

## Lungaro: «Ecco gli errori dei sindacati sull'Amt»

In riferimento all'articolo intitolato "Incentivi alle guardie giurate per ogni multa sui bus Amt", pubblicato su "La Sicilia" di ieri, nel quale si dava notizia di una nuova protesta dei sindacati nei confronti dell'azienda dei trasporti, dal presidente dell'Amt, Carlo Lungaro, riceviamo e pubblichiamo la seguente lunga nota di replica ai sindacati stessi.

«E' troppo facile dire maldicenze perché si fa più rumore.

Andiamo con ordine: partirei dall'incentivo di 0,50 euro alle guardie giurate per ogni multa incassata. Tra l'altro non sono stati mai rimborsati e l'ammontare dei verbali pagati negli ultimi 6 mesi sono circa 2.000, il che significa euro 9,80 al mese per ogni guardia giurata.

Ma di cosa parliamo!?

Voglio precisare che sono orgoglioso di quello che hanno fatto i nostri dipendenti affiancati dalle guardie giurate, che hanno consentito di recuperare una parte consistente di evasione, circa il 30%, che in termini economici si traducono in un recupero di euro 521.971,00, contro un costo per le guardie giurate pari ad euro 226.000,00. Quindi circa 365.000,00 euro di ricavo netto. Naturalmente non citiamo il premio che viene dato al nostro personale sulle multe incassate, che è pari al 15%.

Voglio ricordare quello che avveniva prima di questo intervento: multe e recuperi in termini economici quasi inesistenti, vicini allo zero. Anche in questo caso voglio ringraziare i nostri verificatori, supportati dalle guardie giurate, che garantiscono la sicurezza. Questa è una strada che deve continuare fino a quando non avremo imparato tutti a rispettare le regole. Questa è una strategia già percorsa in altre realtà aziendali del Paese.

Per quanto riguarda gli stipendi non voglio ricordare anni "sciagurati", in cui si pagava ogni due mesi. Con la nostra gestione, di fatto, a partire da settembre 2013, gli stipendi sono stati pagati con regolarità, a parte qualche giorno di ritardo, se si esclude il mese di gennaio 2016. La cosa ci riempie di orgoglio, visto che gestiamo una situazione difficile con risorse che arrivano con il contagocce.

Riguardo ai lavori affidati a terzi, possiamo dire che non ce ne sono. Questo per ricordarlo ai Sindacati. L'unico esistente è quello relativo alla manutenzione in full service, previsto dal contratto di acquisto autobus, che in questo momento riguarda 35 vetture, con tre-quattro operai che garantiscono giornalmente l'uscita di 35 bus, mentre noi con la presenza di 100 dipendenti di officina non siamo in grado di garantire il rimanente fabbisogno di bus pari a 85 vetture.

Questo aspetto, tra l'altro, è stato oggetto di una lunga trattativa con il Direttore Generale allo scopo di modificare l'orario di lavoro, per cui a partire dal 16 marzo entreranno in vigore i nuovi turni, metà al mattino e metà al pomeriggio, che dovrebbero assicurarci il servizio. Parliamo di scelte aziendali in linea con il Ccnl (turni di 6,30 ore).

Fra le attività esterne mancano gli addetti alle pulizie e gioco forza detta attività viene svolta da personale di società esterna.

Per quanto riguarda la preoccupazione per i livelli occupazionali, contrariamente alle notizie circolanti, il nostro primo obiettivo è quello di azzerare lo straordinario; le aziende si salvano, azzerando lo straordinario. Oggi noi rileviamo circa 3 milioni di euro di straordinario annuo, la cui riduzione consentirà di mantenere abbondantemente gli attuali livelli occupazionali, esclusi i pensionamenti che sicuramente avremo nel corso dell'anno. Sull'argomento l'applicazione del nuovo contratto di lavoro consente la riduzione dello straordinario e il raggiungimento dell'obiettivo di fondo, che non è quello di ridurre il personale ma di salvare l'azienda mantenendo la struttura. Del resto è quello che stiamo facendo da sempre, anche in perfetta solitudine, spesso senza l'aiuto dei lavoratori.

Riguardo la riduzione del servizio, non ci sembra di aver operato riduzioni se non quelle già definite e già operative, che riguardano le corse mattutine con poca o addirittura inesistente presenza di clienti. Capisco le lamentele dei cittadini sui ritardi e le attese alle fermate, ma gli autobus non li compra l'azienda ma lo Stato, tramite la Regione. Vorrei poi spiegare alla Fast-Confsal la differenza tra crisi finanziaria e crisi economica. La nostra è una crisi finanziaria, perché purtroppo, per ragioni diverse che tutti ormai conoscono, la crisi della Regione, con i vari tagli, ha creato non pochi problemi di gestione. Dal punto di vista economico, i dati sono positivi, tant'è che gli ultimi due bilanci della mia gestione presentano risultati in utile e ci piacerebbe continuare con il terzo, anche se non sarà facile, ma ci impegneremo perché questo miracolo avvenga.

La stessa risposta per i servizi tagliati vale per la Fast-Confsal, perché nessun taglio, ripeto, è stato effettuato tranne come già detto prima.

Altre "bufale" che girano riguardano l'Alibus, che nel 2015 ha chiuso con un incasso record di 700mila euro e ora mi aspetto nel 2016, con l'accordo con Wizzair (società di trasporto aereo ungherese), di arrivare almeno a un milione di euro, anche perché la Wizzair gestisce a Catania circa 6-7 linee.

Per quanto riguarda i nostri crediti relativi all'ultima rata non pagata del 2014 (atto dovuto), siamo certi che l'assessore Pistorio, il sindaco Bianco e l'assessore Baccei, che stanno lavorando con impegno per il bene anche della nostra azienda, sapranno trovare la giusta soluzione di un problema che non riguarda solo noi ma tutto il comparto dei servizi urbani della Regione.

Infine, non ho paura dell'ingratitude, un fatto umano che per fortuna riguarda pochi, ma ho solo paura della cattiveria attraverso le bugie».