



# OR.S.A.

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.orsaferrrovie.it](http://www.orsaferrrovie.it)

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

## OR.S.A INCONTRA L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI RFI

21 Dicembre 2017

Si è svolto stamane il previsto incontro con l'A.D. di Rete Ferroviaria Italiana, Ing. Maurizio Gentile.

In apertura è stato tracciato un primo bilancio dell'attività 2017 che il responsabile della Società di gestione della rete ferroviaria ha ritenuto complessivamente positivo, anche al di là delle previsioni. Quasi una attivazione al giorno (252 nel 2017 delle quali oltre il 35% nel sud Italia), la velocizzazione a 200 km orari dell' Adriatica partendo dalla prima tratta Brindisi – Bari sono solo esempi dell'impegno profuso da RFI nel solco di quella "cura del ferro" che il Governo ha fortemente voluto e che sta sostenendo con adeguati finanziamenti. Nel prossimo triennio, infatti, saranno investiti oltre 40 miliardi ed ancora una volta l'attenzione per il sud non mancherà con i progetti in Sicilia (per un investimento pluriennale di svariati mld), i 500 mln.di € stanziati per la Jonica e tutta una serie di importanti interventi infrastrutturali per la velocizzazione delle linee meridionali.

Il Sindacato ha poi posto il problema della manovra nelle stazioni di confine (come da ns. nota del 5.12.us) denunciando l'iniziativa come unilaterale e senza il necessario confronto sulle ricadute sul personale. L'Ing. Gentile, ribadendo che non esistono obblighi in capo a RFI di effettuare la manovra alle Imprese Ferroviarie ha precisato che:

- a) nel merito è intervenuta l'ART sospendendo con Delibera 140/2017 il provvedimento di cessazione del servizio di manovra a cura RFI ed il passaggio in autoproduzione da parte delle I.F.;
- b) RFI non ha pregiudizi nel continuare a svolgere tale attività, purchè questa venga adeguatamente remunerata. Vedremo il tavolo tecnico con le I.F. cosa produrrà.

Sulla richiesta del Sindacato di avere lumi sulle ragioni che hanno causato il deragliamento del treno Paola - Cosenza dello scorso 6 dicembre, l'A.D. – prima di lasciare la parola al Responsabile Produzione, Ing. Lebruto – ha voluto evidenziare come i dati dell'Unione Europea delle Imprese Ferroviarie collochino, sul fronte della sicurezza del trasporto ferroviario, l'Italia al 1° posto per i minori casi di incidente da collisione tra treni ed al 2° per i deragliamenti (che comprendono anche gli svii in scali o depositi). A seguire l'Ing. Lebruto, sul caso specifico, ha premesso che è in corso l'indagine interna, ma che si può già affermare come le cause del deragliamento siano, con ogni probabilità, ascrivibili alla corrosione della rotaia che sotto il peso del treno si è rotta in più punti. Il fatto è legato all'opera delle correnti elettrolitiche che scaricano sul terreno corrodendo il ferro ed è una casistica ben presente alla Società che per questo attiva – oltre alla manutenzione predittiva – la visita linea. Nel caso della galleria nella quale il treno è sviato RFI sin dal 2010 è intervenuta più volte nella sostituzione rotaie e nella giornata dell'incidente era già prevista una sospensione del servizio per ulteriori controlli.

L'ORSA ha ribadito la necessità che tutte le linee ferroviarie, al di là della loro classificazione, siano soggette a sistematici controlli, che la sola manutenzione predittiva non può garantire. Per questo le questioni della carenza di risorse umane e delle attività manutentive delle ditte di appalto devono essere attentamente monitorate, ribadendo come la sicurezza dell'esercizio ferroviario debba essere in cima alle priorità aziendali.

RFI ha confermato il precipuo impegno sul fronte sicurezza, assicurando che informerà il Sindacato sugli esiti dell'indagine aperta.

