



13 settembre 2020

ASSEMBLEA DEI LAVORATORI ATM S.p.A.

Rivendicazioni sindacali e proposte programmatiche

PREMESSA

In premessa si precisa che la protesta sindacale in atto è rivolta unicamente alla gestione di ATM S.p.A. e non intende mettere in discussione i progetti di risanamento che l'Amministrazione Comunale e queste Organizzazioni Sindacali hanno condiviso nella trattativa del piano di riequilibrio "Salva Messina", per fronteggiare i drammi economici della città che le precedenti amministrazioni hanno consegnato in conclamato dissesto.

E' bene fare chiarezza, anche per doverosa informazione dei lavoratori oggi presenti, disorientati dalle fake news dei pochi detrattori rimasti in attività che attribuiscono al Salva Messina la fase di disorganizzazione e l'inattesa contrapposizione fra la Direzione aziendale e i dipendenti che ha viziato la fase di avvio di ATM SpA.

Questi sindacati firmerebbero il Salva Messina altre cento volte, i risultati del generale riassetto economico sono palpabili, la città è fuori dal dissesto e si organizza per il rilancio, solo chi ha interesse politico a mantenere posizioni di opposizione aprioristica, tenta goffamente di negarne gli evidenti effetti positivi.

La vecchia ATM non è stata liquidata per lo sfizio autolesionista di chi ha sottoscritto il Salva Messina o del Consiglio Comunale che l'ha democraticamente approvato, di fatto era fallita da tempo.

Al contrario di quanto asserisce la disinformazione tattica, anche un'azienda speciale può fallire se oberata da un debito insanabile e versa in conclamata fase di insolvenza.

La richiesta di Liquidazione Coatta Amministrativa, che rientra a pieno titolo nella Legge Fallimentare Italiana, dimostra che la vecchia ATM poteva fallire ed è fallita di fatto, a causa di un debito abnorme certificato dall'Amministrazione Comunale che nessuno, al netto della propaganda mediatica, è riuscito a smentire con atti ufficiali.

In tema di Trasporto Pubblico Locale questo fronte sindacale firmerebbe altre 100 volte il Salva Messina perché:

- Grazie al Piano di riequilibrio il TPL oggi è gestito da un'azienda senza debiti con un capitale sociale di 4 milioni di euro.

- ATM S.p.A. oggi può contare su una sovvenzione Comunale annua pari a 17 milioni di euro in luogo dei 9 milioni stabiliti nel contratto di servizio della precedente Amministrazione.
- In ATM S.p.A. oggi si fanno assunzioni dirette con selezioni pubbliche trasparenti e conseguente pubblicazione delle graduatorie, eliminando di fatto la bruttura del lavoro somministrato, senza garanzie per i lavoratori.
- In ATM S.p.A., oggi, si applica l'orario di lavoro full-time a tutto il personale, come stabilito nel Salva Messina, in risposta alle annose promesse non mantenute dalle precedenti gestioni.

MOTIVI DELLA PROTESTA SINDACALE

Sulla scorta delle premesse, l'avvio di ATM S.p.A. avrebbe dovuto inaugurare una stagione di intesa fra Azienda e Lavoratori, un cambio di passo condiviso rispetto alle stagioni dell'improduttività, del debito istituzionalizzato, della cogestione politico/sindacale che ha prodotto disservizi a fronte di carriere privilegiate concesse secondo il colore della maglia.

Ci si aspettava un confronto sistematico con le organizzazioni sindacali, per affrontare la delicata fase di start-up e condividere eventuali correttivi in corso d'opera.

Purtroppo, siamo stati colti di sorpresa da una gestione aziendale che dal primo giorno ha voluto instaurare un'atmosfera di scontro con i lavoratori, ma anche con i sindacati che hanno scommesso sul nuovo corso.

In buona sostanza, il confronto fra Azienda e Sindacato si sta esaurendo con le diatribe sulle sanzioni disciplinari distribuite a pioggia, e sul riconoscimento di diritti acquisiti che dovrebbero essere scontati: indennità domenicali, agio sulla vendita biglietti e similari.

Dopo il confronto costruttivo del Salva Messina, a livello aziendale pensavamo di doverci confrontare sul sistema produttivo, sulle previsioni di bilancio, sul miglioramento e l'ammodernamento del servizio, invece il sindacato è arrivato a chiudere negativamente le procedure di raffreddamento perché pare che l'azienda abbia individuato nei lavoratori l'avversario diretto, prende iniziative autonome senza convocare le Organizzazioni Sindacali, anche nei casi in cui la trattativa con le parti sociali è contrattualmente obbligatoria.

Denunciamo dall'inizio un'organizzazione del lavoro oppressiva, turni farraginosi comunicati di giorno in giorno ai lavoratori che hanno perso la possibilità di far convivere i tempi lavorativi con le esigenze familiari e aspettano la sera per sapere il turno dell'indomani. Servizi con orario spezzato anche dove non sarebbe necessario e certamente non migliorano la produzione.

Siamo in presenza di una forzatura tesa a una inopportuna ostentazione di autoritarismo che non serve e non servirà per rendere efficiente l'azienda che oggi, nonostante la gestione muscolare, non soddisfa pienamente i bisogni dell'utenza.

Il sistema dell'uomo forte al comando, non ha generato un'ATM efficiente, ha prodotto il disorientamento dei lavoratori e l'insoddisfazione di parte dell'utenza che giornalmente denuncia un servizio discontinuo, effettuato con mezzi generalmente poco funzionali e privi di ogni comfort.

E' di tutta evidenza che Il piano di esercizio non risponde alle aspettative dei messinesi, la commissione tecnica dei lavoratori più volte ha cercato di suggerire modifiche migliorative, sistematicamente respinte dai vertici aziendali che, nonostante tutto insistono nelle loro decisioni.

Capitolo altrettanto problematico è l'organizzazione della IV area, dove i lavoratori hanno la "colpa" di aver ottenuto, dopo anni di promesse disattese, il sacrosanto diritto all'orario di lavoro full-time, concordato fra l'Amministrazione Comunale e i sindacati nella trattativa del Salva Messina. L'incertezza del futuro della ZTL, l'organizzazione farraginoso dei turni rimodulati su 39 ore settimanali e la contemporanea istituzione di alcune isole pedonali, rendono il servizio improduttivo, gestito con lavoratori costretti giornalmente a improvvisarsi in mille mansioni, in totale assenza di organizzazione, programmazione e formazione.

Il capitolo delle assunzioni, finalmente dirette, senza l'anomalia delle agenzie interinali, si è inaugurato con l'inserimento di soggetti under 30 attraverso l'apprendistato professionalizzato.

L'iniziativa è condivisibile solo se sarà seguita da altrettante assunzioni di autisti già professionalizzati, da utilizzare in pronto impiego per dare immediate risposte alla città, soprattutto in fase di emergenza sanitaria.

Da quando si parla di assunzioni in ATM si è innescata una guerra fra poveri fra chi ambisce all'agognato posto di lavoro. In un territorio come il nostro, massacrato dalla disoccupazione, le assunzioni nel servizio pubblico hanno un significato che va oltre il sistema produttivo, è un fenomeno sociale che innesca legittime aspettative, è compito dell'azienda equilibrare gli eventuali bandi, conferire la sensazione di trasparenza e dare una possibilità a tutti.

Visti i recenti interventi mediatici di qualche consigliere comunale, sia chiaro che il sindacato, come sempre ha fatto, vigilerà sulla legalità di eventuali concorsi, e sia ancora più chiaro che questo sindacato non rivendica corsie preferenziali per alcuno ma allo stesso tempo pretende che nessuno dei legittimi aspiranti sia criminalizzato, pregiudicato, additato, estromesso... per presunte appartenenze o per essere sceso in piazza rivendicando il sacrosanto diritto al lavoro.

La lista dei motivi per cui i sindacati del Salva Messina oggi lanciano l'allarme e imboccano la via della protesta, sarebbe più corposa, ma riteniamo superfluo e distraente soffermarci oltre sui motivi del dissenso.

L'assemblea di oggi deve individuare soluzioni volte a rasserenare l'ambiente lavorativo e renderlo efficiente per la tranquillità dei dipendenti e la funzionalità del servizio essenziale, come sostanzialmente accade nelle altre partecipate dopo il Salva Messina.

La presenza del Sindaco, dell'Assessore al ramo e delle istituzioni competenti, assumono la valenza di garante di un programma di interventi correttivi che i sindacati maggiormente rappresentativi in azienda, oggi sottopongono alla condivisione della Direzione ATM, per superare la fase della protesta sindacale che arrecherebbe disagio alla cittadinanza nella delicata fase di emergenza sanitaria ma sarebbe inevitabile in presenza di ulteriori atteggiamenti che calpestanto la dignità dei lavoratori e non rispondono alle esigenze dell'utenza.

I dipendenti di ATM S.p.A. non sono il nemico da annichilire ma l'indispensabile patrimonio produttivo da coinvolgere nella scommessa del rilancio aziendale. Solo se riusciamo a condividere in premessa tale principio, si può immaginare un tavolo programmatico che individui correttivi e soluzioni.

PROGRAMMA

RELAZIONI SINDACALI

Le prese di posizioni unilaterali della Direzione ATM, soprattutto in tema di organizzazione del lavoro, sono alla base delle incomprensioni che hanno inaugurato l'inattesa fase di conflitto appena descritta.

La trattativa e la conseguente intesa con le Organizzazioni Sindacali, per stabilire l'organizzazione del lavoro e la variazione dei turni, non è una gentile concessione dell'azienda alla parti sociali ma un obbligo contrattuale.

Per meglio chiarire questo concetto fondamentale, si riporta di seguito il relativo articolo del CCNL Autoferrotranvieri:

ART 4 –secondo livello di contrattazione- comma 8: -OMISSIS- *intese modificative con riferimento agli istituti del presente CCNL che disciplinano la **prestazione lavorativa gli orari e l'organizzazione del lavoro**.*

I turni e l'organizzazione attualmente in vigore, sono stati imposti e più volte variati con azioni unilaterali dell'azienda che si collocano fra i motivi fondanti del conflitto sindacale.

Bisogna immediatamente istituire un tavolo di confronto ove rimodulare l'organizzazione del lavoro e la rotazione dei turni lavorativi, in modo da rendere il servizio fruibile ma anche per consentire ai dipendenti di organizzare la propria vita con le rispettive famiglie.

La comunicazione del servizio all'ultima ora e l'assegnazione di turni spezzati a prescindere, è dinamica che poteva essere tollerata nella fase di avvio ma oggi non è più sostenibile.

La conclamata disorganizzazione che ricade sull'utenza e compromette le dinamiche esistenziali dei lavoratori, necessita di immediati correttivi da concordare in appositi tavoli di trattativa.

Si lavora per vivere non si vive per lavorare. Anche l'Onnipotente si organizzò prima della creazione e soprattutto riposò il settimo giorno.

SERVIZIO TRANVIARIO

Il programma elettorale del Sindaco De Luca, evidenziava l'inefficienza del tram nella città di Messina, proponeva alternative da definire in corso d'opera e imponeva l'esigenza di cambiare definitivamente registro rispetto a un servizio in cui le risorse investite non hanno adeguato ritorno in termini di fruibilità ed efficienza.

Allo stato dell'arte Il sistema è costoso quanto obsoleto, la manutenzione resa impossibile dall'assenza di pezzi di ricambio.

Non è pensabile fare uscire due/tre vetture al giorno solo per dire il che tram esiste.

In questo tema le Organizzazioni Sindacali sono aperte a ogni soluzione: se il servizio deve restare bisogna prevedere un capitolo di spesa per potenziarlo e renderlo efficiente, se deve essere eliminato bisogna immediatamente organizzare un servizio bus alternativo e funzionale.

Tutto si fonda sui progetti dell'Amministrazione Comunale e questa volta la risposta l'attendiamo dal Sindaco.

Nell'incertezza il dato certo è solo uno, mantenere il servizio nelle attuali condizioni corrisponde a un dispendio di risorse pubbliche per un sistema che non funziona.

ESERCIZIO GOMMATO

L'istituzione dello shuttle, condivisibile per alcuni aspetti, è ancora in rodaggio e non può essere imposta come questione di principio da non mettere in discussione.

Queste Organizzazioni Sindacali, attraverso le interlocuzioni con l'utenza e la disamina tecnica dei propri associati impegnati sul campo, ne traggono che il servizio shuttle, con i collegamenti a pettine, potrebbe essere intuizione positiva ma in alcuni momenti della giornata insufficiente.

Il sistema ha diverse debolezze, non sono presenti le corsie preferenziali necessarie, se si guasta lo shuttle a Giampilieri interrompe il servizio anche a Ganzirri e rende vani tutti i collegamenti a pettine.

Fondare il sistema del Trasporto Pubblico Locale unicamente sulla funzionalità del sistema shuttle è un rischio che non si può correre, soprattutto in fase di emergenza sanitaria e di riapertura delle scuole col probabile doppio turno.

Il piano è da rimodulare, in alcuni momenti della giornata è necessario che l'utenza, con particolare riferimento agli studenti, sia messa nelle condizioni di raggiungere il centro cittadino partendo direttamente dai villaggi, senza essere vincolati da eventuali disservizi dello shuttle.

I cittadini che vivono il Trasporto Pubblico Locale hanno intuito, prima di altri, la debolezza del sistema e si organizzano in proprio per individuare possibili soluzioni.

Si ha notizia che le famiglie dei villaggi S. Stefano Briga, Pezzolo e Giampilieri si rivolgono alle aziende di trasporto privato che offrono corse dirette dai villaggi al centro cittadino, soprattutto nelle ore d'ingresso nelle scuole.

Se i messinesi ripiegano sulle aziende di trasporto privato, significa che il sistema pubblico ha un tallone d'Achille che va analizzato e corretto in tempi brevissimi.

Il piano di esercizio è da rivedere tenendo in debita considerazione le valutazioni e le proposte dei cittadini, senza trascurare i suggerimenti della commissione tecnica aziendale, composta da Autisti che possono contribuire con l'annosa esperienza maturata nel settore.

A tale proposito riteniamo indispensabile un tavolo di confronto con il coinvolgimento dei soggetti aventi competenza o interessati a vario titolo al trasporto pubblico locale: associazioni dei consumatori, rappresentanti dei villaggi, rappresentanti dei lavoratori, assessore al ramo e direzione aziendale.

Solo con la valutazione generale del problema si riesce a far corrispondere l'offerta alla richiesta, bisogna coinvolgere tutti e raggiungere soluzioni condivise, come fatto nei tavoli a larga partecipazione del Salva Messina che andrebbero posti ad emblema di concretezza e democrazia partecipata.

IV AREA – ZTL E VERIFICA

È senza dubbio il settore più permeato da incertezze. Nei programmi di questa Amministrazione Comunale c'era l'intenzione di gestire i parcheggi con l'automazione e questo sindacato, a costo di apparire impopolare agli occhi dei propri associati, si è esposto direttamente per spiegare agli Ausiliari del Traffico l'esigenza di riqualificarsi in altre mansioni.

L'automazione dei parcheggi a pagamento è rimasta nelle intenzioni ma di contro, l'incertezza sul futuro di questo settore resta, ed è servita da alibi strumentale all'azienda per sfruttare gli Ausiliari come personale polivalente.

Questi Agenti fungono da bigliettai, assistenti nei bus per l'emergenza Covid-19, verificatori, guardiani nelle isole pedonali, servizio estivo a Torre Morandi e chi più ne ha più ne metta. Con turni impensabili, tali che per effettuare una giornata lavorativa di 6 ore e 30 minuti, grazie ai turni spezzati istituzionalizzati mancano 14 ore da casa. Un po' come avviene con i turni spezzati degli autisti.

Anche in questo caso l'incertezza sul futuro del settore sta alla base dell'improvvisazione che genera disorganizzazione, inefficienza e improduttività.

Il sindacato è disposto a collaborare per ogni soluzione che sarà proposta ma deve conoscere i progetti dell'Amministrazione Comunale. Se l'automazione per il pagamento della sosta non è più nelle intenzioni del Comune di Messina, bisogna ripristinare immediatamente la vecchia organizzazione con gli Ausiliari del traffico che in coppia presidiano i vari lotti e adattare il servizio al nuovo Disegno di Legge, già approvato al Senato della Repubblica, che amplia la mansione dell'Ausiliario del Traffico e ne estende la competenza in tutta la sosta, anche oltre le strisce blu.

Alla luce dei nuovi eventi legislativi c'è da riflettere su quanto sia conveniente affidare la sosta all'elettronica e smantellare una forza lavoro che con la definitiva approvazione della citata Legge può controllare la ZTL e contemporaneamente sostituire i Vigili Urbani in tutte le aree di sosta.

Se l'Amministrazione, nonostante tutto, resta ferma all'idea dell'Automazione, il sindacato chiede di sapere quali sono i tempi di realizzazione, in che modo ATM intende ricollocare gli Ausiliari del Traffico e come pensa di utilizzarli nei tempi di attesa.

Risulta ovvio che non si può tollerare oltre l'attuale principio di polivalenza dei lavoratori in svariate mansioni, né l'utilizzo di tali agenti nel ruolo di bigliettai dell'ultima ora, figura che non esiste da tempo e con l'attuale organizzazione si pone in contrasto con il servizio di verifica e sanzione dei trasgressori.

Il servizio di verifica sui mezzi pubblici va assolutamente potenziato, i Pubblici Ufficiali autorizzati a sanzionare i trasgressori sono l'unico strumento lecito che l'Azienda può e deve utilizzare per combattere il portoghesismo ed aumentare gli incassi.

Infine, Le isole pedonali recentemente istituite, rappresentano un simbolo di civiltà largamente condiviso ma non possono essere a carico dell'ATM che ha l'obbligo di far quadrare il bilancio. Ogni isola pedonale sottrae stalli a pagamento che per l'Azienda sono strumento di produzione e fonte d'incasso, pertanto, contestualmente all'istituzione degli spazi pedonali, l'Amministrazione Comunale deve fornire ad ATM strumenti di produzione alternativi o coprire le perdite certificate.

SISTEMA DELLE ASSUNZIONI

Con la nascita di ATM S.p.A. si è aperta la stagione delle assunzioni di personale direttamente in Azienda, come non accadeva da decenni.

L'iniziativa riscontra la piena condivisione di questo fronte sindacale che si è sempre battuto per limitare al massimo il lavoro somministrato nel servizio pubblico che genera lavoratori usa e getta senza diritti e riempie di denaro pubblico le casse delle agenzie private.

L'assunzione di Autisti under 30 col sistema dell'apprendistato professionalizzante è un primo passo che consente all'Azienda di dotarsi di un vivaio da istruire per il ricambio generazionale ma non può essere la soluzione definitiva.

L'esigenza di nuovi Autisti, dichiarata nel Piano Industriale 2020/2022 di ATM SpA, è poco meno di 170 unità, ad oggi sono stati assunti oltre 70 autisti in apprendistato, pertanto l'apporto di nuove leve da formare si può e si deve considerare concluso.

Adesso bisogna dare risposte alle priorità attraverso l'immissione di autisti con esperienza, utilizzabili in pronto impiego. L'emergenza sanitaria che non tende a scemare, impone un programma nel Trasporto Pubblico Locale in grado di fronteggiare tutte le disposizioni atte a prevenire il contagio.

La prossima apertura delle scuole, probabilmente, sarà gestita con turni alternati durante la giornata, per evitare assembramenti nelle aule. ATM deve essere pronta a dare risposte immediate all'emergenza epidemiologica, soprattutto in tema di utenza studentesca, pertanto bisogna abbreviare i tempi, il tema delle assunzioni diventa prioritario.

Come anticipato in premessa, le assunzioni nel servizio pubblico, soprattutto a Sud, sono un fenomeno sociale raro e innescano legittime aspettative. Il palcoscenico di aspiranti è variegato, nessuno può pretendere un concorso "ad personam" o percorsi preferenziali ma a tutti deve essere data una possibilità, senza pregiudizi: ai ragazzi che hanno esperienza TPL, agli aspiranti che hanno già lavorato in ATM, ai semplici possessori di patente e cqc, ai figli di Messina che per svolgere il mestiere di Autista sono stati costretti a fare le valige e tentare l'avventura oltre lo Stretto.

Per i restanti posti a disposizione, circa un centinaio, ATM ha il dovere morale e sociale di individuare un percorso trasparente che dia la possibilità a tutti di provarci.

CONCLUSIONI

In conclusione si tiene a precisare che l'azione di protesta attivata da CISL, FAISA, URGL e ORSA non ha nulla da spartire con le critiche pretestuose ad ATM per contrapposizioni politiche e interessi di bottega.

Confermiamo la netta distanza dai soggetti che a vario titolo innescano conflitti fra lavoratori e indicano il Salva Messina come causa di tutti i mali.

Questo sindacato il Salva Messina l'ha firmato e lo firmerebbe altre 100 volte perché ha tirato fuori il Trasporto Pubblico Locale dal pantano dei debiti insanabili, ha dotato la città di un'azienda con sovvenzioni Comunali e capitale sociale sufficienti a gestire serenamente il servizio e soprattutto ha consegnato ai dipendenti la certezza di un futuro lavorativo e della puntualità dei salari.

Se fallisse il progetto iniziale la responsabilità ricadrebbe anche sulla parte sindacale che l'ha sostenuto dal primo momento, pertanto non abbiamo interesse alcuno a frapporre ostacoli pretestuosi, innescare polemiche finì a se stesse con la Direzione Aziendale né di attivare scioperi e proteste con fini propagandistici, Tutt'altro!

Se oggi i sindacati del Salva Messina sono giunti alle soglie dello sciopero, chiudendo negativamente l'ultima fase delle procedure di raffreddamento, per denunciare una gestione aziendale che nella fase iniziale non corrisponde ai programmi e alle aspettative, l'Amministrazione Comunale, la Direzione aziendale e il Consiglio di Amministrazione, devono porsi delle domande e dare risposte concrete.

Sarà l'assemblea della base dei lavoratori associati a questo fronte sindacale a valutare il riscontro istituzionale e gli eventuali impegni che l'Azienda vorrà intraprendere in questa sede.

Sarà la base dei nostri lavoratori a decidere se il percorso verso lo sciopero deve procedere o se le risposte alle nostre richieste saranno tali da consentire una stagione di analisi e condivisione, volta a porre i correttivi necessari alla funzionalità del servizio, all'economicità dell'azienda e soprattutto a recuperare la necessaria serenità nell'ambiente di lavoro che oggi in ATM è totalmente assente.