Documento del CoMU ATM di Milano sulla situazione Aziendale e la ripresa degli incontri dal 6/9/2000

Intendiamo di seguito esporre la linea del CoMU della Metropolitana Milanese (Largamente condivisa dall'intero CoMU Nazionale Autoferro) in merito alla situazione aziendale.

Sono d'obbligo alcune premesse:

1. Le conquiste che i lavoratori hanno realizzato a partire dagli anni '60 e che vengono indicate (a volte come si è visto con disprezzo) come "*stato sociale*", **non sono assolutamente in discussione.**
In materia di: **PENSIONI, SANITÀ, ORARI DI LAVORO, MOBILITÀ e SICUREZZA SOCIALE**, esistono valori condivisi da larga parte della popolazione italiana. Valori che esulano dalla semplice appartenenza politica e che assumono un ruolo cementante della società
2. Questo non significa che per il CoMU nulla debba essere toccato, che esista una sorta di dogma sul diritto acquisito. Anzi crediamo che in ogni campo vi siano spazi di miglioramento e di ottimizzazione. Ma questo non può realizzarsi che attraverso il **coinvolgimento diretto dei lavoratori e dei sindacati a cui essi demandano la loro effettiva rappresentanza.**
3. Posizioni politiche come quella assunta dal Sindaco di Milano e su cui l'intera struttura aziendale di ATM si è adagiata non possono trovarsi innanzi che al rifiuto. Gli accordi aziendali sulle 36 ore, non sono stati un gentile regalo o un privilegio estorto, ma una **conquista sociale** da cui non si torna indietro. D'altronde l'orario a 36 ore è tipico dei turnisti in tutti i contratti. È una situazione che trova rispondenza in Italia e in Europa; è stata anche il cavallo di battaglia di certo mondo sindacale (chi se ne ricorda?) con lo slogan: "Lavorare meno, lavorare tutti".
Da quanto sopra deriva:
 - A. Il cosiddetto «Accordo Preliminare 2 marzo 2000» è aria fritta. Esso non è stato approvato formalmente da nessuna istanza statutaria fra quanti l'hanno sottoscritto, men che meno dai lavoratori, anzi in ATM **il Referendum contro l'Accordo Preliminare ha già visto 5000 adesioni**. I presupposti da cui questo muoveva, accordo o lodo, entro i 90 giorni, sono scaduti. Ai lavoratori va applicata la indennità di vacanza contrattuale, come previsto, data la dilatazione dei tempi del negoziato.
 - B. Non risulta possibile condividere il ragionamento proposto dall'Amministrazione Comunale, ovvero che tutto è negoziabile tranne quanto unilateralmente applicato dalla ATM. Su questa base, che contiene pesanti riflessi sui modi aziendali e familiari di essere macchinista, autista, tranviere, non può esserci trattativa di sorta. Chi vuole continuare su questa strada assolutamente non condivisa dai lavoratori, si assume una grave responsabilità. Il CoMU non ci sta e non ha remore nell'abbandonare un tavolo che deve di fatto sancire il peggioramento sistematico e l'abbandono delle conquiste fatte per le condizioni normative e retributive dei lavoratori dell'ATM, **macchinisti in primis.**

segue

C. Il direttivo CoMU conferma totalmente la validità del documento trasmesso ad Azienda e Comune in data 19/10/1998 incentrato sulla bonifica dell'ambiente di lavoro.

La disponibilità e la sensibilità mostrate sia dall'Azienda che dal Comune sull'argomento, non possono limitarsi alla battuta del direttore Massetti, il quale suggerisce al macchinista stressato dalla mansione e dalla nocività della galleria di *“ritemprarsi andando a guidare per qualche settimana in superficie”*.

Per la verità, questa battuta, più che lo spirito mostra tutta l'arretratezza del Direttore Generale, **al quale sfugge che il nostro è un argomento serio e delicato che incide pesantemente sulla salute dei lavoratori**, là dove sussistono i presupposti per il riconoscimento di lavoro particolarmente usurante.

D. Altro che aumento del carico di lavoro previsto dalla saturazione dell'orario e per giunta *senza oneri aggiuntivi per l'Azienda* o addirittura l'aumento dell'orario a 39 ore. Queste sono pretese inaccettabili(!) legittimate dall'ignobile Preaccordo Nazionale e sostenuto localmente con prospetti orari estratti dalle proposte aziendali che, a prima vista, possono sembrare meno dolorosi ma sono comunque penalizzanti poiché finalizzati ad un aumento della produttività sulle spalle del personale viaggiante, già spremuto a dovere... Senza dimenticare l'incidenza negativa sull'occupazione, dato che tale operazione produce esubero.

E. L'obbiettivo del CoMU è:

- mantenere le 36 ore e relativa normativa, ad eccezione dell'abbuono di 25' e del pre-orario di 5' da contrattare esclusivamente nell'ambito dello scambio "tempo per tempo", più una parte del recupero che l'Azienda otterrebbe dalla mancata erogazione delle indennità legate alla presenza;
- ottenere la bonifica della galleria, con particolare riguardo al recupero psico-fisico fino al termine della bonifica stessa;
- ottenere la restituzione dei riposi persi con l'applicazione delle 17 settimane!
- premio di risultato: solo su recuperi produttivi, non certo per il passaggio dalle 36 ore alle 39 ore...
- per ultimo, ma di grande importanza, ottenere il TICKET per i buoni-pasto, dal momento che il problema mensa, soprattutto per il personale viaggiante, è divenuto insostenibile.

Milano, 03 settembre 2000

Il Direttivo Co.M.U.