

Atac, record di assenti: ogni anno saltano corse per 1,5 milioni di km

Quanto costa ai romani l'assenteismo record dell'Atac? Qualcuno ora lo ha calcolato: un milione e mezzo di chilometri persi, solo sugli autobus. A fare di conto sono stati gli esperti ingaggiati dalla partecipata del Campidoglio per elaborare la strategia ora al vaglio del Tribunale fallimentare. In centinaia di pagine, slide e tabelle, tutte spedite ai commissari nominati dai giudici e riassunte dai revisori legali della Costantini & Partners, c'è un capitolo dedicato alla «capacità produttiva degli autisti», lettura illuminante per capire come sarebbe possibile migliorare il servizio della malandata società dei trasporti solo calando la mannaia sulla mole di malattie, permessi 104 e licenze sindacali dei quasi 12mila dipendenti.

IL CONFRONTO IN EUROPA

Prendiamo gli autisti: nella Capitale ogni conducente, in media, guida appena 16.130 chilometri l'anno, molto di meno di quanto accade nelle altre metropoli europee. Gli autisti di Londra, per dire, sono al volante in media per 22mila chilometri l'anno, i conducenti madrileni macinano 19mila chilometri, quelli di Berlino oltre 17mila. Tutti più di Roma. Il confronto è stato messo nero su bianco da un ente terzo, l'Agenzia capitolina per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali, nell'ultima relazione che poco è piaciuta alla giunta grillina di Virginia Raggi (l'assessore al Bilancio, Gianni Lemmetti, durante la presentazione del rapporto, a metà dicembre, lasciò la sala senza proferire parola).

IL DIVARIO

Ora, nelle carte del nuovo piano industriale, viene spiegato come si potrebbero rimpolpare le corse delle navette, già ridotte al lumicino. Tra i fattori per raggiungere «l'incremento della produttività» sperato c'è proprio la «riduzione del tasso di assenteismo», che all'Atac è incredibilmente stabile al 12 per cento (all'Atm di Milano è la metà...), al netto delle ferie. Solo lavorando su questa voce, si potrebbero recuperare ogni anno 322 chilometri di corse per ciascun autista. Considerando che l'Atac ha oltre 5mila conducenti, vuol dire che in ballo c'è un milione e mezzo di chilometri in più da far percorrere ai bus. Ci si arriverebbe in modo graduale, ovviamente: nel 2018, sforbiciando le assenze e rafforzando i controlli, gli autisti potrebbero produrre al massimo 41 chilometri in più, che diventerebbero 198 nel 2019, 316 nel 2020 fino ad arrivare a quota 322 nel 2021.

Ogni autista potrebbe guidare altri 1.093 chilometri in più ogni anno (sempre col piano industriale a regime, nell'arco di tre anni) grazie alle nuove regole d'ingaggio, cioè l'aumento dell'orario di lavoro settimanale, che all'Atac fino a gennaio era di 37 ore, contro le 39 previste dal contratto nazionale della categoria. Nel frattempo, va detto, l'azienda dovrebbe riuscire a rinnovare il parco mezzi, uno dei più vecchi d'Europa, come ha annotato la stessa Authority comunale (ma in questo caso era un segreto di Pulcinella: a Roma i bus hanno in media oltre 11 anni, contro i 5 di Berlino, i 6 di Londra e i 7 di Parigi). L'Atac, nel piano di risanamento firmato dal presidente e ad Paolo Simioni, conta di far entrare nei propri garage quasi 750 navette nei prossimi tre anni e mezzo (zero, purtroppo, nel 2018, 278 nel 2019, 370 nel 2020, 97 nel 2021). Ma anche l'investimento sulla flotta, se non scatta la tagliola sulle assenze di troppo, rischierebbe di essere sprecato. Perché il bus nuovo di zecca, se l'autista è a casa col congedo, rimane parcheggiato in rimessa. E i passeggeri aspettano.