

Ecco quanto ci costa la casta sindacale. I permessi sindacali all'Arpa ci costano 800mila euro l'anno. M5S e Cobas contro Cgil, Cisl, Uil, Cisl e Ugl. «Privilegi inaccettabili»

PESCARA Più di tremila giornate di permessi sindacali ogni anno, per un costo complessivo di 800 mila euro. Il Movimento 5 Stelle e i Cobas all'attacco della casta sindacale abruzzese. Sotto accusa le condizioni spuntate dalle federazioni dei trasporti di Cgil, Cisl, Uil, Cisl e Ugl all'interno dell'Arpa, società di autolinee controllata al 90% dalla Regione. L'accordo tra l'azienda e i sindacati venne sancito con un ordine di servizio del 1984, che da allora non è mai stato modificato: in base al testo d'intesa, ogni organizzazione ha diritto a 200 giorni di permessi sindacali nei distretti di L'Aquila e Teramo e a 150 giorni in quelli di Pescara e Chieti. Complessivamente 700 giorni di permesso, ai quali si sommano i 300 giorni a cui ha diritto ogni organizzazione su scala regionale. All'interno dell'azienda, in sostanza, ogni sindacato, per espletare la propria attività, può sottrarre annualmente al lavoro 1.000 giornate: un dato che moltiplicato per cinque, tante quanto sono le sigle sindacali, ammonta a 5 mila giornate. Il presidente dell'Arpa, Massimo Cirulli, quantifica il valore economico dei permessi sindacali in 800 mila euro. «Ogni anno la Regione, soltanto per l'Arpa, paga circa 3.200 giornate di permessi sindacali - tuona Ettore D'Incecco dei Cobas -. Non chiediamo che queste organizzazioni vengano costrette a operare su base volontaria, ma privilegi di queste dimensioni, in una fase di grave difficoltà per tanti cittadini, sono davvero inaccettabili». Sulla stessa lunghezza d'onda Gianluca Vacca, parlamentare del Movimento 5 Stelle. «E' uno scandalo che servizi offerti ai cittadini siano trasformati in privilegi - osserva il deputato -. Purtroppo è quel che fanno i sindacati confederali, che sono serbatoi di voti e godono di rapporti preferenziali con la politica». Cobas e Movimento 5 Stelle chiamano in causa le responsabilità dei sindacati anche nell'ambito del processo di riforma che interessa il sistema regionale dei trasporti. «La fusione tra Arpa e Gtm, senza includere la Sangritana, è insufficiente - rimarca D'Incecco -. Occorre dare vita a un'unica azienda, che riduca i costi di gestione e realizzi un piano strategico complessivo». L'esponente dei Cobas cita l'esempio della Ruhr, in Germania, dove l'intermodalità e l'interconnessione garantiscono un servizio efficiente ed economico. «Manca una visione sugli interporti, serve una cabina di regia sui porti e urge un progetto di rilancio del trasporto pubblico - sottolinea Vacca -. Inoltre, come dimostra il caso dell'Autostrada dei parchi, che ha prodotto il raddoppio delle tariffe a servizi invariati, occorre porre un freno all'ingresso dei privati».