



Trasporti

I capri espiatori delle Ferrovie Appulo Lucane: i lavoratori



Bari, 24/01/2021

Correva il mese di ottobre 2020 e i lavoratori delle FAL furono colpiti in prima persona dalla nuova ondata pandemica. Erano giorni intensi: tutto il personale dell'Esercizio ferroviario ed automobilistico era in prima linea per riorganizzare al meglio il servizio e porre rimedio alle improvvise soppressioni dei treni; ma soprattutto c'era tanta paura e preoccupazione per l'incremento del numero dei lavoratori assenti perché positivi al Covid-19 o in quarantena.

Come USB - ma già dalla prima ondata - contestavamo misure a nostro avviso poco efficaci per il contenimento del contagio e chiedemmo più trasparenza riguardo alle procedure di pulizia e sanificazione dei mezzi; ma soprattutto criticammo la scelta aziendale di comunicare all'utenza che quei disservizi erano dovuti a generiche «esigenze di movimento alla circolazione ferroviaria».

In quei giorni suscitammo l'interesse anche dei media, e il 21 ottobre 2020 andò in onda un servizio del TGR Puglia: la condizione FAL divenne un caso mediatico! Fu così che vennero messe in luce tutte le debolezze di un'azienda che si trovava in evidente affanno.

In seguito ai contenuti del video trasmesso sulle reti Rai, i vertici aziendali ebbero la brillante idea di contestare due lavoratori. Il primo è un dirigente sindacale della USB, accusato di aver rilasciato un'intervista durante l'orario di lavoro, nonostante i fatti dimostrassero il contrario.

Il secondo è un lavoratore, iscritto alla USB, accusato di non aver impedito ad alcuni

viaggiatori di attraversare i binari della stazione di Altamura; peccato che in quell'istante, come si evince dal filmato, il dipendente era impegnato nell'ufficio movimento ad annunciare, tramite l'impianto di avvisi al pubblico, la soppressione dei treni e l'arrivo dell'autobus sostitutivo: la sua colpa è stata quella di non possedere il dono dell'ubiquità, costatagli un provvedimento disciplinare di 5 giorni di sospensione che impugneremo nelle sedi opportune.

In tutte le fasi di quest'ultimo provvedimento disciplinare, e scendendo nei dettagli, abbiamo scoperto cose ancora più eclatanti. Il 18 febbraio 2020, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) inviò una nota con la quale esortava le aziende - tra cui le FAL - a rivalutare, entro 60 giorni, tutti gli interventi ritenuti necessari a mitigare i rischi associati all'assenza delle apposite strutture (sottopassi, sovrappassi, ecc.) atte a evitare l'attraversamento dei binari da parte dell'utenza, ribadendo altresì, che nelle stazioni dotate di sottopassi/sovrappassi *«l'utenza deve essere informata del divieto di attraversamento dei binari e devono essere adottate idonee iniziative finalizzate a disincentivarlo»*.

Il 27 aprile 2020 la Direzione Tecnica della FAL emanò una disposizione di esercizio (SGS_FAL_D12) contenente le indicazioni al personale sui comportamenti da adottare nelle stazioni non dotate di sottopasso, e con la quale dichiarava che il sistema di divulgazione automatica degli avvisi al pubblico attualmente in uso sull'intera rete era da perfezionare (tanto paga Pantalone).

Nessuna norma è stata invece prevista per le stazioni dotate di sottopasso o sovrappasso come quella di Altamura. Inoltre, giorni fa abbiamo notato che nell'impianto di Altamura, non solo si deve perfezionare l'impianto di diffusione automatica degli avvisi, ma anche la segnaletica che prescrive all'utenza il divieto di attraversamento dei binari sarebbero da implementare e rendere più visibile (criticità segnalate anche dagli RLS nella loro relazione annuale di dicembre 2020).

In sintesi, la FAL avrebbe dovuto predisporre azioni specifiche e mitigative anche per queste tipologie di impianti, in applicazione ed entro 60 giorni dall'entrata in vigore delle nuove raccomandazioni ANSF.

Ma forse per qualcuno diventa più facile delegare le responsabilità ai lavoratori, piuttosto che farsene carico!

Unione Sindacale di Base

USB Lavoro Privato - Puglia

Bari 23-1-2021

