



# Or.S.A. TPL

Organizzazione sindacati autonomi e di base

SEGRETERIA PROVINCIALE ROMA

Via di Porta S. Lorenzo, 8 - 00185 Roma ☎ 06/491220 - Fax 06/47307679

Email: [trasportiroma@sindacatoorsa.it](mailto:trasportiroma@sindacatoorsa.it)

Settore Autoferrotranvieri di Roma e Lazio

## 8 MARZO:

## LE RAGIONI DELLA NOSTRA LOTTA

Abbiamo riunito in due distinte procedure alcune problematiche di diversi settori operativi. L'8 marzo chiameremo i lavoratori ad una giornata di lotta che si manifesterà attraverso le ns. due proclamazioni di sciopero, l'una di 4 ore (dalle 20 alle 24) l'altra di 24 ore (dalle 08,30 alle 17,00 e dalle 20 a fine turno).

E' da oltre due anni che sottoponiamo alla controparte queste problematiche. Gli interlocutori aziendali avvicendatisi in trattativa, nel frattempo, sono cambiati 4 volte, senza che minimamente mutasse il loro muro di gomma e, in perfetta continuità, rinviassero le possibili risposte e/o soluzioni a data da destinarsi.

Cosicché i macchinisti, accusati di essere una casta di privilegiati, oltre ad essersi visti applicare un aumento del loro lavoro cosiddetto pregiato del 30%, come da *accordo epocale*, dovrebbero continuare a subire gli effetti ulteriormente devastanti della negazione di utilizzo di riservate treno, della ½ ora d'aria nella costruzione dei turni, del riconoscimento dei tempi di trasferimento dal capolinea opposto a quello di montata, di un sistema di rilevamento presenza uniforme rispetto a quello dei colleghi di tutto il Paese e degli operatori d'esercizio in ATAC stessa, senza nemmeno avere attenuato le problematiche riguardanti la fruizione delle ferie.

In questo contesto dovrebbe persistere la disponibilità dei lavoratori della Roma Centocelle, a garanzia dell'erogazione del servizio quotidianamente, nonostante l'atteggiamento di chiusura della società nei loro confronti su trasferimenti e corsi di abilitazione ad altra linea, condannandoli ad un "*fine pena mai*", su una linea declassata a *tranvia* dalle Istituzioni per le precarie ed irreversibili affidabilità infrastrutturali, nel tentativo di mascherarne lo stato di abbandono in cui versa da anni.

Come per la ferrovia Roma Lido dove i lavoratori scontano analoghe inaffidabilità (confermate dall'affidamento della rete ferroviaria a RFI con gli adeguamenti alle normative delle attività ferroviarie dettate dall'ANSF), con pesanti ripercussioni sul servizio, sui carichi di lavoro e sulla propria sicurezza, sempre più spesso vittime incolpevoli dell'esasperazione dell'utenza.

Sulla **Roma Viterbo**, inoltre, come per la Roma Lido, persiste l'ambigua utilizzazione della figura del Capo treno, in quanto "agente abilitato al freno", sublimando la mancanza dei sistemi di sicurezza del "vigilante attivo", previsto dalle normative combinate RFI-ANSF, anziché utilizzare un secondo agente abilitato alla condotta, seppur richiesto e previsto.

Pure nel **settore operaio** delle II.EE., con organici fortemente carenti in reparti operativi e vitali per il servizio metro, con i lavoratori sottoposti a carichi di lavoro stressanti, pressati continuamente dai responsabili, a discapito della serenità e tranquillità di esecuzione degli interventi, con l'inevitabile scadimento d'efficacia dei livelli di sicurezza e dei tempi di soluzione dei guasti, persiste il provvedimento, arrogante ed unilaterale, che impone, inspiegabilmente ed in esclusiva solo per loro, la **riduzione di 9 riposi all'anno**, tramite il recupero di 12 minuti al giorno. Un arbitrio che li ha indotti a ricorrere alle vie legali.

Dovrebbe proseguire *sine die* l'utilizzo promiscuo-polifunzionale, in totale assenza di valutazione di priorità e rischi connessi (DVR), degli agenti di linea della **Metro C**, visto il mancato riscontro alla ns. richiesta di definire ed inquadrare nel CCNL mansioni, avanzamenti parametrici e regolamento promozioni relativi.

Come dovrebbero ancora cadere nel vuoto le puntuali segnalazioni e richieste d'intervento **degli autisti** su rischi, pericoli e problemi connessi alla viabilità su sedi stradali, sul riconoscimento dei tempi di compilazione dei modelli informativi, sui problemi relativi a modifiche di turni in quadro, cambi turno, fruizione di ferie, oltre la reiterata carenza di programmazione adeguata a fronteggiare la problematica dei climatizzatori, non solo nel periodo estivo.

Anche il **personale operativo di stazione delle metro e di superficie** dovrebbe continuare a subire le violazioni in materia di sicurezza sul lavoro (le aggressioni, non solo fisiche, ormai sono all'ordine del giorno), oltre all'utilizzo coercitivo di straordinario strutturale per effettuare i prolungamenti del venerdì e del sabato sera e di tutti gli eventi programmati.

Infine, **il futuro incerto di ATAC**, una Società moribonda, devastata da quel sistema politico/sindacale che oggi ne utilizza i resti per farne strumento di propaganda politica, con soggetti in cerca di consensi, con notizie "offerte" ai media sul suo catastrofico debito, sulla sua possibile e probabile acquisizione da parte di Trenitalia, sull'affidamento a RFI della ferrovia Roma Lido e della Roma Viterbo, sui possibili esuberanti nei settori operativi metro ferroviari ecc. Un'escalation *noir* che allarma non poco i lavoratori, depotenziandone ruolo e funzione, essendo già costretti quotidianamente a dover governare con il buon senso le innumerevoli carenze organizzative e relazionali di una dirigenza tutt'altro che competente e autorevole, come imporrebbe la credibilità di un percorso salvifico.

**L'8 MARZO**  
**SCIOPERIAMO COMPATTI**