



COMUNICATO SINDACALE

...IN ATTESA DELL'APOCALISSE!...

Mentre tutta la nazione si prodiga per trovare una soluzione alla crisi economica imperante cercando di ideare e di mettere in pratica rimedi in grado di produrre benefici costanti e duraturi nel tempo per la nostra traballante economia nazionale, Autostrade per l'Italia si contraddistingue ancora una volta, per il suo agire in controtendenza.

Considerate le notevoli risorse finanziarie e le possibilità operative disponibili, anziché mettere in campo strategie tese a favorire lo sviluppo e l'incremento delle attività lavorative nonché l'incentivazione all'economia attraverso il coinvolgimento del cosiddetto sistema indotto, sembra invece che tutti siano passivamente in attesa dell'*Apocalisse*, cioè del momento in cui si riveleranno agli occhi di tutti, tutte le più pessimistiche previsioni di questi ultimi lustri, liberando finalmente i tanto temuti mostri che saranno responsabili della sparizione del mondo autostradale legato alla produzione di lavoro.

In virtù di questo principio, assistiamo oggi a una continua depressione di ogni attività lavorativa legata all'asse autostradale. Esattori, tecnici degli impianti, operai manutentori, ausiliari alla viabilità e operatori front-line, sembrano posizioni lavorative assolutamente non più necessarie nel nostro ambito, posizioni contro le quali si scatena, ogni volta che la proprietà chiama denaro fresco da dedicare agli azionisti o agli investimenti all'estero, la corsa all'efficientamento, alla razionalizzazione, alla perfetta disposizione delle risorse, al taglio sistematico dei posti da occupare.

Ecco quindi che ancora oggi assistiamo alla presentazione di un nuovo piano industriale da parte del management aziendale che prevede nuovi tagli occupazionali a vantaggio dei processi di automatizzazione senza prevedere il giusto bilanciamento con le attività necessarie al suo mantenimento. Via gli esattori per dare spazio alle casse automatiche, ma di nuovi tecnici addetti alla manutenzione degli impianti neanche l'ombra, via gli esattori ma di personale addetto alla gestione diretta degli automatismi per assistere tempestivamente la clientela non se ne parla, via l'esazione manuale ma addetti allo svuotamento delle casse automatiche nessuno ne parla, largo all'internalizzazione di attività di manutenzione ma per assumere nuovi operatori dell'esercizio dobbiamo fare lunghissimi conti astronomici, via gli addetti al Punto Blu ma nessun nuovo operatore di Concat Center da dedicare all'assistenza clienti che viene santificata invece solo grazie a astrusi e costosissimi progetti che parlano, probabilmente senza cognizione e percezione della realtà, di "Cliente al Centro!".

Con queste premesse, di cui condividiamo e divideremo solo la parte che ci porterebbe a determinare come occupare spazi lavorativi vecchi e nuovi, anche ridiscutendo ruoli e mansioni, ci troviamo nell'area lombarda a prepararci ad accogliere, tra pochi mesi, milioni di persone, provenienti da tutto il pianeta, per quello che è ritenuto uno degli appuntamenti intercontinentali più importanti al mondo: l'EXPO Universale.

Accoglieremo le persone con le code al casello presenti costantemente ancora oggi, grazie al sistema della produttività pro capite, con le tutte le pensiline di stazione che percolano acqua a catinelle sui veicoli in transito e sul personale di esazione, in fabbricati fatiscenti dove il degrado di manutenzione e di pulizia è sotto gli occhi di tutti, in Punto Blu per la maggior parte impresentabili e inaccessibili per sistemazione, dimensioni e orari di apertura dove il personale presente è quantificato non in base alle reali necessità ma alle previsioni cartacee romane, con i pochi "Ausiliari alla viabilità" presenti giornalmente in strada, che non potranno fermarsi ad assistere celermente i clienti perché impossibilitati a scendere dagli automezzi in dotazione, vista la condizione operativa imposta per il cosiddetto e mai condiviso "mono operatore della viabilità" presente su tutte le tratte del tronco, con automatismi privi di assistenza diretta e immediata da parte del personale di stazione e con il personale preposto all'assistenza remota in difficoltà a causa di impianti di comunicazione e rilevazione anomalie poco efficienti, con personale addetto alla manutenzione tecnica costretto a intervenire per la riparazione di guasti agli impianti percorrendo in solitario tratte di oltre cento chilometri con tempi d'intervento anche di alcune ore,

con la sporcizia e con l'erba alta ai lati della carreggiata....tutto questo avverrà in estrema tranquillità però, perché le previsioni "delle carte" romane, tese esclusivamente a incrementare l'utile aziendale, saranno rispettate in pieno.

Saranno rispettate a tal punto, da negare ogni evidente incongruenza col dichiarato, come ad esempio quelle indicate in precedenza, prevedendo, a maggior ragione, più di venti persone in esubero per la nostra realtà lavorativa le quali, per la presunta mancanza di possibilità di reimpiego nella stessa o in altre mansioni, saranno trasferite in altro tronco. Trasferimenti fuori tronco, quando in tronco non riusciamo a spostare gli esattori neanche nelle stazioni in carenza arrivando a pagare migliaia di chilometri di rimborsi per trasferta, come nel caso emblematico di Parma dove sono stati pagati, in entrata, qualcosa come 90.000 km in un anno.

Per il ruolo che ci compete e per il coinvolgimento diretto come lavoratori, permetteteci però di fare alcune considerazioni in merito agli argomenti sopra esposti, analizzando i fatti nel pratico come piace a qualcuno, con particolare attenzione alla possibilità di reimpiego e sugli esuberanti di personale, alle economie aziendali, nonché sul servizio fornito alla clientela.

Per rispettare il criterio della produttività, l'azienda è disposta a fare code croniche ogni giorno in ogni stazione autostradale, arrivando a pagare cifre astronomiche di rimborsi per trasferta incrociando in turno, specialmente nelle grandi stazioni, la provenienza di lavoratori da varie stazioni di svincolo, che tradotto nel pratico significa non prevedere un'ora di lavoro ordinario al casello, ma pagare due ore di percorrenza al dipendente costretto a spostarsi in continuazione dalla propria sede. Prevedere un'ora in più di presenza, significa molte volte, non far fare coda al cliente (*al centro! n.d.r.*) e risparmiare denaro da poter reinvestire in altre ore di lavoro vero e in produttività vera.

Per non coprire le posizioni lavorative lasciate libere nei Punto Blu, che alla data odierna sono pari a un minimo di 8 unità (Parma e Novate Milanese sono Punto Blu ormai senza organico dedicato), l'azienda è disposta a rimborsare, stimati per difetto, alcune centinaia di migliaia di chilometri percorsi nonché migliaia di ore di percorrenza da e per la propria sede di lavoro, agli esattori che ogni giorno, in pianta stabile, sono chiamati alla prestazione in trasferta. Analoga situazione con gli "addetti al supporto esazione" dove per non coprire le posizioni carenti, tralasciando le ulteriori necessità di dotazione organica, sono stati pagati a 4 persone solo nel 2014 qualcosa come 68.000 km di percorrenze chilometriche (di cui 24.000 a un solo lavoratore!) e 1000 ore come tempo di percorrenza, che tradotto in moneta contante quota una cifra pari alla retribuzione annuale di almeno una unità lavorativa, che avremmo potuto reimpiegare dall'esazione.

Esercizio e impianti non se la cavano sicuramente meglio. Nella U.O. Esercizio, per stessa ammissione aziendale risalente all'estate scorsa, vi era una necessità urgente di trovare un minimo di 9 unità da adibire alla mansione, alle quali oggi dobbiamo aggiungere altre 3 unità che lasceranno nei prossimi mesi il servizio per anzianità lavorativa. Nel frattempo si continuano a pagare prestazioni in trasferta da ogni angolo del Tronco per coprire le minime attività lavorative nei C.E. a corto di personale. Possibile che non venga formulata una proposta concreta al personale esattoriale per il cambio mansione, specialmente a quello con contratto P.Time "responsabile" principale delle eccedenze di servizio nei fine settimana di esazione, con la proposta di un passaggio a tempo pieno? E che dire della U.O. Impianti, dove il C.E.M. non risponde più alle varie telefonate perché oberato dalle incombenze derivanti anche dalle nuove procedure d'inserimento guasti e i tecnici di tratta sono costretti a percorrere in lungo e in largo l'asse autostradale perché si trovano da soli a presidiare più di 100 km di strada? Come può essere considerata efficiente nei confronti delle economie aziendali e della clientela (*al centro! n.d.r.*) un'attività che a oggi necessita in diversi casi di tempi d'intervento con attesa anche di ore e costi di percorrenza altissimi? Non potrebbero essere, queste, occasioni per convertire personale esattoriale in attività produttive considerato anche il numero di impianti da mantenere che aumenta ogni giorno?

Non ci possiamo dilungare oltre a causa dello spazio tiranno a disposizione, lo faremo approfondendo, nei prossimi giorni, ogni singolo argomento, formulando anche le relative proposte operative, sottoponendole magari anche all'attenzione dell'opinione pubblica, poiché in conseguenza degli eventi saremo, come territorio, al centro dell'interesse del mondo almeno fino alla fine dell'anno.

Nel frattempo speriamo che i *Cavallieri dell'Apocalisse* si ravvedano, dove, anziché evocare in continuazione sciagure e disgrazie evangeliche, mettano in atto situazioni e diano concretezza a fatti che valorizzino il lavoro, i lavoratori, il servizio e di conseguenza l'utile e l'immagine aziendale.

Milano il 26.02.2015

R.S.A UILTRASPORTI LOMBARDBIA
Autostrade per l'Italia II° Tronco Milano

Onofrio Facchi

