

GRUPPO TECNICO NAZIONALE FAST CONFESAL

RFI - MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA

Umanizzazione del lavoro

Nella giornata del 20 febbraio si è tenuto a Roma, presso la sede nazionale, un incontro cui hanno partecipato i referenti territoriali per fare il punto sulla situazione del settore.

Il frutto delle analisi fatte è stato sintetizzato nel documento prodotto.

La Commissione Tecnica ritiene non più rinviabile un progetto sostanziale sulle nuove assunzioni e importantissimo preoccuparsi di coloro che oggi sono parte attiva del lavoro e devono tenere in piedi il sistema complesso, consapevoli dei tempi necessari per rendere realmente attive le nuove leve e consci dei sacrifici che ciò comporta.

Unanimi e concordi sono state le argomentazioni riportate dal territorio che evidenziano la grande e assoluta necessità di mettere immediatamente dei correttivi alla riorganizzazione fatta nel luglio del 2015.

Trascorsi tre anni dal suo avvio ci sono tutti gli elementi per dire, con la prova dei fatti, che ampliando a dismisura la UM e di conseguenza i nuclei manutentivi ci siano risvolti molto preoccupanti che incidono negativamente sull'organizzazione del lavoro e sulle regole contrattuali vigenti, nonché sul buon risultato del cuore della nostra attività, cioè mantenere efficienti e sicure le infrastrutture.

Altrettanto preoccupante è l'aver concentrato ogni decisione sui CUM che con questo modello organizzativo hanno tante, troppe funzioni e responsabilità.

Un vero e proprio sovraccarico su questa figura professionale, che va assolutamente meglio distribuito all'interno delle figure professionali presenti nell'Unità Manutentiva, dove gli specialisti cantieri hanno forti limitazioni decisionali.

Insomma non c'è più una piramide ma un unico sottile filo che regge un ampio e pesante disco che gira vorticoso e in un equilibrio sempre più precario.

Tutto questo ha reso il processo lavorativo lento, maggiormente complesso e fragile nella sua funzionalità con un unico referente (il CUM) trasformandolo, suo malgrado e con grande disagio e sofferenza, in un vero collo di bottiglia.

Le problematiche si aggravano per l'estensione territoriale dei settori, basti vedere il settore TE-LFM dove appare evidente che la funzionalità ed efficacia della manutenzione e del pronto intervento ne risente notevolmente.

Il rapporto fra numero di agenti e area da coprire, nonché la dislocazione sul territorio, rende evidente l'impossibilità di operare efficacemente.

Il dato maggiormente preoccupante che evidenziamo è la certezza che il sistema non possa sostenersi ancora per molto e di conseguenza si stanno facendo passi indietro per chi deve garantire la sicurezza per sé e per gli utenti.

I segnali che emergono dalle testimonianze dai lavoratori indicano che il *briefing* propedeutico alle attività dei cantieri notturni stia diventando – o non è mai diventato – un elemento fondante di garanzia e di prevenzione delle maestranze.

Sottolineiamo che l'estensione delle UM determina mobilità esasperate, senza peraltro avere la necessaria conoscenza del centro di lavoro dove si deve operare di notte.

Chiediamo di rivedere queste cose, poiché riteniamo che non può solo un sistema informatico rendere adeguata l'attenzione che serve alla manutenzione.

Serve una cultura differente sul lavoro, affinché quanto viene scritto nelle norme sia realmente ed efficacemente applicabile e, di conseguenza, renda certo il risultato finale.

Nei temi evidenziati ci si è anche soffermati sulle scuole professionali di Rfi e sul ramo abilitativo.

E' forte e diffusa l'evidenza sulle carenze formative/abilitative nell'avere agenti anche nei turni di reperibilità non adeguatamente professionalizzati, scaricando su di essi e sui loro responsabili le problematiche conseguenti.

Altra forte attenzione degli addetti è rivolta all'applicazione dell'art 16 prescrizione Anfs e alla proroga richiesta da Rfi nell'applicazione.

Il tempo scorre e non aiuta a migliorare la situazione.

Occorre affrontare il tema presto e in modo approfondito senza dare spazio al solito goffo pensiero dei soliti faciloni che ritengono che tutto si possa fare solo di notte.

Da notare che anche qui si riducono gli spazi manutentivi, rendendone sempre più critico il processo e soprattutto la sicurezza di chi opera a tutti i livelli, dall'operaio al direttore dei lavori, dal CUM al turnista, al reperibile.

Altra forte riflessione è stata rivolta alle interruzioni che un tempo erano diurne e notturne mentre oggi solo le ultime sono reali, quando non si aggiungono altre turbative.

Treni in ritardo o eccesso di compressione del tempo disponibile, eccessiva distanza dei punti di partenza dei cantieri dall'area operativa, mezzi non adeguati e carenza di personale.

Ormai i nostri operatori sono solo scorte e questo comporta la perdita di professionalità di chi deve garantire la manutenzione efficace.

Anche qua ci si chiede: se la commerciale ha il ruolo di vendere le tracce orarie per far circolare i treni, quali sono gli spazi per mantenere in efficienza l'infrastruttura?

Occorre fare contestualmente nuovi investimenti, migliorando la circolazione del treno e l'efficienza delle infrastrutture con spazi adeguati e una struttura idonea.

Tutto ciò deve essere possibile, poiché pianificare senza aver garantito l'accessibilità alla manutenzione mina l'efficienza della rete.

Si vuole evidenziare che negli anni, la costante politica aziendale di tagliare i cosiddetti *rami secchi*, ha messo a serio rischio la possibilità di sviluppare la cantieristica complessa sulle linee, per cantierizzare le aree di cantiere o di ricovero dei mezzi d'opera necessari alla costruzione delle infrastrutture; la realtà è che insieme al ramo secco si è tagliato anche quello utile.



C'è piena consapevolezza delle maestranze che, se non migliorano questi aspetti, diventa sempre più difficile e sempre meno sostenibile lavorare con professionalità e consapevolezza.

Le interruzioni sono sempre più avulse dalle regole contrattali, cioè quelle regole firmate da azienda e sindacato.

Altro elemento fatto risaltare negli argomenti al tavolo tecnico è stata la reperibilità e tutte le questioni rimaste aperte sull'utilizzo del personale.

Alle problematiche esposte si sono aggiunte anche tutte quelle tematiche presenti nell'accordo dell'8/7/2015 sulla riorganizzazione, mai avviate, come officine nazionali, uffici, diagnostica e mezzi d'opera, esternalizzazione delle attività manutentive fatta dai ferrovieri (esempio Cantieri TE).

La commissione tecnica invita la Segreteria Nazionale a farsi parte attiva affinché la ripresa del confronto avvenga celermente perché troppi punti delicati sono senza soluzione e meritano risposte.

Consapevoli che se le Segreterie Nazionali hanno ancora aperte le procedure di raffreddamento per i gravi incidenti sul lavoro, vuol dire che è forte la consapevolezza del sindacato che si debba dare una sterzata alla situazione attuale, questo anche per rendere il confronto reale a livello territoriale sui piani di attività.

Lo stallo del tavolo nazionale rende impossibile il confronto sul territorio, dove le richieste aziendali sono diventate insostenibili.

Il tavolo tecnico sensibilizza il sindacato a comprendere che non si possa vivere di eventi ma bisogna affrontare nel merito le problematiche rappresentate dai lavoratori, per portare sviluppo e futuro per l'impresa.

Roma 20/02/2019

La Segreteria Nazionale.

