



## **IL GRANDE BLUFF**

### **Manutenzione Infrastruttura**

Nella trattativa di riorganizzazione della manutenzione infrastruttura di R.F.I. c'è di **vero** che l'azienda è impegnata in un piano di impresa che vale 197 miliardi di euro. Quattrini per lo più di provenienza pubblica da spendere in opere pubbliche nei prossimi 5 anni (PNRR) e i restanti nell'arco di piano che riguarda l'anno 2023.

Di conseguenza l'attenzione si è concentrata sul settore della manutenzione infrastruttura, improvvisamente divenuto strategico per gli obiettivi dell'Impresa.

La delegazione aziendale durante le trattative lamenta che nel settore sono vigenti regole di utilizzazione del lavoratore, vecchie di oltre 20 anni. Accusano inoltre che sono in uso metodi di contrattazione "privata" atti a monetizzare la disponibilità con chiamate (reperibilità/disponibilità) e ore di straordinario.

Da questo assunto nasce la richiesta di rivedere l'intero impianto dell'orario di lavoro ovvero rendere contrattabile le attività manutentive per 7 giorni su 7 e h24.

Vi è inoltre la richiesta di diminuire a 2 persone le squadre minime di lavoro del servizio lavori e della T.E.

### **Il bluff**

Al grido "alle armi" perché ce lo chiede l'Europa ovvero con l'alibi della riuscita del PNRR, R.F.I. sta tentando il colpaccio nella manutenzione infrastruttura cercando di destrutturare il sistema di "disponibilità" creato da ella stessa, incassando un orario di lavoro programmabile in ogni momento della giornata e della settimana.

Tentano dunque di rendere obbligatorie le prestazioni lavorative in ogni momento della giornata, soprattutto quelle del week end, con uno "scambio" di indennità accessorie pagate nei giorni di sabato e domenica e per i servizi pomeridiani. Il risultato è che tutti i lavoratori sarebbero obbligati a effettuare prestazioni, oggi svolte per lo più su base volontaria, con meno compensi rispetto a quanti ne percepiscono oggi. Riteniamo infatti improbabile che una o più indennità accessorie possano raggiungere la somma equivalente di una chiamata in disponibilità oltre le conseguenti ore di straordinario.

Inoltre, la richiesta sindacale di adeguare (finalmente) la qualità professionale di questi lavoratori al livello B Capo Tecnico, è stata respinta poiché giudicata non economicamente sostenibile.

#### Riassumendo:

- 197 miliardi di euro è il valore del piano industriale;
- richiesta di diminuzione dei lavoratori con le squadre minime di lavoro a 2;
- recupero sul costo del lavoro con l'eliminazione del sistema incentivante a lavorare nelle giornate libere e di riposo (chiamate/straordinario);
- indisponibilità di passaggio al profilo professionale superiore.

### **Sembra incredibile ma è tutto vero**

Di insostenibile c'è che questi lavoratori sono gli ultimi nella scala classificatoria professionale ma primi a rispondere davanti ai magistrati per i problemi di sicurezza ferroviaria e infortuni sul lavoro (preposto decreto 81) e che non gli si voglia riconoscere il valore professionale, se non a mezzo di improbabili accertamenti interni, nonostante posseggano le qualità professionali necessarie (abilitazioni) e praticino, indifferentemente dalla qualifica, delicate attività di sicurezza.

Alla fine della riunione l'azienda ha preannunciato l'imminente chiusura della trattativa con la sottoscrizione del verbale. Chi firmerà quel verbale, semmai qualcuno lo sottoscriva, regalerà la categoria a chi, tra l'altro, non sa nemmeno cosa farne e lascerà agli attivisti regionali e alle RSU la gestione del mattatoio dei lavoratori.

Ma noi vogliamo credere che questo non accadrà.