

ATAC: sindacati contro la disdetta degli accordi. Ma si vuole un'azienda normale?

E' estate. Il termometro sale ma, all'interno della municipalizzata romana della mobilità, la temperatura sta diventando incandescente. La lettera inviata dal direttore del personale Depaoli con cui si annunciava di azzerare tutti gli accordi sindacali in vigore, siglati nel corso di vari anni, sta creando dure reazioni tra le varie sigle sindacali, ed entra, crediamo involontariamente, nel dibattito politico con al centro una città ancora sotto choc per l'esplosione dell'inchiesta su Mafia Capitale.

Nei loro comunicati alcune organizzazioni sindacali sottolineano che la disdetta degli accordi di secondo livello comporterà una consistente decurtazione sullo stipendio dei dipendenti e chiedono conto dei risultati di gestione che l'ATAC ha fatto registrare negli ultimi anni.

Si parla di una situazione nota a tutti e su cui l'attuale gruppo dirigente di via Prenestina sta operando per non far fallire l'azienda, schiacciata da un debito accumulato molto molto consistente. Altre organizzazioni sindacali, evidentemente più disponibili al dialogo, chiedono un ripensamento dell'Azienda con il ritiro delle disposizioni emanate. Ma la realtà su cui si sta intervenendo, e noi diciamo finalmente, in sostanza quale sarebbe?

In primo luogo il lavoro: è necessario cambiare gran parte dei fattori della produzione: basti pensare agli orari delle officine di riparazione che fino a oggi chiudono dopo pranzo e riaprono la mattina successiva, non consentendo un'efficace manutenzione dei mezzi. E qui la disdetta di vecchi accordi consentirà all'azienda di organizzare i processi manutentivi secondo turnazioni h24 anche attraverso l'adozione dell'orario di lavoro a 39 ore settimanali (dalle attuali 37).

Si intravede, finalmente, una volontà aziendale di cercare soluzioni efficaci in materia di produttività del lavoro, che si riflettono ovviamente poi sulla qualità del servizio fornito.

La decisione dell'azienda di disdettare gli accordi integrativi di secondo livello va vista quindi come parte integrante di una trattativa, tuttora in corso, finalizzata a sviluppare la maggiore produttività per chilometro sia per i servizi di superficie che per quelli metroferro il tutto allo scopo di portare le ore di condotta a livelli medi del mercato nazionale di riferimento. Basti pensare che i macchinisti dell'ATAC lavorano circa 700 ore all'anno con una presenza più bassa sia rispetto ai loro colleghi di Milano, ma anche a quelli di Napoli.

Per quanto riguarda sia il servizio metroferro che quello di superficie l'ATAC punta a ridurre i tempi tecnici improduttivi, che verranno quindi dedicati alla condotta dei treni; inoltre (e qui le proteste non sono certo mancate) dal primo luglio è stata estesa, in conformità con le disposizioni di legge in materia di orario di lavoro, anche per il personale operativo la sperimentazione di sistemi automatici di rilevazione delle presenze, peraltro già in uso per il restante personale dell'azienda.

C'è poi il nodo del previsto riordino del salario accessorio attraverso sistemi legati all'effettivo svolgimento delle prestazioni attraverso una rimodulazione e ristrutturazione della parte accessoria della retribuzione che dovrà risultare sempre più coerente con la prestazione resa a qualunque titolo (ordinaria e straordinaria).

Va infine ricordato che tale intervento, già effettuato per il personale amministrativo, avrebbe determinato la contrazione tra il 40 e il 50 per cento delle assenze per malattia.

L'obiettivo che il gruppo dirigente di ATAC sta perseguendo sarebbe coerente con la ricerca di un consistente aumento della produttività attraverso il quale conseguire sia l'obiettivo del risanamento economico finanziario che un apprezzabile (dai cittadini) miglioramento del servizio.

E scusate se è poco!

