

## Assunzioni in Atac, servono almeno trecento autisti

Fateci caso: sempre più spesso, sulle strade romane, capita di incontrare un autobus dell'Atac fermo con le quattro frecce accese, in attesa dell'arrivo dei meccanici e del carro attrezzi. Immagine simbolo, più di qualsiasi altra, di un'azienda che non solo deve combattere con i conti che non tornano e gli autisti che mancano, ma che ormai ha ridotto l'efficacia della manutenzione e allo stesso tempo deve convivere con l'età media del parco macchine sempre più alta. Ignazio Marino, neo sindaco, ha promesso: assumerò autisti e operai, non impiegati come è stato fatto negli ultimi anni. Il riferimento, su cui si è insistito molto in campagna elettorale, è a ciò che con una semplificazione è stata definita parentopoli o, ancora, «cubiste» negli uffici. Molto più pragmaticamente si può ricordare che se i bus ancora vanno - lentamente - avanti è per gli autisti che accumulano una montagna di giorni di ferie non fruite.

### I NUMERI

Tutto il carrozzone Atac (dentro c'è anche la metropolitana) vale 12.000 dipendenti. Gli operativi (autisti, operai, macchinisti) che nel 2007 erano poco meno di 10.500, ora sono sotto i diecimila, a quota 9.987. Per quanto riguarda gli autisti, siamo a 5.800-5.900, ma il conto preciso è sempre inficiato da chi, ad esempio, è in permesso sindacale. In altri termini: se davvero Marino assumerà altri autisti, quanti ne serviranno? Qui la storia si complica. In un mondo perfetto - ma Roma e Atac sono assai distanti dalla perfezione - servirebbero almeno altri 300 autisti per assicurare le stesse corse di oggi. Se invece si volesse puntare a un potenziamento allora quella cifra dovrebbe puntare al migliaio. C'è però un piccolo grande problema con il quale, dopo i proclami, Marino dovrà confrontarsi: i soldi. Già nel 2013 Atac ha avuto un taglio di 50 milioni di euro dal Comune a parità di servizio. Nuove assunzioni sarebbero praticabili da una parte colmando quella lacuna, dall'altra trovando risorse e rispettando i paletti della spending review. Atac può assumere autisti solo con il via libera del Campidoglio che deve, a sua volta, trovare i fondi per farlo. Ogni autista vale 40 mila euro all'anno. Moltiplicato per 300 significa 12 milioni di euro. E qui si arriva al padre di tutti i problemi: il Comune aspetta da tempo trasferimenti della Regione, a sua volta la Regione registra i tagli al fondo del trasporto pubblico nazionale. Dal Palazzo sulla Colombo la giunta regionale ha assicurato che saranno sbloccate delle risorse, ma ancora non c'è stata una quantificazione. A fine 2012 si è parlato di una perdita di 120 milioni per Atac, inferiore alle previsione, di tagli dei trasferimenti della Regione di 117 milioni di euro. Insomma, un gioco ad incastri che porta a un unico risultato: per fare assunzioni, Atac deve ricevere risorse sufficienti dal Campidoglio. A fatica, ad esempio, utilizzando la formula del leasing, sono stati acquistati 337 nuovi autobus (solo una parte sono già entrati in servizio). Il trasporto di superficie di Atac copre 3.571 chilometri, con 2.098 bus, 165 tram e 30 filobus.