

**Verso il contratto unico di TUA - Trasporti, D'Amico, "No privatizzazione ma è battaglia contro i tagli". Il Presidente di TUA replica ai sindacati, "Società pubblica sana per vincere gara nel 2019. Troppi dirigenti, ma non ho bacchetta magica"**

TERAMO - "Il servizio di trasporto regionale abruzzese non si privatizzerà".

Questa la promessa ad AbruzzoWeb di Luciano D'Amico, presidente della società pubblica Tua, nata dalla fusione delle esistenti Arpa, Gtm e Sangritana, in risposta al rischio paventato da sindacati (**leggi l'articolo**) alla luce degli ultimi scenari.

D'Amico, che è anche rettore dell'Università di Teramo, intende scongiurare il macigno che potrebbe apparire in mezzo alla strada di 12 milioni di euro di tagli governativi, con tutta l'intenzione di mantenere in mano pubblica il trasporto pubblico abruzzese, dicendo un secco no appunto all'ipotesi di privatizzazione del servizio e proseguendo comunque sulla strada del rigore e del taglio degli sprechi. E anche del numero dei dirigenti, ma non subito.

Alla vigilia della probabile firma con i sindacati, prevista lunedì prossimo salvo complicazioni, in calce al contratto unico che unificherà i trattamenti di 1.600 dipendenti che provengono dalle tre società che si sono fuse.

Lo spettro-privatizzazione è stato adombrato dai sindacati come diretta conseguenza della spending review imposta da Roma alle Regioni, un salasso difficilmente sopportabile per una società unica appena costituita e che sarà costretta a partire con il freno tirato.

E dovrebbe seguire, in tal caso, la strada della Regione Toscana, che ha messo a bando il servizio di trasporto pubblico senza aspettare il 2019, quando anche l'Abruzzo e le altre Regioni dovranno farlo in base alle direttive europee.

La gara è stata vinta dal colosso francese Ratp Dev, attraverso una sua controllata, per 4 miliardi per i prossimi 11 anni. Con la possibilità, che già fa tremare lavoratori e pendolari, di tagliare le corse, personale e costi di gestione.

“La Regione Abruzzo non ha intenzione di seguire la strada intrapresa dalla Toscana - assicura D'Amico, replicando ai sindacati - Del resto poteva farlo subito, risparmiandosi l'immenso sforzo speso in questi mesi per costituire la società unica, operazione non certo facile e indolore. L'Abruzzo sarà obbligato a mettere a gara il servizio nel 2019 e stiamo lavorando proprio per essere pronti a vincere questa gara con la Tua, mantenendo in mano pubblica i trasporti”.

Certo è che un taglio da 12 milioni di euro rende tutto più difficile. D'Amico non può fare altro che accendere un cero al presidente, Luciano D'Alfonso, che a suo dire in queste settimane sta facendo il giro delle sette chiese nei ministeri e nei tavoli romani.

“Il presidente sta facendo una battaglia alla conferenza Stato Regioni e al ministero - assicura D'Amico - Questo taglio va evitato in ogni modo, significherebbe appesantire e di molto una società appena nata. Sarebbe inevitabile per esempio aumentare il costo dei biglietti, tenuto conto che già stiamo razionalizzando e riducendo i costi nel limite del possibile. Non posso che essere fiducioso”.

Tornando sull'ipotesi privatizzazione D'Amico sottolinea comunque che "in Abruzzo il servizio non può che restare pubblico, perché per un privato che deve dividere gli utili, risulterebbe molto difficile garantire anche il servizio minimo in aree interne non appetibili per il mercato, visto l'esiguo numero di passeggeri, e gli alti costi di gestione".

Servizio pubblico unica via, dunque, a patto però che la Tua diventi un'azienda virtuosa e competitiva, capace di sbaragliare gli avversari internazionali nella gara del 2019.

#### DIRIGENTI: TROPPI, MA SENZA BACCHETTA MAGICA

Decisivo, da questo punto di vista, anche l'accordo sul contratto unico che potrebbe essere sottoscritto lunedì, dopo mesi di estenuanti trattative. E a latere le misure volte a razionalizzazione i costi.

I sindacati a questa testata hanno annunciato che l'accordo di massima è pressoché raggiunto. Ci sono, però, alcuni punti dove la divergenza resta marcata: una disparità di trattamento tra personale impiegatizio e autisti, l'incertezza sul taglio del numero dei troppi e costosi dirigenti. Il mancato taglio dei compensi aggiuntivi dei quadri per mansioni, denunciano i sindacati, relative alle società disciolte in Tua che non hanno dunque più ragion d'essere.

Sul primo punto D'Amico nega disparità di trattamento.

"È nata l'esigenza di uniformare trattamenti di lavoratori che provenivano da re società diverse, operazione molto complessa e la misura più equa ad esempio per gli amministrativi della Sangritana, che avevano un orario di lavoro di 37,5 ore settimanali, è stata quella di riconoscere un piccolo aumento a fronte del nuovo orario uguale per tutti di 39 ore settimanali", spiega.

"Anche perché quei lavoratori avevano ottenuto negli anni meno benefit proprio per l'orario ridotto, in virtù di precedenti accordi sindacali - fa notare - Ma lo stesso abbiamo fatto con gli autisti della Gtm che avevano pause di lavoro più lunghe dei colleghi di Arpa e Sangritana. Anche in questo caso la riduzione della pausa è stata compensata economicamente".

Venendo al nodo dei dirigenti e dei quadri, premettendo di non avere la bacchetta magica, il presidente assicura che si sta lavorando ridurre numero e compensi. "Con il sindacato Federmanager abbiamo concordato un abbattimento del compenso a quello dei dirigenti regionali ovvero ai 84,5 mila euro lordi".

Un ben risparmio, visto che i compensi nelle disciolte società erano molto più alti, in media di 102 mila euro con punte superiori alle 200 mila euro. Ridurre il numero dei dirigenti, però, è più complicato.

"In base alle normative nazionali, lo standard è di un dirigente ogni cento dipendenti - sottolinea - E noi a oggi con 1.600 dipendenti abbiamo 14 dirigenti, cioè siamo nello standard. Due di loro, poi, andranno in pensione a breve. Concordiamo con il sindacato che si possa ridurre ulteriormente il numero, ma non è possibile farlo domani mattina, ci sono un iter e una trattativa da intraprendere".

Per quanto riguarda i compensi dei quadri, infine, replica che "parliamo di appena sette casi, e di compensi aggiuntivi del valore medio di 10 mila euro l'anno. Con il nuovo assetto saranno rivisti, non è possibile fare tutto e subito in un complesso processo di riordino e accorpamento, dove le priorità sono altre".

## TAGLIARE PER NON CAPITOLARE

E tra le priorità c'è quella del contenimento dei costi, reso possibile proprio dall'accorpamento. Sono state, a tal proposito, unificate le sedi come quelle di Teramo e Giulianova, e quella di Chieti con le due di Pescara.

Altra partita decisiva è quella degli approvvigionamenti, a cominciare del gasolio. Il bando è in corso, l'offerta per 18 milioni di libbre l'anno è di 2 centesimi al litro, che consentirebbe, rispetto a quello che spendevano le tre società, che facevano bandi ognuna per conto proprio, un risparmio di 360 mila euro l'anno.

Seguirà il bando unificato per le polizze assicurative e per le manutenzioni di treni e autobus, con un risparmio anche qui nell'ordine di centinaia di migliaia di euro.

Si stanno poi aprendo le buste per l'acquisto di nuovi 36 autobus, che consumano meno dei vecchi, che saranno rottamati, e che nel medio-lungo periodo garantiranno anch'essi risparmi in manutenzione e carburante. Incentivando, visto l'accresciuto comfort, l'uso del mezzo pubblico, che equivale a incassi da biglietti staccati.

Anche i prepensionamenti già avvenuti di 200 autisti hanno fatto bene alle casse della Tua. Parte dei vecchi dipendenti sono stati rimpiazzati da 30 giovani. Farà seguito, appena la Regione darà il via libera, l'assunzione di altri 20 autisti. "Più produttivi e meno costosi del 60 per cento", tiene a sottolineare il presidente della Tua.

