

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ROVENTE. AUTISTI: BARRICATE

# Tagli delle corse litigi e spaccatura ai vertici dell'Amt

## Voci di dimissioni, poi la crisi viene scongiurata

**ROBERTO SCULLI**

I SINDACATI, che lunedì all'alba concorderanno la strategia, non cederanno un millimetro, e promettono reazioni più che mai decise. E d'altra parte anche l'azienda, al momento, si dibatte tra falchi e colombe. Tra chi vuole procedere con l'accetta, perché tempi e prospettive finanziarie lo impongono, e tra chi vorrebbe, invece, ammorbidire, almeno per ora, l'impatto degli interventi. Taglio del servizio e sacrifici per i lavoratori: complessivamente, l'unico modo per salvarsi dal baratro. La sintesi delle vorticosi riunioni di ieri, che hanno visto protagonisti (quasi) tutti i dirigenti dell'azienda di trasporto pubblico, è questa: i vertici Amt vogliono andare avanti, e fare tutto ciò che è in loro potere per contenere i costi. E va da sé che la guerra, la settimana prossima, potrebbe deflagrare con inedita potenza. Già da dopodomani, perché alle 9 l'amministratore delegato, Paolo Cervetti, ha tutta l'intenzione di illustrare il piano lacrime e sangue a tutte le sigle sindacali.

«La nostra reazione sarà proporzionale - avverte Andrea Gatto, leader della Faisa Cisl - i riposi e gli orari degli autisti non si toccano». Il

nastro, insomma, è come si fosse riavvolto di tre mesi. A fine anno lo setsso Cervetti, alla luce di conti più che mai in rosso, aveva prospettato l'ipotesi di intervenire pesantemente sui contratti degli autisti, con un'annata stimata, allora, del 15 per cento circa degli stipendi.

Adesso il piano di salvataggio che ha segnato un'accelerata negli ultimi giorni è leggermente diverso. L'azienda, che per ridurre i costi deve confrontarsi, giocoforza, con una logica di vasi comunicanti, intende agire sulla voce della produttività, oltre che agire su un'altra dolorosissima leva: il servizio. E in questo caso il taglio, da concentrare soprattutto (ma non solo) sui giorni festivi e sulle sere, oscillerebbe tra i 600 e gli 800 mila chilometri l'anno. Ovvero, dalle 300 alle 350 corse al giorno.

L'impatto, almeno secondo i tecnici di via Montaldo, potrebbe essere sostenibile. Principalmente perché il traffico privato è diminuito e la velocità dei mezzi aumentata. Servirebbero meno bus, quindi, per garantire lo stesso volume, su una determinata linea. Il quadro però dice anche altro. Già adesso l'azienda fa una certa fatica a coprire tutti i turni necessari. E le ottanta assunzioni programmate a suo tempo si sono ridotte a quaranta. Ergo, ridimensio-

nare il servizio potrebbe, oltre a far risparmiare denaro, anche alleviare le sofferenze dell'intero sistema. Per far questo però serve dell'altro. Gli autisti già in servizio dovrebbero

rendersi disponibili a lavorare di più. E su questo punto i sindacati non intendono trattare.

«Si potrebbe ragionare su un piano tutto da definire, ma soltanto a fronte di una messa in sicurezza definitiva dell'azienda - ragiona Andrea Gamba, Filt Cgil - ma qui si chiedono nuovi sacrifici ai lavoratori a fronte di nessuna certezza». Luca Lagomarsino, Ugltrasporti, rincara la dose: «Con la forbice sono capaci tutti. Il problema è che nemmeno così basterebbe. L'azienda ha bisogno di prospettive durature».

Il nodo è così delicato da essere stato al centro, nei giorni scorsi, di aspre discussioni anche all'interno di dirigenza e consiglio di amministrazione. La linea più decisionista, portata avanti soprattutto dall'ad Paolo Cervetti e dal vice presidente, Giovanni Bravo, si sarebbe infatti scontrata con l'approccio più attendista sostenuto da altri pezzi della dirigenza. Tuttavia, alla fine le posizioni si sono ricompattate su un punto: qualcosa bisogna fare, prima che sia troppo tardi.

sculli@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La pagina del Secolo XIX di ieri con la notizia dei nuovi tagli alle corse**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.