

DIALOGO SOCIALE

TRASPORTO FERROVIARIO

PROGETTO EUROPEO “PROMOTING EMPLOYMENT AND QUALITY OF WORK IN THE RAIL SECTOR”

I partner sociali europei (CER e ETF) hanno avviato un progetto per individuare strategie di gestione delle risorse umane che nel lungo periodo possano rendere maggiormente appetibile per i giovani, per le donne e per i lavoratori più anziani o meno qualificati il lavoro nel settore ferroviario.

È innegabile infatti che per la sua valenza economica ed ecologica, nonché per l'importanza strategica e logistica del settore in Europa, valutare lo sviluppo professionale e le criticità affrontate dalle persone che lavorano o che ambiscono a lavorare nel settore ferroviario è di grande importanza.

Al fianco di un'analisi economica dei dati e una disamina delle buone prassi presenti nelle aziende ferroviarie dei vari Paesi europei, si è scelto di chiedere direttamente ai lavoratori di parlare della propria situazione e della propria realtà attraverso una survey on line. Nello specifico è stato elaborato un questionario per la generalità dei dipendenti ed uno specifico per gli apprendisti.

La Filt Cgil curerà la diffusione e la raccolta dei questionari che saranno distribuiti attraverso le proprie strutture sindacali territoriali.

ETF: GRUPPO CONSULTIVO MACCHINISTI

E' stata diffusa il 31 luglio scorso dall'ETF la bozza di report della riunione del Gruppo Consultivo dei Macchinisti (GCM) riunitosi il 27 maggio 2015 a Bruxelles (vedi anche precedente nota Filt pubblicata sul diario del 20 maggio scorso).

1) Durante l'incontro il rappresentante dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) Olaf Mette, ha fatto il punto sulla **Revisione della Direttiva Macchinisti** e in particolare sulle questioni riguardanti certificazione e formazione.

In sintesi sono stati affrontati i seguenti punti:

- livelli di qualifica,
- validità geografica,
- competenze linguistiche,
- distinzione tra visita medica e psicologica e frequenza delle visite,
- categorie di certificazione A per il manovratore e B per il macchinista in servizio nelle reti pubbliche,
- Smart Card che contenga informazioni sul lavoratore, molto importanti per monitorare tempi di lavoro e riposo.

Per quanto riguarda la richiesta ETF di un'armonizzazione della formazione di livello EU per evitare dumping sociale fra imprese l'ERA ha replicato che, essendo l'emissione del certificato di competenza delle aziende, non può essere imposta una durata comune, ma si potranno suggerire obiettivi e un periodo indicativo.

Per la licenza, secondo l'ERA, può essere stabilito un cotesto nazionale perché l'emissione è di competenza delle Agenzie locali.

La questione dell'armonizzazione di livello nazionale è comunque ancora oggetto di discussione, secondo l'ETF le Agenzie per la Sicurezza dovrebbero poter applicare le stesse regole a tutte le compagnie che operano nello stesso paese.

Hanno partecipato alla discussione anche i membri ETF dei vari **gruppi tecnici dell'Era** che hanno evidenziato alcune criticità riguardanti il certificato per il macchinista, le categorie A e B, i livelli di formazione per evitare penalizzazioni

di carriera, la richiesta di supporto psicologico post traumatico e hanno fornito altri suggerimenti che il Gruppo Macchinisti ha assunto per le proprie rivendicazioni nei rapporti con ERA e CER.

Gli esperti hanno infine evidenziato alcune dinamiche da contrastare nel funzionamento dei gruppi dell'ERA, che tende a predeterminare le posizioni considerando i componenti "in accordo" quando in realtà significa che non c'è un forte disaccordo.

Una delegazione ETF ha incontrato due **esperti CER** che si occupano della revisione della Direttiva Macchinisti **nei gruppi ERA** per verificare i punti di intesa. Tra questi: i controlli medici e psicologici che dovrebbero essere fatti solo quando è necessario (ad es. a seguito di incidenti); la distinzione tra esame (iniziale) e controlli; la patente digitale.

Su quest'ultimo punto la CER concorda, ma ha in mente l'uso di un supporto informatico (tablet, smartphone) mentre l'ETF intende più semplicemente un modo digitale per identificare il macchinista.

2) All'odg della riunione una prima verifica sulla Cooperazione transfrontaliera tra sindacati, che è stata ideata per combattere il dumping sociale, per segnalare eventuali casi e per un continuo scambio di informazioni sull'applicazione dei contratti nelle aziende dei vari paesi e in particolare sul salario e sull'orario di lavoro.

Sono già attivi contatti tra le organizzazioni sindacali di Austria e Ungheria; Germania, Austria e Svizzera; Svezia, Norvegia e altri paesi nordici per la tutela dei lavoratori, soprattutto i macchinisti in servizio transfrontaliero.

Sono stati inoltre avviati i primi contatti tra organizzazioni sindacali dei paesi dove opera TX Logistics (Italia, Austria, Germania, Svizzera, Olanda, Danimarca e Svezia) per coordinare una campagna di livello europeo con l'obiettivo di raccogliere maggiori informazioni sulla sindacalizzazione tra i lavoratori con l'obiettivo di introdurre in azienda un contratto collettivo di settore.

3) Applicazione dell'accordo CER/ETF sulle condizioni di lavoro del personale mobile in servizio transfrontaliero.

Dopo la lunga negoziazione degli scorsi anni le parti hanno raggiunto una posizione comune circa la mancanza di necessità di aumentare il numero dei Riposi Fuori Residenza (RFR) e ora hanno chiesto alla CE un'analisi supplementare sull'applicazione dell'accordo.

Questa si concretizzerà nel 2016 quando CER ed ETF daranno avvio ad un nuovo progetto, il cui programma dovrebbe essere completato a fine 2015.

Le questioni oggetto di indagine riguarderanno il rispetto dell'accordo, la rinegoziazione di alcune clausole, gli eventuali controlli per rinforzare l'applicazione, il monitoraggio di regole e condizioni di lavoro, l'evoluzione del lavoro di macchinista.

Il GCM ha proposto di diffondere un semplice questionario tra i lavoratori interessati dall'accordo per far emergere le questioni prioritarie da affrontare nel progetto.

4) Sull'ergonomia delle cabine di guida è stato evidenziato che le TSI (Technical specifications for interoperability) emanate dall'ERA (Agenzia Ferroviaria Europea) includono solo parzialmente indicazioni riguardanti gli standard sulla salute del personale, sono superate e non considerano importanti elementi come quello della temperatura.

Le precedenti proposte specifiche ETF di includere questi temi nelle TSI erano state rifiutate.

L'ETF ha proposto che un gruppo di esperti ETF incontri la CER per valutare un progetto congiunto sul tema. E' stato infine concordato che le organizzazioni sindacali indichino degli esperti che abbiano competenze sui parametri dell'ambiente di lavoro che, comunicando via mail, siano in grado di sviluppare proposte concrete da sottoporre alla CER.

5) Il Gruppo Consultivo dei Macchinisti ha deciso di appoggiare la campagna ETF per evitare la diffusione di treni senza **personale di bordo** che dovrebbe essere lanciata a fine ottobre in tutti i paesi europei.

6) Sono stati infine avviati contatti con l'associazione autonoma europea dei macchinisti ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas) con cui, nonostante le differenze politiche, si sta valutando una futura cooperazione sulle questioni più pratiche riguardanti le condizioni di lavoro. E' stata redatta una prima bozza di documento comune nel quale si è convenuto sui seguenti temi: difesa dei macchinisti dai rischi derivanti dai processi di liberalizzazione, lotta al social dumping, incremento del livello di competenze e la sicurezza ferroviaria.

Roma, 31 agosto 2015