

Flambus, l'ira nelle officine
"Sabotatori? Atac mente"



pagina VII

Trasporti

Viaggio nelle rimesse Atac "Noi accusati di sabotaggio"

Nelle officine l'azienda porta le telecamere contro le ipotesi interne sui flambus

LORENZO D'ALBERGO

Ufficialmente sotto inchiesta, finiti sia nel mirino dell'azienda che in quelli della procura per presunti sabotaggi al parco mezzi Atac, i meccanici della municipalizzata dei trasporti ormai camminano sulle uova. Tesi, stufi di tanta attenzione, a loro volta a caccia di eventuali mele marce, sono stanchi di vivere in un continuo stato di accusa. Rimirano la carcassa del flambus numero 25 del 2018 – tanti sono stati divorati dalle fiamme o comunque danneggiati – spirato sul Grande raccordo anulare sabato notte e ora stipato in deposito. Sono convinti che il problema sia il «deficit manutentivo» accumulato negli ultimi anni, quello che l'azienda ora punta a eliminare per restare entro i paletti del concordato. E snocciolano numeri.

Prima di tutto sulle rimesse. Sono dieci e lì, a tempo pieno considerato anche l'ultimo accordo sui premi legato all'aproduttività, per un plotone di 4.044 conducenti e un totale di 2.177 mezzi tra marcianti e non lavorano circa 650 meccanici. A Grottarossa, secondo gli ultimi dati (che contemplano anche i torpedoni da rottamare) raccolti dai sindacati, si occupano di 421 vetture da affidare a un esercito di 827 autisti. A Tor Pagnotta, invece, dimorano 372 bus a metano per 550

Venticinque
i mezzi inservibili
nel corso del 2018
L'ultimo episodio
sabato scorso

conducenti. Chiude il podio l'hangar Magliana con 282 mezzi e 528 impiegati pronti a mettersi al volante. Seguono Tor Sapienza, Portonaccio, Tor Vergata, Acilia, Prenestina con i suoi 164 tram, i filobus di Montesacro e i 60 minibus elettrici di Trastevere in fase di ristrutturazione.

Qui l'andazzo è sempre lo stesso. Si cannibalizzano i vecchi bus, si rattoppiano i più anziani e poi si incrociano le dita. Il problema, a sentire gli operai delle officine, sta nei ricambi. Il flop del bando da 7,5 milioni di euro pubblicato un anno fa e poi andato deserto ha avuto risvolti drammatici sui magazzini della partecipata. Poi è arrivato il concordato, la sfiducia dei fornitori, il via libera della procura prima e del tribunale fallimentare poi e la lenta ripresa. Una gara dietro l'altra, Atac sta cercando di risollevarsi. Da maggio in poi sono stati aggiudicati appalti per quasi 27 milioni. Garantiranno pezzi per motori di tutti i tipi, dagli Iveco ai Merce-

des, in grado di allungare alla vita a un parco vetture con picchi di età anche oltre i 16 anni.

A vigilare sui ricambi e scongiurare una delle ipotesi al vaglio degli 007 aziendali – il furto e la compravendita di bulloni e affini da parte degli impiegati – saranno le telecamere che Atac ha preso a installare nelle rimesse. Occhi elettronici che, oltre a prevenire eventuali saccheggi, finiranno per vigilare pure su ogni mossa dei meccanici e degli autisti. Tolleranza zero su lassismo e tempi morti.

Quello che le videocamere a circuito chiuso non potranno evitare sono invece gli effetti della fine dell'accordo con Corpa, l'azienda che per conto di Atac si occupava del recupero dei mezzi fermi per guasto. Per sostituire il servizio, ora riappaltato, per alcuni mesi alcuni degli operai sono stati trasferiti al salvataggio bus. Una manovra che, secondo i meccanici più esperti, ha privato una volta di più forza lavoro a un gruppo di lavoro già sottodimensionato. D'altronde nelle dieci rimesse della municipalizzata si lavora in costante affanno. E, spesso ben poco volentieri, anche contro l'azienda che Cgil, Cisl e Faisa Cisl lo scorso marzo non hanno esitato a definire «molle» a fronte dei primi dubbi espressi dalla governance su possibili sabotaggi legati al fenomeno dei flambus.