



Sindacato Autonomo Trazione e Magazzini Approvvigionamento

✉ Via Magenta 13 - 00185 Roma ☎ 064456789 fax 0644104333 Sito: www.satorsa.it E-mail: sat.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

PREOCCUPAZIONI DI UN FERROVIERE

(Abbiamo tolto la località dello scrivente perché tutta la rete è in queste condizioni)

Le condizioni in cui versa l'O.M.R. di (vi si può scrivere uno qualunque degli impianti a caso) sono praticamente di totale degrado sotto tutti i punti di vista.

Vi lavoro da vari anni e ho potuto constatare quali siano stati i cali in tutti i vari settori e nelle varie lavorazioni che gravitano attorno alle officine.

Gli operai sono sempre più succubi di accordi e di sotterfugi studiati dalla dirigenza, dai più bassi livelli fino ad arrivare, almeno nel nostro caso, a cariche regionali piuttosto rilevanti nell'ambito del settore manutenzione.

Sempre più criticati e sempre più isolati, gli operai non riescono più a reagire a questi soprusi, ogni giorno è una guerra per far valere i propri diritti, ci stiamo preparando a un collasso totale del settore che sembra la ruota di scorta di tutto il sistema ferroviario e cavia per esperimenti d'ogni genere sia a livello contrattuale che organizzativo.

Le operazioni di manutenzione sono nel totale caos, generato da carenza di personale e dal carico di lavoro superiore alle possibilità dei pochi sparuti ferrovieri.

I mezzi su cui interveniamo hanno un'età media di 40 anni, necessitano di continui interventi, sono soggetti a guasti dovuti anche ai materiali usati per le riparazioni che spesso, in assenza di ricambi siamo costretti a recuperarli da altri mezzi destinati alle lavorazioni di manutenzione programmata da inviare alle Grandi Officine. I magazzini sono carenti di pezzi di ricambio e i nostri capi ci obbligano ad arrangiarci con "quello che passa il convento", questa è la parola d'ordine.

Inoltre tutte le manutenzioni correnti sono ridotte al minimo e ciò si ripercuote ovviamente sugli innumerevoli ritardi dei treni in arrivo o in partenza causa guasti d'ogni genere.

E' assurdo che l'Azienda nella nostra regione nasconda la faccia dietro alcune locomotrici (464) ed elettromotrici (minuetto) di recente produzione quando, come già accennato, l'80% dei rotabili ha un'età e una manutenzione tale da compromettere il regolare svolgimento del servizio.

Da considerare la dubbia assegnazione di lavorazioni di manutenzione a ditte esterne che lavorano nei nostri capannoni, usando il nostro magazzino e le nostre attrezzature. Il più delle volte noi ferrovieri dobbiamo intervenire per riparare guasti causati dall'inefficienza e dalle innumerevoli carenze tecniche di poveri lavoratori gettati allo sbaraglio. Si lavora senza badare all'antifortunistica, senza regole, e se si trova qualche elemento pericoloso per l'incolumità dei lavoratori e degli utenti è difficile denunciarlo: si corre il rischio di essere additati come i responsabili di nuove eventuali esternalizzazioni, che porteranno inevitabilmente l'impianto alla fine. Ricattati in un clima d'incertezza si opera con poca soddisfazione e in una situazione di continuo rischio.

Troppe cose non vanno in questo sistema e l'ultima goccia che ha fatto "traboccare il vaso" è proprio la questione delle condizioni igienico-sanitarie di cui tanto si è parlato in questo periodo.

I rotabili in esercizio su tutta la rete ferroviaria presentano sempre più carenze igieniche tali da poterli paragonare ai mezzi ad altri di Paesi molto meno industrializzati del nostro.

Noi operai che siamo alla base della catena produttiva del trasporto su ferro, non siamo risparmiati, quando si parla di carenze igienico-sanitarie, in quanto siamo costretti a lavorare in condizioni a dir poco pietose le fondazioni dove scendiamo per riparare i mezzi sono sporche e la presenza di oli, grasso nero e rifiuti di vario genere, condizionano e pregiudicano la sicurezza dei lavoratori (pericolo di scivolamenti e cadute); il sottocassa dei rotabili scarsamente puliti, nel migliore dei casi o addirittura non puliti rendono indecente l'intervento di qualsiasi operatore. Non sono migliori le condizioni all'interno dei capannoni la nidificazione di piccioni all'interno con relativa presenza di guano sui pavimenti. Insomma, traendo le conclusioni, posso affermare con certezza che il nostro settore è ormai allo sbando, siamo solo un numero sulla carta sacrificabile in nome del business in qualsiasi momento.

Isolati ormai da tutto il sistema ferroviario e consapevoli di un futuro incerto vogliamo almeno che l'opinione pubblica sia partecipe di questo mutamento irreversibile che ci vede cavie di un progetto che partendo dalla base si estenderà come un cancro nella totalità del trasporto ferroviario.

Lascio a voi immaginare quale potrà essere il futuro delle ferrovie italiane.

UN FERROVIERE DELL'O.M.R. DI