

I NODI DELLA REGIONE

I DUBBI DI PIER CARMELO RUSSO: IMPRESA AL FALLIMENTO NONOSTANTE IL CONTRIBUTO DI 25 MILIONI L'ANNO

Una casa e un hotel tra le spese Ast

L'azienda: tutto previsto dal contratto. Cisl e Uil accusano: straordinari concessi con criteri di favoritismo

L'appartamento, costo 800 euro al mese, è per un dirigente. Ospite in un albergo lussuoso un componente del Consiglio di sorveglianza. Ma «in cassa non c'è più un euro»

Giacinto Pipitone
PALERMO

●●● Nel capitolo «uscite» del bilancio dell'Ast per tre anni ha fatto bella mostra di sé la voce che riguarda l'affitto di una casa a Palermo, a 800 euro al mese, a un dirigente. E più recentemente si è aggiunta quella relativa al costo del lussuoso hotel Federico II, scelto da un membro del consiglio di sorveglianza come base a Palermo. I vertici precisano che «la casa per i dirigenti è prevista dal contratto collettivo di categoria» e, ovviamente, non è per queste due spese che l'Azienda siciliana trasporti ha annunciato ieri che «in cassa non c'è più un euro e si potrà andare avanti col servizio pubblico solo fino a quando i creditori lo consentiranno». Ma quella che viene fuori è la fotografia di un'azienda piegata da spese che per i sindacati meritano le attenzioni della Corte dei Conti e della Procura della Repubblica.

Già da un po', ammette il diret-

tore Emanuele Nicolosi, le grandi aziende «non partecipano alle nostre gare perché non ci ritengono affidabili. Le gare vanno regolarmente deserte». Nessuno dei grandi petrolieri ha più voluto fornire il gasolio su base regionale e la direzione ha autorizzato l'acquisto a trattativa privata. Ma dopo le denunce della Cisl sulla «non correttezza e non trasparente situazione degli acquisti» l'Ast è stata costretta ad avviare un'ispezione sul settore destinato a garantire le forniture: «Sono arrivate segnalazioni - conferma Nicolosi - su assegnazioni delle commesse in cui non sarebbero stati rispettati i criteri di convenienza. Stiamo verificando».

Le denunce dei sindacati però vanno oltre. Per Amedeo Benigno della Fit Cisl «gli straordinari vengono dati solo in base a favoritismi e mai legandoli ai bisogni dell'azienda». E Giuseppe Governale della Uil aggiunge che «non ha senso dare lo straordinario agli amministratori quando poi gli autisti si fermano perché hanno completato l'orario di lavoro e non c'è come pagare l'extra». Su pressione di Cisl e Uil da qualche mese è stato anche sospeso il pagamento dell'indennità di reperibilità: «Valeva circa 300 euro al mese - precisa Governale - e veniva data in modo



L'assessore regionale ai Trasporti Pier Carmelo Russo

inutile per l'azienda». Per Benigno «ci sono anche dirigenti delle sedi periferiche (Siracusa, Trapani e Catania) che utilizzano l'auto aziendale con un autista che cumula ore di straordinario». L'Ast precisa che l'uso dell'auto di servizio è stato recentemente limitato.

La Fit Cisl segnala da tempo anche il caso degli autisti imboscati: «In molti sono finiti nei reparti amministrativi e c'è perfino chi si oc-

cupa dell'organizzazione dello straordinario». Nel 2007 l'Ast ha dato il posto fisso a 270 persone entrate attraverso una società interinale. Malgrado ciò sindacati e azienda segnalano la carenza di personale, soprattutto di autisti. E proprio ieri Emanuele Nicolosi ha comunicato a Cgil, Cisl e Uil il rinnovo del contratto a 19 precari. «Oggi - spiega Nicolosi - i dipendenti sono meno di mille e tutti i

LA POLEMICA

La «Jonica» incorporata, si discute all'Ars

●●● Il caso Ast approda all'Ars. La scintilla è la fusione per incorporazione della Jonica Trasporti da parte dell'Ast. Secondo una mozione firmata da tutti i partiti, operazione antieconomica che descrive bene gli errori di gestione. Il testo è firmato da Giovanni Barbagallo e Giuseppe Lupo (Pd) Nino Dina (Udc), Michele Cimino (Grande Sud) e Nino D'Asero (Pdl): «Il 49% della Jonica trasporti è stato prima ceduto a un privato con un bando discutibile perché provocava l'esclusione di tutte le altre aziende del settore. La Jonica non è strategicamente rilevante e la sua presenza impedisce ora di affidare in house all'Ast alcuni servizi. Inoltre l'Ast mantiene servizi urbani - per esempio a Gela, Siracusa e Caltagirone - del tutto antieconomici». Per Barbagallo «il vero disegno di Lombardo è quello di far fallire l'Ast per poi smantellarla e distribuire le linee che fanno gola a tanti». G.A.P.

pensionamenti degli ultimi anni non sono stati sostituiti».

Il problema però, secondo l'Ast, resta il rapporto con la Regione che pur essendo il socio unico da qualche tempo ha stretto i cordoni della borsa: «Abbiamo un credito - illustra Nicolosi - di circa 40 milioni. Basterebbero quelli per sistemare i rapporti con i nostri creditori, che invece ormai mandano decreti ingiuntivi che ci costringono pure al pagamento degli interessi».

L'Ast ha scritto ai prefetti annunciando la prossima interruzione del servizio e ha previsto anche il taglio del personale o la riduzione dei livelli retributivi.

Ma la Regione ha più di un dubbio sulla gestione dell'Ast. L'assessore ai Trasporti, Pier Carmelo Russo si chiede «come sia possibile essere arrivati a questo punto se dal 2010 e fino al 2015 abbiamo previsto un contributo di ricapitalizzazione da 25 milioni all'anno. L'Ast non ci ha dato neppure un piano industriale». Nicolosi replica che «il piano industriale non può essere fatto se prima la Regione non ci comunica le risorse di cui disporremo da qui ai prossimi anni e se non definisce il suo piano regionale dei trasporti». Il braccio di ferro è appena all'inizio.