

Metro, la sorveglianza affidata agli impiegati. L'Atac: meno dipendenti in ufficio, meglio nelle stazioni. «I disagi della B1? Colpa dei macchinisti»

Impiegati amministrativi nelle stazioni della metropolitana. Per controllare il regolare accesso dei passeggeri, verificare il corretto funzionamento degli impianti, monitorare le telecamere di sorveglianza, aprire e chiudere i tornelli riservati ai portatori di handicap. Per veder compiere questa rivoluzione ci vorrà ancora un po': il tempo di portare a termine la fase di concertazione con i sindacati. Ma per l'Atac si tratta di un grande passo avanti, nel solco della razionalizzazione del personale che è uno dei cardini del piano industriale dell'amministratore delegato Carlo Tosti.

Il progetto riguarda, ovviamente, solo una piccola parte dei circa 1.200 amministrativi, assunti negli ultimi anni, che fanno parte dell'organico dell'azienda di via Prenestina. Complessivamente dovrebbero essere circa 90 i dipendenti interessati al piano, che andrebbero ad aggiungersi ai quasi trecento operatori di stazione già attivi sulle linee A, B e B1 della metropolitana. Un'innovazione, quella decisa dall'Atac, che sarebbe ancora più importante in vista dell'apertura di altre stazioni, per esempio quelle della futura linea C, e che si potrebbe estendere anche ad alcune fermate delle ex ferrovie concesse Roma-Civitacastellana-Viterbo, Termini-Giardineti e Roma-Lido.

Su quest'ultima linea, però, l'Atac sta sviluppando un sistema tecnologico di controllo a distanza, che renderebbe possibile intervenire rapidamente senza utilizzare personale di controllo sul posto. Per il resto, l'azienda vuole riequilibrare il rapporto tra i lavoratori impiegati negli uffici e quelli utilizzati per il trasporto ero e proprio. Una proporzione che, soprattutto negli ultimi anni, era andata sempre più sbilanciandosi in favore degli amministrativi, mentre l'organico del personale utilizzato sul campo mostra falle sempre più evidenti.

Resta l'incognita dell'accordo sindacale, che andrebbe raggiunto in tempi brevi per partire con la sperimentazione del servizio. L'accordo firmato a dicembre, peraltro, prevede che gli impiegati del settore amministrativo vedano lievitare l'orario settimanale da 36 a 37 ore, con la possibilità di essere utilizzati sul campo, per esempio come controllori. Nei compiti del personale di stazione, peraltro, c'è anche quello di monitorare il corretto utilizzo dei tornelli elettronici, ancora non impermeabili a vari abusi: tra cui il famoso «trenino» messo in atto da chi entra in metropolitana senza biglietto, accodandosi a un'altra persona durante l'apertura del varco.

Anche perché l'aumento del prezzo di biglietti e abbonamenti, scattato a fine maggio, rende ancora più odioso il fenomeno dell'evasione tariffaria, a danni di chi paga regolarmente. L'aumento del prezzo dei biglietti, deciso con delibera regionale, secondo le stime dovrebbe portare 35 milioni di euro annui in più (16 in questa seconda parte di 2012) nelle casse dell'azienda di via Prenestina. In dettaglio, il biglietto è passato da un euro a 1,50 - con l'estensione della sua validità fino a 100 minuti, contro gli attuali 75 - gli abbonamenti annuali (da 230 a 280 euro e le tessere mensili da 30 a 35 euro. Ma l'evasione, sempre molto forte su bus e tram, non è stata sconfitta nemmeno sulle mero, nonostante che l'adozione dei tornelli elettronici l'abbia notevolmente ridotta.

«I disagi della B1? Colpa dei macchinisti»

Il problema tecnico al deviatore della metro B1, che ha causato più volte interruzioni della linea, è stato risolto. Lo hanno annunciato i rappresentanti di Roma Metropolitane, nell'audizione di ieri mattina in commissione Trasporti alla Camera. «Ansaldo ha provveduto, nella notte tra l'11 e il 12 luglio - ha spiegato il responsabile della B1 per Roma Metropolitane, Piero Lattanzi - a risolvere il problema

elettronico che ha causato il blocco della B1. Si trattava di un errore di software che indicava una falsa occupazione di binario alla stazione Bologna. Ora è stato tutto aggiornato e risolto. Comunque ci sarà un periodo di monitoraggio che durerà diversi mesi». Le maggiori criticità gestionali «si concentrano nelle due categorie professionali (macchinisti e personale di movimento), le cui attività sono in parte modificate con i nuovi servizi», si legge invece nella relazione tecnica dell'Atac sui problemi della linea B1 - A partire dal 7 giugno si sono verificate le prime agitazioni con lo scarto di treni prima e durante il servizio per motivi assolutamente pretestuosi e rifiuto di fornire prestazioni di lavoro straordinario». La prossima settimana ad essere ascoltati saranno l'Ustif (l'ufficio ministeriale che si è occupato dei collaudi), del Campidoglio e della Regione. «Se le loro risposte non ci tranquillizzeranno avremo l'esigenza di un'indagine conoscitiva del Parlamento sulla B1», commenta il capogruppo Pd in commissione Trasporti, Michele Meta. «Credo, anzi sono certo che è il primo caso al mondo in cui l'apertura di una nuova infrastruttura si trasforma in un modello europeo di inefficienza e il primo caso in cui il responsabile, sindaco Alemanno, ogni giorno sia alla ricerca di un nuovo responsabile», sottolinea Enrico Gasbarra, segretario regionale del Pd.

