

## Contratti

# Atm strappa ed esce da Asstra

**Lo strappo tra Atm e l'Associazione nazionale delle aziende del trasporto pubblico locale (Asstra) si consuma sul contratto di lavoro scaduto ormai da oltre sei anni, a dicembre 2007.**

A PAGINA 3 Valtolina

## L'Associazione

Asstra-Associazione Trasporti rappresenta l'Associazione delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà di privati sia degli enti locali. Nasce nel 2001 dalla fusione di Federtrasporti (la Federazione delle municipalizzate) e Fenit (Federazione delle ferrovie concesse). È la controparte sociale nella contrattazione del Contratto collettivo nazionale di lavoro, scaduto da fine 2007

» **Nuovo corso** Dopo i dissidi degli ultimi mesi, la rottura con l'Associazione nazionale delle imprese del trasporto

# Atm pronta ad abbandonare Asstra L'azienda tratterà da sola i contratti

Lo strappo tra Atm e l'Associazione nazionale delle aziende del trasporto pubblico locale (Asstra) si consuma sul contratto di lavoro, scaduto ormai da sei anni e causa di infiniti scioperi. L'impresa non si sente rappresentata, «lamenta» una situazione migliore rispetto alle altre 1.200 aziende tpl italiane (di cui oltre il 70% ha bilanci vicini al fallimento) ed è pronta ad agire da sola, trattando in autonomia il contratto con i lavoratori.

Stanca di scioperi che colpiscono la città di Milano in maniera troppo pesante rispetto a centri meno abitati — e dopo aver lavorato all'interno dell'Associazione trasporti affinché si creasse un gruppo di lavoro per le grandi città o per le aziende con margini economici rilevanti —, Atm ha deciso di dire di nuovo basta ad Asstra (era già successo sotto la giunta Albertini). Troppo alto il prezzo pagato dalla città per le continue agitazioni del personale quando la trattativa a Milano

potrebbe essere già chiusa e considerato anche il fatto che oggi, a Palazzo Marino, è in carica una giunta di centrosinistra, più vicina ai sindacati.

I dissidi erano iniziati quando, a causa di livelli di spesa di Asstra, considerati inaccettabili da Atm, il presidente Bruno Rota si dimise dal ruolo di vicepresidente. Ma il problema maggiore riguardava le scelte non condivise. Dalla mancata apertura di un tavolo di trattativa per rinnovare il contratto, fino alla ridefinizione dello stesso ruolo di Asstra, ente che fatica a capire i cambiamenti, con la necessità di tagliare i costi, schiacciata da una mancanza di risorse patologica.

L'accelerazione di Atm — già annunciata informalmente ai sindacati prima di Natale — è economica e politica. E ha l'obiettivo di evitare che alcune scelte a monte (come il contratto di lavoro continuamente rimandato) penalizzino le aziende più grandi (Atm conta 9.200 di-

pendenti, che si riflettono in spese associative elevatissime), esponendo Milano a proteste e rischi di ordine pubblico, come quelli dell'ottobre 2012, quando il sistema della mobilità cittadina, sotto stress, finì all'indice. Si respira infatti preoccupazione in vista dello sciopero di mercoledì. Basti pensare che, tra le 16 e le 18, in metropolitana, in media, vengono trasportate 30 mila persone. Mercoledì saranno almeno 12 mila in più, senza la possibilità, per la legge sugli scioperi, di aumentare le corse nelle fasce di garanzia. Il che significa ressa sulle banchine e sicurezza che diminuisce. Una situazione che, numericamente, non ha peraltro paragoni con altre città italiane.

Per questo, adesso, c'è la disponibilità ad agire in solitaria, per chiudere una «drammatica» vacanza contrattuale durata troppo, sulla falsariga di alcuni accordi integrativi interni, a fronte di un recupero di produttività, già siglati da Atm. Ok all'adeguamento contrattuale, cioè, rivedendo i carichi di lavoro.

**Giacomo Valtolina**