

TRASPORTI: SVOLTA VICINACON LA FUSIONE, ARPA "ESUBERI, LA GESTIONE SARA' DOLOROSA"

29 Luglio 2012



L'AQUILA - Per il sistema del trasporto abruzzese è arrivato il momento della svolta. Alcune sono già state effettuate, altre sono alle porte, altre ancora sono già pianificate. Al presidente dell'Arpa, Massimo Cirulli, avvocato prestatario all'attività manageriale, il coraggio non manca ed ha ben chiaro il quadro che si va delineando ma attende risposte chiare dalla politica regionale, che il prossimo 1 agosto si riunirà all'Emiciclo proprio per discutere dei futuri assetti del tpl (trasporto pubblico locale).

"La fusione con Gtm e Sangritana è dietro l'angolo. Non sarà un passo indolore, ma non possono esserci compromessi di tipo politico. Altrimenti sarà un processo fallimentare" spiega Cirulli che dal 2009 guida l'azienda dei trasporti regionali abruzzesi che conta circa 1000 dipendenti e con il capitale sociale, interamente pubblico, pari a 8.990.644 euro che fa riferimento alla Regione Abruzzo (95,4 per cento) altri Enti Locali (4,6 per cento). I soci sono 85 mentre il fatturato al netto dei contributi pubblici è stato di 23.208.178 euro.

Alcuni passi sono già stati compiuti: dalla nuova sede dell'azienda all'Aquila, arrivata dopo 30 anni di 'provvisorietà' a quella di Sulmona (L'Aquila), da inaugurare l'anno prossimo. Ma il vero nodo è quello della fusione con Gtm e Sangritana, un percorso che inevitabilmente sarà caratterizzato da luci, vedi riduzione di costi e sprechi, e ombre, leggasi esuberi. "La gestione degli esuberi è sempre dolorosa" spiega il presidente delle autolinee regionali abruzzesi.

Bocconi in agrodolce con l'utente finale, passeggeri e pendolari, voglioso di servizi sempre più efficienti e puntuali, specie per la funzione 'sociale' che i trasporti rivestono soprattutto nei paesini dell'entroterra montano e costiero.

Scenari di cui abbiamo chiesto lumi proprio al presidente Cirulli, che con la chiarezza che gli è consueta ha fatto il punto su aspettative e prospettive per il futuro.

Partiamo dalle sedi: quella recentemente acquisita all'Aquila è un buon punto di partenza per una pianificazione complessa come quella che attende l'Arpa.

La nuova sede era un atto dovuto, che doveva essere compiuto già negli anni scorsi. La precedente struttura era 'temporanea', ma in Italia non esiste nulla di più definitivo di ciò che nasce come provvisorio. Un investimento che fa il paio con quelli avviati per il rinnovo del parco rotabile.

E la nuova sede di Sulmona?

È stato firmato un contratto preliminare per l'acquisto di un immobile nella zona industriale del capoluogo peligno. L'auspicio è di inaugurarla in concomitanza con l'approvazione del prossimo bilancio, nel giugno 2013.

Prospettive dell'azienda: la fusione con Gtm e Sangritana è dietro l'angolo.

Se parliamo di prospettive in termini di assunzioni posso dire da adesso che non ce ne sono. Per quanto riguarda il futuro dell'azienda abbiamo presentato il piano di fusione con Gtm e Sangritana, relativo al ramo gomme, entro i termini, ovvero il 30 giugno scorso. È stato sottoposto all'attenzione dell'assessore regionale ai trasporti Giandonato Morra e ai sindacati. Mi risulta che a tal proposito sia stato convocato un Consiglio regionale ad hoc il primo agosto. Serve una decisione.

Una decisione che non si annuncia facile.

La politica deve scegliere che strada intraprendere. Se formare un'azienda unica ferro-gomma, come in Umbria, oppure se la Sangritana deve mantenere una certa autonomia, soprattutto per quanto riguarda il comparto trasporto su gomma. Io un'idea: o tutto confluisce nella nuova azienda oppure ritengo sia più conveniente la fusione tra Arpa e Gtm, sia sotto il profilo economico sia tecnico-giuridico. Ma è la Regione che deve assumersi la responsabilità di decidere.

Dovrà essere poi definita anche la città che ospiterà la nuova sede.

Viviamo in un territorio in cui il campanile è particolarmente sentito e ancora vivo. Bisogna evitare un compromesso politico che possa generare quello che ritengo un errore: ovvero localizzare la sede legale a Chieti e la Direzione generale a Pescara. In Italia scelte del genere hanno portato alla situazione del debito pubblico attuale. Non è più tempo di pensare a uffici doppiati. Non si può commettere l'errore che fu commesso negli anni '70, lasciando la sede del Consiglio regionale all'Aquila e trasferendo assessorati e uffici a Pescara. È il tempo delle decisioni nette, e raramente sono popolari.

Ancor meno se queste portano a degli esuberi.

Bisogna essere chiari. Gli esuberi ci sono, i numeri li conoscono sia l'assessore sia i sindacati. In ogni fusione tra aziende vengono a galla. Basti pensare a quello che è successo con Carispaq e Bpls: solo in quel caso si è parlato di 230 esuberi. Il personale in eccedenza va gestito, ma non verrà lasciato 'in eredità' alla nuova azienda che verrà. Non potrà nascere gravata di costi legati al personale e con il fardello degli esuberi. L'Abruzzo non se lo può permettere. Io personalmente non firmerò mai le lettere di licenziamento, ma la questione esuberi esiste e bisogna intervenire.

In che modo?

Occorre fare una distinzione. Gli esuberi tra gli autisti sono gestibili. Diciamo che con un anno di turnover l'eccedenza può essere superata. Discorso diverso, invece, per il personale impiegatizio, dove i tassi di turnover sono molto inferiori. Mi rendo conto che non sarà facile, ma la gestione di questa vicenda è necessaria. Nel decreto crescita voluto dal ministro Passera è stata inserita una norma che consente alle aziende aeree di ricorrere alla cassa integrazione straordinaria. Se Alitalia annuncerà degli esuberi non me ne stupirei. Ecco io non voglio che si arrivi ad una fusione come quella attuata per Alitalia. Ma è altrettanto vero che la Cig straordinaria non è concessa alle aziende che si occupano di trasporto: mi auguravo che tale opportunità venisse prevista con il decreto varato dal Governo. La cassa integrazione ordinaria non è una via che fornisce prospettive. Un'ipotesi è quella dei contratti di solidarietà. Ma anche in quel caso è si tratta di una soluzione che sarà difficile da far accettare a quei dipendenti che per anni magari hanno guadagnato 1200 euro e di colpo se ne ritroveranno in busta paga poco più della metà.

Dalla Regione che risposte avete avuto?

Morra è in attesa delle osservazioni del sindacato sul piano di fusione. Mi aspetto un atteggiamento responsabile anche dal sindacato. Le condizioni della Regione e del Paese sono mutate. Nessuno può sperare che l'anno prossimo ci siano più soldi per il tpl, anzi, se saremo fortunati ne avremo nella misura che abbiamo avuto quest'anno. Il trasporto pubblico mi rendo conto che ha una funzione sociale, specie nei paesini dell'interno ma ha anche un costo che lo Stato non copre più e che l'azienda, anche a fronte di una concorrenza molto aggressiva, non si può più permettere di sopportare. A questo si aggiunge un quadro normativo estremamente confuso che cambia ciclicamente con regolamenti, decreti e referendum.

E l'offerta al pubblico?

Per quanto riguarda il parco rotabile acquisteremo nuovi mezzi per dieci milioni di euro con dei fondi Fas. Sotto il profilo qualitativo è una buona risposta. Però in termini quantitativi sarei un bugiardo se dicessi che l'anno prossimo avremo tre linee in più. Se lo Stato diminuisce le risorse non si possono aumentare le risorse.

La fusione, però, si farà

Lo ha detto e ribadito il presidente della Regione, Gianni Chiodi. Non sarà una passeggiata. La gestione di esuberi è sempre dolorosa, genera tensioni, mi rendo conto che si va ad incidere nella carne viva dei lavoratori. Ma se non si agisce lì la

fusione sarà fallimentare ancor prima della nascita. Non voglio essere drammatico, ma la fusione ha un senso solo se genera risparmio.