



Roma, Capodanno: Atac in campo per scongiurare la chiusura della Roma-Viterbo

ROMA – Prosegue, tra defezioni e sorprendenti retroscena, la sfiancante diatriba inerente la programmazione dei trasporti nella giornata del **31 dicembre**. Infatti, quando tutto sembrava appianato, e la partita definitivamente chiusa, è spuntata, a sorpresa, una nuova beca che rischia di compromettere l'apertura della tratta urbana della **Roma-Viterbo**. E questo, mentre il servizio ferroviario della **Termini-Centocelle** subiva una limitazione in seguito al cedimento di un binario, come denunciato da **l'Osservatore d'Italia** quattro settimane fa circa. Altra nota dolente.

A poche ore dai festeggiamenti del Capodanno, **l'Atac**, e con essa il

Campidoglio, è costretta fronteggiare un'improvvisa emergenza. Si è riuscita con astuzia a dribblare l'accordo siglato il **20 dicembre coi Confederati**, emanando il **Comunicato al Personale n. 9** a firma del Direttore **Ceresatto**, che prevede l'ulteriore extra – comunque legittimo – ai soli macchinisti e capotreno, garantendosi così la copertura dei turni metroferroviari fino alle **ore 3.30** del **1 gennaio**, ma questo non sarebbe sufficiente a far dormire sonni tranquilli ai vertici di via Prenestina.

Dall'**Acqua Acetosa**, secondo le indiscrezioni, si sarebbe messo di traverso il **personale di stazione (DCT)** della Viterbo, indispensabili per l'apertura, al punto da spingere Ceresatto in persona a interloquire con le RSU di riferimento, della **CISL** e della **CGIL**. Col chiaro tentativo, estremo, di trovare una soluzione accettabile e scongiurare la chiusura della linea. Che avrebbe sicuramenti pensanti ripercussioni a livello politico.

A monte del malessere ci sarebbero le tante problematiche presenti nella linea rimaste irrisolte, sotto il profilo della sicurezza e della regolarità dell'esercizio, segnalate di continuo dai fonogrammi/denunce inviate all'Azienda dai rappresentanti sindacali. E, inoltre, le conseguenti condizioni precarie in cui lavorano alle

quali si è aggiunta, nelle ultime ore, la disparità del trattamento economico per la notte di San Silvestro. Un mix esplosivo.

Le trattative continuano ininterrottamente, e in modo serrato, anche se le stesse RSU tengono a precisare che “stante la volontà aziendale di tenere aperta la ferrovia nella notte del 31 dicembre, fatte le dovute valutazioni con i lavoratori interessati, e considerato l'accordo sottoscritto il 20 dicembre tra OO.SS. e Azienda, basato sulle prestazioni volontarie, hanno reputato che la scelta di prestare la propria opera sia facoltà del singolo dipendente”. E questo apre uno scenario tutt'altro che rassicurante. Alla prossima puntata.

David Nicodemi



Roma, Atac. Telenovelas di Capodanno: dopo le precisazioni di Ceresatto arriva il monito dei sindacati confederali

ROMA – L'infinita telenovela di Capodanno, che non lesina colpi di scena, si arricchisce di una nuova e spumeggiante puntata. A poche ore dalle "precisazioni" del Direttore di Atac **Cristiano Ceresatto**, racchiuse nel Comunicato n. 9, giunge la nota, univoca e piccata, della **CGIL, CISL e UIL**, dribblate allo scadere dei tempi supplementari dalla decisione unilaterale assunta dai vertici aziendali. Da comprendere, considerata la posta (politica) in gioco.

Un volta c'era l'**accordo del 20 dicembre**, siglato tra Atac e le sigle Confederali, relativo alla retribuzione economica prevista ai dipendenti per le prestazioni lavorative extra di Natale e Capodanno. Quello che, anticipato a colpi di slogan dall'Amministrazione Comunale ancora prima di essere sottoscritto, non faceva distinzioni tra le mansioni aziendali e prevedere un'indennità massima di 170 euro lorde e onnicomprensiva per chi rimaneva in sella fino alle ore 3.30 la notte di San Silvestro. Un accordo a perdere – scritto e riscritto-, rispetto all'anno scorso e virtù dell'aumento delle ore lavorative, bocciato specialmente dai macchinisti della **Metro B**.

Oggi c'è, a meno di nove giorni, il Comunicato n.9 del Direttore Ceresatto che premia proprio i macchinisti e capitreno – “personale di condotta e di scorta”- con un'ulteriore indennità onnicomprensiva di 25 Euro lorde, per ogni corsa straordinaria effettuata la sera del 31 dalle ore 19.01 in poi. Una decisione logica, era infatti iniquo il corrispettivo iniziale – e dov'erano i Confederali? –, se l'azienda non avesse scavalcato e forzato quelle che sono, comunque, le relazioni industriali e, inoltre, avesse previsto il medesimo trattamento agli autisti. Che di certo non figli di un dio minore.

Ma, come detto, la posta in gioco è elevata e se, la notte di Capodanno, fossero saltare metro e ferrovie in un colpo solo, qualche testa sarebbe stata tagliata, tra i vertici del Campidoglio e dell'Azienda. A cominciare da quella dell'assessore capitolino alla mobilità **Linda Meleo**, la prima a esporsi e a parlare pubblicamente dell'apertura delle linee ferrate fino alle ore 3.30, dando per certo l'accordo tra Atac e le Organizzazioni Sindacali, con la conseguente adesione dei dipendenti.

Un errore di valutazione madornale, il suo e di riflesso dell'Amministrazione, che certamente ha indotto la municipalizzata a cercare un rimedio plausibile pur di evitare una figuraccia di fronte ai cittadini. Rimedio rappresentato, in corner, dal Comunicato del Direttore Ceresatto, preso a sua volta di mira dalle segreterie Confederali, sentendosi tradite e tacitamente bypassate. Dopo un'ampia premessa la nota, inviata anche al Prefetto di Roma Capitale, attacca che suona come un ammonimento: "Ci è doveroso oltremodo richiamare", recita, "il rispetto delle norme sui tempi massimi di lavoro giornalieri, nel rispetto delle pause minime tra un turno e l'altro, ai fini della garanzia sulla sicurezza di esercizio e la buona riuscita dell'evento straordinario". Cosa c'è dietro? Hanno annusato *accavallamenti* anomali nella costruzione dei turni o prestazioni di gran lunga superiori rispetto ai paletti normativi? È interessante saperlo com'è altrettanto legittimo domandarsi fino a che punto la legge permetta di "monetizzare" – così come scritto nel Comunicato del Direttore – il giorno di riposo previsto ai lavoratori impegnati nella giornata del 31 dicembre, trasformandolo in **Riposo Lavorato**.

David Nicodemi



ATAC ESUBERI: TROVATO L'ACCORDO CON I SINDACATI

Redazione

Roma – Atac spa, Atac patrimonio e Ogr, hanno firmato un primo accordo con le organizzazioni sindacali per la gestione dei 323 esuberanti annunciati da Atac il 10 aprile scorso. L'incontro si è svolto in un clima positivo caratterizzato da un apprezzabile spirito di collaborazione fra l'azienda e le OO.SS, e dà seguito ad una serie di incontri propedeutici nel corso dei quali le parti hanno avviato l'approfondimento della complessa questione sul tavolo della trattativa.

Nelle more di una prosecuzione del confronto, le parti hanno comunque concordato sull'opportunità di sottoscrivere l'odierno accordo che individua degli strumenti potenzialmente utili a ridurre il numero degli esuberanti dichiarati.

In particolare, e in virtù dell'accordo sottoscritto, sarà attivato un processo che, su base volontaria e a vantaggio del potenziamento delle aree operative, consentirà la ricollocazione del personale amministrativo su aree quali il servizio metroferroviario, le attività di vendita e di front end e quelle relative a specifici servizi ausiliari per la mobilità.

Al contempo le parti hanno convenuto di avviare, sempre su base volontaria e con lo stesso obiettivo di ridurre il numero degli esuberanti, una procedura che consentirà a chi lo desidera la conversione del rapporto da tempo pieno a tempo parziale.

L'accordo, quindi, ha l'obiettivo di potenziare significativamente le aree operative e di snellire quelle amministrative, a beneficio del servizio, proseguendo nel percorso intrapreso che vede sempre più il cliente al centro delle dinamiche complessive di efficientamento di Atac.



ROMA ATAC: L'OMBRA DEI LICENZIAMENTI SUI 300 DIPENDENTI IN MOBILITA'

di Maurizio Costa

Roma – Il decreto "Salva Roma" impone un regime di razionalizzazione delle municipalizzate e di mobilità interaziendale per diminuire gli esuberanti. Per questo motivo, l'Assessore alla Mobilità del Comune di Roma, Guido Improta, in un'intervista ai microfoni di "Radio Radio", ha affermato che sono state spedite oltre trecento lettere di mobilità ai dipendenti amministrativi dell'Atac. Le comunicazioni sono partite questa mattina e lo stravolgimento riguarderà 300 dipendenti di Atac, 8 di Atac Patrimonio e 3 di Ogr.

"Non vogliamo licenziare questi dipendenti" – ha affermato Improta – "ma cercheremo di far svolgere a questi lavoratori amministrativi compiti più utili dello stare in un ufficio. Considerando che il decreto "Salva Roma" prefigura anche una mobilità interaziendale," – ha continuato l'Assessore – "io mi accontenterei che queste persone accettassero di cambiare lavoro rimanendo comunque in Atac, ricoprendo compiti di controllori sugli autobus o di vigilantes nelle stazioni della metropolitana."

In Atac ci sono più di 1.190 amministrativi e la situazione è ipertrofica. Con questa mossa l'Amministrazione comunale cercherà di redistribuire meglio i dipendenti sul territorio, ricoprendo delle falle e liberando gli uffici dai troppi dipendenti.

Sicuramente questi dipendenti non andranno a fare i bigliettai sugli autobus; infatti Improta ha dichiarato che: "La funzione del bigliettaio non è al passo coi tempi." Per ovviare al problema, si potrebbe ricorrere alle nuove tecnologie:

"Potremmo mettere in corrispondenza delle porte di accesso degli autobus dei sensori che rilevino se il passeggero sia dotato del biglietto oppure no."

Inoltre, Improta esprime un giudizio sull'ipotesi di privatizzare il servizio di trasporti della Capitale: "Una gara per privatizzare l'Atac avrebbe bisogno di un'Amministrazione comunale in grado di garantire il corrispettivo del contratto per un certo numero di anni. Le gare fatte a Torino o a Parma sono andate deserte. E' un'opzione che non può essere attuata."

L'Assessore, infine, ha affermato che per combattere l'inquinamento a Roma non sia utile ricorrere alle targhe alterne: "La soluzione è quella di ridurre il traffico privato e aumentare quello pubblico, utilizzando anche l'alternativa del car sharing."

Ben venga l'utilizzo dei dipendenti in maniera differente all'interno dell'Atac. Il problema che si pone è il seguente: **questa mobilità porterà ad un vero riutilizzo dei lavoratori oppure è un modo per portare al licenziamento questi dipendenti Atac?**