

Metro A, il caso macchinisti

“Dopo le assenze del 31 notte indagine su 152 guidatori”



Ritardi e disagi per i forfait di Capodanno, l'accusa dell'assessore Improta
“Una minoranza mette a repentaglio tutto il lavoro per salvare l'azienda”

GABRIELE ISMAN

«**S**OSPETTAVAMO che qualcosa potesse accadere, e per questo avevamo attivato preventivamente con la Asl le visite fiscali in 10 casi. Un macchinista non è stato trovato in casa dal medico: per lui scatterà la sospensione dallo stipendio per 10-15 giorni. Ma le verifiche vanno avanti su tutti i 152 macchinisti della Metro A». È Guido Improta, assessore alla Mobilità, ad annunciare il primo provvedimento dopo le assenze dei 17 macchinisti su 24 previsti in servizio la notte di Capodanno. «I risultati di questi accertamenti andranno all'Autorità nazionale sugli scioperi».

Assessore, cominciamo dall'inizio. Era stato firmato tra azienda e sindacati un accordo per gli straordinari nella notte di Capodanno, come accade sempre?

«I due accordi firmati tra 29 e 30 dicembre prevedevano 24

macchinisti in servizio a cui sa-

“Ogni conduttore dovrà essere impegnato più ore alla guida”

rebbero andati circa 250 euro lordi. L'Atac ha qualche responsabilità per essere arrivata così a ridosso di Capodanno agli accordi, ma le carte si firmano in due. Tutto quel tempo ha permesso però a chi voleva fare scherzetti di entrare in azione. Comunque la metro B ha lavorato perfettamente e la A ha marciato con intervalli per noi insoddisfacenti. In Atac c'è un senso civico di appartenenza che dopo Parentopoli va ricostruito, ma servono anche consapevolezza e senso etico di chi lavora. La maggioranza dei lavoratori li hanno, ma se si smarrisce si entra in logiche ricattatorie e corporative che non possiamo accettare».

In azienda questa vicenda cambierà qualcosa ora?

«Alcuni assistenti coordinatori saranno sostituiti con i macchinisti che hanno lavorato a Capodanno: sono i responsabili del mancato reclutamento dei volontari. È legittimo da parte dei lavoratori rifiutare gli straordinari, ma quando la politica ha fatto tanto per ridare dignità a un'azienda come Atac e quando si vara un piano industriale così impegnativo, tutti devono fare la loro parte. Se non c'è la collaborazione dell'intero il personale, si vanifica lo sforzo».

E per quei 17?

«Andremo a vedere i giustificativi di tutti i 152 macchinisti, perché quello era il bacino di riferimento, ma un'azienda come Atac, dove i macchinisti lavorano 700 ore l'anno rispetto alle 900 dei loro colleghi di Napoli e alle 1200 ore di Milano, si può risollevarci soltanto con l'attenzione di tutti. Quel valore a Roma deve crescere almeno del 25%, perché Atac è la più grande azienda di tra-

sporti italiana e non ci possiamo permettere una struttura dei costi a cui non corrisponde una produzione chilometrica adeguata. Non vogliamo licenziare nessuno, ma devono aumentare quantità e qualità del servizio».

Nell'ultima giunta del 2014, il 30 dicembre, avete prorogato di tre mesi il contratto di servizio

«Sì, e abbiamo anche varato le linee guida del nuovo contratto, così entro maggio 2015 tutti i bus dell'Atac dovranno avere l'Avm, un sistema di monitoraggio da remoto per sapere in ogni momento dov'è e cosa sta facendo un autobus. Il sindacato si è sempre opposto, ma ci sono molti modi per far aspettare le persone alle fermate: dalle mancanze dei pezzi di ricambio a ritardare le partenze dai capolinea o allungare i tempi di percorrenza facendo alla fine saltare le corse. Sono tutti giochini possibili da parte di una minoranza che però così penalizza la percezione di tutto il servizio e dell'azienda».