

ETF RAILWAY SECTION

Personale di Macchina

Il 27 maggio 2015 si è svolto a Bruxelles un incontro dedicato al personale di macchina, per portare a conoscenza delle Unions le ultime novità in materia di normativa. I paesi partecipanti sono: Lussemburgo, Lettonia, Regno Unito, Norvegia, Svezia, Austria, Germania, Finlandia, Francia, Belgio, Danimarca e **Italia (presente la UILTrasporti)**.

L'incontro si apre con la presentazione e l'illustrazione dell'agenda dei lavori.

Progetto pilota sull'implementazione delle guide ETF nella cooperazione transfrontaliera.

I colleghi austriaci e norvegesi, membri del gruppo di lavoro ristretto, illustrano cosa è stato fatto nei loro paesi in termini di cooperazione transfrontaliera.

Austria: A causa della sua posizione geografica, l'Austria si trova a dover affrontare rilevanti situazioni di dumping sociale. L'appalto per la ristorazione a bordo treno è stato da poco vinto da un'azienda ungherese, che utilizza personale ungherese (con relativi salari e contratti) in territorio austriaco. Data la piccola dimensione del paese, il personale in 10 ore lo attraversa completamente iniziando e finendo il turno in Ungheria, cercando così di evitare le normative austriache. Anche nel caso dei treni da e per la Slovenia, il sindacato austriaco è dovuto intervenire perché la posizione contrattuale del personale del treno fosse regolata secondo le norme previste negli accordi collettivi austriaci. Sia con i colleghi ungheresi, che con quelli sloveni, le Unions austriache hanno firmato accordi di collaborazione che li impegna a non accettare alcuna scelta al ribasso in termini di salari e normative.

Norvegia: Tra Norvegia, Svezia e Danimarca è stato avviato un progetto pilota per l'implementazione delle linee guida. E' stato creato un comitato bilaterale con i rappresentanti delle Unions e della TX Logistics, che ha accettato di fare parte del progetto. I lavori riguardano soprattutto il personale di macchina utilizzato in operazioni di "cabotage" (personale di uno stato impiegato interamente in un secondo paese). Parte dell'accordo sono le ispezioni a sorpresa oltreconfine e l'applicazione delle migliori condizioni contrattuali.

Direttiva sul Personale di macchina: Olaf Mette, membro della commissione tecnica dell'ERA (European Railway Agency) sul PdM, illustra lo stato dei lavori del testo che andrà a regolamentare le specifiche per la certificazione del PdM. Il documento riguarda aspetti come competenze linguistiche, unicità della licenza di guida, livello di educazione richiesto, controlli sanitari. Alcuni degli argomenti non sono ancora stati affrontati e lo saranno a breve nei tavoli tecnici di Giugno. Allo stato attuale, il testo prevede visite sanitarie periodiche, mentre le psicometriche saranno eseguite solo

su richiesta del datore di lavoro. Per quanto riguarda il titolo di studio, il diploma di scuola superiore al momento richiesto in Italia per essere idonei alla licenza di guida, viene sostituito da un generico "requisito minimo di educazione scolastica", secondo i parametri dell'UE sull'educazione. **Come UILT abbiamo fatto notare, che questa disposizione è frutto di un compromesso e rende possibile una sorta di dumping da parte di lavoratori che, pur dimostrando una sufficiente istruzione scolastica, non sono in possesso di un titolo di studio rilasciato in UE.** Viene spiegato che su questo punto la discussione in sede tecnica è stata accesa e che il tema dell'educazione minima ha trovato molti oppositori, i quali avrebbero preferito non mettere alcun requisito scolastico per l'ottenimento delle licenze. L'intervento di Mette termina demandando ulteriori aggiornamenti all'avanzare dei lavori del gruppo tecnico dell'ERA, a cui riporterà le nostre osservazioni.

Incidente di Mannheim: Il collega tedesco illustra l'avanzamento delle indagini sull'incidente di Mannheim (2 agosto 2014). Le indagini procedono a tutto campo e interessano, non solo il personale di macchina, ma anche quello di stazione. Ciò che sta emergendo, come argomento di discussione in riferimento al personale "transfrontaliero, è che i macchinisti del treno merci coinvolto nel sinistro non sono di nazionalità tedesca ed erano privi di regolare patente nonché, la necessità per le imprese ferroviarie, di avere efficaci e idonee coperture assicurative che ricomprendano anche casi come quello citato.

Collaborazione ETF/CER per un accordo di implementazione delle condizioni di lavoro per il personale impegnato in operazioni transfrontaliere: i negoziati per un nuovo accordo inizieranno a fine anno. L'ETF chiede alle Unions di fornire un feedback su ciò che ritengono sia importante richiedere in sede di trattativa. L'obiettivo dell'accordo è soprattutto di opportunità politica: realizzare un testo condiviso con CER prima che la Commissione Trasporti decida di legiferare in materia.

Cabine di Guida: In accordo con ERA è in previsione uno studio sui requisiti minimi europei per ottenere cabine di guida che rispettino in tutta l'Unione la salute dei macchinisti. Vibrazione, rumore, climatizzazione, illuminazione, servizi di bordo, saranno oggetto di discussione e valutazione.

Vengono infine presentati i risultati del questionario, sottoposto nei mesi scorsi alle Unions, sull'utilizzazione dell' Agente Solo. Tale utilizzo è risultato ampiamente diffuso in tutti i paesi dell'Unione senza le restrizioni presenti nel nostro paese compreso l'agente "solissimo" utilizzato sui treni merci.