



Frecciarossa deragliato, USB: in 10 anni persi 15mila addetti alla manutenzione, è ora che intervenga lo Stato



Lodi, 17/02/2020

A 10 giorni dal disastro ferroviario di Livraga, in cui sono rimasti uccisi i due macchisti di un Frecciarossa e decine tra passeggeri e altri lavoratori a bordo sono rimasti feriti, mentre si sovrappongono le ipotesi investigative delle agenzie di controllo e della magistratura, torniamo a evidenziare un quadro confusionario e per certi versi omissivo sul contesto operativo nelle attività di manutenzione alla Rete Ferroviaria Italiana.

Come abbiamo più volte denunciato, la manutenzione della società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), è caratterizzata da gravissime lacune organizzative dovute alle politiche di taglio occupazionale e banalizzazione professionale operate in modo intensivo nell'ultimo decennio; in questo periodo gli addetti del settore manutenzione di RFI sono passati da circa 25.000 a poco più di 10.000. Un buco, creato dai mancati rimpiazzi dei ferrovieri pensionati o trasferiti ad altre mansioni, che ha determinato una pesantissima ricaduta sulle professionalità e sui carichi di lavoro moltiplicatisi anche in funzione del notevole aumento dell'offerta del servizio di trasporto ferroviario e dunque dei treni circolanti.

Un sovraccarico di incombenze ad alta responsabilità che è ricaduto su un numero di addetti progressivamente ridotto fino alla grave insufficienza di oggi, a fronte del massiccio trasferimento della manutenzione alle imprese private del settore. E proprio sullo smantellamento/privatizzazione di intere branche operative di RFI che si deve concentrare l'attenzione.

Il degrado si riversa negativamente sul diritto alla salute e alla sicurezza tanto dei lavoratori interessati quanto degli utenti del servizio, come dimostra la tremenda serie di incidenti gravi

nei cantieri di RFI, dove si sono contati 10 morti solo nel 2018 e nei primi mesi del 2019, e i troppi incidenti gravi che hanno interessato la circolazione: bastino a tragico esempio il disastro di Viareggio nel giugno 2009 con 32 morti; quello di Corato in Puglia (linea in concessione a privati) con 23 morti nel luglio 2016; quello di Pioltello nel gennaio 2018 con 3 morti; ora il disastro di Livraga, il primo sulle linea alta velocità di RFI.

A fronte di questo quadro, e alla giostra delle ipotesi sulle cause dell'ultima tragedia, in cui sono chiamati pesantemente in causa 5 lavoratori di RFI e altri soggetti tra cui la stessa RFI e i vertici di ALSTOM (costruttrice di alcuni dispositivi dell'infrastruttura su cui è deragliato il Freccia Rossa), ci preme evidenziare proprio lo scarto negativo tra le enormi responsabilità affidate al personale operativo e le condizioni in cui è costretto a lavorare; in una organizzazione che mette al centro la ricerca ossessiva di produttività tutta basata sul ribasso delle condizioni di lavoro; sottoposto in modo stressante all'incremento del lavoro notturno e alla riduzione dei riposi giornalieri e settimanali; sempre più mischiato, spesso in violazione delle norme di legge, con le maestranze dell'impresa privata dove vigono condizioni di lavoro ancora peggiori, con nastri di prestazione diurni e notturni che si avvicendano senza soluzione di continuità; con metà degli organici composti da personale in apprendistato e per questo scarsamente professionalizzato. Si può parlare dunque di sicurezza se pure si introducono le migliori tecnologie di controllo della circolazione?

USB ha inoltrato presso le sedi istituzionali interessate e presso le stesse società ferroviarie decine di segnalazioni e denunce, ottenendo solo generiche attenzioni dalle prime e il completo disinteresse delle seconde. Ora questa realtà è confermata da fatti sempre più tragici, e per questo la gestione manageriale e politica delle ferrovie italiane deve essere sottoposta a una severa verifica; lo Stato, che di fatto è il responsabile supremo anche delle garanzie nel trasporto ferroviario deve dare risposte soddisfacenti sul diritto alla salute e alla sicurezza di lavoratori e utenti del servizio: su questi obiettivi USB intensificherà la sua attività e impegnerà tutte le energie necessarie nella ricerca delle irrinunciabili soluzioni. Mercoledì 19 febbraio prossimo una delegazione di USB Ferrovie incontrerà la dirigenza di ANSFISA (la nuova agenzia per la sicurezza ferroviaria).

Unione Sindacale di Base – Trasporto Ferroviario

