



Roma, 27 gennaio 2014

PIATTAFORMA ATAC:

Tenuto conto del Piano di rientro presentato da Roma Capitale secondo quanto previsto dal Decreto Legge 6 marzo 2014, n.16/Legge di conversione 2 maggio 2014, n.68 del piano di efficientamento riguardante l'azienda Atac spa, si ritiene opportuno delineare alcune linee guida circa la possibilità di abbattimento dei costi e un miglioramento in termini di produttività aziendale grazie ad una corretta pianificazione del servizio introducendo nuove modalità operative per il personale viaggiante tutto.

Come sindacato, con regolare trattenuta in busta paga e statuto registrato presso gli uffici dell'Agenzia delle Entrate riteniamo opportuno suggerire alcune proposte che andrebbero non solo ad avere standard di lavoro più efficienti, ma al contempo i moniti da noi presentati avrebbero delle migliorie anche in campo extra professionale tale da poter conciliare in maniera ottimale vita familiare e vita lavorativa.

Tenuto conto delle difficoltà economiche nelle quali versa l'azienda Atac spa e delle relative carenze in tema di parco mezzi vista la vetustà della flotta attualmente impiegata, nonché della cronica carenza del personale viaggiante, non idonea a garantire quelli che dovrebbero essere degli standard di qualità del servizio della città di Roma Capitale, riteniamo doveroso "in primis" creare una cultura di condivisione dei nuovi valori di risanamento e responsabilità alle quali tutte le famiglie professionali devono adeguarsi **a cominciare dalla classe dirigenziale, la quale dovrebbe essere in "front line" in tema di eventuali sacrifici con tagli agli stipendi e revisione delle competenze in settori idonei e più produttivi.**

RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE DI SUPERFICIE

La pianificazione e la relativa riorganizzazione della rete di superficie non dovrebbe passare per una certezza stabilita a tavolino nel dichiarare un quantità prestabilita di milioni di "vettura chilometro annuo" se prima non si interviene su territorio coinvolgendo: municipi, comando della polizia locale di Roma capitale, associazioni di commercianti (per carico e scarico merci in prossimità delle corsi preferenziali, e non solo). Siamo abituati a sentir parlare di un contratto di servizio basato sui chilometri e solamente sulla carta si usa la parola **qualità**. Ogni iniziativa di organizzazione del servizio sarebbe vana se non avvenisse preventivamente un intervento sul territorio, cominciando dal bonificare le corsie preferenziali.

1

- a. I mezzi autorizzati a percorrere le corsie preferenziali dovrebbero essere: autobus di linea urbani e suburbani (cotral); taxi; NCC solo con passeggero a bordo; trasporto disabili; mezzi delle forze dell'ordine e ambulanze solo in servizio di emergenza.
- b. Le corsie preferenziali dovrebbero essere **tutte** monitorate con videosorveglianza e sanzione irrogata in maniera immediata. Al fine di costituire un fondo nel quale i proventi, qualora ci fossero, dovrebbero essere reinvestiti nella manutenzione delle stesse preferenziali.
- c. Il carico e scarico merci e l'adattamento dei banchi ambulanti in prossimità di corsie di scorrimento e fermate degli autobus devono essere regolarizzati in fasce orarie che non collimino con le ore di punta della mattina e del pomeriggio.
- d. Predisporre un piano di efficientamento del trasporto pubblico che renda possibile usufruire di parcheggi di scambio nelle periferie non solo dove sono situate fermate della metropolitana, ma considerando tratte toccate dal trasporto pubblico interurbano e ferroviario.
- e. Permettere di valutare con accuratezza il tempo giro adeguato a quello che sono le reali esigenze del traffico e dell'utenza, in particolar modo nelle giornate di festivi e prefestivi senza precludere il diritto all'utenza di potersi spostare con i mezzi pubblici con picchi di attesa di oltre trenta minuti. Considerare che per le tratte che richiedono più di un'ora di percorrenza considerare un riposo congruo (specificato nella tabella di marcia) che non sia inferiore ai dieci minuti.
- f. Adeguare ogni mezzo di superficie di emettitrice di biglietti a bordo utilizzando anche sistemi di carte prepagate. Queste ultime potrebbero essere inserite in un circuito "*multi services*" in cui la ricarica della tessera potrebbe avvenire anche con delle convezioni stilate con musei, cinema e teatri ;
- g. **Reversed vending:** adibire nelle stazioni metropolitane dei raccoglitori di materiale riciclabile (plastica, metallo, alluminio e carta) al fine di garantire un ticket valido per il trasporto pubblico a seguito dell'introduzione di una certa quantità di bottiglie di plastica ovvero altro materiale idoneo all'iniziativa che concilierebbe una erogazione di biglietti a seguito della riduzione dell'inquinamento.

COMPENSO STRAORDINARIO

Considerata la volontà di formalizzare un piano per l'abbattimento del lavoro straordinario con una conseguente riduzione su base annua del 20%, intendiamo far presente alle istituzioni e alla dirigenza Atac che tale istituto è considerato fonte di reddito per i lavoratori e le famiglie di questi ultimi visti i mancati rinnovi contrattuali della categoria degli autoferrotranvieri. In secondo luogo precisiamo che non permettere più di contare su una parte variabile della retribuzione meriterebbe una consultazione con la classe lavoratrice tutta che coinvolga le parti sociali e il datore di lavoro. Consideriamo quindi fondamentale non solo procedere in tal senso, ma lo riteniamo lesivo per un aumento di produttività che andrebbe a ripercuotersi sul servizio di trasporto pubblico per l'utenza. Una gestione oculata della turnazione a straordinario permetterebbe un carico di lavoro non eccessivo per il personale viaggiante, viste le criticità che una città come Roma presente, ed inoltre garantirebbe standard qualitativi più elevati rispetto al servizio in vigore.

PROPOSTE TURNI A STRAORDINARIO:

- a. Permettere a qualunque lavoratore di poter usufruire della possibilità di lavorare a straordinario anche non essendo segnato al "quadro".
- b. Programmare su base qualitativa la gestione e la divisione dei turni a straordinario garantendo al personale viaggiante frazioni di **due corse** per linee con percorrenza maggiore ovvero uguale a 45 minuti; **quattro corse** su linee minori di 45 minuti. Non sovraccaricare il lavoro a straordinario, che abbiamo il dovere di ricordare si svolge in un contesto di lavoro usurante, garantirebbe di poter programmare un servizio ordinario efficiente in vista di eventuali assunzioni.
- c. Gli operatori di esercizio che esercitano turni a straordinario e che alla fine del periodo di riferimento (il mese nel quale si calcolano le competenze) risultano aver svolto ore pari o minori a 36 avranno la paga secondo quanto previsto dalle attuali disposizioni di legge; per coloro che invero abbiano svolto più di 36 ore di lavoro straordinario l'eccedenza sarà calcolata sulla base dell'effettivo svolto.
- d. Riteniamo opportuno delineare una linea contraria allo svolgere il lavoro straordinario i giorni festivi vista la necessità di ri-pianificare il servizio di trasporto considerando prioritari gli standard qualitativi ai quali Atac e Comune dovrebbero adeguarsi garantendo una frequenza per ogni linea in esercizio, dalla periferia al centro storico, che non abbia tempi di attesa tra un passaggio e l'altro superiori a trenta minuti.

PARAMETRI RETRIBUTIVI PER LA FIGURA DI “DIRIGENTE”

Al fine di salvaguardare una situazione finanziaria che ha visto la società di trasporto pubblico Atac spa chiudere il bilancio con un passivo di euro....., riteniamo che ogni figura professionale debba conciliare un'attività di qualità ed efficienza con parametri retributivi aggiuntivi adeguati ai risultati ottenuti e non a prescindere dalla durata del rapporto di lavoro. La figura del dirigente riveste un ruolo fondamentale all'interno di un'azienda e per questo i compensi dovrebbero rispettare degli standard qualitativi ai quali l'azienda stessa deve mirare per l'ottenimento di pareri positivi da parti di istituzioni e comunità a seguito del servizio erogato.

A tal proposito sarebbe opportuno adeguare “bonus” annuali e “liquidazioni” di tutto lo staff dirigenziale di Atac, presente e futuro, a consuntivo del lavoro svolto predisponendo dei parametri da raggiungere al momento dell'insediamento in azienda e senza che ciò vada ad inficiare la retribuzione tabellare stabilita dalle vigenti disposizioni legislative. Qualora i parametri suddetti vengano rispettati (ripianamento dei debiti, pareggio di bilancio, concessione ferie accumulate per il personale operativo che non deve salire oltre una certa soglia, livelli qualitativi della pianificazione del servizio urbano nei settori gomma e metro-ferro...).

Questa correzione di elargizione dei c.d. “premi” dovrebbe sostituire l'attuale sistema retributivo concesso con il Premio di Risultato; un tale adeguamento permetterebbe di avere una dirigenza che venga compensata con metodi meritori dovuti al raggiungimento di risultati qualitativi che avrebbero benefici per tutti i lavoratori dell'azienda e ripercussioni positive sulla società di riferimento.

RIORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE E RELATIVE MANSIONI

Sarebbe opportuno affrontare un riorganizzazione dell'intero comparto del trasporto pubblico in un'ottica di assunzione a tempo indeterminato del personale viaggiante e la conseguente, nonché prioritaria esigenza di integrare l'attuale parco vetture con autobus di linea nuovi e che rispettino le attuali normative europee in tema di emissioni inquinanti. E' opportuno far presente che ad oggi la priorità di collocare il personale di Atac, riguardante tutte le famiglie professionali, in ruoli produttivi non deve concretizzarsi esclusivamente nei confronti di chi fino ad oggi è considerato parte del personale operativo (operatori di esercizio, IV area, operai, capolinea e personale ispettivo), ma deve essere esteso anche al personale amministrativo.

- a. Stilare una lista definitiva degli inidonei definitivi e una volta garantito il livello retributivo in riferimento al periodo in cui si era ancora “operativi” predisporre un piano di ricollocamento, tenuto conto delle patologie constatate, che possa impiegare il suddetto personale in ruoli quali: bigliettaio a bordo di autobus e tram, impiego in manovra esclusivamente all’interno dei siti aziendali, assistenza alla clientela nelle piazze con biglietterie mobili.
- b. In una cronica e perseverante situazione di evasione tariffaria certificata dai continui dati elaborati da Atac risulta evidente una riorganizzazione immediata ed efficace del personale addetto alla verifica e controlleria. Anche in questo caso il problema principale risulta essere un organico insufficiente a sopperire a quelle che sono le esigenze di verifica più idonee alla gestione del problema degli evasori a bordo degli autobus. In via sperimentale dovrebbero essere assunti da Atac nuovo personale a tempo determinato che, in virtù dell’aggiunta della figura del bigliettaio a bordo come previsto dal punto a), andrebbero ad incrementare l’attuale forza lavoro preposta a questo tipo di mansioni. L’obiettivo della **sperimentazione** dovrebbe portare a raggiungere standard qualitativi sull’applicazione delle multe per chi risulterebbe in contravvenzione, nonché a rendere il lavoro degli addetti alla verifica più sicuro in determinate zone. Qualora si verificassero questi presupposti a seguito del periodo di lavoro previsto dal contratto Atac dovrebbe procedere all’assunzione dei suddetti lavoratori, già formati, come previsto dal Decreto Legislativo 167/2011.
- c. Ripianificare un sistema di turnazione adeguata, fattibile solo al seguito di un incremento dell’organico, che permetta di far fronte al problema della mancata identificazione di coloro che figurando sugli autobus rendendo difficoltoso, nonché impossibile, spesso una corretta modalità di controllo e verifica.
- d. Dati dei parametri diversi retributivi e viste le carenze strutturali previste da accordi che indurrebbero a produrre di più sulla base della mancata fruizione di diritti indissolubili e costituzionalmente garantiti, riteniamo che si debbano aggiungere delle indennità in busta paga degli operatori della IV area con mansioni di verifica e controllo che permetta loro di **salire fuori fermata, nonostante si possano verificare situazioni di pericolo, garantendo preventivamente una copertura assicurativa; in secondo luogo nella medesima indennità andrebbe compresa la mansione di controllo alla partenza dell’autobus/tram dal capolinea**. In questa seconda ipotesi potrebbero verificarsi lievi ritardi alla partenza dal capolinea e conseguenti proteste da parte di quegli utenti che dovrebbero essere fatti scendere perché sprovvisti del titolo di viaggio ovvero abbonamento, quindi sarebbe opportuno riconoscere questo maggior impegno in “front-line” con una indennità che andrebbe a ricadere sulla qualità dei controlli e del presunto mancato affollamento degli autobus.

RIORGANIZZAZIONE E RAZIONALIZZAZIONE DEL LAVORO PER IL PERSONALE VIAGGIANTE

Vista la carenza cronica del personale viaggiante si ritiene opportuno sottolineare la necessità di assumere in maniera continuativa personale operativo da impiegare nella figura professionale quale “operatore di esercizio” al fine di garantire standard qualitativi consoni a quelle che sono le esigenze del trasporto pubblico della città di Roma. Tenuto conto dell’ampliamento della periferia della città metropolitana, dei tagli esercitati sulle linee extraurbane e nel settore dei treni regionali e non per ultimo degli elevati costi del trasporto privato ai quali i cittadini non possono non fare fronte viste le carenze strutturali e organizzative che il trasporto pubblico di Roma presenta. Un primo intervento andrebbe operato sull’attuale gestione e pianificazione della turnistica del personale viaggiante.

- a. Consideriamo improduttive alcune modalità di conciliare attività sindacale² e attività di guida in servizio per via della mancata possibilità di poter contare su un certo numero di personale operativo nelle fasce serali di ogni giorno della settimana, sottolineando il fatto che nei giorni festivi le figure di RSU/RSA/RLS hanno il giorno di riposo fisso come previsto da accordo tra Atac e OO.SS. Si ritiene necessario poter contare su tutto il personale operativo in forza in questo contesto storico e di crisi e di poter contare su ogni figura professionale senza distinzione tra chi svolge attività sindacale e chi no.
- b. Valutare la possibilità di togliere una ovvero due ciclezioni dall’attuale quadro in vigore considerando la possibilità di avere quattro domeniche di riposo, ma con “tre riposoni”³. Consapevoli di una rivisitazione della rete di superficie in previsione dell’apertura della prima tratta della Metro C e del capolinea Jonio per la B1, più eventuale (?) prolungamento della tratta MB, crediamo che avendo tutto il personale viaggiante (rif. Punto a) a disposizione in tutti i giorni della settimana sia opportuno guadagnare personale in tutte le fasce orarie e nei giorni festivi al fine di conciliare vita privata e vita professionale aumentando di conseguenza la produttività in ogni giorno della settimana.
- c. In virtù di quanto previsto nel “punto b”, al fine di rendere attuabile e vantaggioso per datore di lavoro e lavoratore questo meccanismo sosteniamo fortemente l’idea che il lavoro festivo debba essere retribuito in maniera differente. Consapevoli delle difficoltà economiche nelle quali versa Atac e consapevoli che la domenica il servizio è tagliato di circa il 50% chiediamo che la retribuzione dei giorni festivi sia suddivisa in fasce: **F1** riguarda tutte le festività cadenti nella giornata di domenica che dovrebbero essere retribuite con un compenso⁴ minimo di euro 30 par.140 e destinato a salire in maniera progressiva; **F2** riguarda le c.d. festività particolari quali: 1/6 gennaio, Pasqua, 1 maggio, 15 agosto, 25/26 dicembre. Per le festività succitate il compenso adeguato, vista la particolarità del periodo di

riferimento e del servizio messo in campo da Atac e Comune, sarebbe di euro 150 da prevedere come “una tantum” a prescindere dal parametro professionale; **F3** rappresenta quella fascia che farebbe coincidere una delle festività F2 con la giornata di domenica. A tal proposito, visto il caso che potrebbe presentarsi, considerando che le ciclazioni permetterebbero in via continuativa e a rotazione una siffatta probabilità per ogni operatore di esercizio, il compenso adeguato sarebbe di euro 80, da calcolare sempre come “una tantum”.

- d. In questo momento di crisi economica e vista la volontà delle istituzioni di tagliare i c.d. “sprechi” intendiamo ribadire la nostra posizione su una siffatta tematica ed esportare questo concetto nel sistema Atac. Nell’azienda capitolina, gestore del trasporto pubblico, riteniamo che ci siano continue elargizioni, seppur previste dalla legge, di soldi che non hanno motivo di continuare ad apparire in bilancio. L’MBO (premio produzione per i dirigenti) risulta apparire un ingiustificato compenso, oltre che oneroso, vista la difficile situazione di liquidità verso la quale versano le casse di Atac. A tal proposito i primi a voler fare passi in avanti vorremmo essere noi, i c.d. lavoratori della base, proponendo di togliere il “premio di risultato” **a tutte le famiglie professionali di Atac** come presupposto del risparmio, ma con il vincolo di accettare le proposte per una più adeguata e remunerativa retribuzione nei giorni festivi¹. Come spiegato nella nota integrativa è evidente un maggior guadagno per l’operatore di esercizio rispetto a quanto percepisce ora e sarebbe indiscutibile e garantirebbe una maggior produttività e disponibilità nei giorni festivi dove ora c’è una carenza organica e che ricade su non tutti gli operatori di esercizio in forza lavoro.
- e. Qualora, per esigenze di servizio, non sia possibile usufruire ovvero concordare un periodo di ferie continuativo con il “capo nucleo movimento” della rimessa di appartenenza si chiede di prendere in considerazione di concedere in maniera frazionata turni alla “stecca” ovvero come supporto in guida al conducente come “bigliettaio a bordo” qualora vi fosse una esplicita richiesta da parte dell’operatore di esercizio, conciliando una fattibilità con le disponibilità a non compromettere il regolare servizio. **Si fa presente che una simile eventualità non è configurabile come periodo di ferie, né tantomeno sostituisce tale istituto; quindi per cui questo palliativo risulterebbe efficace nell’ipotesi di recupero psico fisico dell’operatore di esercizio, ma non compromette ad avanzare richiesta future di un periodo di ferie continuativo in altro periodo da concordare con il CNM della rimessa di appartenenza.**



PERSONALE VIAGGIANTE CON LA QUALIFICA DI CONDUCENTE DI TRAM

- a. Portare a compimento il rinnovamento delle vetture “Stanga” riguardante la cabina del posto guida.
- b. Dotare la cabina guida delle sopracitate “Stanga” con impianto condizionatore viste le elevate temperature che si registrano nell’abitacolo.
- c. Pianificare un servizio tranviario basandosi anche sulla inefficacia dell’avere molte fermate sulla linea tranviaria ad una distanza relativamente breve le une dalle altre e che in alcuni orari della giornata non mostrano alcuna utilità a favore dell’utenza per la salita e discesa dei passeggeri.
- d. Riconoscimento della doppia mansione del conducente tram. Tale richiesta scaturisce dall’esigenza di coprire, in alcune circostanze di emergenza ovvero per esigenze di servizio, a prendere servizio sulle linee con autobus. Questo è previsto esclusivamente per il personale addetto al personale viaggiante del tram.
- e. Si chiede che nei periodi di distacco dei lavoratori, assegnati alle rimesse Porta Maggiore e Prenestina, in altre siti aziendali si istituisca un servizio di “riservate al personale” di raggiungere con meno disagi possibili i luoghi di lavoro assegnategli.

RIDISCUSSIONE DELL’ACCORDO SULLE AGIBILITA’ SINDACALI

Come previsto dal piano industriale 2011/2015 e secondo quanto accennato dall’assessore alla mobilità Guido Improta nel documento trasmesso a CGIL-CISL-UIL in data 5 agosto 2014, risulta evidente la volontà di adeguare una più corretta e congrua gestione delle agibilità sindacali nel contesto Atac. A tal proposito ricordiamo che il sindacato CAMBIA-MENTI M410 nei mesi trascorsi ha svolto una raccolta firme tra i dipendenti Atac (raccolgendo 2498 firme depositate in Atac e presso la segreteria dell’assessore alla mobilità Improta) al fine di anticipare e rendere manifeste delle idee che accoglierebbero in pieno quanto già previsto, seppur in via puramente teorica, nei documenti suddetti. Premessa la necessità di procedere a nuove elezioni per la figura di RSU negli impianti aziendali visto il mandato scaduto, chiediamo che vengano prese in considerazione le proposte da noi ritenute valide al fine di ottemperare ad una necessità di riorganizzazione dei turni sindacali e delle figure rappresentative e garantire un controllo efficace sull’elargizione delle agibilità sindacali, mantenendo quanto previsto dalle disposizioni legislative vigenti.

- a. Elargizione dei distacchi sindacali esclusivamente a chi ricopre una carica eletta direttamente dai lavoratori (RSU, RLS);
- b. Pubblicazione del monte ore concesso ad ogni organizzazione sindacale con cadenza semestrale ovvero annuale seguita da una relazione trimestrale delle segreterie regionali in cui si rende **trasparente, trasmettendo ad Atac e alle RSU di rimessa che provvederanno ad affiggere nelle apposite bacheche**, la gestione del monte ore;
- c. Tutte le figure professionali che ricoprono la carica di rappresentante sindacale devono essere inseriti in un quadro che prevede, come accade per la maggior parte degli operatori di esercizio, il riposo a scalare e la possibilità di lavorare domenica e festivi;
- d. Garantire solo alla figura di RSU, quale rappresentante e figura di riferimento nelle rimesse, il turno agevolato “rimessa-rimessa” al fine di espletare le attività sindacali ai quali è preposto;
- e. Predisporre un adeguato sistema di gestione e di controllo della concessione dei distacchi sindacali tenendo a mente che tale “agibilità” deve essere fruita **esclusivamente** da coloro che svolgono attività sindacale (RSU/RSA/RLS) e che deve seguire entro le 48 ore successive una certificazione a totale responsabilità della segreteria del sindacato di riferimento circa l’attività svolta nella/e giornata/e indicata/e. Tale certificazione potrà essere visionata da qualsiasi lavoratore su esplicita richiesta alle RSU di rimessa al fine di prendere visione ed eventualmente richiedere una spiegazione dell’attività svolta. Questa richiesta di gestione e controllo è frutto di una incontrollata e presunta irregolarità di tale istituto che da agibilità necessaria a svolgere attività sindacale spesso è stata frutto di concessioni sospette ovvero non inerenti all’attività sindacale.

FONDI E INVESTIMENTI

Secondo quanto previsto dal Quadro di Intervento POF FESR Lazio 2014-2020 (Programma operativo Regione Lazio Fondi europei) ci sarebbero 45 progetti prioritari per lo sviluppo economico e la coesione sociale riguardanti dei percorsi operativi per lo sviluppo della regione Lazio. Tra questi non manca di certo il tema riguardante il Trasporto pubblico locale, ma non sotto un profilo di efficienza strutturale e occupazionale. Ciò che emerge dall’accordo di partenariato è uno stanziamento di 128 milioni di euro per quanto riguarda un “aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane” con annesso abbattimento dei consumi energetici e delle emissioni nelle imprese e integrazioni di fonti rinnovabili. Una accurata gestione intelligente dell’energia rinnovabile riguarda anche il consumo energetico negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico. Questo breve *escursus* serve a comprendere di come si cercherà di intervenire nel comparto dei trasporti esclusivamente per un interesse ambientale ed eco-sostenibile. Il parco

veicolare ad alta efficienza ambientale prevede un intervento indirizzato per il 60% del trasporto urbano di Roma con l'acquisto di autobus euro6 e tram. Questo permetterà di ridurre i costi di manutenzione, ordinaria e straordinaria e adeguarsi a livelli di standard europei. L'investimento prevede l'acquisto di 350/370 autobus dei quali circa il 40% per l'impiego metropolitano e il 60% per l'impiego di alcune città del Lazio con in prevalenza la città di Roma (circa 220 autobus). Anche per il trasporto ferroviario questi investimenti saranno opportunità per incrementare una maggiore quantità di passeggeri trasportati di circa 10.600 passeggeri per ogni giorno feriale, per un totale di 2,6 milioni di passeggeri all'anno. Nonostante si prevedano gare di appalto per l'acquisto dei treni e successiva concessione a Trenitalia per quanto riguarda le competenze regionali intendiamo avanzare due richieste, a seguito dei dati sovraesposti:

- a. Garanzia della massima trasparenza per l'aggiudicazione delle gare di appalto per l'acquisto del materiale rotabile;
- b. Possibilità di destinare 10% dei fondi previsti per l'acquisto di nuovi autobus (circa 64 mln euro) per il reperimento dei pezzi di ricambio idonei a ripristinare una corretta manutenzione dell'attuale flotta a disposizione di Atac visto che nel documento non si chiarisce se si intenda togliere dalla circolazione vecchie vetture e sostituirle con le nuove, oppure far sì che queste ultime vadano ad incrementare l'attuale parco mezzi di Atac e Cotral.
- c. Vista la volontà in Regione Lazio di varare un pacchetto di provvedimenti per sostenere politiche attive sull'occupazione chiediamo che Atac, d'accordo con il Comune di Roma, l'assessorato alla mobilità e trasporti e la Regione, prenda in considerazione questi strumenti che saranno oggetto di rilancio dell'occupazione. Il pacchetto prevede: 66 milioni di euro della Garanzia Giovani (che saranno destinati a crescere fino a 137 mln nel 2015), rivolta a chi ha tra i 15 e 29 anni; sempre per i disoccupati, ma OVER 30 sarebbero disponibili 7,8 milioni di euro per la formazione e la ricollocazione; 3 milioni di euro destinati alla c.d. staffetta generazionale e altrettanti istituiti per le donne e della c.d. conciliazione "vita-lavoro"; 4 milioni di euro sono destinati a coloro che versano in condizioni di disagio (in Atac potrebbe riaprirsi una parentesi per gli ex interinali rimasti disoccupati e già formati come operatori di esercizio).

NUOVE MODALITA' TARIFFARIE

Vista la conformazione territoriale del Comune di Roma e delle aree periferiche, consapevoli di un mancato adeguamento della linea metropolitana per collegare in maniera adeguata l'estrema periferia al centro della città, visti gli investimenti *in itinere* che dovrebbero permettere un miglior sviluppo del traffico in entrata e in uscita da e per la città di Roma e visti i pochi parcheggi di scambio agli estremi del G.R.A., tali da permettere un abbandono del mezzo privato conciliandolo con un potenziamento del servizio del trasporto pubblico, si ritiene opportuno sottolineare la necessità di intervenire tempestivamente sul sistema tariffario attualmente in vigore. Un aumento del BIT sarebbe giustificato esclusivamente a seguito di una miglioria del servizio offerto, cosa che al momento appare improponibile.

- a. Dividere il Comune di Roma in cinque zone: CENTRO STORICO, ANELLO FERROVIARIO, FASCIA VERDE, GRA INTERNO, GRA ESTERNO;
- b. Integrare un sistema unico tariffario che preveda l'utilizzo del ticket Atac in convenzione con alcune tratte regionali di Trenitalia e delle tratte extraurbane del Cotral;
- c. Conformare una rimodulazione del BIT a tempo non sulla base dei minuti, ma delle corse offerte all'utenza tali da poter usufruire dei vantaggi di cambiare i mezzi pubblici urbani e extraurbani, comprese le tratte Trenitalia in modo da poter garantire un sistema integrato viste le grandi distanze da coprire;
- d. Interventi mirati sugli abbonamenti che prevedano sconti per residenti e fidelizzati istituendo una banca dati che consenta di vedere nel tempo coloro che ogni periodo di riferimento (mensile, trimestrale, semestrale e annuale) pagano un abbonamento ed avere uno sconto "ad hoc" nel tempo;
- e. Predisporre un sistema di abbonamento singolo per Atac (quello attualmente in vigore) ed altri integrati che prevedano il servizio di trasporto con Cotral e Trenitalia, ovvero Atac e Cotral, ovvero Atac e Trenitalia;
- f. Adeguare le tariffe degli abbonamenti degli studenti universitari a quelli degli studenti romani residenti.



NOTE CONCLUSIVE

Premesso quanto riportato nel documento confermiamo che è nostra intenzione avere un approccio propositivo nei confronti di Atac e le istituzioni coinvolte per quando riguarda la gestione e la ri-pianificazione del trasporto pubblico di Roma.

Essendo noi semplici lavoratori, ancor prima di essere un sindacato regolarmente costituito e rappresentativo in Atac riteniamo doveroso “fare la nostra parte” cercando di portare delle proposte e/o stimolando dibattiti e riflessioni su quanto esposto sino ad ora.

In virtù di quanto stabilito dall'articolo 46 della Costituzione⁶ chiediamo che ci venga data l'opportunità di far pervenire ai soggetti interessati le nostre idee al fine di sviluppare quel dibattito di collaborazione reciproca che vede come obiettivo la salvaguardia dei diritti dei lavoratori e in secondo luogo il salvataggio di Atac da un destino di svendita degli *asset* societari con la conseguente svendita di alcuni rami di azienda produttivi. Riteniamo invece che **la cura non debba passare per una svalutazione di ciò che costituisce il patrimonio umano e strutturale di Atac, piuttosto ci si dovrebbe concentrare su una valorizzazione delle risorse attuali e future.**

- 1 *Una corsa è da intendersi relativamente al tempo di percorrenza che un autobus, secondo quanto previsto dalla tabella di marcia, impiegherebbe dal Capolinea A al Capolinea B.*
- 2 *Da vedere il paragrafo relativo alle “Agibilità sindacali”*
- 3 *Da una simulazione fatta sulla rimessa di tor sapienza con forza lavoro e turni guida al 30 settembre 2014 ci sarebbe la fattibilità di incrementare i congedi nei giorni feriali e nelle domeniche, anche se il problema del sabato continua ad esserci.*
- 4 *Ogni compenso espresso in euro si ritiene al lordo delle trattenute fiscali e previdenziali*
- 5 *Facendo un esempio a par.140 il premio di risultato per un intero anno senza assenza, risulta essere di circa 300 euro lordi; simulando una situazione in cui l'operatore di esercizio (par.140) lavori in un anno 15 domeniche e faccia 1 festività particolare (F2) il compenso lordo sarebbe di euro 600 ($30 \cdot 15 = 450 + 150 = 600$). Ad oggi la retribuzione lorda per il lavoro festivo (par.140) è di circa 6 euro lordi al giorno.*
- 6 *Art.46, Cost. “Ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro in armonia con le esigenze della produzione, la Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalla legge, alla gestione delle aziende”.*