

ETF RAILWAY SECTION

INCONTRO ESPLORATIVO LAVORATORI DELLA MANUTENZIONE

Il 14 Gennaio 2015 si è svolto a Bruxelles un incontro esplorativo organizzato da ETF, su richiesta delle organizzazioni affiliate, per la creazione di un gruppo di lavoro mirato al settore manutentivo del trasporto ferroviario.

I delegati sindacali partecipanti sono dei Paesi: Repubblica Ceca, Germania, Lussemburgo, Svizzera, Austria, Regno Unito, Olanda, Norvegia, Francia, Belgio, Danimarca e **Italia (presente la UILTrasporti)**.

Con la progressiva separazione dei gestori delle infrastrutture nazionali dalle imprese di trasporto, nuovi scenari si svelano, nuove imprese private entrano in gioco e la manutenzione dei rotabili si trova ad avere necessità di una legislazione dedicata. Il regolamento EU/445/2011 definisce e dettaglia le caratteristiche essenziali della gestione della manutenzione dei carri merci identificando i processi di certificazione e come dovranno essere attuati, anche con la creazione di un registro delle imprese manutentive a livello europeo. **In questa prima fase si parla solo di carri merci, mentre per i vagoni passeggeri e le locomotive si ipotizza una data intorno al 2018.** Con la nuova legislazione ogni carro merci dovrà essere registrato ed ispezionato da aziende certificate.

Il collega austriaco mostra perplessità riguardo al fatto che si sia voluto procedere prima sul settore merci che su quello passeggeri, mentre la Francia chiede delucidazioni sugli standard, anche rispetto alle aziende private, abituate a lavorare a ribasso. **Come UILT, unitamente ad altri colleghi, abbiamo fatto presente che emerge una maggiore preoccupazione delle Imprese ferroviarie più per gli aspetti finanziari legati ai costi delle attività manutentive che a quelli connessi alla sicurezza.** A questo proposito il delegato belga informa che dal 2001, nel proprio Paese, esistono certificazioni a livello nazionale; purtroppo a seguito di queste certificazioni molte delle attività di manutenzione sono state delocalizzate all'estero perché, lavorare con standard così alti, si è rivelato troppo costoso per le imprese ferroviarie nazionali. Infine si mostra rilevante l'intervento del collega tedesco che solleva la questione della formazione dei tecnici della manutenzione: in Germania esiste una sorta di certificazione come per le figure professionali dei macchinisti e dei Capo Treno.

La UILTRASPORTI solleva interrogativi che riscuotono approvazione da parte dei delegati.

- 1. preoccupazione per un abbassamento degli standard di sicurezza richiesti: paesi abituati ad avere certificazioni, doppi controlli e formazione specifica per i propri operai, cosa faranno nel momento in cui i requisiti imposti a livello europeo si ritroveranno a essere più bassi di quelli fino ad ora applicati a livello nazionale? Nuovi competitors privati lavoreranno su livelli più bassi di quelli delle imprese storiche, essendo più competitivi? Le aziende nazionali si adegueranno?*

2. *a seguito di una “liberalizzazione”, cosa ne sarà delle conoscenze e professionalità specifiche possedute dai lavoratori? Quanto know how specifico, legato alle peculiarità del territorio, delle linee, del materiale rotabile andrà perduto?*

E' chiaro a tutti che anche il problema linguistico non sarà da sottovalutare, in uno scenario dove è facile immaginare che i tecnici di diversi paesi si troveranno a collaborare.

Viene deciso all'unanimità di costituire il gruppo di lavoro riguardante la manutenzione ferroviaria che, come quello esistente per macchinisti e personale di bordo, avrà un comitato ristretto. La decisione ufficiale sarà presa nella prossima sessione di incontro del settore ferroviario previsto per Aprile. I rappresentanti di Germania e Francia propongono immediatamente la loro candidatura per fare parte del comitato ristretto. Il comitato lavora principalmente via e-mail e si riunisce solitamente 1 o 2 volte all'anno. Come UILTRASPORTI abbiamo espresso la volontà di fare parte al gruppo di lavoro, manifestando il desiderio di portare il nostro contributo alle future iniziative che il comitato proporrà. La candidatura della UILT è accolta con entusiasmo dalle altre Unions.

IV Pacchetto Ferroviario. Attualmente sono in corso discussioni informali tra il Parlamento ed il Consiglio. Inizia ora il semestre di presidenza della Lettonia, che ha dichiarato di voler avanzare in fretta sulle liberalizzazioni. Come ETF si sta cercando di influenzare il processo legislativo. Attività di lobby è stata fatta per la **“certificazione del personale ferroviario con compiti di sicurezza”**. Tra gli emendamenti del Parlamento sul documento proposto dalla Commissione e approvati dall'ERA il numero 31 individua proprio questa esigenza.

Per quanto sia ancora lungo il percorso del documento e molte siano ancora le modifiche possibili è un buon segnale che, per la prima volta, la questione della certificazione su cui l'ETF si è tanto impegnata e a cui la UILTrasporti ha dato il suo contributo, compaia in un documento ufficiale. Questo crea un precedente importante e una buona base su cui fondare future iniziative e campagne di sensibilizzazione.

Si evidenzia altresì come la posizione del Parlamento Europeo sia in linea con quelle dell'ETF. Va detto che solo Regno Unito e Svezia in sede di dibattito hanno sostenuto apertamente la posizione della Commissione in merito a velocizzare le liberalizzazioni, tutti gli altri paesi hanno avvertito la necessità di rallentare e prendere tempo.

Roma, 20 gennaio 2015