



Segreterie Nazionali

Il 25 febbraio grande manifestazione europea contro il quarto pacchetto ferroviario

Il perché dell'invito ad agire

Alla fine febbraio il Parlamento europeo voterà il cosiddetto quarto pacchetto ferroviario. Questa è la prima importante decisione di uno dei due legislatori europei (l'altro è il Consiglio dei Ministri dei Trasporti) sulle sei proposte di modifica delle direttive che formano il quarto pacchetto ferroviario. Ricordiamo che la procedura di co-decisione dell'UE, per rendere definitivi i provvedimenti, prevede il passaggio attraverso due o tre letture sia in Parlamento che nel Consiglio. Questo primo voto è molto importante perché definisce la posizione del Parlamento europeo nei futuri negoziati con il Consiglio. Solo dopo l'approvazione finale le direttive diventeranno obbligatorie per tutti i paesi dell'UE (e per i paesi candidati ad entrare) definendo il nuovo quadro di riferimento normativo per il settore ferroviario, nonché le condizioni per i lavoratori.

La posta in gioco

Nell'ambito del pilastro politico costituito dal quarto pacchetto ferroviario, la Commissione Europea propone la completa apertura al mercato e alla concorrenza del trasporto ferroviario e l'inserimento di condizioni più restrittive che mettono in pericolo l'attuale organizzazione in forma integrata delle Holding ferroviarie.

La Commissione trasporti del Parlamento europeo ha modificato e parzialmente alleggerito talune disposizioni, pur confermando sostanzialmente l'approccio della Commissione, come emerso durante la votazione del 17 dicembre 2013, che prevede:

- La liberalizzazione del trasporto ferroviario nazionale passeggeri e in particolare per i servizi ad alta velocità (libero accesso, liberalizzazione) ;
- La promozione e la facilitazione delle procedure di gara nei servizi di trasporto pubblico ferroviario, attraverso: la frammentazione degli ambiti territoriali da mettere a gara; l'utilizzo del materiale rotabile per mezzo del trasferimento del rischio finanziario sulle autorità pubbliche, l'applicazione di condizioni più restrittive per gli affidamenti diretti dei contratti di servizio che saranno, successivamente, emanate dalla Commissione;
- l'ulteriore separazione dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese ferroviarie imponendo maggiori restrizioni normative per le attuali Holding ferroviarie;

Un aspetto positivo della votazione, del 17 Dicembre 2013, è risultato il rafforzamento delle tutele sociali del Regolamento OSP. La Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha reso obbligatorio, per le autorità che definiscono gli obblighi di servizio pubblico, l'inserimento di

norme che impongono clausole sociali a garanzia del personale che sarà coinvolto nel cambio dell'operatore nell'ambito delle procedure di gara d'appalto.

Aspetto molto negativo è l'introduzione dei servizi minimi in caso di sciopero anche nei Paesi dove non è previsto.

Le conseguenze per i lavoratori delle ferrovie

Con l'estensione della concorrenza nel trasporto ferroviario di passeggeri nazionale e il frazionamento delle, rimanenti, società integrate, il processo di privatizzazione e la pressione finalizzata al taglio dei costi, si aggraverà ulteriormente la situazione, con conseguenze quali:

- riduzione del numero dei dipendenti;
- maggior ricorso all'outsourcing e al subappalto dei servizi;
- aumento dei contratti atipici e precari;
- incremento dell'utilizzo dei lavoratori in somministrazione;
- intensificazione dei carichi e della pressione sul lavoro;
- aumento degli orari di lavoro flessibili, del frazionamento dei turni di lavoro, del ricorso allo straordinario.

Ciò inevitabilmente comprometterà la sicurezza e la qualità dei servizi!

La concorrenza, il libero accesso al trasporto passeggeri, comporterà la selezione delle linee più redditizie, lasciandole nelle mani dei soliti noti che, spingendo verso il basso i prezzi, metteranno in serio pericolo le condizioni di lavoro, sia per i dipendenti del nuovo operatore che quelli del vecchio: entrambi dovranno fare profitti.

I mancati ricavi dei gestori di reti più vaste comprometteranno la possibilità di compensare i minori introiti sulle linee meno frequentate o di proporre sconti sulle altre linee.

Gli utenti potranno avere dei vantaggi solo sulle linee più frequentate e redditizie, mentre dovranno pagare di più per utilizzare gli stessi servizi nei territori periferici e meno serviti.

Il ricorso alle procedure di gara per assegnare i servizi invece degli affidamenti diretti porterà a forti ribassi che saranno scaricati sul fattore lavoro. Ci sarà una riduzione dell'occupazione, soprattutto per il personale di bordo, oltre a un aumento del precariato.

La Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha riconosciuto l'esistenza di tali effetti e ha adottato una disposizione che obbliga le autorità competenti a definire le norme di tutela sociale che obbligano il nuovo operatore ad assumere il personale interessato al cambio di gestore. Tuttavia abbiamo forti dubbi sull'effettivo rispetto di queste regole.

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie integrate emerge chiaramente l'idea che la separazione della gestione delle infrastrutture dall'erogazione del servizio garantirebbe meglio la concorrenza; anche se sarà consentita l'esistenza di holding ferroviarie le soggezioni normative le renderanno sostanzialmente inutili. Chi ne farà le spese saranno i ferrovieri: sarà più difficile assicurare una protezione sociale soprattutto per il personale dell'esercizio che risulterà inidoneo; sempre più difficoltoso risulterà mantenere o migliorare le condizioni di utilizzo dei lavoratori del settore.

Le richieste del sindacato al Parlamento Europeo sono:

- Rigettare la proposta di liberalizzazione dei servizi nazionali di trasporto ferroviario dei passeggeri;
- Respingere la separazione tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto e mantenere l'organizzazione di imprese integrate ;
- Rispettare il diritto degli Stati membri ad organizzare i servizi di trasporto pubblico nel modo migliore, considerando le esigenze specifiche dei loro cittadini e dei territori;
- Assicurare il mantenimento dei diritti e delle condizioni dei lavoratori quale prerequisito per il buon funzionamento del sistema ferroviario e per servizi di alta qualità ;
- Non toccare il diritto di sciopero, rigettando l'introduzione o l'incremento dei servizi minimi;
- Ricordarsi che i servizi ferroviari sono pubblici!

L'azione sindacale

Tutti a Strasburgo! Facciamo sentire la nostra voce di fronte al Parlamento europeo! L'ETF ha programmato una manifestazione che si terrà a Strasburgo, il 25 febbraio 2014, di fronte al Parlamento europeo. Partecipiamo da tutta Europa per dimostrare e far sentire, ai deputati, la nostra rabbia e le nostre richieste.

