

Guasti, usura e zero ricambi Ogni giorno fermo un bus Atac su 2. Scioperi e defezioni, rischio settembre nero Alta tensione tra dipendenti e Campidoglio

Negli ultimi giorni si è riusciti a mettere in strada una media quotidiana 950 autobus, delle 2.281 vetture del servizio di superficie che compongono complessivamente la flotta a disposizione dell'Atac - tra bus, tram e filobus - a cui si aggiungono 83 treni della metropolitana e 88 convogli delle ex ferrovie concesse. Una cifra molto bassa ma ancora compatibile con il (ridotto) servizio estivo del trasporto pubblico romano. 2.085

Gli autobus attualmente a disposizione dell'Atac per il servizio di trasporto pubblico romano

Ma con la riapertura delle scuole, fra una decina di giorni, serviranno almeno 1.300 vetture in strada: un obiettivo che, vista la situazione, sembra al momento quantomeno arduo da raggiungere. Anche perché si stima che i mezzi da sostituire, tra quelli attualmente utilizzati nella Capitale, sono circa 1.500. Guasti, usurati, obsoleti: ogni giorno quasi un bus su due resta nei depositi della municipalizzata. Con il rischio che anche i fornitori, un po' alla volta, si tirino indietro, lasciando l'azienda di via Prenestina senza i pezzi di ricambio necessari a metterci almeno una pezza, vista l'età media del parco mezzi che supera gli 11 anni, contro gli 8,6 anni medi registrati a Milano, i circa 5 anni di Berlino, i 6 anni di Londra e i 7 anni di Parigi. Risultato pratico: nell'ultimo anno solare le corse saltate hanno raggiunto quota un milione di corse saltate, il doppio rispetto all'anno prima. Insomma, dodici milioni di chilometri spariti nel nulla. Compresi nel contratto di servizio che il Campidoglio ha siglato con l'Atac, ma mai messi a disposizione dei cittadini-utenti del tpl.

GLI APPALTI

Qualche scricchiolio tra i fornitori già si avverte. In una nota la Cgil-Funzione pubblica ha annunciato per lunedì lo sciopero dei lavoratori della Nurc srl: la società che, spiegano dal sindacato, «gestisce in appalto i depuratori delle autorimesse di Atac spa e, in seguito ai mancati pagamenti da parte dell'azienda pubblica, non corrisponde agli operai quanto spetta loro di diritto». Ad agosto, invece, dalle rimesse della municipalizzata erano spariti gli addetti della società che ha vinto la commessa per riparare i condizionatori degli autobus. D'altronde l'esposizione dell'azienda verso i fornitori è di quasi 350 milioni: ecco perché le imprese, con centinaia di fatture non saldate, hanno smesso di inviare con regolarità le scorte necessarie per riparare i mezzi. E così quasi la metà delle navette rimane ferma nei garage, con gli operai interni costretti a smembrare le carcasse degli autobus più vecchi pur di rimettere in carreggiata quelli che si sono fermati da poco.

IL RINNOVO

C'è quindi da capire soprattutto come e quando si procederà all'acquisto di nuovi mezzi, in particolare autobus, indispensabili per rinnovare una flotta ormai troppo vetusta. Il Campidoglio ha lanciato la richiesta d'aiuto al Governo: servono 500 milioni, impossibili da trovare senza un intervento diretto di Palazzo Chigi.

Scioperi e defezioni, rischio settembre nero Alta tensione tra dipendenti e Campidoglio

Due date sono già segnate: giovedì prossimo 7 settembre, la manifestazione dei sindacati Atac sotto il Campidoglio. E sarà questa la prima dimostrazione di forza. Poi il 12 settembre, martedì, lo sciopero del trasporto pubblico locale. «Sarà un autunno molto caldo», preannuncia Claudio Di Francesco, segretario regionale della Faisa Confail, quinto sindacato interno in Atac come numero di iscritti. L'ipotesi di un settembre nero, con gli autobus fermi e la metropolitana chiusa, sembra essere più di una prospettiva al

momento. Un caos pianificato a tavolino - anche con gli scioperi bianchi - per mettere in ginocchio la Capitale e quindi la giunta Raggi. Le posizioni del sindacato sono sfumate, ma la tensione rimane altissima. Il delegato al personale di Virginia Raggi, Antonio De Santis, ha iniziato a parlare informalmente con tutte le sigle più rappresentative per rassicurarle il più possibile. Soprattutto sul tema che sembra stare più a cuore ai dodicimila dipendenti di Atac: la contrattazione di secondo livello. Il rischio che si possano perdere per strada, durante la procedura di concordato preventivo, i soldi del contratto decentrato: circa 300 euro al mese.

LE TRATTATIVE

Virginia Raggi è determinata, ma allo stesso tempo molto preoccupata per la ricaduta sociale e politica di questo passaggio. Non a caso nel post di Facebook ha lanciato un appello: «Chiediamo ai dipendenti e ai cittadini di seguirci in questo percorso di rinascita e aiutarci a rilanciare la azienda di tutti noi». Il problema è duplice per la sindaca, perché in Campidoglio non sfugge a nessuno che proprio la municipalizzata di via Prenestina fu un bacino di voti niente male per il M5S. Ecco perché la strategia al momento prevede la contrattazione vecchio stile con i sindacati. Il settembre l'assessore ai Trasporti Linda Meleo ha convocato le sigle confederali. «Ribadiamo la richiesta della salvaguardia dell'occupazione, delle retribuzioni dei dipendenti e della proprietà pubblica dell'azienda», dice Paolo Terrinoni, responsabile della Cisl di Roma Capitale e Rieti e Eliseo Grasso, subcommissario della Fit Cisl Lazio, uno dei più dialoganti in questa fase.

Servirà la mossa del Campidoglio a sminuire la manifestazione del giorno dopo, il 7 settembre, con tutti i manifestanti in piazza? Dalle dichiarazioni generali no. Anzi sotto la Lupa potrebbero presentarsi anche tutti i lavoratori dell'indotto Atac, compreso quelli di Multiservizi. «In queste condizioni e con queste incertezze si prefigura un autunno caldo», minacciano un po' tutti, a partire dal segretario generale della Filt Cgil Roma e Lazio Eugenio Stanziale. Il fronte è complicato soprattutto dal punto di vista della popolarità della Raggi. Anche perché gli scioperi e le proteste sono attese nei prossimi mesi. In mezzo ci sono le elezioni di Ostia.

