



Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

**SETTORE FERROVIE**

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333

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

e-mail: [sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)

---

Roma, 20/11/2009

Prot. n° 195 /S.G./Or.S.A.

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

Ing. Elia Michele Mario  
Amministratore Delegato

Dott. Pozzi Riccardo  
Direttore Personale e Organizzazione

Ing. Gentile Maurizio  
Direttore Direzione Produzione

Dott. Pagnanini Franco  
Direzione Relazioni Industriali

OGGETTO: infortuni sul lavoro

L'infortunio mortale accaduto al collega Ricco Domenico lo scorso 6 novembre, è l'ultimo di una catena di accadimenti mortali capitati al personale della Manutenzione Infrastruttura di R.F.I.

Dal 2005 ad oggi, esclusi gli infortuni mortali in itinere, sono sedici gli incidenti mortali sul lavoro occorsi al personale della manutenzione di R.F.I.

Nella maggior parte dei casi, la dinamica dell'infortunio si è configurata con un investimento subito da materiale rotabile, circolante su binari interessati da intervento manutentivo.

Altra ricorrente fatalità capitata nei suddetti casi di infortuni mortali, è quella che i lavoratori si trovavano in circostanze di intervento in servizio di reperibilità e operavano in regime di circolazione treni attiva.

Negli incontri avuti con la Società R.F.I., in occasione di appositi tavoli concertati per affrontare la problematica degli infortuni sul lavoro del settore della Manutenzione Infrastruttura, la nostra

Organizzazione ha più volte evidenziato che il sistema di protezione del cantiere di lavoro disposto per gli interventi in manutenzione effettuati in regime di circolazione treni attiva, spesso è organizzato in maniera precaria perché, a nostro parere, le squadre di lavoro sono numericamente inadeguate alle esigenze lavorative (protezione e manutenzione/riparazione guasti).

Basti pensare che le squadre di reperibilità, soprattutto quelle del servizio I.S., sono formate generalmente da due sole persone, le quali, nella quasi totalità dei casi, devono, in maniera tempestiva, riparare il guasto e proteggersi dai treni circolanti sul binario interessato dall'intervento.

La stessa problematica di precaria protezione si palesa maggiormente, sia per i ferrovieri che per i lavoratori delle ditte appaltatrici, negli orari di manutenzione diurna (mattina e pomeriggio), ovvero nel periodo maggiore densità di circolazione treni.

Altra criticità è quella dei limiti di utilizzo di prestazione lavorativa giornaliera. Il CCNL vigente prevede che il lavoratore che non ha fruito del riposo minimo giornaliero (otto ore), qualora chiamato a intervenire in servizio di reperibilità non può essere utilizzato per più di quattro (4) ore. Lo stesso articolo contrattuale apre all'opportunità di un impiego massimo di otto (8) ore, esclusivamente nei casi contingenti di continuità di intervento. Per cui, in alcuni casi "limite", considerando l'utilizzo del reperibile in prestazione ordinaria giornaliera (7 ore e 12 minuti), il lavoratore può esercitare anche per quindici ore consecutive.

Anche in questo caso, si constata che l'azienda non prevede un monitoraggio rispetto ai limiti di utilizzo dei lavoratori chiamati in reperibilità.

Il personale reperibile può essere chiamato ad oltranza ad intervenire, salvo che lo stesso, in un sistema di autogestione, si dichiara indisponibile perché ha esaurito le ore di impiego lavorativo. E non vi è neanche una direttiva esplicativa dei casi "limite" per cui il lavoratore debba essere impegnato in prestazioni oltre le quattro ore, senza il riposo minimo di otto ore intercorrente dall'ultima prestazione resa al nuovo impiego lavorativo.

Anche per quanto concerne l'utilizzo del personale in prestazioni notturne, si riscontrano inosservanze aziendali.

Il limite di utilizzo del lavoratore in prestazioni notturne è fissato a ottanta (80) notti annue, eppure esistono iniziative aziendali, già denunciate dalla nostra Organizzazione Sindacale (protocollo 167 del 29-10-2009), rivolte ad innalzare tale limite, non tenendo conto che i lavoratori in questione, oltre al servizio notturno, sono impegnati in prestazioni diurne e in servizio di reperibilità obbligatoria.

Nella sostanza si cerca di utilizzare gli operatori della manutenzione al pari di altre categorie di lavoratori notturni, in violazione con il contratto e soprattutto senza tenere conto delle altre attribuzioni lavorative già assegnate (servizio diurno e reperibilità).

A nostro avviso, la concatenazione di diversi fattori di rischio non valutati, a partire da quelli sopra descritti, insidiatisi all'interno del comparto lavorativo della manutenzione infrastruttura di R.F.I., stanno producendo quello che è sotto gli occhi di tutti.

Non si può più pensare che tante vittime siano figlie della casualità, piuttosto occorre tornare soprattutto ad una applicazione costante delle regole già esistenti e un controllo sopra le parti degli standard di sicurezza.

Pertanto, nell'alveo delle attribuzioni conferite all'osservatorio nazionale permanente della sicurezza di cui se ne chiede convocazione, si chiede che vengano inserite a discussione le sopra citate criticità.

In attesa di riscontro, si porgono Distinti saluti.

Il Segretario Generale  
(Armando Romeo)

