



Segreteria Regionale Abruzzo

## **FUSIONE A PARTE, TUTTO E' RIMASTO INVARIATO CON I PROBLEMI DI SEMPRE**

Alla fine possiamo affermare che sia prevalso il buon senso. La Regione Abruzzo, nella persona del Consigliere Regionale con delega ai trasporti Camillo D'Alessandro, ha evidentemente compreso che nella comunicazione ufficiale del 13 febbraio 2015 predisposta (???) dai tre Presidenti di Arpa, Gtm e Sangritana ed inoltrata in tutta fretta alle segreterie Regionali, Territoriali e alle Rappresentanze Sindacali Aziendali, vi erano alcune forzature, ma soprattutto inesattezze ed imprecisioni puntualmente evidenziate dai Segretari Regionali Rolandi (Filt Cgil), Di Naccio (Fit Cisl), Murinni (Uiltrasporti), Lizzi (Faisa Cisl) e Lupo (Ugl trasporti) in occasione dell'incontro istituzionale tenutosi alle ore 15 presso la sede della Regione Abruzzo in viale Bovio. Di conseguenza lo stesso rappresentante politico ha cortesemente invitato le tre aziende ad una riflessione sui contenuti della comunicazione formale rivedendo possibilmente le stesse modalità di consultazione per il trasferimento d'azienda a seguito di cessione conseguente alla procedura di fusione per incorporazione.

### **CAOS IN REGIONE PER LA CONCOMITANZA E LA SOVRAPPOSIZIONE DI CONVOCAZIONI E DI INTERLOCUTORI SINDACALI**

- Ma facciamo un piccolo passo indietro per descrivere lo stato confusionale generato da una serie di convocazioni concomitanti disposte dalle Aziende e dalla Regione nella stessa giornata e negli stessi orari. Alle ore 15.00, come detto infatti, erano state convocate le Segreterie Regionali per proseguire il confronto istituzionale sui principali contenuti del progetto di fusione. Un appuntamento che inevitabilmente però si è trasformato in un serrato dibattito sull'improvvida comunicazione (nei contenuti e nelle modalità) trasmessa dai Presidenti delle tre aziende D'Amico (Arpa), Russo (Gtm) e Di Nardo (Sangritana) - leggi la nota. Alle 17.00 invece erano state disposte due riunioni, la prima, alla presenza delle stesse Rappresentanze Sindacali Aziendali presenti nelle tre aziende, per effettuare l'esame congiunto proprio sui contenuti della comunicazione aziendale del 13 febbraio 2015 e la seconda, per esperire le procedure di raffreddamento e conciliazione attivate in data 14 febbraio 2015 dalle Segreterie Regionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl trasporti. Insomma, come immaginabile, un bel caos con un eccezionale ingorgo di convocazioni e di sovrapposizioni di delegazioni sindacali in alcuni casi eterogenee e in altri concomitanti.

### **PER I SINDACATI LA COMUNICAZIONE AZIENDALE PRESENTA INESATTEZZE E FORZATURE CHE VANNO CORRETTE**

- Intanto è opportuno precisare che la convocazione da parte delle imprese, contrariamente a quanto indicato nella parte finale della nota summenzionata, non è stata affatto oggetto di una specifica richiesta da parte sindacale. Tuttavia il passaggio che ha scatenato la dura reazione delle forze sociali, culminata nella proclamazione dello stato di agitazione di tutto il personale delle tre imprese, è ascrivibile ad un capoverso indicato a pagina 3 dal titolo "Conseguenze giuridiche economiche e sociali che interessano i lavoratori" e nel quale sostanzialmente si afferma che a seguito della fusione per incorporazione i lavoratori delle società incorporate (Gtm e Sangritana) saranno assoggettati alla contrattazione aziendale vigente nella società incorporante (Arpa) che tradotto in termini pratici significa un colpo di spugna ovvero un bell'azzeramento dell'intera contrattazione di secondo livello almeno per quanto attiene la parte normativa, atteso che in un successivo passaggio, si afferma altresì che vengono salvaguardati i trattamenti economici e retributivi del personale delle società cedenti o incorporate ovvero Gtm e Sangritana. Inoltre un altro aspetto che ha fatto sobbalzare le organizzazioni sindacali è l'indicazione di possibili "eccedentari" che dovrebbero essere - secondo quanto scritto dalle aziende - concordemente individuati tra le parti. Un

passaggio del tutto inaccettabile considerando i contenuti della Legge Regionale 42/2014 che, nel garantire i livelli occupazionali ha escluso categoricamente la possibilità che vi possano essere esuberanti.

**«IL RUOLO DI GRANDE RESPONSABILITÀ CHE IL SINDACATO HA ASSUNTO NELLA CONDIVISIONE DEL DELICATO PROCESSO DI AGGREGAZIONE, MERITA UN DIVERSO TRATTAMENTO DALLE IMPRESE E SOPRATTUTTO DALLA REGIONE»** - «La piena condivisione

sindacale di un percorso assai delicato quale quello della fusione delle aziende attraverso una procedura semplificata (fusione per incorporazione) che, seppur garantendo tempi ristretti e costi procedurali contenuti, non è in grado tuttavia di fornire sufficienti garanzie sulla solidità delle imprese, dovrebbe indurre aziende e regione a muoversi con un adeguato livello concertativo dissipando le tante incertezze che inevitabilmente emergono sulle possibili ricadute economiche e sociali per i lavoratori delle società incorporate». E' quanto ha affermato in premessa il Segretario Regionale della Filt Cgil Abruzzo nel corso dell'incontro Istituzionale con il Consigliere D'Alessandro e con i Presidenti delle tre aziende regionali di trasporto. «Il ruolo di grande responsabilità - ha continuato Rolandi - assunto dal sindacato nel processo di aggregazione e nel portare avanti una delicata opera di persuasione nei confronti del personale, dell'opinione pubblica e della stessa politica notoriamente e per motivi diversi avversi al necessario cambiamento, meriterebbe un diverso trattamento soprattutto dalla Regione». Non è stato assolutamente facile per il passato e non lo sarà nemmeno per il futuro riuscire a far condividere ai lavoratori l'idea che si debba affrontare il percorso di fusione con quegli stessi amministratori e con quello stesso management che si sono resi responsabili di una conduzione scellerata delle aziende almeno fino ad oggi.

**I SINDACATI SONO PRATICAMENTE ALL'OSCURO SIA DEL PIANO STRATEGICO 2015/2019 MA SOPRATTUTTO DEL PIANO INDUSTRIALE DELL'AZIENDA UNICA** - Soltanto in due fugaci circostanze

(una delle quali in occasione della presentazione ufficiale del 29 dicembre scorso), è stato possibile intercettare qualche elemento tratto dal piano strategico 2015/2019 della futura azienda unica, ma di fatto tra regione, imprese e sindacati non si è mai potuto attivare un vero contraddittorio e quel necessario confronto di merito in quanto non è stata ancora formalmente consegnata la relativa documentazione sul progetto di fusione, quella stessa documentazione che dovrà essere sottoposta quanto prima al vaglio del Consiglio regionale. Così come si è praticamente all'oscuro di un piano industriale a breve/medio termine che contempra sia gli aspetti economici che finanziari. Occorre immediatamente capire come l'azienda unica sarà in grado di far fronte alla pesante situazione debitoria ereditata. Molto dipenderà dalla fiducia che gli istituti di credito riserveranno all'operazione "azienda unica". I segnali che arrivano non sono incoraggianti come stanno a dimostrare le tante situazioni di criticità nelle operazioni di approvvigionamento di beni e servizi da parte dell'azienda Arpa e che denotano ancora oggi, una presumibile mancanza di liquidità. Il piano industriale peraltro dovrà mettere in conto nel breve/medio termine, la necessità di sostenere costi annuali e pluriennali che saranno legati al processo integrativo delle tre aziende. Si pensi ad esempio alle nuove livree dei mezzi di trasporto, alle nuove divise per il personale impiegato nell'esercizio e nella manutenzione, ai nuovi titoli di viaggio ecc. ecc. Vorremmo inoltre capire cosa abbiano prodotto di concreto questi famigerati gruppi di lavoro resi operativi già da qualche mese ma dai quali non sono ancora scaturiti gli attesi risultati.

**CHE TIPO DI ORGANIZZAZIONE SARA' RISERVATA ALLE TRE DIVISIONI E SOPRATTUTTO COME E QUANTO SOPRAVVIVERA' LA SOCIETA' COMMERCIALE?** - Vi è incertezza finanche sulle strategie

organizzative e sull'utilizzo del personale nelle tre divisioni (gomma extraurbano, gomma urbano e ferro). Quelle operazioni (peraltro tristemente fallite) di trasferimento di alcuni impiegati da una sede all'altra, senza una visione complessiva dell'organizzazione che si intende riservare alle strutture, lasciano alquanto perplessi. Non ci è ancora chiaro ad esempio quale sarà il destino di coloro che operano attualmente nella Ferrovia Adriatico Sangritana. In quanti andranno a confluire nella futura divisione ferroviaria? Come sarà diviso il personale amministrativo della Fas? Ma soprattutto come e quanto sopravviverà la società commerciale? Pur avendo da sempre sostenuto la necessità, anche in relazione della drastica contrazione delle risorse, di separare le attività di trasporto pubblico locale soggetto a contribuzione dalle attività cosiddette a mercato (e non è un caso che la Regione si sia mossa in tal senso), nutriamo tuttavia una profonda perplessità sul destino della società commerciale Sangritana Spa e sulla possibilità che la stessa possa sostenersi e sopravvivere con le sole attività a mercato. Così come siamo fortemente contrari all'ipotesi di privare l'azienda unica delle redditizie linee che incidono su Roma e su Napoli e che impropriamente vengono definite linee commerciali. In realtà siamo consapevoli che al di là dei consolidati casi nei quali non vi

è di fatto un'alternativa ferroviaria rispetto ai servizi assicurati su gomma, anche laddove l'alternativa ferroviaria è presente (si pensi ad esempio alla tratta Avezzano-Roma), le numerose corse assicurate attualmente da Arpa nascondono in realtà la necessità di assicurare quelle adeguate risposte di tpl al pendolarismo abruzzese. Se poi dietro la volontà di trasferire nella società commerciale i collegamenti extra regionali su Roma e su Napoli, vi sia la necessità di rispondere alle osservazioni dell'Agcm (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), ci sarebbe da chiedere alla stessa autorità garante così come alla Regione Abruzzo, per quale motivo tali direttive siano riservate alle sole aziende pubbliche e per lo più abruzzesi.

**FUSIONE A PARTE, TUTTO E' RIMASTO INVARIATO CON I PROBLEMI DI SEMPRE** - Se si fa eccezione per l'impegno mantenuto di realizzare l'azienda unica regionale di tpl in tempi rapidi, non possiamo sostenere che il settore abbia ricevuto, con il cambio della guida politica regionale, quella spinta propulsiva e quei segnali di cambiamento più volte auspicati a cominciare dalle assunzioni di più ampie e precise responsabilità da parte di coloro che detengono ruoli decisionali all'interno delle società. Arpa non ha chiuso per cinque anni consecutivi i bilanci in perdita per una fatalità o per situazioni eccezionali e non prevedibili. Eppure possiamo stare certi che per quanto accaduto, non vi sarà nessuno che pagherà in prima persona, salvo poi presentare il conto ai lavoratori sottoforma di richiesta per una maggiore produttività. Così come non ci sarà nessuno a rispondere in prima persona della pessima gestione della Società Sistema e delle tante assunzioni clientelari che hanno appesantito i bilanci nel corso degli anni determinando continue ricapitalizzazioni. Anche in questa circostanza il conto è già stato presentato ai lavoratori attraverso il ricorso alla privatizzazione del settore del pulimento ed è un conto parziale poiché le recentissime assunzioni di amministrativi imposte dal giudice insieme agli ultimi provvedimenti varati dall'ex Presidente di Arpa Cirulli, determineranno anche per l'anno 2014 un bilancio chiaramente in rosso al quale si potrà rimediare con una nuova ricapitalizzazione a carico questa volta della nascente azienda unica o, in alternativa, portando i libri in tribunale.

**QUESTIONE TRASPARENZA: CONTINUA AD ESSERE UN ILLUSTRE SCONOSCIUTO** – Sarà pur vero che la Direzione trasporti della Regione abbia trasmesso nel corso degli ultimi anni (soprattutto dietro le continue sollecitazioni della Filt Cgil) note formali per indurre le aziende a rispettare gli obblighi sulla trasparenza ma è inconfutabile che queste note non abbiano sortito alcun effetto. Le prove? Sul sito dell'Arpa i verbali dei Cda pubblicati sono fermi al 23/6/2014; in Gtm stiamo un po' più avanti (dicembre 2014) ma i verbali pubblicati risultano in versione "light" ovvero depurati da quelle fondamentali note integrative con le quali è possibile desumere fatti, nomi e circostanze rispetto ai provvedimenti adottati. E poi c'è la "fantastica Sangritana" che, per non fare torti a nessuno, non ha mai pubblicato alcun verbale alla faccia della trasparenza.

**SUL CONCORSO E' ORA DI FINIRLA DI RACCONTARE FROTTOLE E DI SCARICARE LE RESPONSABILITA': SI PROCEDA IMMEDIATAMENTE CON LE SELEZIONI** – Tra i motivi che hanno indotto le Segreterie Regionali ad attivare le procedure di raffreddamento e conciliazione e per le quali si terrà l'incontro presumibilmente la prossima settimana, vi è la mancata attuazione del verbale di accordo siglato lo scorso 4 novembre con il quale si era definito il percorso per attivare le procedure concorsuali necessarie alla definizione delle graduatorie per l'assunzione di personale addetto alla guida. Nel rammentare che gli impegni sottoscritti vanno ovviamente onorati, ci sembra del tutto inopportuno continuare a mostrare incertezze ed esitazioni pur in presenza di una vera e propria emergenza che investe in particolare il personale viaggiante ma che comincia ad interessare anche il settore manutentivo per il quale come è noto si prevede un deciso aumento delle attività in relazione all'obiettivo aziendale di internalizzare i tanti lavori effettuati all'esterno. Il Consigliere D'Alessandro sul tema ha assicurato ai sindacati Regionali che non vi sono ripensamenti da parte della Regione e che si procederà immediatamente ad avviare le procedure per la definizione delle graduatorie necessarie per l'assunzione di personale addetto alla guida.

Il Segretario della Filt Cgil Abruzzo  
(Franco Rolandi)

