

**Società trasporti: è braccio di ferro su contratti unici e carichi di lavoro. D'Amico, «Più produttività e incentivi all'esodo, o stipendi più bassi». I sindacati, «Turni di 12 ore per gli autisti un rischio per la sicurezza»**

CHIETI - Non sono bastate oltre sei ore di riunione, nei giorni scorsi a Chieti, e di tira e molla tra Luciano D'Amico, presidente della Tua, e i rappresentanti sindacali, per sciogliere i nodi ancora irrisolti del contratto unico della nuova società dei trasporti, che dovrà amalgamare spettanze economiche, turni di lavoro, diritti e doveri di 1.600 dipendenti, provenienti da tre società diverse.

I contratti di Gtm e Sangritana sono decaduti il 31 agosto, quello di Arpa, la società che ha assorbito le prime due, sarà disdetto il 15 settembre, ma il nuovo contratto non è ancora pronto, mentre fanno discutere, in questa tormentata fase di rodaggio della Tua, la questione delle subconcessioni di ai privati e il taglio delle corse nelle aree interne che, protestano sindaci e pendolari, non saranno sostituite senza disagi con le corse dei treni. Infine polemiche anche sul biglietto unico garantito solo nella'rea metropolitana di Chieti e Pescara.

A complicare il quadro e alimentare polemiche politiche, l'esposto alla procura della Repubblica di Chieti presentato da Forza Italia contro la nomina a presidente di D'Amico, in quanto, si sostiene, c'è incompatibilità tra questo incarico, seppur ricoperto a titolo gratuito, e il suo essere rettore dell'Università di Teramo.

Ad AbruzzoWeb il presidente D'Amico si dice comunque "fiducioso che la quadra alla fine si troverà, anche se sarà molto difficile farlo entro il 15 settembre".

E questo significa che i 1.600 lavoratori della Tua si ritroveranno senza contratto territoriale di secondo livello, ma solo con quello nazionale di categoria, molto meno dettagliato. Una vacatio che non potrà protrarsi a lungo.

E il presidente ribadisce anche l'aut aut posto ai sindacati nella trattativa che si è svolta a Chieti: nessun taglio di posti di lavoro, ma solo incentivi all'esodo, in cambio però di maggiore produttività, ovvero orari di lavoro più lunghi.

I sindacati, dall'altra parte del tavolo, per ora trattano e non mostrano i denti: il loro timore è, però, che la società, che ha un debito di 20 milioni di euro, alla fine farà cassa ridimensionando i diritti retribuzioni e carichi dei lavoro dei dipendenti, che saranno messi nero su bianco su un contratto che dovrà essere approvato il prima possibile.

Giuseppe Lupo, segretario regionale Ugl trasporti, annuncia dunque a questa testata che il suo e gli altri sindacati non firmeranno contratti capestro senza un vero e condiviso accordo.

## DOVE C'E' L'ACCORDO

La trattativa è andata liscia finora solo sugli aspetti meno spinosi. Si è stabilito, per esempio, che le trasferte del personale viaggiante che deve raggiungere il posto di lavoro, ovvero l'autobus da guidare, saranno computate nell'orario giornaliero, e se ciò avverrà con mezzo proprio sarà rimborsato il tragitto

applicando il tariffario dell' Aci, circa 30 centesimi a chilometro

Fumata bianca anche per l'orario di lavoro del personale amministrativo, che inizierà alle 8 e terminerà alle 17.30, con pausa pranzo di massimo un'ora.

Accordo anche sugli straordinari: i dipendenti per le ore in più non riceveranno compensi aggiuntivi, ma recupereranno le stesse ore in altre giornate.

Lo scoglio vero sarà la spettanza economica, e il cosiddetto "zainetto", ovvero l'anzianità e gli scatti maturati nel tempo dai vari dipendenti che valgono buste paga più pesanti.

Le tre aziende disciolte garantivano retribuzioni diversificate, con stipendi che oscillavano dai 1.100 ai 1.800 euro, quelli più generosi alla Sangritana. Non sarà facile trovare un trattamento uniforme scontentando il minor numero possibile di dipendenti.

**D'AMICO: "NON LICENZIAMO MA BISOGNA FARE DI PIU'"**

D'Amico ad AbruzzoWeb conferma che bisogna essere realisti. "In uno spirito assolutamente costruttivo - afferma il presidente Tua - ai sindacati ho ribadito che l'azienda, come promesso, non licenzierà nessuno, deve però recuperare comunque risorse per diventare competitiva, non dimenticando che ha un debito di 20 milioni da tenere in considerazione, anche se con fatturato da 140 milioni può essere considerato fisiologico".

Da qui l'aut aut: "O si riduce il trattamento economico, con buste paga più leggere per tutti previste nel nuovo contratto, oppure si deve aumentare la produttività. Il che - precisa - significa più ore di lavoro effettivo in particolare per il personale viaggiante, che consentirà di poter ridurre, come già concordato, il personale più vicino alla pensione di 80 unità, con incentivi all'esodo incentivazione all'esodo, e un risparmio di 4 milioni di euro".

**LUPO (UGL): "ORARI TROPPO LUNGHI, MENO SICUREZZA"**

Ma Lupo dell'Ugl non sembra essere convinto. "Dipende cosa si intende per maggiore produttività - ribatte il sindacalista - La società arriva a proporre infatti di aggiungere mezz'ora alle 6 ore e trenta di orario per gli autisti nelle tratte urbane, e fin qui ci si può ragionare. Quello che noi contestiamo è l'allungamento dell'orario delle corse extra urbane fino a 12 ore, di cui 6 ore e 30 al volante, il resto nelle varie pause, in questa o quella fermata e spostamento".

Per l'esponente sindacale "è un aumento di orario eccessivo, che rischia di mettere a repentaglio la sicurezza, trattandosi di un carico di lavoro pesante per chi svolge una mansione così delicata, trasportare alti cittadini, e che deve essere sempre lucido e al top".

**IL CASO DEI DIRIGENTI**

I sindacati nell'incontro di Chieti hanno poi ribadito la loro perplessità sulla decisione da parte della società di aggiungere una nuova area dirigenziale, "amministrazione e servizi finanziari". "Se si aggiunge una nuova area, si presuppone che gli attuali 12 dirigenti, che hanno un costo notevolissimo, resteranno nello stesso numero, mentre per noi andrebbero ridotti", sottolinea Lupo.

D'Amico però ribatte che, al di là del loro numero, i dirigenti sono stati i primi a subire, rispetto a a quando erano in servizio nelle tre società disciolte, i sacrifici forse maggiori.

“Il loro compenso è stato ridotto anche del 40 per cento e parificato allo stipendio del direttore di sezione della Regione, ovvero 84 mila euro lordi onnicomprensivi, poco meno di 4 mila euro mese al netto - sottolinea - Ricordo infine che anche ai dirigenti più vicini alla pensione sarà proposto l'incentivo all'esodo, e non saranno rimpiazzati”.

