

## «Metro, i treni non possono fermarsi mai»

di Marcello Viaggio

Premi di produzione e budget. Treni che saltano i turni nelle officine di revisione. Dall'interno di Met.Ro. c'è chi ricostruisce in dettaglio i meccanismi meno noti che regolano le corse della linea A: manutenzioni, straordinari, premi di produzione legati al contratto di servizio. Un sottile filo rosso lega i macchinisti ai budget societari. Un filo rosso che passa anche per il rinnovo del contratto nazionale di categoria firmato a inizio 2006 dalla Triplice. A parlare, in esclusiva con il Giornale, è un capostazione del metrò, 35 anni di esperienza, un passato anche sui treni. Che ha chiesto ovviamente l'anonimato.

Emerge da più parti che i macchinisti lavorerebbero con i sistemi di sicurezza disinseriti. Perché?

«Perché altrimenti Met.Ro. non ce la farebbe a rispettare il contratto di servizio firmato col Comune di Roma. Il contratto prevede un certo numero di chilometri l'anno. Se si seguissero esattamente le norme, quel contratto sarebbe solo carta straccia».

E, allora, che si fa?

«Si aumenta la frequenza dei passaggi, ad esempio. A scapito dell'usura dei materiali, dell'inasprimento dei turni di lavoro. I dirigenti devono rispettare il tetto delle uscite a fine anno. Rientrare nel budget, in base al contratto di servizio comporta o meno il riconoscimento del premio di produzione finale».

Quello pagato all'azienda dal Comune?

«Sì, logicamente poi l'azienda distribuisce i premi al suo interno a tutti i livelli dirigenziali. Funzionari, capi servizio. Una bella cifra. Anche 30-40 mila euro all'anno».

Per rientrare nel budget si tagliano anche le spese?

«Certamente».

Un esempio concreto?

«Come gli aerei ogni tante ore di volo si devono fermare, anche i treni della metro ogni tot chilometri dovrebbero andare in revisione. Sulla linea A, invece, ci sono treni che continuano tranquillamente a correre sui binari, ritardando la revisione di una settimana o due».

Con quale vantaggio?

«Le officine spesso impiegano troppo a fare la revisione. Anche due-tre giorni. E l'azienda non può permettersi di tenere quel convoglio fermo troppo a lungo. Altrimenti perde troppi chilometri sul contratto di servizio. Così si saltano i turni».

È tutto un gioco a incastro, insomma?

«Al risparmio, direi».

Tutto questo quando è incominciato?

«Anni fa. Da quando al vertice dell'azienda c'è un sindacato ben preciso. Che si divide le quote d'assunzione e anche certi privilegi. Basti pensare alle visite mediche periodiche del personale di movimento. Cioè i macchinisti. Se fai parte di quel sindacato, sei trattato in una maniera. Se no rischi di non superare le visite attitudinali o psicotecniche. Di essere declassato».

Quale altro ruolo gioca il sindacato confederale?

«Con l'ultimo rinnovo contrattuale di otto mesi fa, che però Sult e Ugl non hanno firmato, Cgil-Cisl-Uil hanno pattuito 2-2,50 euro a corsa per il personale viaggiante. Facendo i conti, contando anche il premio sullo straordinario, il macchinista si porta via sui 3-400 euro al mese in più. Nel bilancio di una famiglia non è poco».

Il risvolto pratico?

«Che il treno deve fare i chilometri previsti. Punto».

E dopo l'incidente di piazza Vittorio, invece?

«Ora si cammina rispettando al millesimo tutte le norme. Al minimo guasto, il treno non esce dal deposito, il macchinista si rifiuta di prendere servizio».

E si allungano le attese sulle banchine?

«Non solo i passeggeri aspettano di più. Le cinque corse saltate da quel treno, significano anche tot chilometri in meno rispetto al contratto. Con quello che comporta sul budget. E sui premi».