

Genova. Amt: posizioni ancora distanti fra Regione e sindacati, annunciato nuovo sciopero il 6 novembre

Posizioni distanti fra sindacati e Regione.

Lo stop del tpl di ieri e il confronto in Regione non ha sortito nessuna novità sul fronte dell'agitazione degli autoferrotranvieri di Amt.

Gli autisti torneranno ad astenersi dal lavoro il 6 novembre da inizio servizio alle 5,30, dalle 9.30 alle 17, dalle 21 a fine turno, mentre i restanti lavoratori per tutto l'orario giornaliero.

Ieri durante il confronto il presidente della Regione Claudio Burlando ha precisato che "non è vero che le risorse regionali sono bloccate da anni, ma ricordo che nel 2004 erano 125 milioni di euro e quest'anno 162 milioni: un aumento del 29,6 per cento in cinque anni".

Il presidente della Regione inoltre è venuto incontro ai lavoratori dicendo di essere "disponibile a incrementare le risorse per il trasporto pubblico, ma - ha detto - occorre la garanzia che questi soldi siano investiti esclusivamente per migliorare la qualità del servizio ai cittadini e per migliorare le condizioni dei lavoratori".

Nei prossimi giorni Burlando incontrerà il sindaco di Genova Marta Vincenzi e il presidente della Provincia Alessandro Repetto per cercare di trovare un accordo generale con i sindacati Amt. I motivi alla base dello strappo sono gli stessi ormai da tempo: blocco delle assunzioni da turn-over e riduzione del personale viaggiante di 200 unità, ma è soprattutto la sicurezza a essere al centro delle richieste dei lavoratori. L'adesione allo sciopero di ieri è stata pari al 99% e i bus nel capoluogo ligure hanno ripreso a circolare oltre le 18, lasciando a piedi i genovesi per quasi tutta la giornata.

Sulla vertenza in corso e sul sistema di tpl è il presidente di Amt Bruno Sessarego a rendere pubblico un ampio intervento, che vi proponiamo nel dettaglio.

"Nella concitazione della vertenza in corso si perde il problema di fondo: la mancanza strutturale di una regolamentazione del settore del trasporto pubblico. ASSTRA, la nostra associazione di categoria, teorizza la necessità di finanziamenti certi, indicizzati nel tempo, erogati da una costituenda Agenzia Nazionale, responsabile anche della definizione di livelli tariffari, decisi in funzione di parametri oggettivi a prescindere dalle evenienze elettorali locali. Dagli amministratori aziendali si deve pretendere il raggiungimento di obiettivi, sia pure difficili, ma ben definiti.

Poiché il disavanzo di esercizio è un elemento fisiologico di settore si devono individuare costi standard cui far riferimento per capire se un'azienda funziona o meno. I finanziamenti erogati dovrebbero essere proporzionati a tali costi. Anzi, se si vuole, per determinare come distribuire le risorse nei prossimi anni, si può, da subito, impostare un modello di questo tipo che, tra l'altro, il sistema delle aziende liguri di trasporto pubblico sollecita da tempo".

"Nello specifico dei risultati AMT, il fatto che l'operatività sia affidata al socio Transdev (che indica l'Amministratore Delegato con tutti i poteri gestionali), mi consente di esprimere valutazioni più obiettive, anche se naturalmente mi sento pienamente coinvolto nell'amministrazione dell'azienda. A questo proposito posso affermare che il parco autobus è stato rinnovato, che abbiamo un sistema di monitoraggio satellitare e informativo sulle paline che ci viene invidiato, che abbiamo elaborato studi importanti come

quello sulla ipotesi di tranvia in Valbisagno. D'altra parte gli studi di customer satisfaction ci attribuiscono un voto saldamente positivo. Inoltre, poiché siamo (giustamente) sotto osservazione, abbiamo fatto anche valutazioni precise sui costi del sistema di trasporto pubblico genovese per quantificarne l'evoluzione in questi anni. Il numero di chilometri complessivo erogato dall'Azienda è restato costante. I costi di AMT, sterilizzati degli indici inflattivi (e del rientro AMI), sono diminuiti di circa 6 milioni di euro tra 2005 e 2008. Il fabbisogno attuale del sistema genovese di trasporto pubblico è diminuito di circa 10 milioni di euro rispetto ai circa 37 milioni annui medi del periodo 1995-2007. Sono risultati significativi ottenuti solo grazie ad un impegno molto forte di tutto il sistema ed, in particolare, dell'azienda, dal 2005 ad oggi.

Le difficoltà economiche attuali sono dovute al fatto che il rientro delle attività di AMI ha prodotto un aumento significativo dei costi AMT. Ad essi si sono aggiunti gli oneri del contratto nazionale e dei contratti integrativi, il forte aumento del costo del gasolio, l'aumento degli oneri assicurativi, la riduzione degli introiti da traffico, la rimodulazione dei contributi regionali al bacino urbano genovese con la riduzione, in questa fase difficile tra 2008 e 2009, di circa 3 milioni di euro".

Ed ancora ... "Il Comune di Genova, per parte sua, eroga all'azienda il corrispettivo e spende tutti gli anni oltre 30 milioni di euro per ripianare i mutui contratti nel passato per il trasporto pubblico. Sono difficoltà oggettive che tutti dovrebbero conoscere, specie chi si occupa di trasporto pubblico.

Su questi problemi sono basate le difficoltà insite nella definizione di una strategia per i prossimi anni. Sono state definite con i soci, e condivise e apprezzate dalla Giunta Comunale, linee di indirizzo su cui definire il nostro Piano Industriale. Intendiamo operare con estrema sollecitudine, l'inerzia non può creare che difficoltà. Tra l'altro, tale Piano è anche un pezzo fondamentale della partnership con Transdev che è stata rivisitata alla luce dell'esperienza della prima fase. Bisogna definire gli obiettivi dei prossimi anni, in funzione delle risorse disponibili, con quali strutture necessarie. Bisogna, sia pur nel quadro delle difficoltà oggettive, accelerare il processo verso una dimensione manageriale ed europea. Purtroppo nel corso della vertenza e delle relative polemiche ci sono stati momenti di altissima tensione che hanno dato spazio anche ad affermazioni non veritiere e a toni comunque eccessivi. Un giornale ha detto che io avrei ben venti portavoce; si è detto che alcuni dirigenti avrebbero auto aziendali che costerebbero 200.000 euro all'azienda. Basterebbe ragionare sull'enormità di questi numeri per rendersi conto dell'assurdità delle affermazioni. Si dice che il nostro sistema di manutenzioni di oggi funzioni peggio di quello precedente. In realtà il nostro obiettivo è di passare da un sistema basato sulle evenienze ad una logica di prevenzione con meno addetti, con una scorta di autobus ridotta, con costi inferiori"

"La transizione è difficile - conclude Sessarego - , ma siamo convinti che i risultati saranno significativi. Naturalmente so bene che possiamo fare meglio, ricordando sempre che la nostra è una azienda basata sulla prima linea di chi guida quotidianamente gli autobus. La prima scommessa è certamente quella di modernizzare tutto il servizio in particolare nella prospettiva del prolungamento della metropolitana a Brignole e della soluzione del problema della Valbisagno. Poi ancora dobbiamo trovare forme di integrazione con gli altri operatori del settore a livello di bacino provinciale genovese secondo gli auspici di Comune, Provincia e Regione. Vogliamo superare rapidamente questa fase per riprendere un lavoro di trasformazione concreta della nostra azienda e del sistema di trasporto pubblico. Siamo un'azienda che ha una grande opportunità data dall'incontro tra un partner multinazionale di mestiere come Transdev ed una città con un bacino di traffico significativo".