

# Benefit agli autisti Atac sotto l'albero

Via il badge, formazione pagata e corse riservate per il rientro dei macchinisti

**Vincenzo Bisbiglia**

■ Via il badge, rimessa in servizio della corsa riservata serale, corsi di formazione "a straordinario". E una produttività dei macchinisti che andrà necessariamente ad abbassarsi dalle 950 ore annue fino a tornare a quota 800 ore.

Un regalo di Natale per i conducenti di Atac, un dono sotto l'albero dal vago sapore elettorale. Con tanti saluti alla batta-

## 600 mila euro

Il costo per i treni per trasportare il personale a inizio e fine turno

glia contro l'astensionismo e per la riduzione degli sprechi della società capitolina dei trasporti (sull'orlo del fallimento).

Un verbale sottoscritto dall'amministratore unico Manuel Fantasia e dalle Rsu sindacali dove, di fatto, l'azienda si impegna a ripristinare alcuni dei benefit di cui godeva il personale operativo prima dell'accordo del 17 luglio 2015. Quel patto, figlio del piano industriale varato nel 2014, fu voluto dall'ex assessore Guido Improta e dall'ex dg Francesco Micheli e portò al famoso "luglio nero" dei trasporti a Roma, con il rallentamento quasi giornaliero della metro e degli autobus nella Capitale.

L'accordo sindacale reintroduce le cosiddette "corse riservate" ovvero dei treni dedicati a trasportare macchinisti e addetti di stazione a inizio e fine turno. Sebbene la riservata fosse utilizzata pochissimo - in media 17 persone al giorno - ha un costo di oltre 600.000 euro l'anno e, soprattutto, riduce la fascia

di manutenzione notturna. Questa corsa di servizio, infatti, tiene la ferrovia impegnata per circa 40 minuti dopo l'arrivo a destinazione dell'ultimo treno, tanto che, una volta eliminata, si stava ragionando se allungare l'orario di apertura delle metro dalle 23.30 fino alle 24.

Al punto 4, poi, l'accordo prevede di avviare una «analisi congiunta» sulle modalità di attestazione delle presenze.

A quanto pare i sindacati sarebbero riusciti a convincere Fantasia a portare la timbratura sul treno: è vero quanto dicono i macchinisti che è la corsa ad attestare la presenza del personale (dunque il badge non servirebbe), ma è altrettanto vero che il personale passa solo 4 delle quasi 7 ore di

lavoro

guida e il cartellino è utile a impedire ai "furbetti" di lasciare il posto di lavoro anzitempo.

A rischio anche la produttività, specialmente quella dei macchinisti. Con l'accordo del 17 luglio 2015 i conducenti delle metropolitane passavano da 736 ore annue di guida a 950 ore, adeguandosi agli standard italiani (Milano e Napoli). Con questo accordo, invece, si torna a concedere maggiori domeniche di riposo - i conducenti riposano ogni 6 giorni - ed a modificare il complesso sistema dei turni di disposizione, la cui "definizione puntuale avverrà in sede locale fermo restando le necessarie flessibilità gestionali". Questo potrebbe riportare le ore di guida annue a quota 800, con un incremento notevole dei costi, dato che le altre 150 ore dovranno essere sostenute a straordinario. Insomma, altri costi per l'azienda.

Nonostante tutto ciò, gli scioperi ancora non si fermano. Il 14 gennaio è prevista una nuova serrata di 24 ore,

## Gongolano i «furbetti»

Cartellino timbrato solo a bordo per attestare la presenza sul lavoro

per protestare contro uno dei punti non toccati dall'accordo sindacale: le cosiddette "era 1 e era 2", ovvero il sistema per il quale finito il bonus dei giorni di malattia e dei permessi 104 questi vanno a pesare sulla busta paga del lavoratore.