

Autisti Atac, piano soft: «Alla guida un'ora in più» Stretta sull'assenteismo

Più che «lavorare con trasporto», come recitava un vecchio slogan di Atac, ai dipendenti della malconcia partecipata del Campidoglio verrà chiesto di lavorare un po' di più. Non molto, a dirla tutta. Due ore a settimana in più per meccanici e operai, un'ora in più per gli autisti dei bus e i macchinisti della metro. Basterà a trasformare una società pubblica sfruttata per anni da partiti e sindacati con «logiche clientelari», come disse l'ex direttore generale Marco Rettighieri, in un'azienda davvero efficiente? Si vedrà, una prima valutazione la daranno i giudici fallimentari. Nel frattempo dovrebbe arrivare una stretta sull'assenteismo che nella municipalizzata romana ha raggiunto livelli record (nella Capitale è il doppio di Milano), con regole e controlli serrati sulle giustificazioni di malattie, congedi e permessi sindacali. Sono questi i due capisaldi della bozza di piano industriale che l'azienda comunale, con un debito da 1,3 miliardi, presenterà ai commissari del tribunale la prossima settimana.

IL CONTRATTO Il documento, a cui sta lavorando il superconsulente Carlo Felice Giampaolino insieme all'advisor industriale Ernst & Young, certificherà innanzitutto quello che sia la sindaca Virginia Raggi sia l'assessore alla Mobilità, Linda Meleo, vanno dicendo da tempo: la giunta M5S ha intenzione di prolungare il contratto di servizio con Atac oltre la scadenza del 2019. Non ci sarà quindi una gara europea, prevista per legge; il contratto verrà affidato alla società in house «almeno fino al 2023», in modo da garantire alla municipalizzata di poter contare sui fondi comunali (circa mezzo miliardo di euro l'anno) per tutta la durata del concordato. Ai creditori, invece, verrà offerto un rimborso di circa il 75% delle fatture non saldate.

Al di là delle garanzie finanziarie, quello che il Tribunale vuole capire è se il piano industriale consentirà ad Atac di migliorare il servizio e di chiudere i bilanci, se non in utile, quantomeno in pareggio, dopo un decennio di consuntivi in profondo rosso. Il primo passo è sbianchettare certi accordi aziendali che hanno permesso ai 12mila dipendenti di Atac di lavorare meno di quanto previsto dai contratti nazionali della categoria. Meccanici e operai, sfruttando l'accordo integrativo interno, oggi lavorano 37 ore a settimana, mentre il contratto nazionale ne prevede 39. Il piano industriale eliminerà questa discrepanza e gli addetti delle officine e della manutenzione dovranno lavorare ogni settimana 2 ore in più. Per i conducenti di bus, metro e tram invece il carico di lavoro settimanale, nella proposta dell'azienda, aumenterà di 1 ora (si dovrebbe passare da 37 a 38 ore settimanali).

LICENZE 104 Verrà avviata anche una verifica sulla «produttività effettiva» per capire, al di là della timbratura del cartellino, la durata reale dei turni di guida. Malattie, congedi 104 e permessi sindacali, poi, dovranno essere giustificati in modo dettagliato. Resta da capire se il piano soddisferà i giudici o se ci sarà bisogno di un'ulteriore sforzo sulla produttività ed eventualmente di un piano esuberi. Per il momento dal Campidoglio continuano a garantire due cose: che non ci saranno sforbiciate in busta paga, né tagli al personale. Ma la parola finale spetta al Tribunale.