

Gli attacchi ai lavoratori

Scheda a cura di Potere al Popolo Roma

Quando una corsa salta perché l'autobus si guasta, quando gli orari di attesa si protraggono all'infinito perché mancano i mezzi, quando la metro subisce rallentamenti per problemi infrastrutturali, la frustrazione dell'utenza esasperata ha una facile valvola di sfogo: l'incolpevole autista, che in quel momento rappresenta l'unica interfaccia tra l'azienda e i cittadini. Tutti abbiamo assistito almeno una volta a qualche scenata, che dalla semplice protesta a volte degenera nell'insulto o addirittura a veri e propri assalti. Lo sconforto, il senso di impotenza, l'esasperazione degli stessi lavoratori spesso rende ancor più difficile capirsi, ragionare insieme sulle responsabilità reali e quindi smorzare, anziché alimentare, lo scontro. Complice anche la progressiva perdita di una cultura sindacale e solidale tra di loro.

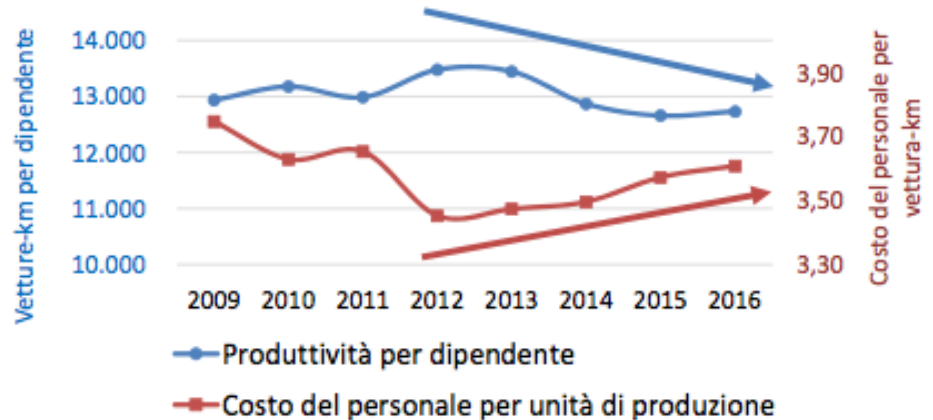
Ma le principali responsabilità vanno alle menzogne dei giornali, che negli anni hanno descritto gli autisti come una casta di privilegiati nullafacenti, protetti da sindacati e da cordate politiche. Un modo comodo per prendere due piccioni con una fava: da una parte squalificare un'azienda pubblica, la stessa su cui magari imprenditori come Caltagirone (proprietario del principale giornale di Roma, *Il Messaggero*, e di quote di un'altra grande azienda municipale, l'ACEA) gettavano le loro occhiate rapaci proprio mentre accusavano gli autisti di essere una lobby. Dall'altra parte spacciare per privilegi intollerabili i diritti che i lavoratori si sono conquistati con le lotte.

Di questa campagna diffamatoria ha saputo approfittare bene la classe politica, Marino compreso, che negli ultimi anni ha assecondato i luoghi comuni giornalistici e sfruttato i lavoratori come capro espiatorio, spacciandoli per causa dei problemi dell'azienda. Proprio mentre l'accusa dei giornali era che ATAC fosse un bacino elettorale... Come se accontentare qualche migliaio di dipendenti valesse di più in termini di consensi che risolvere il problema di trasporti che riguardano due milioni di cittadini Romani!

C'è però un dato reale che i giornali continuano a menzionare, quello della bassa "produttività" dei lavoratori ATAC. Peccato però che ne traggano deduzioni opposte a quelle che dovrebbero.

Vediamo meglio. Come si può vedere in questo grafico dell'Agenzia per il Controllo dei Servizi, la produttività per addetto,

calcolata come vetture-km per dipendente, è diminuita molto dal 2012 al 2016, scendendo sotto le 13mila vetture-km, un dato molto basso rispetto a quello di altre capitali europee come Berlino (17 mila), Madrid (19 mila), Londra (22 mila). E anche di Milano (17 mila)¹. Il punto è che però questo dato non ci dice nulla di quanto effettivamente lavorino gli autisti, come pure sembra intendere la parola "produttivi".



Perché se l'infrastruttura è inadeguata, i mezzi mancano, le vetture si guastano i km percorsi si abbassano inevitabilmente, a prescindere dall'intensità del lavoro, dal tasso di assenza, ecc... E se i dipendenti rimangono dello stesso numero, il rapporto tra l'output complessivo e il numero di lavoratori è destinato inevitabilmente a diminuire.

Per questo non ha senso paragonare la produttività di città con più di più del doppio delle linee metro di Roma, e che quindi con gli stessi lavoratori possono coprire distanze molto più grandi, con quella della Capitale. Così come è evidente il legame tra il calo della produttività degli ultimi anni e l'aumento dei guasti di mezzi sempre più vecchi. Infatti a diminuire non è solo la produttività per addetto, ma come mostra la stessa agenzia, quella per "unità di rete", cioè quella del complesso di mezzi a disposizione.

¹ i dati provengono dalla relazione annuale della suddetta agenzia per quanto riguarda le capitali europee:

<http://www.agenzia.roma.it/documenti/monitoraggi/533.pdf>

per quelli di Milano la fonte è Il Sole 24 Ore: <http://www.infodata.ilssole24ore.com/2016/09/08/trasporto-pubblico-atac-vs-atm-il-confronto-roma-milano/>

Quello che si nota, comunque, guardando il grafico è che se dal 2009 a oggi la produttività è diminuita leggermente, **a diminuire ancor più significativamente è il costo del personale per unità di produzione.** Questo significa che nonostante sia calata la produzione, il costo del lavoro è diminuito ancor di più, al punto da far calare anche il rapporto! Dal 2009 e al 2017 c'è stato infatti un calo di circa il 7% nella spesa per il personale (da 576 a 537 milioni di euro), una spesa che adesso è pari a circa il 52% delle sue spese complessive. Dato, questo, spesso citato in maniera quasi scandalistica... "Più di metà del suo bilancio l'ATAC lo spende per il personale!". Peccato che, a guardare i bilanci del 2017 dell'ATM di Milano e dell'ATAF di Firenze, si scopre che la spesa per il personale sia pari rispettivamente al 56% e al 62%! Questi sono comunque dati aggregati, che mettono insieme i manager (spesso strapagati), i quadri, gli impiegati, con gli autisti, gli operai, i ferotramvieri. Guardiamo allora nel concreto cosa significa lavorare in ATAC, tentando di raffigurare un lavoratore/trice tipo incrociando una serie di dati forniti dall'azienda con le inchieste e le interviste che abbiamo fatto in questi anni ai lavoratori².

Una o un autista ATAC (gli uomini sono circa nove volte di più che le donne) attacca a lavorare in qualsiasi ora del giorno in qualsiasi giorno della settimana. Può avere il turno di notte, la domenica, il giorno di Natale. Si reca in genere al lavoro in macchina, anche perché rischia di non poter tornare a casa da quando sono tagliate molte delle corse riservate ai lavoratori a fine servizio. Il turno massimo di guida effettiva è di 6 ore e 40 minuti da quando, con il piano industriale 2018, è stato aumentato l'orario di lavoro a 39 ore settimanali. Prima erano 37, cioè inferiore al livello minimo stabilito dal CCNL, grazie a numerose lotte e all'intervento a inizio anni '80, dell'allora sindaco comunista Petroselli, che hanno portato al riconoscimento delle difficili condizioni di lavoro nella città di Roma. D'altronde a questo dovrebbe servire la contrattazione di secondo livello: a migliorare i livelli minimi stabiliti da quella nazionale. In ogni caso sono le normative nazionali e internazionali sulla sicurezza a limitare il numero di ore consecutive alla guida mezzi pesanti, motivo per cui le macchiniste (le donne sono quasi un terzo), che hanno lo stesso orario settimanale di 39 ore, raramente le raggiungono in termini di ore di guida effettive. I loro turni consistono in media in tre giri, appunto in virtù delle norme sulla sicurezza. Può sembrare poco paragonato all'orario di lavoro di 8 ore di un operaio ma si tratta di un lavoro che si svolge quasi a qualsiasi ora del giorno e della notte, in gallerie a temperatura costante, con luce artificiale e sature di pulviscolo che non viene più aspirato. E con la responsabilità di trasportare fino a 1200 persone con vetture non sempre in perfetto stato.

Sia macchinisti che autisti, poi, soffrono l'impossibilità di espletare le proprie funzioni corporali nei tempi normali, essendo costretti a limitare tutto ai minuti di sosta al capolinea.

A questi dati sui carichi di lavoro, a cui sono associate numerose malattie professionali, va aggiunto il drammatico quadro delle **ferie arretrate, che raggiungono una media dei 20-30 gg per lavoratore (segno dell'insufficienza del personale attuale, che costringe i lavoratori a non poter andare in ferie).**

Su questo sfondo si comprendono gli alti tassi di assenza, che raggiunge anche il 12% (Milano è circa all'8%) e che rimangono alti nonostante dal 2015 gli accordi sulla produttività prevedono delle premialità per le presenze e penalità per le assenze, anche se queste sono dovute a malattia, a congedi parentali, a scioperi o al ricorso alla legge 104. Un sistema che ha di fatto ha abbassato il salario, che si aggira sui 1500€ al mese per autista e sui 1900€ per macchinista. Ci riferiamo chiaramente al salario medio, la cui variazione a seconda dell'anzianità di servizio e di qualifica può arrivare fino a circa 500 euro.

Questi i famosi "privilegi" degli autisti. Che anziché essere troppi, sono in realtà troppo pochi, dato che spesso sono insufficienti a coprire il servizio. Attenzione, non il servizio programmato, ma quello effettivo, che già risente della indisponibilità di molti mezzi a causa di guasti e mancanze! Se si volesse quindi portare il servizio al livello "adeguato", secondo la definizione del Comune, oltre ad investire su più mezzi sarebbe necessario anche aumentare il personale.

² Si veda, su tutte, questa: <http://clashcityworkers.org/lotte/interviste/2068-atac-oltre-menzogne.html>