

La crisi dell'Atac - Atac. Evasione alle stelle e 600 autisti «inidonei». Nella revisione della rete e nell'adeguamento dei contratti la chiave della «cura pesante» che serve all'azienda di trasporti

Revisione della rete, adeguamento del contratto, gestione delle manutenzioni dei mezzi, lotta all'assenteismo e all'evasione. Il risanamento di Atac passa attraverso una cura pesante, suggerita in parte dai sindacati, in parte dall'azienda. I 519 milioni di euro di debiti con i fornitori, non sono che la punta di un iceberg. Basti pensare che l'azienda lo scorso anno ha perso milioni di chilometri. Sarebbe a dire che rispetto a quanto previsto dal contratto di servizio, Atac ha percorso meno strada, guadagnando meno soldi. Colpa di mezzi rotti e di una cattiva gestione del personale (spiegano dalla Cisl) e dell'indisponibilità di autisti (assenteismo), aggiungono dall'Atac. Il risultato è un'azienda sempre più in affanno. Esempio: il 75 per cento delle linee portano il 95 per cento dei passeggeri. Resta, quindi, da riprogrammare un 25 per cento di bus che girano praticamente scarichi. Il motivo? «Una fermata vale mille voti», commenta un dirigente.

IL CONTRATTO

E poi c'è il contratto. Quello di Atac, spiegano dall'azienda, prevede per i lavoratori una media di 32 ore settimanali, mentre il contratto siglato in Busitalia Fs alza la media a 37-38 ore. Alcuni manager in azienda puntano il dito contro la gestione di istituti contrattuali come il «libero con paga» (stabilito da un Regio Decreto del 1931; riferito ai giorni festivi e non alle domeniche come erroneamente riportato ieri), o i congedi, che vedono «uno spreco di risorse per colpa di un'inefficienza organizzativa», proprio di Atac. Va trovato un impiego anche ai 600 autisti risultati inidonei. I lavoratori, per contro, denunciano troppe ferie arretrate, reclamando maggiore dignità.

RICAMBI ED EVASIONE

Altro punto dolente riguarda i ricambi e la gestione delle rotture che lasciano fermi nei depositi centinaia di mezzi. Questione legata alle reinternalizzazioni, chieste da Cgil, Cisl e Uil. Atac potrebbe usare i propri meccanici, evitando di pagare 7 milioni e mezzo l'anno per 12 operai Caf (la società spagnola che produce i treni, che però ha subappaltato il servizio). Stessa cosa per Ogr (officine grandi revisioni). Ci sono poi gli appalti delle pulizie. In Atac sono stati aggiudicati con un ribasso al 3 per cento. Ferrovie ha ottenuto lo stesso con il 30 per cento in meno. Altro nodo cruciale l'evasione e la gestione delle multe. Ausiliari e bigliettai. L'idea di Atac è di formare un unico nucleo in grado di coprire i controlli per la sosta e per chi non paga il biglietto. Oggi gli ausiliari della sosta (grazie all'intervento di Gianluca Donati della Cisl) dispongono del palmare per effettuare le sanzioni. Risultato:: multe passate da 6mila a 40 mila al mese. Mentre nei bus si usa ancora (inutilmente e poco) il blocchetto. In questo caso (secondo l'associazione Asstra il mancato incasso ammonta al 25% delle corse) l'evasione è milionaria.