

«Via gli autisti dagli uffici ritornino a guidare i bus» Aurigemma: troppe assunzioni di impiegati all'Atac

Il Comune chiede la ricollocazione del personale ai servizi esterni

Riorganizzazione del trasporto di superficie, anche grazie alle nuove linee della metropolitana, e cambi di mansioni per tanti impiegati che, negli ultimi anni, sono passati dal servizio su strada al lavoro negli uffici. La ricetta del Campidoglio, per il futuro dell'Atac, si basa su questi due punti essenziali. Che riflettono le due esigenze primarie per l'amministrazione: salvare l'azienda dal fallimento senza penalizzare i cittadini che usano i mezzi pubblici.

L'azzeramento dei troppi compensi aggiuntivi ad personam, che costano quasi tre milioni di extra l'anno, vede tutti d'accordo: azienda, amministrazione e sindacati. Ma il futuro dell'Atac passa per ben altre rivoluzioni. A partire dalla riorganizzazione del personale. Problema: «Negli ultimi dieci anni la politica occupazionale è stata sbagliata, privilegiando l'assunzione di amministrativi a discapito di personale addetto al servizio su strada, come autisti e macchinisti - spiega l'assessore capitolino alla mobilità, Antonello Aurigemma - Purtroppo la politica ha sempre gestito l'Atac pensando al proprio orticello personale, invece di fare gli interessi di una azienda che garantisce un servizio indispensabile alla città».

Un problema di difficile soluzione visto che, nelle attuali situazioni finanziarie, è arduo pensare all'assunzione di nuovi autisti e macchinisti. Anzi, con il blocco del turnover il numero complessivo dei dipendenti scenderà dai 12.319 di oggi a 11.232 nel 2015. Un aiuto, paradossalmente, può arrivare proprio dai nuovi servizi che l'Atac dovrà gestire. «Nel 2012 arriveranno la linea B1 della metropolitana, che entrerà in servizio tra gennaio e febbraio, e il primo tratto della C, entro la fine del prossimo anno», ricorda Aurigemma. Le nuove infrastrutture porteranno a una rielaborazione del trasporto di superficie.

Insomma: più treni, meno bus in superficie. E, vista la capacità e la velocità dei convogli della metro, il carico di lavoro è destinato a diminuire. «Abbiamo calcolato che, soltanto con l'apertura dei 3,6 chilometri della linea B1, da piazza Bologna a Conca d'Oro, potremo risparmiare due milioni di chilometri-vettura in superficie», sostiene l'assessore. Toccherà all'Agenzia della mobilità preparare il nuovo piano del trasporto.

Non basta: «Una indicazione che daremo all'azienda è quella di verificare quanti dipendenti, negli ultimi anni, sono passati da mansioni operative a compiti amministrativi - sottolinea Aurigemma - L'obiettivo è riportare più personale possibile verso i servizi su strada, che attualmente sono i più sofferenti sul piano dell'organico».

Domani, intanto, la trattativa tra azienda e sindacati entrerà nel vivo. Il cerchio dovrà essere chiuso entro il 25 novembre. Altrimenti, come annunciato dall'Atac, ripartiranno le lettere di disdetta del contratto integrativo, indirizzate a tutti i dipendenti, a partire da dicembre. «Sono fiducioso - dice l'assessore - apprezzo la buona volontà che entrambe le parti stanno dimostrando, e credo che si possa trovare tranquillamente un accordo che garantisca i conti dell'azienda, gli interessi dei lavoratori e il servizio offerto ai romani».

Nei prossimi mesi l'Atac dovrà riorganizzare tutto il proprio futuro, stretta tra conti in rosso, tagli dei contributi di Governo e Regione e un piano industriale sul filo del rasoio. «A giugno l'azienda era da libri in tribunale - sottolinea Aurigemma - Adesso il lavoro del nuovo management può salvarla». Intanto, è in vista l'aumento del biglietto: nel progetto dell'azienda è previsto che il ticket singolo passi da un euro a 1,50 (ampliando però la validità da 75 a 100 minuti). Prezzi su anche per gli abbonati annuali (attualmente 110 mila) che dovranno pagare 280 euro (invece di 230) e per le tessere mensili (90 mila in media), che

passeranno da 30 a 35 euro.

