

## **Azienda unica di trasporto: Tua, è ancora caos sugli incarichi ed il risparmio non si è visto. Per Di Nardo incarico di responsabile sicurezza divisione ferroviaria**

ABRUZZO. La rivoluzione annunciata per ora non c'è stata. La riduzione della spesa e dei dirigenti nemmeno. Aumentano, invece, le consulenze esterne e, dunque, la spesa. Per ora la linea guida principale è la "proroga" in attesa di studi o basi più solide per appoggiare nuove -e magari- rivoluzionarie decisioni.

L'impressione è che si sia premuto sull'acceleratore per la fusione di Arpa, Gtm e Sangritana senza però essere adeguatamente preparati o aver studiato bene nel dettaglio cosa fare poi, a fusione avvenuta.

E la trasparenza?

Rimane una utopia così come il nuovo sito, pure annunciato dal sottosegretario Camillo D'Alessandro, non si è visto e così rimangono celate molte delle carte che sarebbe utile conoscere e pubblicare.

Per esempio l'organigramma del personale della nuova azienda e, dunque, tutti i ruoli di vertice che di fatto si ridurranno, mentre pare che l'esigenza primaria per tutti i vecchi dirigenti di Sangritana, Gtm ed Arpa sia quella di fare di tutto per rimanere nel giro ed occupare comunque una posizione di comando.

### **DE LAURENTIS IL FUSTIGATORE**

Il clima di incertezza favorisce una serie di storie che rotolano di bocca in bocca e agitano i dipendenti che non vedono un futuro roseo per la nuova azienda di trasporto. La scarsità di notizie e la navigazione a vista favorisce la diffusione di ipotesi e scenari da dietrologi e doppiogiochisti mentre si vorrebbero solo atti certi ed inequivocabili che provassero oltre ogni ragionevole dubbio che la fusione è davvero un modo per rafforzare, migliorare il trasporto pubblico locale e una occasione d'oro per risparmiare.

Tuttavia negli ultimi Cda (i primi del nuovo consiglio di amministrazione) si è avvertita subito aria di cambiamento.

Se non altro il consigliere Rodolfo De Laurentiis catapultato nel Cda per volontà del governatore Luciano D'Alfonso ha sfruttato tutte le occasioni per sconfessare il lavoro fatto fino ad ora dal precedente management e puntato i piedi su punti non del tutto secondari.

Qualcuno ha intravisto in questo atteggiamento un piglio autoritario che ha fatto tornare alla mente quelle dimissioni del presidente Luciano D'Amico annunciate ma mai rassegnate. Ora è chiaro a tutti che due "big" come De Laurentiis e D'Amico sono troppi in Tua per cui in molti prevedono una futura probabile presidenza del primo, che ha già dimostrato di avere legami con i poteri forti ed i piani altissimi della politica facendosi eleggere già nel cda della Rai.

Ma che cosa ha contestato De Laurentiis?

L'ultimo Cda si è dimostrato non del tutto coerente e forse qualche passo falso lo ha fatto. Il tema è quello del nuovo organigramma, cioè lo schema delle nuove posizioni dirigenziali della società e dei nomi da posizionare. Ebbene il cda ha approvato all'unanimità, dopo breve discussione, una "ipotesi B" di

organigramma predisposta dal dirigente (con mansioni da vicedirettore generale) Finocchietti, al quale è stato affidato il coordinamento area risorse umane e relazioni industriali con stipendio da 85mila euro lordi, oltre a 539 euro mensili per indennità di trasferta, ma il suo incarico formalmente e per ora si intende prorogato solo fino a 30 settembre...

L'ipotesi B però –è detto chiaramente- è solo provvisoria e aleatoria perché come proposto da De Laurentiis c'è bisogno di uno studio più approfondito (quasi a sconfessare il lavoro di Finocchietti), talmente approfondito che nessuno in Tua può farlo e così si decide di affidare una consulenza esterna (magari con affidamento diretto e dopo indagine di mercato) per capire come riorganizzare la struttura amministrativa della società.

Anche per quanto riguarda i settori da tagliare e quelli su cui puntare c'è bisogno di uno studio analitico del settore dei trasporti che evidenzi con precisioni scenari e prospettive del trasporto su gomma e quello ferroviario. Solo in seguito si potrà procedere con tagli ed eventuali dismissioni che in molti già pronosticano essere i reparti del “ferro” perché sono più costosi gli investimenti.

In molti dalle scelte già fatte credono che più che un problema per i privati, la nuova azienda unica di trasporto potrebbe essere un grande favore per molti operatori, forse agevolati con future dismissioni e privatizzazioni.

#### RIDURRE COSTI DELLA DIRIGENZA? PER ORA UNA UTOPIA

L'organigramma è top secret ma anche dallo schema provvisorio è difficile evincere tagli o risparmi.

Anche sulla controllata Sistema srl e sul suo futuro meglio chiedere l'aiuto alla onnipresente Kpmg... che per ora aumenta la lista dei costi.

La fretta della fusione non ha permesso nemmeno di predisporre le basi informatiche del sistema di gestione che ad oggi sono due differenti e tra loro “non si parlano” creando non pochi problemi. Per ora si decide di non decidere fino al 31 dicembre 2015. Poi si vedrà.

Nel frattempo è stata nominata la nuova vigilanza nelle persone di Ermenegilda Di Stefano, Maria Cristina D'Agostino, Michelina Di Giovanni, Maria D'Angelo, Carola Di Paolo. Membro esterno l'avvocato Fabrizio Anglani già difensore di Arpa in una vertenza contro l'Antitrust...

Per l'anticorruzione è stato nominato Pierluigi Venditti, aiutato da Simona La Civita e Margherita Matriccioni, Vincenzo Mergioti e Gennaro Marfisi.

#### TRASPORTO MERCI: «RISTABILIRE CORRETTEZZA DELLE PROCEDURE»

Nell'ultimo Cda erano giunte sul tavolo anche un paio di accordi da ratificare con le società di trasporto ferroviario Cfi e Rail Traction Company per il noleggio del materiale rotabile (cioè vagoni merci). A sorpresa però il nuovo cda respinge le proposte avanzate e sottolinea «la necessità di ristabilire la correttezza delle procedure di presentazione delle proposte di delibera» con l'ammonimento che le fasi preliminari e prodromiche siano comunque autorizzate dal consiglio stesso. Come dire: la prossima volta vogliamo essere informati prima e non passeranno altre sveltine.

## NUOVA POLTRONA PER DI NARDO

Pasquale Di Nardo, già presidente di Sangritana, è rimasto senza società e la sua carica automaticamente è decaduta ma come era nell'aria una nuova mansione è stata ritagliata su misura per lui.

Di Nardo subito dopo la fusione è andato ad occupare un ufficio a piano terra nella palazzina della vecchia stazione a Lanciano e qualche giorno dopo il presidente D'Amico ha firmato l'incarico: responsabile sicurezza divisione ferroviaria.

Le carte non lo dicono ma l'incarico è stato un parto sofferto, fatto di abbozzamenti e calcoli di precisione, con qualche intervento forte da fuori regione. In effetti l'organigramma approvato il primo luglio 2015 raccontava tutta un'altra cosa prevedendo per la divisione ferrovie (ex Fas ferrovie Sangritana) un consiglio di amministrazione, un ufficio sicurezza (Alessio Giancristoforo) e soprattutto un direttore generale (Benito Marcano) e vice (Giuseppe Finocchietti) e poi un dirigente del personale (Marcano) direttore d'esercizio (Luigi Di Diego) e dirigente amministrativo (Paolo Marino).

Dopo l'intervento "esterno" si è dovuto trovare la quadra all'uomo forte del frentano, ex Forza Italia ed oggi in quota Nuovo Centro destra di Lupi e Quagliariello e così D'Amico decide di cancellare le figure di direttore generale e vice per inserire la figura del Responsabile Sicurezza Divisione Ferroviaria affidata a Di Nardo che gerarchicamente occupa le posizioni che dovevano essere del direttore generale, probabilmente con mansioni equipollenti.

Il compenso per ora rimane -come molto altro- top secret ma già dalle prime battute è chiaro in che modo si muoverà la nuova società che non è riuscita ancora ad affrancarsi da una idea consolidata di "vecchio carrozzone".

