



Comunicato del 21.03.2013

La sezione Etf ferroviari rinnova e le cariche e prepara la battaglia contro il IV° pacchetto ferroviario

Nell'ultima riunione della sezione ferroviari dell'Etf si sono svolte le elezioni per il rinnovo delle cariche dello steering committee, in previsione del congresso dell'Etf che si terrà a Berlino nell'ultima settimana del prossimo mese di maggio.

Il ricambio al vertice ha interessato i due vicepresidenti, la responsabile del coordinamento donne. Altra novità è stata l'elezione del rappresentante dei giovani, figura pensata per poter cogliere al meglio le esigenze di cambiamento proveniente dagli under 35. I nuovi eletti sono risultati: nella carica di vice-presidente Maria Cristina Marzola della Filt Cgil e Maarten Gutt, della Federazione Polacca del sindacato delle Ferrovie dello Stato; in quella di responsabile del coordinamento donne la bulgara Daniela Zlatkova del sindacato FTTUB; in quella di rappresentante dei giovani l'ungherese signora Katalin Mathe del sindacato Vdszsz. Sono stati confermati gli altri tre membri ordinari del bureau, il norvegese Øysten Aslaksen del sindacato macchinisti, il francese Henry Wacsin della CGT ferroviari e il tedesco Alois Weiss della federazione EVG.

Non si è parlato solo di cariche ma soprattutto di programmi per il prossimo quadriennio. Sono state condivise le linee programmatiche e gli obiettivi che la sezione Ferroviari dell'Etf si è data per il mandato 2013-17, nonché individuate le azioni concrete per la loro implementazione.

Considerato che la Commissione Europea, entro il 2019 con il cosiddetto IV pacchetto ferroviario, vuole: realizzare la completa apertura dei mercati ferroviari nazionali con delle regole più cogenti sulla standardizzazione della rete, nonché di quelle per l'omologazione del materiale; rendere obbligatorie le gare di appalto per il trasporto pubblico locale su ferro; modificare i compiti dell'Agenzia per la sicurezza europea che potrà emettere un unico certificato di sicurezza bypassando le Agenzie nazionali; premere l'acceleratore sulla separazione tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, il famoso unbundling, che nella nuova formulazione cambia forma lessicale, ora si parla di "governance", ma non quella nei contenuti.

Il programma di lavoro e gli obiettivi della sezione si intrecciano con il percorso legislativo del IV pacchetto ferroviario di cui, in allegato, riportiamo un sunto dei provvedimenti con le motivazioni assunte dalla Commissione Europea.

Sostanzialmente, il trait d'union di tutte le motivazioni che sono alla base della richiesta di modifiche legislative è sempre lo stesso: con una maggiore concorrenza si potranno offrire migliori condizioni di trasporto e favorire l'integrazione tra gli Stati.

Contro questa impostazione di stampo liberista, da anni, si batte l'Etf. Per il prossimo quadriennio non si prevedono cambiamenti di linea, nella convinzione, supportata da dati concreti, che l'attuale competizione nel mercato ferroviario stia ottenendo risultati opposti a quelli prospettati dalla Commissione Europea. Gli obiettivi che Etf si pone sono quelli di rigettare la liberalizzazione e la separazione, promuovendo un vero sistema di trasporto eco-sostenibile con lo sviluppo di un servizio pubblico accessibile a prezzi equi per tutti i cittadini, la cui governance rimanga in mano pubblica.

Il secondo obiettivo programmatico trova motivazione nel contrasto all'attuale situazione del sistema ferroviario europeo, nel quale le Imprese storiche continuano a perdere occupati. L'Etf vuole porre un'attenzione particolare sulle condizioni di lavoro del personale. Urge porre un freno al sempre maggiore, strumentale, utilizzo di nuove società ferroviarie, che con la scusa dell'apertura del mercato non trovano niente di meglio che diminuire i salari e peggiorare la vita dei dipendenti. Per l'Etf non è possibile continuare a fare finta di non vedere che le nuove imprese ferroviarie, che si stabiliscono nei paesi dove il mercato è liberalizzato, altro non sono che delle "filiali" delle imprese storiche di altre nazioni ancora in mano pubblica. Serve un freno soprattutto con un sistema affidabile ed esigibile di clausole sociali, infatti l'attuale formulazione adottata nei provvedimenti legislativi è troppo blanda e di scarsa utilità, specialmente per il sistema italiano.

Il terzo obiettivo che Etf intende perseguire è il miglioramento del dialogo sociale, in quanto dal 2009 non entra nel vivo dei problemi più scottanti limitandosi ad affrontare quelli più marginali. Si vuole spingere per incrementare studi congiunti in cui valutino correttamente l'impatto delle norme sulle condizioni di impiego dei lavoratori, specie quelli interessati dall'interoperabilità transfrontaliera, con il fine di arrivare alla sottoscrizione di accordi, raccomandazioni, che possano incidere positivamente sulla vita dei ferrovieri..

L'ultimo dei macro obiettivi di Etf riguarda l'ERA. L'agenzia Europea per la sicurezza oggi sembra più orientata verso una strategia che incrementi la competitività piuttosto che salvaguardare i livelli massimi di sicurezza, già presenti nei Paesi più tecnologicamente avanzati, come meta da raggiungere per tutti gli operatori ferroviari.

Per modificare l'orientamento serve Etf ritiene che serva un maggior coinvolgimento del sindacato che, all'interno 55 gruppi di lavoro, sotto-gruppi, task forces dedicate, oggi è presente solo in 10 gruppi di lavoro con solo 14 esperti. Qui si dovranno concentrare gli sforzi per superare i problemi di reperimento di personale qualificato soprattutto da un punto di vista di conoscenza delle lingue oltre che dei regolamenti. Non si possono abbassare ulteriormente i livelli di sicurezza, lo slogan rimane sempre: "safety first".

Le prime azione concrete che Etf propone di mettere in campo per poter emendare i testi del IV° pacchetto ferroviario, oltre alle azioni di lobbying a livello europeo e nazionale, è quella di uno sciopero e di una manifestazione dei ferrovieri di tutta Europa, che compatibilmente con le legislazioni nazionali sul diritto di sciopero, dovranno svolgersi contemporaneamente in tutte le imprese e reti ferroviarie europee nel momento in cui sono previsti i momenti topici dell'iter legislativo.

I tempi dell'iter legislativo sono i seguenti: maggio 2013 discussione in Commissione Trasporti europea; entro giugno 2013 invio degli emendamenti e presentazione da parte



dei relatori; novembre 2013 inizio discussione in plenaria al Parlamento Europeo; febbraio 2014 voto per l'approvazione.

Il rispetto del crono-programma pare piuttosto ambizioso in quanto si tratta di approfondire tre regolamenti e tre direttive, che sommate formano una mole di carta alta circa 8 cm, intrecci normativi che devono essere resi coerenti e compatibili. Vista la corposa documentazione e la difficoltà della materia, è molto probabile che ci sia uno slittamento dei termini che impatterà con le elezioni europee del giugno 2014. Ciò potrà consentire una maggiore discussione dei provvedimenti nella campagna elettorale, il che potrebbe essere utile alle posizioni sindacali che attualmente non trovano molto spazio all'interno del Parlamento Europeo, la cui maggioranza è dichiaratamente favorevole all'impostazione voluta dalla Commissione Europea.

Nella riunione è stata discussa una bozza di documento in cui sono riportate le posizioni dell'Etf, che vi parteciperemo non appena sarà ufficializzata in quanto devono essere ancora inserite le osservazioni emerse dal dibattito.

La Segreteria Nazionale