

REGIONE CAMPANIA - Giunta Regionale - Seduta del 14 febbraio 2006 - Deliberazione N. 140 - Area Generale di Coordinamento N. 14 - Trasporti e Viabilità - **Approvazione del Piano Programma e Sviluppo 2005-2006 dell'A.Ir. Spa di Avellino.**

PREMESSO:

- che l'art. 4, comma 4, del D.Lgs.vo del 19.11.1997, n. 422, come modificato dal D.Lgs.vo del 20.09.1999, n. 400, ha delegato alle Regioni le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale;

- che con la legge regionale 28 marzo 2002, n. 3 ad oggetto "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania" è stato disciplinato il sistema del trasporto pubblico locale ed i sistemi di mobilità nella Regione Campania;

- che, ai sensi delle richiamate norme, alla Regione Campania competono, tra l'altro, le funzioni e i compiti in materia di pianificazione e programmazione degli investimenti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persona e merci;

- che per il conseguimento dei predetti obiettivi la Regione ha definito un piano di investimenti che mira al potenziamento del sistema denominato "Sistema della Metropolitana Regionale" fortemente centrato sulla modalità ferroviaria cui è destinata gran parte delle risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione;

- che il bacino della provincia di Avellino, considerata la particolare situazione orografica del territorio, beneficia in maniera assolutamente marginale degli investimenti afferenti la modalità ferroviaria, mentre la parte rilevante del trasporto pubblico locale è garantita dal sistema di trasporto su gomma cui è affidato l'obiettivo di assicurare il potenziamento dei collegamenti in termini qualitativi e quantitativi;

- che la SpA Autoservizi Irpini, di seguito denominata SpA A.Ir., a totale partecipazione regionale, costituita con atto repertorio n. 161761 del 16.11.2001, ha predisposto un piano programma e sviluppo 2005/2006 impostato come Piano di Impresa a medio periodo che prevede un organico riassetto aziendale e la realizzazione di un sistema integrato e sostenibile di TPL in perfetta coerenza con il Piano di Bacino approvato dalla Provincia di Avellino;

- che con delibera n. 2133 del 30.12.2005 la Giunta Regionale ha approvato le linee guida del piano programma di sviluppo 2005/2006 presentato dall'A.Ir. SpA di Avellino in quanto finalizzato a:

* conseguire economie di scala sia in ordine alla gestione organizzativa, sia in ordine all'efficacia economica, con risultati operativi sull'incremento del trasporto e del sistema dei servizi;

* potenziare la competitività del trasporto pubblico locale nei confronti del mezzo privato;

* migliorare la qualità del servizio;

* aumentare la sicurezza ed il confort a bordo delle vetture;

* realizzare un servizio in grado di fornire all'utenza informazione sull'offerta di mobilità;

- che per la realizzazione del citato piano programma la Regione ha assegnato a favore dell'A.Ir. SpA un contributo nella misura di euro 1.456.000,00 attesa la evidente sussistenza del pubblico interesse connesso alla finalità progettuale;

- che con nota prot. n. 00910/06 del 25.01.06, acquisita al prot. del Fondo Nazionale Trasporti n. 81092/27.01.06, l'A.Ir. SpA ha trasmesso il Nuovo Piano Industriale 2005-2006, contenente il cronoprogramma degli investimenti tesi al migliore posizionamento competitivo dell'Azienda, allo sviluppo e alla diversificazione del core-business, agli investimenti negli impianti fissi e materiale rotabile;

- che con la medesima nota l'A.Ir. SpA ha rappresentato le sollecitazioni da parte dei Sindaci dei Comuni Sanniti, dei Comuni di Calabritto, di Quaglietta, di S. Giorgio del Sannio, di Ariano Irpino, di Grottaminarda, di Solofra, di Aiello, da parte della stessa Provincia di Avellino, della Cittadinanza attiva nonché da parte di Consiglieri Regionali, in ordine alle esigenze di mobilità sul territorio in termini quantitativi e qualitativi dei servizi di trasporto pubblico locale;

DATO ATTO:

- che il nuovo Piano Industriale proposto prevede tra l'altro un forte impulso al processo di sviluppo del

servizio di trasporto pubblico locale con l'acquisizione di autobus bipiani che contribuirà al miglioramento degli standard qualitativi dei servizi offerti;

- che il Piano quantifica gli interventi in parola, da realizzarsi nel biennio di attuazione, in 20 milioni di euro di cui 12 milioni già disponibili;

CONSIDERATO:

- che la SpA Autoservizi Irpini, svolge nell'ambito del Bacino di Avellino oltre il 95% del trasporto pubblico locale

- che le azioni previste nel citato Piano Programma potrà realizzarsi attraverso il riassetto organizzativo della A.Ir. finalizzato allo sviluppo di modelli organizzativi e congruenti con i programmi di intervento e di politica di interesse regionale;

- che il Piano Industriale sviluppato secondo le indicazioni dettate dalle linee guida approvate dalla Giunta Regionale con delibera 2133/2005, in quanto coerente al piano generale di cui in premessa;

RITENUTO:

- di poter approvare il Piano Industriale 2005-2006, presentato dalla A.Ir. Spa attesa la evidente sussistenza del pubblico interesse in quanto lo stesso è in linea con gli obiettivi di sviluppo di un efficiente sistema di trasporto pubblico previsto nel programma di Governo Regionale;

- di poter partecipare alla realizzazione del citato Piano con un proprio ulteriore contributo di euro 2.700.000,00;

CONSIDERATO altresì:

- che nel corso dell'esercizio finanziario 2005, sul capitolo 2372 inserito nell'UPB 1.55.97, si sono determinate economie per oltre 2,7 milioni di euro conseguenti a revoche di contributi attribuiti in esecuzione della delibera di Giunta Regionale n. 7563 del 30.12.2000, ai sensi della legge 194/98;

RITENUTO altresì:

- di destinare tali economie per lo sviluppo del trasporto locale;

- di demandare all'AGC Trasporti e Viabilità, il compito di provvedere con successivo atto dirigenziale al relativo impegno di spesa;

VISTO:

- la L.R. 28 marzo 2002, n. 3;

- la legge 194/98;

Propone e la Giunta, in conformità, a voto unanime

DELIBERA

per tutto quanto esposto in narrativa, che nel presente dispositivo si intende integralmente riportato e trascritto per farne parte integrante e sostanziale,

- di approvare il nuovo piano industriale presentato dalla SpA A.Ir., che allegato al presente provvedimento forma parte integrante e sostanziale dello stesso, in quanto persegue i sottoelencati obiettivi coerenti con il piano trasporti della Regione Campania:

* conseguire economie di scala sia in ordine alla gestione organizzativa, sia in ordine all'efficacia economica, con risultati operativi sull'incremento del trasporto e del sistema dei servizi;

* potenziare la competitività del trasporto pubblico locale nei confronti del mezzo privato attraverso l'acquisizione di autobus bipiani;

* migliorare la qualità del servizio;

* aumentare la sicurezza ed il confort a bordo delle vetture;

* realizzare un servizio in grado di fornire all'utenza informazione sull'offerta di mobilità;

* ampliare l'ambito di intervento attraverso lo sviluppo di nuovi servizi;

- di assegnare a favore della SpA A.Ir., atteso la evidente sussistenza del pubblico interesse connesso alla finalità progettuale della Regione Campania, un ulteriore contributo nella misura di euro 2.700.000,00;
- che alla copertura del predetto onere si farà fronte con le disponibilità finanziarie del capitolo 2372 dell'UPB 1.55.97 del Bilancio 2006 approvato con L.R. 28 dicembre 2005, n. 25 sul quale confluiranno le economie di spesa correlate ad entrate con vincolo di destinazione, già accertate, e da riscrivere ai sensi dell'art. 29, comma 4, lettera d), della L.R. n. 7/2002 nella misura di 34.971.483,71;
- di demandare all'AGC Trasporti e Viabilità il compito di provvedere con successivo atto dirigenziale, all'impegno della somma di euro 2.700.000,00;
- di stabilire che il presente atto sia inviato all'Assessore ai Trasporti e Viabilità, nonché al Settore Autolinee e Via di Comunicazione ed al Settore Fondo Nazionale Trasporti dell'A.G.C. 14;
- di stabilire che il presente provvedimento sia pubblicato sul B.U.R.C.;

Il Segretario
Brancati

Il Presidente
Bassolino

Bollettino Ufficiale della Regione Campania n. 15 del 27 marzo 2006

IL NUOVO PIANO INDUSTRIALE 2005 - 2006 DELL'A.I.R.

Per definizione, un piano strategico ha il compito di stabilire le linee che guideranno le scelte future di una azienda e gli obiettivi da perseguire.

L' A.I.R., è considerata azienda di riferimento nell'ambito della Provincia di Avellino e fuori Provincia, per le attività connesse e di supporto al T.P.L. oltre all'esercizio tipico del Trasporto Pubblico Locale, passando da una mobilità sostenibile ad una mobilità di qualità, questa sfida è stata vinta dall'Azienda, dal sindacato e dai lavoratori che insieme vollero sfidare il nuovo che avanzava, ora i processi innovativi hanno necessità di proseguire, e non possono subire rallentamenti.

Una sfida impegnativa ma che ha portato risultati positivi, seguiti da accordi sindacali ad hoc. Infatti,

- 1) E' stato sviluppato un nuovo programma di esercizio che ha potenziato l'offerta sulle tratte a domanda forte con l'inserimento dei bipiani, i quali hanno portato economie di scala con riduzione di corse bis, abbattimento delle prestazioni straordinarie e contenimento dei costi di esercizio. Per tale motivo è stato richiesto alla Regione un finanziamento per l'acquisto di altri dieci bipiani che devono essere acquistati;
- 2) Si sono sviluppate nuove competenze;
- 3) Si sta rinnovando il parco autobus con la relativa riduzione dell'età media;
- 4) E' stata acquistata l'autostazione cittadina il 1/12/2005, per la quale sono stati già appaltati i lavori di funzionalizzazione. Il prezzo complessivo dell'operazione, compreso la tassa;
- 5) E' stato rilevato il 99,5% del capitale sociale dell'azienda urbana C.T.I. - A.T.I.;
- 6) E' in fase di ultimazione il centro di intersnodo di Ponteromito;
- 7) Sono stati appaltati ed iniziati i lavori della sede unica di Flumeri, in tale sede è stata formalizzata la richiesta all'A.S.I. per l'acquisto di ulteriori mq. 5000; Tale investimento ci consente di abbandonare le strutture di Grottaminarda detenute in regime di locazione, di trasformare il deposito di Ariano, creando un interscambio con l'azienda urbana di quel Comune, contribuendo alla decongestione del traffico, atteso che gli autobu extraurbani non avranno più il vincolo del Capolinea sopra la cittadina ufifana con notevoli economie.
- 8) Stiamo lavorando per l'acquisizione di un suolo, per costruire un autoterminal a Grottaminarda, sulla dorsale di nuova costruzione (Termoli - Contursi) e sulla nuova variante (Mirabella - Grottaminarda);
- 9) E' stato acquistato, per circa € 1.000.000, dalla sezione fallimentare del Tribunale di Avellino un suolo di circa 17.000 mq. in località Pianodardine con annesso capannone di circa 2.000 mq. ed una palazzina uffici di circa 400 mq., con possibilità, all'interno di edificare circa 8.550 mq., detto investimento ci permette di abbandonare i depositi in locazione ad Avellino e di trasferire quello di Mercogliano a Pianodardine con evidenti risparmi in termini di economia di scala, con abbattimento sia dei costi fissi che variabili. Completata la unificazione dei depositi bisogna pensare alla riconversione del deposito di Mercogliano in autoterminal assistito, per il trasporto dei passeggeri all'aeroporto (c.d. aeroporto ad Avellino), oltre ad essere un intersnodo per i paesi della fascia del Partendo e con Napoli;
- 10) Infine è in fase di ultimazione il progetto di certificazione di qualità.

Alla luce di tutti gli investimenti sopra descritti si rende necessario procedere all'elaborazione di un **nuovo piano industriale**, che vada anche a pianificare e programmare i detti investimenti, cambiando anche la struttura aziendale con delle forme snelle di organizzazione ed un nuovo organigramma, nel quale bisogna effettuare un turn - over tra vecchie professionalità, non adatte al sistema attuale, e l'inserimento di nuove figure professionali che possano rispondere al nuovo sistema gestionale di quella che sarà la nuova società.

Infatti, la globalizzazione e la competizione impongono scelte tempestive e rapidi mutamenti di rotta. Rinnovare è inevitabile, anzi necessario e chi sopravvive al cambiamento non è più intelligente o più forte ma vuol dire che sa reagire meglio al cambiamento stesso.

Altro aspetto non trascurabile è l'ambiente, e molte delle scelte aziendali vanno in tale direzione, ossia sono tese al raggiungimento dell'obiettivo di coniugare scelte ispirate alla mobilità in generale, quindi anche alla gestione degli intersodi e intracambio, dei parcheggi e degli autoterminal con la sostenibilità ambientale, fornendo strumenti a bassissimo impatto ambientale in zone pedonali, nonché la gestione delle preferenziali mantenendo sempre al primo posto il massimo livello di garanzia per il cittadino.

Da ciò nasce l'esigenza di resettare l'Azienda rendendola più snella e dinamica, con l'approssimarsi delle gare e della richiesta di nuovi servizi.

Il nuovo piano industriale aziendale, una volta pianificato, deve produrre anche l'effetto di spostare il core business su attività connesse al T.P.L. in modo da rendere il nostro bacino meno attaccabile (in vista delle procedure di gara) e produrre reddito da attività diverse che vadano a compensare le perdite che si stanno già verificando nel trasporto pubblico che vive un periodo di profonda crisi, con ricavi bloccati da anni ed il costo della produzione aumentato a dismisura.

Con ciò si conferma la volontà dell'Azienda di aumentare gli standard per acquisire maggiori clienti che preferiscono l'autobus al mezzo privato per i loro spostamenti, ma si conferma anche la volontà dell'Azienda di allargare i propri ambiti di intervento al di fuori del T.P.L. per andare a gestire quel complesso sistema della mobilità anche attraverso lo sviluppo di nuovi servizi e, prima ancora, con i progetti sopra descritti, di processi di monitoraggio efficaci necessari per nuove linee di indirizzo.

OBIETTIVI CHE SI PONE IL NUOVO PIANO INDUSTRIALE

Gli obiettivi che ci poniamo sono quelli, oltre del T.P.L., della gestione di tutta la mobilità provinciale e cittadina, ossia gestendo i parcheggi, la sosta, gli autoterminal e centri di intersnodo ed intracambio che vanno oltre la semplice regolazione del T.P.L., ed infine gestire la metropolitana leggera previo eventuale partnership col Comune di Avellino.

Ciò porterà l'azienda su un migliore posizionamento competitivo nel settore e nell'area di appartenenza, garantendo sempre più un maggior equilibrio economico - gestionale.

L'Azienda sta procedendo all'assunzione di nuovi operatori di esercizio introducendo elementi di flessibilità sui nastri lavorativi, sull'impegno effettivo di guida e con la introduzione di turni spezzati a più riprese (6,00 su 10 ore media nastro). Detta flessibilità è stata già concordata col sindacato, col quale abbiamo sottoscritto un patto, per lo sviluppo dell'azienda.

Inoltre stiamo procedendo alla realizzazione di un software per il controllo sistematico dell'utenza, al fine di abbattere la evasione, seppur limitata, ed aumentare i ricavi anche con l'acquisto di nuovi autobui bipiani, almeno 12.

RELAZIONI INDUSTRIALI

L'Azienda e il sindacato riconoscono che i profondi cambiamenti connessi al processo di riforma del settore con l'applicazione del D. Lgv. 422/97 e successive modifiche ed integrazioni e gli accordi nazionali di categoria, a partire da quello del 23/7/1993 rappresentano la formulazione di un rinnovato sistema delle relazioni sindacali.

Il superamento del monopolio pubblico e l'introduzione di nuovi sistemi di concorrenza producono mutamenti continui nel sistema di gestione del servizio e scelte decisionali, a volte immediate, per cui si rendono necessarie regole elastiche anche in tema di relazioni sindacali, nel senso che, una volta stabiliti i principi, l'azienda si muove all'interno degli stessi senza ulteriori fasi informative.

L'azienda dal canto suo si obbliga a convocare riunioni semestrali per informare le r.s.u. sulle linee programmatiche e sui risultati o sugli stati di avanzamento dei progetti aziendali, sullo stato di efficacia e efficienza del servizio, e potranno concludersi con un verbale nel quale vengono descritte le posizioni delle parti.

Sono oggetto di contrattazione tutte le materie demandate dall'area nazionale e gli istituti che se pur riservati all'area nazionale possono determinare un'influenza sul sistema produttivo e sull'attività degli addetti. Con ciò si intende iniziare a porre mano al sistema dell'autonomia negoziale, intesa anche come distinzione dei rispettivi ruoli e responsabilità, ma diretta a rafforzare una modalità di comportamento comune che abbia come obiettivo quello di coniugare il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio con il miglioramento delle condizioni di lavoro e la valorizzazione delle professionalità.

Per quanto riguarda invece la contrattazione di 2° livello questa va ad interessare tutte le risorse destinate alla remunerazione del fattore lavoro ad esclusione di quanto è dovuto per leggi e contratti nazionali di lavoro.

Il premio di risultato, quindi, è fatto di retribuzione variabile.

Il premio di risultato sarà costituito da un premio legato al risultato della produzione e una parte legata al risultato di settore, esso per sua natura non rientra nella retribuzione normale, né può far parte della base del calcolo del T.F.R. -

Deve però precisarsi che deve cambiare l'approccio del sindacato rispetto al cambiamento istituendo nuove relazioni sindacali. Non a caso si parla di relazioni sindacali e non di organizzazioni sindacali, perché rispetto ai cambiamenti devono fare la loro parte le aziende, che a volte per evitare le conflittualità tendono a conservare l'esistente, mentre il confronto sulle trasformazioni non deve preoccupare se porta a conflittualità anche dure e il sindacato che ha il dovere di favorire il cambiamento, perché il benessere dell'azienda si trasforma in benessere del lavoratore e garanzia occupazionale.

Infatti, in confronto sindacale non può limitarsi al solo costo del lavoro, ma dovrà estendersi alle modalità di gestione dell'impresa, affinché venga condivisa la necessità di innovare anche gli stili gestionali senza che ciò trovi le organizzazioni sindacali anacronisticamente arroccate in posizioni difensive.

La condivisione del cambiamento va anche nell'interesse del lavoratore in quanto adegua l'azienda alle sfide e governa insieme all'azienda il cambiamento stesso.

Diversamente il sindacato non sarà protagonista del detto cambiamento.

IL PERCHÉ DI QUESTE SCELTE ed I RISULTATI CHE SI INTENDONO CONSEGUIRE.

Il nuovo programma di esercizio è STATO rimodulato interamente, con taglio di molti rami secchi, con potenziamento delle linee a maggiore domanda, e con la eliminazione di parte dei Km sperimentali (non contribuiti), tale decisione, dopo un primo disagio iniziale, ha comportato una riduzione di turni di servizio, con una riduzione dei costi di esercizio e quindi della produzione, ed un aumento dei ricavi.

Al personale è stato chiesto l'aumento delle ore lavorate da 4,30h a 5h effettive ed allo stato è stato chiuso l'accordo per le 5,30 h effettive di lavoro.

E' stato rinnovato parte del parco autobus, negli ultimi tre anni, Questo rinnovamento ha prodotto una forte riduzione dei tempi di lavorazione, essendo esistente il full service, con riduzione dei costi dei materiali di ricambio e del carburante, oltre a fornire un servizio di qualità e con l'acquisto di bipiani, anche la riduzione di bis. Infatti, sono sempre meno le tratte che viaggiano con gente in piedi, benché autorizzati.

Sono stati rottamati autobus con anzianità superiore ai 25 anni, e nel rispetto dell'ambiente i nuovi autobus sono tutti ecocompatibili.

Servono ancora circa 15 Bipiani per poter assolvere a tutte le richieste di mobilità come meglio sarà evidenziato nella parte finale.

E' stata acquistata l'azienda urbana, con una quota del capitale pari al 99,5%. Detto acquisto è stato fatto sia per salvare 134 posti di lavoro, sia per una posizione preminente nella Provincia di Avellino, evitando di far giungere aziende diverse nel nostro ambito provinciale.

E' ovvio che detto ingresso ora ci fa guardare con diversa filosofia alle attività connesse, ossia sosta e corsie preferenziali.

Nella logica di risanamento di detta azienda, è stata avviato un service spinto tra l'azienda controllata e la controllante, infatti, tutte le dinamiche del personale vengono seguite dall'ufficio risorse umane dell'A.IR., le pratiche della 626 dal responsabile sicurezza A.IR., la contabilità viene effettuata in A.T.I. ma con la supervisione di tecnici individuati da A.IR., la parte della manutenzione è sorretta da tecnici A.IR, così come il Movimento e il management direzionale.

Questo investimento ci permetterà di poter, previo accordo di partner col Comune di Avellino, avere la gestione diretta della metrò leggera.

Sono stati acquistati suoli ed immobili, per attività di intescambio, intracambio e attività intramodali e plurimodali. (Autoterminal e intersnodi).

La legislazione Europea e Nazionale pongono tra gli obiettivi del T.P.L. il miglioramento del servizio per favorire la riduzione del trasporto privato (auto).

Uno degli elementi di eccellenza è la capacità di realizzare l'integrazione modale cioè, un sistema di trasporto con reti strutturate ed interconnesse, aventi l'obiettivo di migliorare la qualità degli spostamenti plurimodali, (cioè l'utilizzo di più di un modo di trasporto) riducendo i disagi connessi ai tempi di attesa e al trasbordo,

Gli spostamenti intermodali o intramodali hanno l'obiettivo strategico di ridurre i costi del trasporto e ciò implica la crescente importanza del nodo di interscambio, del suo funzionamento e della sua gestione, perché il nodo non è più un luogo di mero transito ma un luogo proiettato ad aumentare la efficienza del trasporto.

Infatti, il nostro obiettivo, in conformità alle strategie di economia trasportistica, è quello di attestare le linee su un insieme di poli principali di attrazione o centri di interscambio, di talchè, ognuno di essi risulta il terminale di una serie di linee, che danno la possibilità di raggiungere le destinazioni col minor numero di trasbordi, ciò in ossequio alla normativa Europea ed Italiana, ed in stretta relazione con la Legge Regionale 3/2002 il cui art. 3 stabilisce proprio le modalità di espletamento dei servizi, i nodi e le infrastrutture di scambio.

Come si vede l'Azienda ha percorso i tempi, ora deve adeguare il personale e la sua organizzazione al nuovo modello competitivo che richiede il mercato.

Nel 2002, inoltre è stata costituita l'A.I.R. Communication marketing s.r.l., per sviluppare tutta l'attività di comunicazione dell'azienda, oltre a cercare sul mercato altre fonti di ricavi rivenienti dalla pubblicità mobile sugli autobus.

Nel 2003 è stata costituita l'A.I.R. Mobility Solutions che ha lo scopo di produrre programmi informatici in materia di trasporto oltre a effettuare progetti di ricerca avanzata, verticalizzati sui trasporti, tanto è che l'A.I.R. è stata referenziata come soggetto di ricerca dal Ministero della ricerca

e dell'università con il nostro progetto (MOSES) e (KIOTO).

E' stata avviata la unificazione dei depositi di Avellino che produrrà la diminuzione di costi in termini di economia di scala, oltre a poter liberare l'area di Mercogliano, per riconvertirla in altre attività remunerative, complementari e affini al trasporto. (trasporto clienti all'aeroporto di Napoli e di Marcianise e centro di interscambio assistito con attività logistiche e commerciali per gli autobus da Avellino per la zona del Partenio e Napoli).

Per tale operazione è stato acquistato dalla sezione fallimentare del Tribunale di Avellino un suolo in area A.S.I. onde poter accentrare tutte le attività, liberare il deposito di torrette e per dargli una diversa destinazione, e quello di Pianodardine, che ci permette il risparmio di circa 360.000 €/anno.

L'Azienda si sta certificando ai fini della qualità, il processo di certificazione, è in fase conclusiva, dopo aver toccato tutte le parti aziendali ed ha elaborato nuove procedure interne da seguire, con l'introduzione dello sportello reclami, delle pubbliche relazioni e di assistenza e consulenza per i clienti, tale certificazione ci è oltremodo utile ai fini della partecipazione alle gare pubbliche per l'affidamento dei servizi.

Inoltre sta adempiendo alle norme della legge 231.

Infine dopo 14 anni abbiamo vinto in via definitiva la battaglia giudiziaria con la Marozzi per l'assentimento della seconda corsa Avellino per ROMA, ossia quella delle 7,30 della mattina, che l'Azienda ha ritenuto di dover rinegoziare col contratto di servizio e spostarla alle 14,00 dei giorni feriali e alle 17,00 dei giorni festivi, anche per tale linea l'azienda è intenzionata ad acquistare BIPIANI da 13,70 mt. Attesa la forte domanda esistente sulla tratta.

SCELTE STRATEGICHE ED OPERAZIONI IN CORSO

I vertici aziendali hanno sempre operato nell'intento di consolidare e migliorare i livelli di efficienza ed efficacia sociale dell'azienda. Questa attività è indispensabile per poter offrire all'utenza prestazioni di servizi sempre più soddisfacenti e idonee a porre l'azienda in grado di sostenere la competitività.

Il cambiamento a cui l' A.I.R. si sta adeguando si manifesta anche nell'atteggiamento del cliente, il quale **non intende più sentirsi cliente "amministrato"**, al quale va semplicemente reso il trasporto, ma come cliente portatore di aspettative, ed in grado di stimolare l'interesse dell'azienda per la ricerca applicata ai fini innovativi.

Da ciò nasce il ruolo importante dell'operatore di esercizio, che negli ultimi anni ha assunto un ruolo essenziale di front -line, solo che nella nostra azienda molti di detti lavoratori hanno smarrito la mission, il tutto a discapito dell'efficienza aziendale.

L'Azienda ha iniziato un massiccio piano di investimenti in linea con gli indirizzi programmatici del settore, assumendo sempre più la fisionomia di un'azienda che opera sul mercato con elevato grado di autonomia rispetto all'Ente Pubblico di riferimento.

Gli investimenti effettuati o in corso di attuazione sono molti:

- 1) **Autoterminal cittadino** costo complessivo dell'investimento € 12.653.194, quasi tutti con fondi propri. Per rimodulare il terminal e renderlo efficiente per proiettarlo come il più ambizioso in Italia, occorrono € 6.500.000, per i quali € 2.500.000 da contributi derivanti dagli A.P.Q., e dalla quale somma la Regione reintroiterà circa 300.000 € per il primo lotto derivante da economie di gara.
- 2) Come detto innanzi è stato acquistato dalla Sezione Fallimentare del Tribunale di Avellino un **suolo di 17.000 mq. con annesso capannone industriale di 2.000 mq e palazzina di 400 mq.**, nell'area industriale di Pianodardine per accentrare tutte le attività manutentive e di assistenza degli autobus aziendali, in detta area possono essere realizzato circa 8.500 mq. di superficie coperta.
- 3) L'Azienda ha quasi consegnato i lavori **per la realizzazione dell'intersnodo e dell'officina unica di Grottaminarda e Ariano I. ne Comune di Flumeri, il detto suolo (10.000 mq.) è stato acquistato dall'A.S.I.**, mentre per la realizzazione dell'opera occorrono € 4.500.000. Detto importo è stato parzialmente coperto con contributi da parte degli A.P.Q. a seguito di presentazione di progetto.
- 4) **Il centro di intersnodo di Ponteromito** in corso di realizzazione costerà all'azienda € 1.300.000, detto importo è stato parzialmente coperto con contributi degli A.P.Q. a seguito di presentazione di progetto.

Da sopra si rileva che l'azienda nel biennio 2005 - 2006 investirà circa € 20.000.000 in infrastrutture, necessarie sia per l'azienda che per i dipendenti della stessa. Di detto importo, la maggior parte è a carico dell'A.I.R. -

L'Azienda è in trattativa per l'acquisto per un suolo a Grottaminarda, in posizione centralissima per spostare l'attuale Capolinea e costruire un Autoterminal in quella comunità, detto investimento diventa cruciale sia perché è ubicato sull'asse viario Contursi Termoli e vicino alla variante Mirabella - Grottaminarda.

LA RESA DEI CONTI

Tutto quello che era possibile fare nel T.P.L., in particolare nella nostra azienda, è stato fatto, come indicato nel capitolo precedente. Gli investimenti sono massicci, e servono a spostare il core business su altre attività più redditizie per ribaltare utili sul trasporto, altrimenti anche la nostra azienda entrerà in una sofferenza senza uscite.

La resa dei conti nelle aziende di T.P.L. è arrivata.

Quanto sopra è determinato anche dai corrispettivi dei contratti di servizio, che sono immutati dal 1996, e dalla politica tariffaria, per cui i ricavi, sempre più decrescenti, e il mancato adeguamento dei corrispettivi dei contratti di servizio agli indici inflattivi non riescono a colmare i costi.

A determinare un ulteriore aggravio dei costi, come detto, sono le tariffe sempre più basse per paura di aumentarle perché potrebbero sembrare scelte impopolari, e la velocità commerciale per la mancanza di corsie dedicate. Si pensi che per raggiungere il Capolinea di Napoli o di Avellino dal casello, si impiega quanto tutta la tratta per Napoli o per Avellino.

Il prezzo dei ricavi da traffico è mantenuto artificialmente basso e del tutto svincolato dall'andamento dell'inflazione, nonostante sia statisticamente provato che il livello delle tariffe non è mai decisivo nella scelta del mezzo pubblico. In molte città le tariffe della sosta sono superiori alla semplice corsa degli autobus.

L'altra misura per ridurre i costi è l'aumento di produttività, e quindi far crescere il numero di Km per addetto, evitando di assumere altri autisti, con l'incasellamento dei percorsi Capolinea - Capolinea, solo così si può aumentare la velocità commerciale e metterci ai livelli delle medie europee.

A ciò va aggiunto che il costo delle materie prime è aumentato del 41,4%, (senza considerare l'aumento indiscriminato e non prevedibile del gasolio) ed i rinnovi contrattuali hanno fatto

lievitare la spesa del personale.

Si pensi che ogni rinnovo contrattuale pesa sulle casse aziendali per circa € 900.000 a rinnovo, senza che il lavoratore abbia qualche beneficio, data l'alta imposizione fiscale.

Infine, dopo l'approvazione dell'ultima finanziaria, che ha posto a carico delle aziende il 50% degli oneri per malattia, questo porterà ad un altro aumento di costi stimato in circa € 700.000 annui.

Va altresì precisato che l'A.I.R. è l'azienda che riceve un corrispettivo da contratti di servizio tra i più bassi d'Italia, se non il più basso, infatti la media nazionale per l'aziende extraurbane è di € 2,30 a Km mentre l'A.I.R. percepisce € 1,62 a Km.

Inoltre si ha l'obbligo di ricordare che in tutte le Province gli Enti Locali, stanziavano diversi milioni di euro per i trasporti, mentre nella nostra Provincia non vi è alcun contributo, anzi, è emblematico il caso A.T.I. ove gli enti pubblici non hanno ricapitalizzato, USCENDOSENE dal capitale sociale, infatti, se non era per l'A.I.R., l'A.T.I. sarebbe già finita dal Giugno del 2003.

Non è un caso che a peggiorare la situazione A.I.R. è il notevole apporto finanziario immesso nell'A.T.I., ad oggi circa € 5.000.000, e non si è ancora finito, ma è in corso una massiccia opera di risanamento.

Va ancora detto che col federalismo fiscale, la situazione non andrà a migliorare, ma peggiorerà sicuramente, perché i contributi saranno sempre meno per non incidere sulla collettività, la quale è diventata esigente, ma non accetta alcun aumento, scaricando sui servizi la riduzione del potere di acquisto dei propri salari.

LE SCELTE DA PORRE IN CAMPO E LE DECISIONI DA PRENDERE

Le norme in vigore prevedono la liberalizzazione del settore, e ogni azienda, per avere successo, deve occuparsi della soddisfazione del cliente, per cui si rende necessario che l'operatore di esercizio si riappropri di quella dignità lavorativa che fino ad oggi lo ha contraddistinto, ma che negli ultimi periodi vive l'azienda ed il lavoro con un distacco e disfattismo non più tollerabile.

Bisogna procedere alle societizzazioni, con scorpori di rami di Azienda, facendo rimanere in capo alla controllante la titolarità dei beni mobili registrati e dei beni immobili, con pagamento di fitti operativi.

Bisogna porre in essere una politica di coordinamento provinciale sulla nuova filosofia del trasporto, in genere e dei servizi in particolare, concertando con i presidi la fruibilità dei mezzi da parte degli studenti con differenziazione degli orari di entrata e uscita dalle scuole, dagli uffici e dalle attività commerciali, evitando congestione e riducendo costi di trazione, ossia bisogna cambiare i tempi ed i ritmi della città e della Provincia.

Utilizzare la sosta ed i parcheggi scambiatori (ParK + ride) rispetto ai quali l'azienda sta portando avanti una lotta per avere un ruolo preminente sulla gestione della sosta, perché i nuovi scenari prevedono una mobilità di qualità alla quale le aziende devono attrezzarsi.

Iniziare ad affrontare la questione dei bus a chiamata, anche in Provincia, perché non si può andare con lo stesso autobus a prendere 100 persone o due persone.

Sarebbe opportuno concordare con gli enti locali l'erogazione di fondi per la defiscalizzazione degli abbonamenti, oppure di riconoscere a carico degli stessi l'abbonamento gratuito per gli ultrasessantacinquenni, al fine di aumentare i ricavi.

LE SCELTE E LE DECISIONI DA PRENDERE ALL'INTERNO DELL'AZIENDA

Per l'assetto definitivo dell'azienda, per poi procedere alla societizzazione, bisogna operare prendendo a base l'indagine su orario e costo del lavoro basata su sette filoni.

- A) orario di lavoro giornaliero del personale viaggiante effettivamente impiegato alla guida (media turno);
- B) Prestazione lavorativa ed assenteismo, in giornate annue, del personale viaggiante effettivamente utilizzato in guida;
- C) Orario annuo del personale viaggiante, ottenuto incrociando i dati dei punti A e B precedenti;
- D) Costo medio annuo di un operatore di esercizio par. 178 con 16 anni di anzianità di guida e conseguente costo per ora lavorata;
- E) Indicatori rilevanti del movimento;
- F) Orario di lavoro, costo pro - capite, costo orario ed indicatori rilevanti per il personale di manutenzione;

G) Orario di lavoro, costo pro - capite, costo orario per il personale impiegatizio ed indicatori generali di struttura.

L'orario di lavoro giornaliero per le giornate annue di lavoro dà l'Orario annuo di lavoro.

L'orario di lavoro annuo diviso il costo annuo pro - capite da il costo per ora lavorata.

Quanto sopra tende ed evidenziare quanti e quali tempi, retribuiti ma non effettivamente lavorati in linea, vanno a ridurre l'orario di costruzione del turno giornaliero fino a pervenire alla prestazione di guida direttamente utilizzata per il servizio all'utenza.

Per quanto riguarda le giornate di presenza / assenza degli operatori queste vanno costruite sottraendo ai giorni di calendario le giornate non lavorabili per legge, per contratto o per accordi e quelle per permessi a qualsiasi titolo, per congedi, per malattia e infortuni, avremo il dato delle giornate lavorate su quelle lavorabili, con la relativa incidenza per prestazioni straordinarie, arrivando a determinare la entità oraria di lavoro in più nell'anno (straordinario).

Altro dato da prendere in considerazione è la retribuzione lorda contrattuale da quella percepita per accordi aziendali, valutare la percentuale dello scostamento, che deve essere rapportato all'orario contrattuale e poi a quello effettivo per valutare la ulteriore incidenza.

A questo va aggiunto che il servizio extraurbano deve tendere sempre più ad un servizio a punta, eliminando costantemente quelle corse di morbida.

Gli stessi indici ed indicatori con alcune varianti valgono anche per il personale operaio e amministrativo.

LA NUOVA CULTURA DI FARE AZIENDA E L'ORGANIZZAZIONE

L'AZIENDA SI STA DOTANDO DI UN NUOVO FUNZIONIGRAMMA non più strutturato in modo piramidale, ma verticale, per gestire i processi decisionali e di comunicazione, riducendo il numero di posizioni apicali e di livelli gerarchici posti tra i vertici e la base.

Ciò porterà necessariamente ad avere aziende più snelle, che rendono più efficaci i processi di decisione e facendo emergere figure intermedie con spiccate potenzialità.

Si introdurranno gruppi di progetto per coinvolgere tutto il personale, con compiti interfunzionali per migliorare i processi operativi.

Bisogna aumentare la comunicazione interna coinvolgendo tutti i soggetti dai vertici agli operatori ai quadri intermedi ed il sindacato.

Le OO.SS. non può più vincolare in modo rigido la gestione aziendale, e deve evitare di porsi come antagonista all'azienda stessa, tale modo di fare sindacato ha generato notevoli guasti, e non è propositivo, facendosi superare dai tempi e dagli eventi, Il sindacato deve passare dalla fase consociativa a quella propositiva.

I sistemi gestionali non possono essere più connotati dal criterio dell'anzianità, ma dalla meritocrazia, basata su criteri di valutazione delle prestazioni, delle competenze e del potenziale, con discrezionalità del giudizio

I sistemi di retribuzione non possono avere carattere rigido, ma devono introdursi meccanismi variabili e/o diversificati di tipo sia collettivo (premio di risultato) sia individuale (premi di prestazione). E' necessario da un lato flessibilizzare le dinamiche salariali mettendole in relazione alle variabili economiche dell'impresa e quindi agli obiettivi di redditività, produttività e qualità, e dall'altro individuare elementi discrezionali di differenziazione retributiva in funzione dei diversi gradi di professionalità e il sindacato deve essere proteso rispetto a questi strumenti di differenziazione salariale.

Bisogna avviare un processo di riflessione interno per verificare se esiste una realtà culturale rispetto alla logica imprenditoriale che riduca i tempi di reazione e di risposta all'azienda e alle

sfide imposte dai cambiamenti, se ciò non esiste bisogna andare sul mercato alla ricerca di personale, utilizzando quello esistente nell'area della mobilità.

L'Azienda deve aprirsi maggiormente verso l'esterno e rafforzare la capacità di analisi ed interpretazione della domanda e definire meglio le caratteristiche dell'offerta in funzione degli obiettivi di soddisfazione della clientela, sviluppando attività di marketing, attualmente pressoché assente in azienda.

Inoltre vi è un aumento indiscriminato delle prestazioni straordinarie.

Le azioni correttivi per mantenere il pareggio di bilancio, devono essere mirate:

- 1) all'aumento della contolleria da parte degli operatori con l'emissione dei biglietti a bordo, come da accordo sindacale in essere, oltre a destinare maggior personale alla verifica.
- 2) Alla riduzione dei guasti;
- 3) Al contenimento delle prestazioni straordinarie, con aumento costante della produttività;
- 4) All'assunzione di nuovo personale che deve svolgere un orario di lavoro di 6,15 ore su 6,30, con nastri di 9,30h. di media, con turni interi o spezzati a più riprese, la stessa cosa dicasi per il personale che eventualmente verrà trasferito per cambi d'azienda.

Infine si spera che con il 2005 la partecipazione economica dell'A.I.R. in A.T.I. finisca o sia ridotta al minimo, onde consentire l'uso di quelle risorse per investimenti anche sul personale.

E' necessario per ridurre ulteriormente i costi, acquistare da subito almeno 14 autobus a doppio piano, in quanto la domanda di mobilità è in crescita.

Spesso si fa fronte a corse bis, non pagate, con incremento delle prestazioni straordinarie e relativo aumento del costo di esercizio, per far viaggiare una ventina di clienti in più rispetto al programma in vigore.

Infatti, se i clienti viaggiano senza posto a sedere protestano, ognuno vorrebbe utilizzare l'autobus a mo' di taxi, invece basta aumentare la capacità di incarrozzamento per soddisfare allo stesso tempo, il cliente, che viaggia seduto, a favore della qualità che attrae sempre, nel contempo si risparmiano costi per prestazioni straordinarie e i costi di esercizio che non potranno mai essere coperti esclusivamente dalle corse bis.

Di recente abbiamo avuto sollecitazione dai Sindaci dei Comuni Sanniti per l'utilizzo dei bipiani, dai Sindaci di Calabritto e Quaglietta, dal Sindaco di S. Giorgio del Sannio, da quello di Ariano, Grottaminarda, dal Consigliere Regionale on. Fernando Errico, dal Sindaco di Solofra dal Sindaco di Aiello da Cittadinanza attiva e dalla stessa Provincia di Avellino di ricorrere ad un maggior ricorso degli autobu a due piani, domande queste inviate anche alla Regione, dove si lamentavano del sovraffollamento degli autobus.

Per tali motivi si spera nel finanziamento per l'acquisto di almeno 14 autobus a doppio piano oltre due bipiani da 13,70 da destinare alla tratta per ROMA.

F.to il Direttore Generale
Avv. Costantino Preziosi