

Crac Atac - Il sindaco Virginia Raggi: «Più lavoro in Atac sindacati già d'accordo» La replica: «Siamo lontani»

Su l'asticella della produttività, dialogo con lavoratori e sindacati, nessun colpo di mannaia sul personale, timone sul profilo pubblico dell'azienda, robusto rilancio del servizio, «difendendo l'Atac con le unghie e i denti». Per Virginia Raggi la road map del complesso risanamento della municipalizzata dei trasporti è delimitata da questi punti cardinali. Di fatto, è lo schema tracciato in una intervista rilasciata ieri a Il Messaggero da Gianni Lemmetti, nuovo assessore al Bilancio, e non potrebbe essere altrimenti. Raggi però approfondisce quel solco da Lecce, ospite de Le giornate del lavoro della Cgil.

IL DIBATTITO

Nel panel dov'era invitata si discute di corpi intermedi e relazioni pericolose e oscillanti tra sindacati ed enti locali, al fianco della sindaca c'è Antonio Decaro, primo cittadino (renziano) di Bari e presidente Anci. «Sì, la strada per Atac è quella della maggiore produttività, e dobbiamo così rilanciare questa azienda - dice la sindaca - Lo possiamo fare perché abbiamo trovato la collaborazione dei lavoratori. Su questo non andiamo indietro, l'Atac è pubblica e deve rimanerlo, e va risanata. Il pubblico può funzionare: è una storia tutta italiana e anomala quella secondo cui il pubblico se non funziona va privatizzato. È un filo che lega anche le altre partecipate, molte delle quali in condizioni non proprio floride: «Stiamo facendo un bel lavoro di riorganizzazione mai stato fatto e abbiamo creato un assessorato ad hoc - sottolinea Raggi - Il tutto con la collaborazione di dipendenti e sindacati». Anche durante il dibattito, la sindaca rimarcherà più volte la ricerca del filo diretto col mondo del lavoro. Certo, è una strizzata d'occhio a organizzatori e platea. Ma forse c'è anche dell'altro: «L'Atac è un'azienda con 12 mila dipendenti, e allora proprio per questo può funzionare davvero bene e potrebbe offrire un servizio eccellente - sostiene Raggi - Il trasporto pubblico è un servizio essenziale, va fornito dall'ente locale, e deve funzionare in maniera universale per tutta la città. In questo è fondamentale trovare la collaborazione di quei soggetti che vogliono fare una scommessa. Noi la collaborazione l'abbiamo trovata». E dov'è finita allora la disintermediazione tanto sbandierata agli albori dai cinque stelle? «Il concetto non è disintermediare o no, ma lavorare concretamente su progetti e obiettivi» con un «dialogo realmente costruttivo», distinguendo la «trattativa che si fa al tavolo» e il «dialogo con i lavoratori, che continuiamo ad avere». A Roma «su rinnovo del contratto decentrato e salario accessorio con i sindacati abbiamo parlato la stessa lingua perché avevamo lo stesso obiettivo», ora «anche per Atac» il percorso sarà lo stesso.

LA REPLICA

Dai sindacati, però, non arrivano deleghe in bianco sul piano del Campidoglio per l'Atac. «Se il problema è lavorare di più perché si organizza meglio il servizio per noi non c'è problema, perché le cattive condizioni di lavoro sono quelle che determinano un pessimo servizio ai cittadini: a partire dal fatto che oggi si fa finta di far uscire tanti autobus dalle rimesse per poi farli rientrare un'ora dopo perché sono rotti - sottolinea Michele Azzola, segretario generale della Cgil di Roma e del Lazio - Se lavorare di più significasse lasciare tutto come è fare il doppio delle ore sarebbe un'idiozia, ma credo che nessuno pensi questo».