

ETF RAILWAY SECTION

Il 3 giugno 2015 si è svolto a Bruxelles l'incontro plenario del personale della sezione ferroviaria.

I paesi partecipanti erano: Austria, Belgio, Bulgaria, Rep.Ceca, Svizzera, Germania, Danimarca, Spagna, Francia, Ungheria, Italia (presente UILtrasporti), Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Russia, Svezia, Regno Unito, Ucraina.

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

Creazione di un gruppo di lavoro per il personale di Manutenzione.

L'assemblea viene informata della proposta di creare un gruppo di lavoro specifico per il personale di manutenzione. Tutti i partecipanti si mostrano interessati alla proposta, e valutano positivamente l'attenzione che si vuole dare al settore. Alcuni sostengono che anche la manutenzione dell'infrastruttura meriterebbe però un gruppo ad hoc, e non si esclude la possibilità di crearlo in futuro. I colleghi Bulgari e Ucraini, insieme a quelli Tedeschi, fanno notare come i contratti per la manutenzione dei rotabili vengano messi in concorrenza con le aziende costruttrici, che sono però metallurgiche, o completamente esternalizzati. L'importanza di fare ogni sforzo affinché la Manutenzione rimanga all'interno delle attività ferroviarie è chiaro a tutti: i colleghi sono e devono restare "ferrovieri". ***Come UILT viene fatto presente che proteggere la professionalità dei lavoratori impegnati in attività manutentive non significa solo proteggere l'occupazione e la sicurezza sul lavoro, ma anche proteggere un "know how" antico, da cui dipende direttamente la sicurezza di altre figure professionali: macchinisti, capitreno, e infine i viaggiatori stessi; per affrontare le sfide future in tema di concorrenza anche transfrontaliera, a cui alcuni regioni europee saranno esposte, consideriamo prioritario e sosteniamo una più stretta e attiva collaborazione con le altre unions.***

Viene presentata la proposta di creare, come per gli altri gruppi di lavoro, un gruppo esecutivo ristretto. Le candidature sono le seguenti: Johannes Kuipers (EVG Germania), Alois Fritzenwallner (VIDA Austria), Werner Schwarzer (SEV Svizzera), ***Emanuela Rolle (UILtrasporti)***, Tex Roland (FNCTTFEL Lussemburgo), più un rappresentante della Norvegia.

Le candidature verranno valutate e approvate nel prossimo gruppo di lavoro in autunno.

Campagna in favore del personale di bordo:

L'esigenza di una campagna europea in favore del personale di bordo appare a tutti i partecipanti di primaria importanza. Danimarca e altri paesi dell'Europa settentrionale, raccontano come esistano già diversi treni che circolano senza personale di bordo, e che da tempo chiedono ai governi dei loro paesi di ripristinare i vecchi moduli di scorta. Il collega Belga evidenzia come i materiali leggeri, ovunque usati per i primi viaggi senza CT, siano, proprio per le caratteristiche tecniche, estremamente pericolosi in caso di incidente. In Austria il governo, di fronte all'opposizione sindacale, avrebbe sostenuto che non vi è alcuna necessità di mantenere a bordo i capitreno e che sono intenzionati a sostituirli con delle figure di vigilantes. In questo contesto la sicurezza del macchinista sarebbe completamente garantita.

A fine ottobre verrà quindi lanciata la campagna in favore del Personale di Bordo, con tanto di volantini da distribuire. Saremo sostenuti dalle associazioni europee dei viaggiatori e dei disabili. Viene chiesto quindi alle unions di organizzarsi nei singoli paesi per dare massima visibilità alla cosa.

IV Pacchetto Ferroviario:

L'attuale presidenza Lussemburghese e la prossima Olandese si sono dette disponibili a tenere in considerazione le osservazioni delle parti sociali.

Pilastro tecnico: sono in corso negoziati tra Parlamento e Consiglio e andranno probabilmente avanti fino alla fine di giugno. Sembra che, al momento, alcuni punti siano certi e non verranno più modificati:

- Certificazione del materiale rotabile. Quando il materiale viene impiegato solo a livello nazionale, le Authority dei singoli paesi sono competenti per le certificazioni. Quando invece viene utilizzato in più paesi europei, la competenza passa all'ERA.
- No blame culture. Il Parlamento ha sostenuto la posizione dell'ETF. Qualcosa è stato introdotto sul tema, ma senza nominarlo esplicitamente. L'ETF ha chiesto al parlamento di continuare a insistere.
- Certificazioni. Nella proposta del Consiglio vi è un accenno alla certificazione per le "figure professionalmente rilevanti". Per l'ETF è ancora troppo generico, e ha chiesto esplicitamente al Parlamento di non cedere su questo argomento.

Va evidenziato che fino a questo momento su certificazioni e "no blame culture" non vi è mai stato alcun accenno nelle proposte del Consiglio.

Pilastro Politico: all'attuale stato delle cose, pilastro Tecnico e Politico non verranno separati (come auspicato dall'ETF) . Vi sarà probabilmente un accordo definitivo sul pil. politico entro ottobre di quest'anno.

Vi sono attualmente alcuni argomenti chiave:

- Assegnazione diretta. Sembra vi sia la volontà di mantenere la possibilità di assegnare il trasporto locale senza gara d'appalto. La normativa è però ancora confusa e il timore è che la mancanza di chiarezza possa essere un disincentivo per le autorità competenti ad assegnare direttamente i servizi di trasporto, temendo azioni legali.
- Aziende Integrate. Resterà la possibilità di mantenere le holding nazionali, in cambio di trasparenza finanziaria.
- Protezione del personale. Vi è un primo accenno alla protezione del personale in caso di gare d'appalto. E' la prima volta che compare nei testi e Lussemburgo e Olanda si sono mostrati disposti a portare avanti l'argomento.

A ottobre vi sarà un incontro del Consiglio Europeo in Lussemburgo. L'ETF propone di tenere lì la prossima sessione plenaria della sezione ferroviaria, e di partecipare ad una manifestazione fuori dall'edificio ove avverrà l'incontro.

Mobifair e pratiche di dumping sociale:

Vladimir Flahe, membro di Mobifair, presenta un'analisi dei casi di dumping in Germania. Parlamento Europeo e Presidente della Commissione Europea hanno detto di voler intraprendere azioni concrete contro il dumping nei trasporti (anche nel trasporto aereo), ammettendo per la prima volta che il fenomeno è diffuso anche nel settore ferroviario.

Vengono presentati casi rilevati dall'associazione Mobifair in Germania, che grazie ad informatori anonimi, ha potuto creare statistiche reali sul fenomeno. Il dumping è allarmante nelle compagnie merci private: ore di straordinario fuori norma, utilizzo di lavoratori non qualificati e sottopagati presi dalle liste di collocamento, macchinisti "lavoratori autonomi" che sfuggono ad ogni controllo, utilizzati anche in operazioni transfrontaliere senza alcuna preparazione tecnica o linguistica...

Emerge la necessità di una banca dati europea delle patenti di guida, così come l'obbligo di utilizzo di card elettroniche da inserire a inizio e fine turno. Si deve inoltre vigilare sulle agenzie interinali.

Viene poi presentato un documento in discussione al Comitato del Dialogo Sociale del 17 giugno 2015, in cui si chiede un impegno agli organi europei per uno sviluppo forte e reale del trasporto merci su rotaia. L'assemblea approva il documento.

Sabine Trier ci comunica che a breve i sindacati verranno contattati dalla Commissione per uno studio sulla rappresentatività (probabilmente un questionario). La stessa ricerca sarà sottoposta alle parti imprenditoriali. Vi è certamente un progetto politico dietro, ma l'ETF ha dato comunque la disponibilità dei suoi membri a partecipare.

La riunione si conclude con i report dei gruppi di lavoro su donne e giovani in ferrovia: emerge che, se le donne sono aumentate nei mestieri ferroviari del quasi 30% negli ultimi anni (con posizioni dirigenziali ove resistono le holding statali), la ferrovia non sembra essere più una professione appetibile per i giovani.

Roma, 18 giugno 2015

La Segreteria Nazionale