

## **Filt Cgil Abruzzo: "Piano industriale azienda unica è irricevibile". D'Alfonso taglia 10 milioni di euro ai trasporti e propone le stesse identiche ricette del centro-destra**

"In molti ricorderanno quel freddo giorno di fine dicembre dell'anno appena trascorso, allorché il Presidente Luciano D'Alfonso dopo aver abbattuto simbolicamente il muro di divisione che divideva (e divide ancora) i depositi di Arpa e Gtm, presento in pompa magna l'azienda unica 'TUA'. Così inizia il comunicato della Segreteria Regionale abruzzese di Filt Cgil, che riportiamo

La presentazione di TUA - scrive il sindacato - avvenne anche attraverso la veloce proiezione di alcune diapositive dalle quali tuttavia facemmo in tempo ad intercettare il dato non irrilevante dei 6,5 milioni di euro corrispondente alle misure di efficientamento che la nuova impresa avrebbe dovuto conseguire nel solo anno 2015 per mantenersi in una condizione di equilibrio economico. Un risultato operativo che di per se costituisce un indubbio pesante fardello per un'azienda che si appresta a muovere i primi passi, ma che tuttavia non ha tenuto conto di un altro bel "pacco regalo" che il Governo regionale aveva già pianificato per il comparto dei trasporti.

Gli ultimi tagli al trasporto pubblico abruzzese risalgono al 2011 allorché il Governo Chiodi tagliò il 10% dei servizi di tpl anche se, ad onore del vero, detti tagli costituirono il risultato oggettivo dei minori trasferimenti che l'allora Governo Berlusconi determinò nei confronti delle regioni a statuto ordinario.

Il taglio di 10 milioni di euro (8 dei quali incideranno sull'azienda unica) che invece il Governatore D'Alfonso e l'Assessore al Bilancio Paolucci hanno attuato nel proprio bilancio alla voce "Fondo Regionale Trasporti" e un provvedimento del tutto autonomo e quindi completamente avulso dall'ammontare delle risorse stanziato dal Governo Renzi per il Fondo nazionale dei trasporti, risorse assegnate alle Regioni che al momento (ed è così dal 2012) sono assolutamente stabilizzate nella misura di 4,9 mld di euro.

Insomma il processo di fusione parte in salita con 16 milioni di euro da recuperare senza considerare le ulteriori sorprese negative che potrebbero delinearci con la chiusura del bilancio 2014 di Arpa ma soprattutto con il timore (assai fondato) che anche il Governo Renzi possa decidere, nell'ambito del Documento di Economia e Finanza per il 2015 e per scongiurare l'aumento dell'Iva, un taglio di almeno 500 milioni di euro sul capitolo trasporto locale i cui effetti sarebbero da ripartire tra le diverse regioni.

Il piano industriale presentato ai sindacati nella sede della Sangritana a Lanciano ha, per cominciare, un vizio di fondo: è stato predisposto fin nei minimi particolari da coloro che notoriamente con le loro scelte hanno indebitato le società di trasporto a tal punto da dover rendere necessario il ricorso immediato alla fusione societaria quale strumento per scongiurare il default e il fallimento delle aziende pubbliche piuttosto che per efficientare la mobilità collettiva garantendo un miglior servizio per i cittadini.

Già questo sarebbe sufficiente per rispedire al mittente il piano industriale con annessi e connessi, ma anche volendo fare uno sforzo per entrare nel merito delle proposte, non possiamo fare a meno di constatare che la tanto decantata rivoluzione D'Alfonsiana non solo non c'è stata ma le ricette proposte vanno nella esatta e identica direzione perseguita negli anni di amministrazione Chiodi.

Ammontano a circa 3 milioni di Km i servizi che saranno sottratti all'azienda unica, dei quali 1,3 milioni di Km saranno completamente eliminati in quanto ritenuti in sovrapposizione rispetto al servizio ferroviario mentre 1,6 milioni di Km saranno messi sul mercato assegnandoli ai gestori privati sotto forma di "subconcessioni".

I tagli conseguenti a presunte sovrapposizioni con il sistema ferroviario appaiono in alcuni casi del tutto irrazionali ed incomprensibili in quanto in realta determineranno l'isolamento di alcune zone interne della regione nelle quali non vi e alcuna alternativa alla modalita di trasporto su gomma attualmente garantita. Inoltre i Km eventualmente individuati in sovrapposizione andrebbero almeno in parte, se non tutti, riversati in altre realta territoriali dove il servizio e carente o addirittura, non c'e affatto, seppur in presenza di una forte domanda di mobilita.

In realta la riorganizzazione dei servizi imposta dalla Regione mira esclusivamente a tagliare chilometri e contributi da erogare tant'e che e stata fatta su misura per l'azienda unica senza coinvolgere nella discussione, come logica imporrebbe, la stessa Trenitalia nonche i gestori privati che operano nel settore gomma (anch'essi in teoria non immuni da eventuali servizi in sovrapposizione). – Intervenendo sia sul taglio dei servizi che su altre misure di razionalizzazione che passano anche attraverso la rivisitazione della contrattazione di secondo livello (il cui confronto tuttavia non e mai partito), l'azienda unica avra bisogno di 144 autisti in meno molti dei quali saranno "forzatamente" accompagnati alla pensione.

Un numero che potrebbe sensibilmente aumentare nel caso in cui, avendo La Regione optato per l'affidamento in house dei servizi cosi come previsto dallo statuto della nuova societa, occorrera obbligatoriamente mettere a gara un ulteriore 10% degli attuali servizi, ma anche su questo tema registriamo tanta incertezza e confusione. Sicuramente con questi presupposti non ci tranquillizzano affatto le parole del Sottosegretario D'Alessandro quando affrontando il capitolo degli esuberi esclude il rischio licenziamenti. – Un altro aspetto per il quale si attendeva una vera svolta sia dal piano industriale ma soprattutto dalla Regione, e legato al fenomeno dei costi della politica e alla logica clientelare anch'essa molto presente nelle aziende.

Svanita la possibilita di commissariare le societa fino alla nascita di "TUA", nei mesi appena trascorsi da quando si e materializzato l'avvicendamento politico in Regione, le aziende e i rispettivi CdA hanno continuato liberamente ad operare con le vecchie logiche, gestendo allegramente gli appalti, continuando ad assumere personale (o a prorogare contratti) in settori come quello amministrativo/impiegatizio (e il caso della Sangritana e della Gtm) dove ben presto, aldila dei soliti annunci, qualcuno ci dovra spiegare come l'azienda unica affrontera la questione delle duplicazioni dei ruoli nel settore amministrativo ma soprattutto nell'ambito dirigenziale.

Per essere piu espliciti qualcuno prima o poi ci spieghera cosa ne faremo di tre dirigenti amministrativi, di tre direttori del personale, di tre direttori dell'esercizio ecc.ecc.ecc.

Cosi come abbiamo il timore che per molti degli attuali amministratori si stia gia prefigurando un probabile futuro anche nell'azienda unica attraverso un semplice cambio di poltrona o di incarico. Il primo segnale a riguardo arrivato nei giorni scorsi non e certo incoraggiante e ci riferiamo alla proroga del contratto riservato ad un dirigente di nomina politica il cui incarico sarebbe dovuto decadere in coincidenza con la nascita dell'azienda unica e che invece e stato allungato di un altro anno. – La Filt Cgil in una recente riunione tenutasi con il proprio gruppo dirigente e alla presenza della stessa Cgil Regionale e del

Segretario Gianni Di Cesare, ha ricevuto il mandato affinché si mettano in atto da subito misure e iniziative per contrastare i contenuti di questo piano industriale. I danni del passato e del presente sono facilmente riconducibili a chi li ha determinati e non accetteremo che a pagare siano gli utenti e i lavoratori.

