



## VOGLIONO FAR PAGARE I DEBITI DELL'ATAC AI LAVORATORI



Roma, 02/07/2015

VOGLIONO FAR PAGARE

I DEBITI DELL'ATAC

AI LAVORATORI

L'accordo sulla ristrutturazione della retribuzione sottoscritto da CGIL, CISL e UIL ha trasformato le indennità fisse in indennità variabili legate alla presenza.

La disdetta di tutti gli accordi collettivi aziendali in materia di orario di lavoro e di servizi dal 1962 ad oggi (che azzera tutte le conquiste raggiunte in tanti anni di lotte) e le proposte di nuovo piano industriale, prevedono di fatto che a pagare i debiti dell'Azienda siano i lavoratori con un netto peggioramento delle condizioni di lavoro:

- Turni a nastro (più di 11 ore al giorno al servizio di ATAC)

- Saturazione dei turni e conseguente aumento dell'orario di lavoro
  - Montate e smontate nei capolinea più distanti dai depositi
  - Lavoro straordinario trasformato in ordinario
- Turni a nastro Gli autisti dovranno accettare di effettuare la loro giornata lavorativa su turni spezzati. Questo significherà consegnare la propria giornata interamente all'azienda, se si considerano i tempi di percorrenza di andata e ritorno dal lavoro ed i normali tempi di riposo. Cosa resta della nostra vita, dei nostri affetti, dopo una giornata di lavoro completamente impegnata dai tempi aziendali?
- Saturazione dei turni L'azienda vuole densificare i turni di lavoro per arrivare a rendere completamente operative le 36 ore di guida, come da contratto. Apparentemente sembrerebbe una richiesta legittima, in realtà si traduce in turni di guida di 7 ore e 15 minuti che mettono a repentaglio la salute degli autisti ma anche l'incolumità dei passeggeri. La salute e la sicurezza non sono un optional!
- Lavoro straordinario trasformato in ordinario La saturazione dei turni serve all'azienda per cancellare una larga fetta dello straordinario e trasformarlo in orario normale al quale non sarà più possibile sottrarsi. Lo zuccherino del parziale riconoscimento economico è un cappio stretto intorno al collo di ogni singolo autista.
- Montate e smontate nei capolinea più distanti Si tratta di un aumento effettivo dell'orario di lavoro, di un maggiore disagio per gli autisti, di un aggiustamento organizzativo dettato esclusivamente dalle ragioni aziendali. I lavoratori sono considerati persone in carne ed ossa o semplici oggetti/macchine al servizio di ATAC?

Con il varo della legge di stabilità, che dirotta miliardi di euro pubblici verso l'impresa privata e con l'approvazione del Jobs Act, che cancellano le tutele e i diritti dei lavoratori, le Organizzazioni datoriali dei Trasporti vogliono stravolgere a proprio vantaggio l'intero settore del Trasporto Pubblico Locale. Sul tavolo del CCNL di categoria pesa in modo violento anche il pronunciamento dell'AGENS (Agenzia Confederale dei Trasporti e dei Servizi) la quale afferma di "non essere obbligata né vincolata all'applicazione delle normative e dei

contratti di settore”.

ATAC ha aderito in data 6 marzo 2015 all'AGENS

La sua politica industriale ha assunto quindi una chiara impostazione privatistica a danno della natura sociale del servizio erogato. Ora, con l'alibi di migliorare l'efficienza del servizio, ATAC e AGENS vogliono imporre una ristrutturazione aziendale che colpisce duramente lavoratori e cittadini.

MA NON SONO CERTO I LAVORATORI I COLPEVOLI

DELLA MALA GESTIONE

Oggi l'ATAC, di fronte alle centinaia di corse perse per le vetture guaste e non sufficienti a ricoprire il servizio, sta imponendo un Manuale d'operatore (contro il quale USB ha presentato formali rilievi) che stravolge la funzione dell'autista.

PER RILANCIARE ATAC CI VUOLE UN

PIANO INDUSTRIALE ALTERNATIVO

CHE METTA AL CENTRO GLI INTERESSI

DEI CITTADINI E RISPETTI I DIRITTI DEI LAVORATORI