessivo (da attuarsi da qui alla fine dell'anno) di circa 14,5 milioni di euro. Un'impresa assolutamente impossibile ed improponibile a meno che non spuntino improvvisamente fuori i 20 milioni di euro che la precedente amministrazione regionale aveva assicurato di aver accantonato in qualche misteriosa posta di bilancio...

Il Presidente D'Alfonso e l'Assessore al Bilancio Paolucci sono avvisati.