



# OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

**SETTORE FERROVIE**

**SEGRETERIA GENERALE**

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937

Sito internet: [www.orsafferrovie.it](http://www.orsafferrovie.it)

E-mail: [sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 20 dicembre 2018

Prot. 266 /SG/OR.S.A. Ferrovie

**R.F.I. S.p.A.**

Amministratore Delegato – Ing. Maurizio **Gentile**

Direzione Produzione – Ing. Massimo **Iorani**

Direzione Personale e Organizzazione Dr. Pietro **Guarino**

Direzione Relazioni Industriali – Dott. Giovanni **De Micco**

**OGGETTO: richiesta di apertura confronto sull'organizzazione del ciclo della manutenzione infrastruttura**  
**Rapporti con le ditte appaltatrici, presidio del personale R.F.I. in fase di esecuzione dei lavori**

La cronaca raffigura, in maniera inequivocabile, la pericolosità di alcune lavorazioni effettuate da Ditte prestatrici d'opera all'interno dell'infrastruttura ferroviaria.

Questa organizzazione sindacale nei giorni scorsi ha ampiamente denunciato la frequenza degli infortuni sul lavoro accorsi a dipendenti di ditte appaltatrici; incidenti che nella maggior parte dei casi hanno coinvolto anche la regolarità e la sicurezza della circolazione ferroviaria, coinvolgendo finanche convogli ferroviari passeggeri e merci.

In materia di controllo delle lavorazioni appaltate, si ritiene che la burocratizzazione della sorveglianza abbia man mano sostituito quella reale, effettuata dal personale tecnico di R.F.I.

L'allentamento del controllo diretto, come ad esempio le scorte agli uomini e ai mezzi delle imprese esterne, in favore di scambi di moduli (certificati) che rappresentano una sorta di autocertificazione idonea al solo fine di stabilire le singole responsabilità, a nostro avviso sono tutti fattori che hanno inciso pesantemente sull'innalzamento degli incidenti ferroviari dovuti a errate manovre o mancato rispetto della normativa attinente i cantieri di lavoro su circolazione attiva o parzialmente attiva (binario attiguo).

I tecnici di R.F.I. svolgono prevalentemente la funzione di "titolare dell'interruzione", assumendosi responsabilità anche penali rispetto alla qualità dei lavori effettuati sull'infrastruttura, ma in diversi casi non hanno la possibilità di valutare la qualità del lavoro effettuato piuttosto che il controllo visivo del rispetto delle normative di sicurezza da osservare nelle fasi di lavorazione sui binari. Sono infatti chiamati a "smistare" certificati tra le varie ditte ed a governare il processo organizzativo propedeutico e successivo alla lavorazione, ma della qualità dell'intervento manutentivo ne sono all'oscuro se non – forse – sollevati dalla responsabilità per via del certificato di qualità rilasciato dall'impresa che ha effettuato la lavorazione.

Si ritiene che il compito del Gestore dell'Infrastruttura non possa ridursi all'accertamento delle responsabilità altrui ma piuttosto occorre ricondurlo a quello di garante dell'efficienza e sicurezza della rete ferroviaria.

### **Organizzazione del servizio di reperibilità**

I lavoratori ci informano di: chiamate in reperibilità per effettuare lavorazioni programmate notturne; reperibilità per turno neve nella quale si dispongono lavorazioni ordinarie di manutenzione; squadre di reperibili formate anche da un solo agente; interventi in reperibilità che, se necessario, superano le quattro ore senza il riposo minimo giornaliero (7,36+4+altre ore fino ad altre 4= 11,36 + ...), senza che l'impresa disponga la sostituzione del lavoratore.



Durante le alluvioni dei mesi scorsi in Liguria e Calabria i lavoratori sono stati costretti ad intervenire in reperibilità durante l'allerta rossa diramata dalla protezione civile, ad intervenire sui binari adiacenti al mare in tempesta e in prossimità di smottamenti di terreno. In Calabria ad un collega reperibile è andato distrutto il proprio automezzo privato perché è intervenuto durante le fasi di allerta rossa, nella quale la raccomandazione delle autorità è di restare al riparo.

I lavoratori riferiscono di "regole" aziendali rispetto il conteggio delle ore effettuate in reperibilità nel giorno di riposo settimanale. Sembra che questa Società prima disponga la chiamata in reperibilità, consapevole che il lavoratore si trova nel giorno di riposo settimanale, e poi successivamente accampi l'impossibilità di procedere al pagamento dello straordinario perché il lavoratore è di riposo settimanale; tutto ciò nonostante l'art. 79 comma 5.3 del CCNL delle Attività Ferroviarie dispone in maniera perentoria che: *"le prestazioni rese dai lavoratori chiamati ad effettuare interventi in reperibilità vengono retribuite con le maggiorazioni orarie previste all'art. 74 (compenso per lavoro straordinario).*

### **Organizzazione del lavoro**

La crescente richiesta di prestazioni lavorative notturne, anche di effettuazione di tre notti nell'arco di cinque giorni lavorativi, impone una riflessione – a scopo cautelativo dell'integrità e salvaguardia del lavoratore – rispetto ai tempi di lavoro e soprattutto quelli di riposo giornaliero e settimanale.

In caso di terza notte settimanale al lavoratore viene compresso a otto ore - per tre volte nell'arco di cinque giorni – il riposo giornaliero tra prestazione diurna e notturna. Detto riposo, di otto ore, è comprensivo dei tempi di spostamento lavoro – punto di riposo - lavoro e del pasto serale: Vi sono casi che anche i lavoratori reperibili sono utilizzati in siffatti turni di lavoro.

Delle continue variazioni dell'organizzazione del lavoro effettuate in maniera disparata a livello territoriale, siamo certi questa Impresa non ha mai provveduto ad effettuare la valutazione del rischio connesso. Ultime in ordine di tempo sono il montaggio degli isd art. 8 effettuato anche dal servizio I.S. e la tolta tensione comandata a personale del servizio Lavori. Attività quest'ultime ad altissimo rischio per la sicurezza del lavoratore e per la sicurezza di esercizio, qualora effettuate in maniera errata.

Nonostante ciò, anche in questo caso, questa Impresa non ha inteso ascoltare il parere delle RLS e del Sindacato, ne tantomeno effettuare la valutazione del rischio.

Per quanto sopra esposto, nella convinzione che questa Impresa necessiti di un diverso coinvolgimento delle parti sociali, piuttosto che utilizzarli per "scarabocchiare" accordini per nuove assunzioni, si chiede di aprire un serrato confronto sull'intero ciclo della manutenzione infrastruttura; **nello specifico si chiede di parlare del lavoro dei manutentori e non di "caselle" organizzative.**

Ci auguriamo che questa Impresa colga in maniera propositiva la schiettezza di questa nostra e non indugi ulteriormente nel convocare il Sindacato superate le festività natalizie.

Si inviano distinti saluti e l'augurio di serene festività.

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**

