

i focus del Mattino

La guerra oscura tra gli inidonei: quelli «veri» pagano per i furbi

Bus in deposito e uffici pieni. I casi dei giovani assunti che si ammalano subito

Paolo Barbuto

Il documento di cinque pagine presentato giovedì notte ai sindacati dell'Anm è diviso in punti chiave. Il punto contrassegnato dalla lettera «d» riguarda l'organizzazione e la qualificazione del personale. Il primo comma di quella sezione è dedicato ai lavoratori considerati «inidonei» che rappresentano la vera spina nel fianco dell'azienda di trasporti napoletana. Secondo il piano che il Comune ha sottoposto alle organizzazioni sindacali «i lavoratori inidonei temporanei e permanenti, attualmente collocati fuori posizione, saranno definitivamente riqualificati e gli sarà riconosciuto, conseguentemente, il salario strettamente spettante alla nuova qualifica».

Lette così, senza conoscere i dettagli, quelle 25 parole sembrano banali: una porzione quasi ininfluyente in un intero piano che chiede sacrifici a tutti i dipendenti dell'Anm. Invece proprio quello specifico punto è diventato un «caso» nelle ultime ore dentro le stanze dell'azienda e in quelle dove siedono le rappresentanze sindacali. A dire la verità quello degli inidonei era un «caso» anche prima della presentazione dell'ultimo documento. Un vicenda che da anni tormenta i rapporti interni dell'azienda e che, spesso, ha messo i sindacati in difficoltà. Ma per affrontare la vicenda è meglio offrire spiegazioni a chi non mastica le cose interne dell'Anm.

Gli «inidonei» sono quei lavoratori che sono stati assunti per svolgere una mansione e che poi, soprattutto per problemi fisici maturati in seguito all'assunzione, sono stati indirizzati verso altre mansioni. Nello specifico

parliamo degli autisti. Ma prima di procedere abbiamo il dovere di soffermarci su un punto: stare al volante di un autobus a Napoli non è facile perché le ore di guida sono tantissime, il comfort dei mezzi è quello che è, le buche sono tante, i problemi quotidiani non si contano. Insomma, quel che vogliamo dire è che un autista, dopo decenni di guida, rischia per davvero dirittrarsi con la schiena a pezzi e senza la possibilità «fisica» di continuare a guidare: per questa categoria di persone l'inidoneità è sacrosanta, insomma.

Il problema è che molto spesso nel vortice dei certificati che attestano l'inidoneità finiscono molti freschi assunti, tante persone che, a prima vista, potrebbero continuare serenamente a condurre un autobus lungo le strade della città. Noi, ovviamente, non osiamo dubitare della veridicità dei certificati e delle malattie che portano tante persone a chiedere una modifica delle mansioni, se c'è da indagare lo farà chi è chiamato a farlo.

Il fatto è che alle 179 persone che hanno problemi fisici conclamati e definitivi, ogni giorno in Anm si unisce una consistente truppa di lavoratori che chiede l'applicazione di una «temporanea» inidoneità, spiegando di avere un malanno passeggero. Ma poi i tempi si allungano, il problema nato come passeggero diventa stabile e i lavoratori restano fermi altrove, lontani dalla guida dove sarebbero necessari.

L'azienda ha cercato in ogni modo di arginare il problema. Molti sindacati hanno difeso a spada tratta quei lavoratori (com'è giusto che facciano i sindacati), molti compagni di lavoro di quelle persone, però, hanno chiesto con forza di avere delle spiegazioni, anche perché chi lascia la guida di un bus per entrare in ufficio, perde lo stress ma non le indennità: insomma capita che alla stessa scrivania ci siano due persone che svolgono lo stesso lavoro ma hanno buste paga sostanzialmente diverse.

Anche in questo caso va spiegato che, giustamente, chi guida un bus ha diritto al riconoscimento di indennità extra che non sono previste per il personale al lavoro dentro un ufficio. E va pure sottolineato che un lavoratore che s'è realmente spaccato la schiena per guidare un autobus, merita di vedere la sua busta paga immutata anche se quel bus non riesce più a guidarlo. Però ci sono casi, e non sono pochi, di persone giovani con un'anzianità di servizio bassissima che godono degli stessi privilegi. E sono proprio queste persone che hanno generato rabbia e malcontento all'interno dell'intera azienda.

C'è una denuncia in tal senso di recente presentata dalla sigla sindacale Usb che ha chiesto all'azienda di conoscere la reale entità del fenomeno ma non ha ottenuto risposta. Anche Il Mattino, se mesi fa, ha chiesto in via ufficiale alla Anm di conoscere nel dettaglio i numeri della vicenda, ovviamente non i nomi dei protagonisti perché sarebbe immediatamente scattata la caccia alle streghe: l'Azienda ha risposto che anche i soli numeri del fenomeno delle inidoneità rientrano nel novero delle notizie garantite dalla privacy, per cui non è possibile sapere nemmeno quante sono le persone inidonee.

Quelle definitive, lo sanno tutti, sono 179. Il fronte degli inidonei temporanei, invece, è più magmatico, si aggira intorno alle duecento unità che, in alcuni periodi diminuiscono, in altri aumentano. Tutti, però, se assunti come autisti, qualsiasi altro lavoro sono chiamati a svolgere, continuano a intascare l'indennità da autista.

Alla luce di questi dettagli capirete perché quelle venticinque parole del

documento presentato dal Comune assumono un peso importante, perché si tratta di un peso economico: il Comune vuole riqualificare tutti gli inidonei, i temporanei e i definitivi, dar loro un altro lavoro ma dargli un «salario strettamente spettante alla nuova qualifica».

Ecco, dunque, che s'è sollevata la popolazione degli inidonei. Quelli che realmente meriterebbero di non perdere denaro in busta paga perché hanno perso la salute guidando un bus, puntano il dito contro tutti gli altri. E «tutti gli altri» sono quelli che hanno preso il posto in Anm con la certezza

che dopo un modesto sacrificio alla guida avrebbero avuto un impiego tranquillo mantenendo uno stipendio più alto.

Qualcuno chiede che venga fatta una scrematura tra i «buoni» e i «cattivi». Il fatto è che spesso i cattivi sono quelli maggiormente protetti.



Gli autisti

Attualmente il personale destinato alla guida supera di poco le mille unità.



Il dubbio

Non esiste certezza sul numero di addetti con problemi di inidoneità temporanea



Le defezioni

In media sono circa 350 le persone che non possono essere utilizzate

I numeri

Sono quasi 180 gli operatori di esercizio con divieto alla guida definitivo

Depositi

Bus fermi in attesa di autisti che, però, sono in numero inferiore alle necessità dell'azienda. È uno dei paradossi della attuale situazione dell'azienda di trasporti pubblici napoletana: negli uffici c'è personale in eccesso, alla guida dei bus manca personale



Le patologie

È un mestiere che distrugge la schiena: ci sono decine di addetti gravemente colpiti



I sospetti

Troppi giovani si fermano e vengono spostati, però conservano le indennità