

Macchinisti, dall'Atac più controlli e sanzioni. L'imbarazzo del M5S. Il dipendente ora rischia il licenziamento. E mercoledì sarà ascoltato dall'azienda

Mentre in Campidoglio tutto tace sul macchinista sorpreso a mangiare mentre il treno che guidava trascinava sulla banchina una passeggera impigliata alle porte - in 48 ore zero commenti da parte della sindaca Virginia Raggi, dell'assessore ai Trasporti, Linda Meleo, e del presidente della commissione Mobilità, Enrico Stefano - l'Atac sottotraccia prepara la stretta. I vertici della partecipata sono pronti a potenziare i controlli sui conducenti, anche perché alcuni report interni avrebbero fatto emergere diversi comportamenti irregolari da parte dei macchinisti: non solo spuntini pericolosi, ma anche conversazioni al cellulare, scambi di messaggi e chat, perfino giornali spulciati col convoglio in corsa. Ecco perché, dopo l'incidente che mercoledì sera ha ferito gravemente una donna di 43 anni e ha portato all'iscrizione nel registro degli indagati, per lesioni, del conducente in servizio, ora per l'azienda dei trasporti è quasi una mossa obbligata potenziare la sorveglianza (verranno tra l'altro aumentate le telecamere) per sanzionare la guida scorretta. Ma ai piani alti di via Prenestina prevedono anche di aumentare i controlli contro gli assenteisti, considerando che i numeri delle presenze in servizio, svelati dal Messaggero a fine maggio, sono giudicati non più sopportabili dalla società.

IL REPORT Il report sul primo trimestre 2017 dice che, al netto di ferie e riposi settimanali, circa 1.400 dipendenti di Atac danno forfait ogni giorno. Di questi 750 sono autisti o conducenti delle metro, oltre la metà dei quali - ossia 380 - non timbra il cartellino per problemi di salute. Una delle percentuali più alte è quella dei macchinisti (12,5 per cento di assenze), con le malattie che pesano per il 5,5 per cento e i permessi legati alla legge 104 per il 2,5 per cento. Mentre le ore di guida effettiva, che da contratto dovrebbero essere 5 per la metro A e 4 e mezzo per la metro B, nei fatti, in base ad alcune verifiche interne, sarebbero molto più basse, mediamente di poco superiori alle tre ore.

I CINQUESTELLE Va detto che attuare la stretta non sarà facile, in una realtà ipersindacalizzata come Atac (l'ex diggì Francesco Micheli parlò in una relazione riservata di un «intreccio tra politica e sindacati che ha prodotto danni irreparabili, sia sul versante della cultura aziendale sia su quello squisitamente economico»). Soprattutto gli attuali vertici della partecipata dovranno vedersela con le resistenze del M5S, che alle comunali del 2016 proprio tra i macchinisti della metropolitana e tra gli autisti dei bus ha avuto uno dei suoi fortini elettorali. Anche l'Orsa, il sindacato a cui è iscritto il conducente indagato, in campagna elettorale con diversi esponenti ha sostenuto il Movimento. E allora non è un caso, forse, che sulla vicenda finora nessun esponente dell'amministrazione comunale abbia voluto spendere una parola.

Il dipendente ora rischia il licenziamento E mercoledì sarà ascoltato dall'azienda

LA PROCEDURA

Gianluca Tonelli dovrebbe essere sentito mercoledì prossimo nella sede di Atac in via Prenestina. Il macchinista della Metro B che la sera del 12 luglio era alla guida del treno partito da Termini con una passeggera impigliata alle porte esterne e trascinata sulla banchina per decine di metri, in realtà è già stato sospeso dalla paga e dal servizio. La lettera, come anticipato ieri dal Messaggero, è partita dagli uffici del Personale sabato e verrà notificata nelle prossime ore. Subito dopo l'incidente il dipendente, da circa un anno alla guida dei convogli della linea blu, aveva chiesto all'azienda dei trasporti alcuni giorni di ferie. Ma la partecipata si è già mossa, aprendo un procedimento disciplinare e nominando una commissione d'indagine col compito di ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente. In teoria la procedura potrebbe portare

fino al licenziamento.

Alle contestazioni disciplinari, Tonelli potrà rispondere con una memoria. Alla polizia che lo ha interrogato, sentito come testimone dopo l'incidente, il macchinista ha già fornito la sua versione, spiegando di avere guardato dallo specchietto retrovisore e di non avere visto nessuno. «Tra il segnale sonoro e la chiusura delle porte trascorrono circa dieci secondi - ha detto - ho visto lo spazio tra i vagoni e la linea gialla liberi, quindi sono

