

ATAC, DOPO IL DISASTRO ... I PRIVATI

La recente dichiarazione di Marino di voler aprire ai privati la vendita di parte della società di trasporto pubblico romano è solo l'ultimo atto di una tragica messinscena di cui noi, da anni, abbiamo annunciato l'epilogo.

Spartirsi la ghiotta torta del trasporto pubblico di Roma è ciò a cui hanno puntato sindaci e giunte di destra e di sinistra che si sono alternati nell'amministrazione del Comune negli ultimi anni.

Oggi, per di più, assistiamo all'indecente tentativo di una classe politica inetta e corrotta di scaricare tale privatizzazione sulle spalle di lavoratrici e lavoratori del settore.

Dopo aver perpetrato a danno dei lavoratori e delle lavoratrici un gigantesco attacco mediatico che li ha dipinti come fannulloni, assenteisti e raccomandati, arrivando persino a giustificare le innumerevoli carenze del trasporto pubblico con fantomatici "scioperi bianchi", si è tentato di ricattarli costringendoli ad accettare un ignobile accordo, siglato tra il dimissionario assessore alla mobilità, Guido Improta e i , sempre asserviti, sindacati confederali che

rivoluziona completamente la contrattazione di Il livello in Atac ottenendo, di fatto, un aggravio dell'orario di lavoro dei lavoratori e il notevole peggioramento del loro stipendio.



Il sindaco Marino è arrivato persino a dichiarare

pubblicamente che, qualora i dipendenti non avessero accettato tale accordo , la privatizzazione dell'azienda sarebbe stata inevitabile!!!

Privatizzazione che ha ora annunciato di voler intraprendere ugualmente!!!!

Quando si parla dei debiti di Atac si parla sempre di costo del lavoro , ma si tace sul fatto che figure professionali come quella dell'autista o dell' operatore di stazione percepiscono uno stipendio che mediamente non raggiunge i 1500 euro mensili, e questo per un lavoro altamente usurante, pericoloso e sottoposto a turni di lavoro anche notturni.

Noi vogliamo ribaltare il tentativo di sindaco, giunta, e vertici Atac di far ricadere responsabilità e conseguenze dell'attuale sfacelo del trasporto pubblico romano sulle spalle dei lavoratori, denunciando le VERE cause di questa situazione.

QUALCHE DATO:

Numeri del Personale: Nel bilancio 2013 I DIPENDENTI di Atac risultavano complessivamente 11.882 di cui: 82 dirigenti/ 205 quadri/1557 amministrativi/ 10.083 settore operativo, (autisti, addetti di stazione operai ed altre categorie).

Situazione economica :

Nel 2013 Atac ha subito una perdita di 216 milioni, l'Amministratore Delegato Diacetti paventava il fallimento dell'azienda e il possibile conseguente licenziamento di 1000 dipendenti. Il succedersi in breve tempo di diversi amministratori delegati non ha portato alla soluzione del problema.

La previsione di risanare il bilancio di Atac entro il 2016 era stata ipotizzata sulla base di una valutazione del valore della produzione che includesse vendite di immobili (non realizzata) e la riscossione dei crediti che Atac sostiene di poter vantare nei confronti della Regione Lazio, unitamente alla previsione di una drastica riduzione del costo del lavoro (realizzata dall'accordo del 15 luglio) con pesantissime ricadute sul personale...

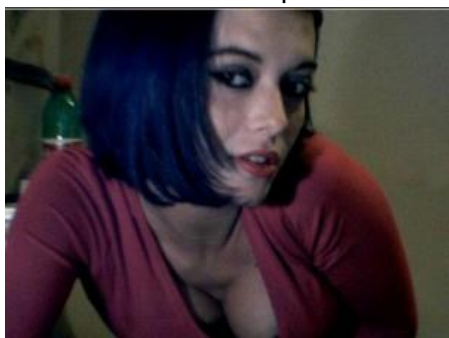
La situazione di estrema criticità raggiunta dalle finanze dell'azienda e il rischio del fallimento della stessa non è assolutamente una novità... ci sembra evidente come essa venga ora sbandierata ad arte per giustificare l'immediata vendita ai privati.

Ma quale è la verità? Come si è arrivato a questo?

Anni ed anni di una gestione assurda, spesso insensata, operata da una classe dirigenziale corrotta, inetta e interessata unicamente al proprio arricchimento ed ai propri interessi carrieristici.

Qualche esempio:

PARENTOPOLI: Tra 2008 e 2010 vengono assunti in Atac amici e parenti di dirigenti e sindacalisti, sebbene non in possesso dei requisiti richiesti. **854 le assunzioni registrate durante l'amministrazione di Alemanno**, per la maggior parte in area amministrativa.



Nel bilancio 2013 il rapporto tra amministrativi e personale impiegato nei settori operativi è di 1 a 7, e questo in un'azienda che lamenta una drammatica carenza di autisti e O.d.S.. Una minima parte degli 854 amministrativi assunti da Alemanno, è stato ricollocato in aree operative, ma il restante? Tra coloro che sono chiamati a rispondere legalmente di questa vicenda figura Luca Masciola, attualmente Responsabile delle Relazioni Industriali di Atac; Gian Francesco Regard attualmente direzione affari legali Patrimonio e Acquisti di

Atac era stato implicato in Ama nello scandalo parentopoli ...

OGR e le manutenzioni: Dal 2006 **Sebastiani**, amministratore unico di OGR, azienda che si occupava delle manutenzioni per conto di Atac, oggi internalizzata, **denunciò spese esorbitanti pagate da Atac e Metro per le manutenzioni:** pezzi di ricambio pagati oltre 20 volte il loro valore commerciale, ed il fatto che tutte le manutenzioni venissero registrate come "straordinarie" ovvero estremamente più costose...a novembre 2008, senza alcun motivo, **Sebastiani venne licenziato.**

METRO C: i costi d'investimento sono saliti di circa 700 milioni per varianti poco giustificabili...attualmente è stata inviata in merito una relazione alla Corte dei Conti da parte dell'Autorità Nazionale anti corruzione.

Scandalo Biglietti finta: Dal 2010 al 2013 (o oltre?) **circa 80 milioni di euro persi annualmente per la diffusione di biglietti clonati.** Finiti sul registro degli indagati l'ex-ad Gioacchino Gabbuti, l'ex-direttore generale Antonio Cassano, i dirigenti Anselmi e Pesce e due prestanome (Marcello Bonura e Umberto Bianchi). Secondo il decreto di perquisizione firmato dai pubblici ministeri, Laura Condemi e Alberto Pioletti, attraverso questi e altri indagati sono transitate le società utilizzate per trasferire all'estero parte del denaro nero drenato dalle casse di Atac "tramite la creazione di un canale parallelo di produzione, distribuzione e vendita di biglietti". Attualmente ci risulta che siano ancora in circolazione



biglietti non regolari. La recente inchiesta di Repubblica denuncia inoltre che, a due anni dallo scandalo, l'Atac non è riuscita ancora ad individuare i responsabili.

Scandalo consulenze: In merito all'inchiesta inerente i biglietti clonati in Atac, spunta anche il capitolo "consulenze", storia vecchia in Atac, che prende nuovi e drammatici risvolti: secondo

gli inquirenti che svolgono le indagini, Gabbuti e alcuni altri manager si sarebbero appropriati della somma di 2,4 milioni di euro mediante la stipula di 52 contratti di consulenza per attività di mera facciata con la società Pragmata, di cui lo stesso Gabbuti era socio occulto. Oltre alla Pragmata, il decreto indica altre aziende come la "XIII Ottobre" o la "Tanya Invest", controllate attraverso fiduciarie sanmarinesi, che farebbero sempre riferimento a Gabbuti e che ottenevano da Atac consulenze con lo scopo di dissimulare il trasferimento di fondi all'estero o di "ostacolare l'identificazione della provenienza illecita del denaro".

Spese per una nuova Sede: Sotto la presidenza di Giocchino Gabbuti, il Campidoglio di Veltroni vara una delibera per la costruzione del Palazzo della Mobilità. Sede scelta: Castellaccio, la nuova zona edificata tra Eurosky e il centro commerciale Euroma2. La consegna era prevista a novembre 2011 e Atac avrebbe versato ad un fondo immobiliare di Bnl Paribas acconti sull'avanzamento dei lavori per importi di circa 20 milioni di euro a tranche.



Adalberto Bertucci, Amministratore Delegato con Alemanno, blocca "l'operazione Castellaccio" e decide che il futuro di Atac è a pochi passi da dove si sta realizzando il palazzo, ma in un altro palazzo, in via Ignazio Silone, stavolta di proprietà della Costruzioni Civili e Commerciali Spa. La voglia di dare una svolta e di strappare condizioni vantaggiose per il contratto genera un accordo di affitto

valido per 3 anni senza possibilità di rescindere anticipatamente se non pagando una penale.

È l'ultimo atto che porta ufficialmente la firma di Adalberto Bertucci e che, di fatto, cambia completamente la strategia immobiliare di Atac: da una parte si paga per Castellaccio, dall'altra si affitta a Ignazio Silone. Il piano industriale 2015-2019 prevede la rinuncia alla sede di Via Silone con un risparmio di 2,6 milioni di euro

Il caso "Castaldo": Il Dott. Renato Castaldo, un sindaco del Collegio Sindacale di ATAC S.p.A. (organo deputato al controllo e alla verifica del rispetto della legge, dello statuto dell'azienda nonché dei conti della società medesima) ha ricevuto un super compenso a seguito di transazione firmata direttamente dall'Amministratore Delegato, Ing. Danilo Broggi, nonostante il Socio Unico, Roma Capitale, avesse "espressamente dato parere negativo alla richiesta".

Egli, a seguito della modifica del regolamento che stabiliva le Tariffe per i Dottori Commercialisti e i Revisori dei Conti, aveva chiesto insistentemente e, infine, ottenuto un aumento del compenso che veniva a passare da 39.000 a 184.000 euro nel 2011. Il comune ha provato ad intervenire, lui ha minacciato causa ed ha ottenuto una transazione a fronte del pagamento di 360.000 euro.

L'ing. Broggi, pur affermando che la transazione fosse stata assai vantaggiosa per l'azienda, in quanto riduceva le esorbitanti richieste formulate dal Sindaco (pari a complessivi Euro 913.000,00), non è stato in grado di quantificare i maggiori importi erogati dall'Azienda al Sindaco rispetto a quanto inizialmente concordato, ma riteneva comunque che vi fosse stato un risparmio per aver ottenuto uno "sconto" rispetto alla richiesta iniziale.

Nel 2013 Castaldo, nonostante causa e transazione, è stato rinominato nel collegio dei sindaci che, ricordiamolo, è lì per controllare che i soldi siano spesi correttamente e in conformità con le leggi. Il compenso di Castaldo è retrocesso a 79mila euro l'anno.

Mafia Capitale : Tra le persone perquisite ma non indagate dai carabinieri su mandato del procuratore aggiunto Michele Prestipino e dei pm Giuseppe Cascini, Paolo Ielo e Luca Tescaroli, c'è anche Andrea Carlini, ex consigliere di amministrazione di Atac. Carlini è amministratore unico della società "Segni di Qualità Srl" il cui rappresentante legale è Pierpaolo Pedetti, consigliere comunale del Pd e presidente della Commissione Patrimonio (coinvolti nell'inchiesta). Buzzi e Carminati parlano dei due a proposito della richiesta fatta a Buzzi dal consigliere comunale di acquistare due appartamenti intestati alla loro società. E il presidente della 29 Giugno fa riferimento a una mazzetta pagata per un appalto Atac

La inspiegabile chiusura di Trambus Open

la Trambus Open azienda dei giri turistici della città considerata "gallina dalle uova d'oro di Atac" per i cospicui incassi continuamente registrati che avrebbero potuto contribuire al risanamento economico di Atac, è stata ridotta in un progressivo stato di crisi che ne ha, infine, giustificato la chiusura.



Le denunce dei dipendenti in merito a bigliettazione falsa e sperperi insensati sono rimasti inascoltati. **Dopo la chiusura dell'azienda altri due operatori privati ne' hanno assorbito la quota di mercato prosperando in maniera evidente.**

DAGLI SCANDALI AGLI ATTACCHI AL PERSONALE

Questi sono solo alcuni degli scandali (la lista potrebbe essere molto più lunga) che hanno interessato Atac negli ultimi anni e che hanno messo in luce il marcio di una classe dirigenziale e politica che, senza remore e ritegno, hanno svenato Atac come sanguisughe appropriandosi di risorse che avrebbero dovuto essere impiegate per una mobilità di qualità per i cittadini e per i lavoratori in essa impiegati.

I Cittadini romani dovrebbero scendere in piazza e mandare via a calci la dirigenza di Atac ed i collusi e corrotti politici che da sempre l'hanno sostenuta e foraggiata e invece.....invece i cittadini se la prendono con il personale operativo additandolo come la causa del disastro in cui versa la mobilità romana.

Perchè? Be' la risposta è semplice...**da anni viene portata avanti un'azione mediatica che mira a fare del personale operativo il capro espiatorio delle problematiche di tutta l'aziendamoltiplicando all'infinito gli attacchi che ai lavoratori vengono rivolti...**Attacchi che fanno ovviamente eco ad una chiara volontà politica...non a caso nel recente scontro di due convogli della metropolitana e nella tragedia che ha visto la morte di un bambino di 4 anni nel vano di un ascensore bloccato all'interno della stazione metro di Furio Camillo, della Linea A, l'assessore Improta si è affrettato a dichiarare, ancor prima che le forze dell'ordine effettuassero i dovuti rilievi per accertare le responsabilità che "trattasi di errore umano"ovvero che la colpa è dei lavoratori...

Si vogliono far passare i lavoratori di ATAC per raccomandati e assenteisti che colgono ogni occasione per non ottemperare al proprio dovere. In realtà il personale operativo di Atac è sottoposto ormai da anni ad una situazione drammatica e pressochè intollerabile:

Sicurezza: Autisti e macchinisti: si trovano costretti ad utilizzare mezzi obsoleti, molto rumorosi, spesso con climatizzazioni mal funzionanti con continui disagi per la cittadinanza, dovuti ai frequenti guasti. Si pensi che una stima approssimativa prevede che circa il 30% dei mezzi di superficie di Atac restino fermi o indisponibili per guasto

Ciò non meraviglia se si pensa che nel 2013 :

2447 AUTOBUS avevano un età media di circa 10 anni

190 METROPOLITANE un età media di 29.6 anni (13.4 METRO A / 24.5 METRO B)

ROMA LIDO fino a 25.5 ANNI/

ROMA GIARDINETTI fino a 59

ROMA VITERBO fino a 39(fonte bilancio 2013)

Operatori di stazione e personale operativo:

- Sono spesso costretti a lavorare in condizioni igienico -sanitarie pessime, assediati dai topi, con condizionatori d'aria dai filtri sporchissimi; sono sottoposti al contatto con polveri e gas nocivi;
- Sono obbligati a svolgere da soli, (per ciò che concerne gli Operatori di Stazione), il proprio turno di lavoro laddove mansioni di primaria importanza per la sicurezza dell'utenza richiederebbero la presenza di almeno due operatori (vedi il piano antincendio previsto nelle diverse stazioni metro o la messa in funzione degli ascensori).
- Sono costretti ad effettuare da soli operazioni estremamente rischiose come l'apertura e la chiusura delle stazioni metro, nonostante il Documento di Valutazione dei Rischi di Atac preveda la presenza di guardie giurate ad ogni stazione di Metro per scongiurare il pericolo di aggressioni e rapine. E questo per i continui tagli che Atac ha effettuato sulle spese relative alla sicurezza
- Per tutti i comparti operativi di Atac la sicurezza è un problema enorme...basti pensare che , nei soli primi 6 mesi del 2014 sono state ben 91 le aggressioni al personale in essi impiegato...ed attualmente il numero delle aggressioni è vertiginosamente aumentato.

Ma evidentemente per i vertici di ATAC la SICUREZZA DI CITTADINI E LAVORATORI NON è PRIORITARIA

- visto che recentemente è stato distribuito agli autisti Atac un manuale che, in diversi punti, da indicazioni di operare in violazione del codice della strada....
- visto che il nuovo piano industriale prevede di ridurre ulteriormente i servizi di vigilanza già altamente non sufficienti..... ovvero prevede una rivisitazione del perimetro dei costi di vigilanza pari a 4,5 milioni di euro.

Orario di lavoro: SI SBANDIERA SUI GIORNALI L'ASSENTEISMO DELLE LAVORATRICI E LAVORATORI DI ATAC MA NON SI DICE CHE:

- A differenza di quanto previsto dalla normativa su lavoro su turni, in Atac per alcuni macro comparti dei settori operativi (come per gli autisti dei mezzi di superficie) i turni non vengono comunicati con il congruo anticipo ma spesso anche solo 24 h prima dell'inizio del turno;
- i lavoratori sono spesso soggetti ad effettuare in maniera pressochè forzata ore di straordinario che in alcuni comparti è strutturale nell'organizzazione della turnistica;
- l'accordo sottoscritto lo scorso 15 luglio in materia di contrattazione di secondo livello prevede l'introduzione per gli autisti di "turni a nastro" ovvero turni che durano fino ad 8 h e 30 con 6 h di guida e 2h e 30 di customer care e recupero mezzi...di fatto 8 ore e mezza di lavoro retribuite in parte con un forfait
- per gli operatori di stazione l'innalzamento dell'orario di lavoro arriva a 7h e 15 min. Con una drastica riduzione della possibilità di effettuare ore di lavoro straordinario
- per alcuni comparti, come per gli autisti, la carenza di personale impiegato, non permette la corretta fruizione delle ferie ai lavoratori: con il risultato di autisti che hanno fino a 100 giorni di ferie non fruite;
- il personale viaggiante nel settore metro ferroviario vedrà un drastico aumento delle ore lavorate che arriveranno a h 950 annue

E SE CIO' NON BASTASSE, il recente accordo, legando buona parte del salario dei dipendenti di Atac all' effettiva presenza, cancella 50 anni di conquiste e pone sotto ricatto il lavoratore che si vedrà costretto a non poter fruire di diritti indiscutibili quali la tutela della propria salute.

Questo in un settore le cui figure professionali sono sottoposte a mansioni altamente usuranti, tanto da "generare" centinaia di inidonei, e che è ad altissimo rischio di infortuni ed aggressioni .

AL PEGGIO NON C'E' MAI FINE: IL SINDACO HA GETTATO LA MASCHERA E, NONOSTANTE LE PASSATE RASSICURAZIONI E LA DELIBERA CHE AFFIDA IN HOUSE AD ATAC IL TRASPORTO PUBBLICO FINO AL 2019, HA APERTO ALLA PRIVATIZZAZIONE DELL'AZIENDA , ponendola come unica possibilità per evitarne il fallimento, sostenuto in questo dai partiti in giunta.

LA PRIVATIZZAZIONE IMPEDIRA' A ROMA DI AVERE UNA MOBILITA' DI QUALITA'

NOI LAVORATORI A QUESTO SCEMPIO NON CI STIAMO E PORTEREMO AVANTI LA NOSTRA LOTTA PER RESTITUIRE DIGNITA' - QUALITA' e SICUREZZA AL TRASPORTO PUBBLICO ROMA CHE E' E DEVE RESTARE PUBBLICO!!!

AFFINCHE' SI OTTENGA:

1. l'azzeramento del CdA e del gruppo dirigente di Atac, riducendo ai minimi termini il numero e le retribuzioni delle figure dirigenziali;
2. l'azzeramento di ogni privilegio sindacale e il rientro in servizio operativo di tutti i "distaccati sindacali" oggi a carico delle casse aziendali;
3. l'allontanamento di tutti coloro che sono stati inquisiti e/o condannati per Parentopoli o altre inchieste giudiziarie;
4. il potenziamento dell'organico del settore operativo;
5. l'avvio di un inchiesta sugli appalti e lo sperpero di denaro pubblico avvenuto negli ultimi dieci anni in Atac;
6. il ritiro dell'accordo dello scorso 15 luglio IN MATERIA DI CONTRATTAZIONE DI II LIVELLO , lesivo di diritti fondamentali dei dipendenti di Atac;
7. il drastico aumento dei capitoli di spesa su qualità e sicurezza del servizio.

UNISCITI ALLA NOSTRA LOTTA!!!!

Contattaci: cobasatac@virgilio.it

Roma 26 Luglio 2015 -

COBAS LAVORO PRIVATO ROMA



COBAS ATAC