



**Comunicato del 16 ottobre 2017**

## **Interoperabilità ferroviaria in Europa: Un Workshop per fare il punto sull'applicazione della direttiva 2005/47/CE**

Il 5 e 6 ottobre scorsi, a Zagabria, la Federazione europea dei sindacati dei trasporti (ETF) e l'omologa controparte datoriale (CER) si sono incontrate per fare il punto sull'evoluzione del trasporto ferroviario transfrontaliero in Europa, a 12 anni di distanza dall'entrata in vigore della direttiva 2005/47/CE.

Il focus dei due giorni si è incentrato sullo scambio di informazioni relativamente all'implementazione della direttiva, approfondendo le modalità con cui le imprese hanno utilizzato tali norme per incrementare il trasporto internazionale e analizzando le ricadute sia sul versante della organizzazione dei servizi che di quella del lavoro. Interessante il confronto sulle molteplici interpretazioni delle norme di utilizzo del personale mobile, che le diverse aziende applicano ai loro dipendenti impiegati in servizi oltre confine.

Dai lavori di questo workshop è emerso chiaramente come la direttiva sia obsoleta e poco tutelante per il personale. Giova ricordare che la direttiva è il frutto di un accordo di "dialogo sociale" che le organizzazioni sindacali italiane e quelle inglesi non avevano condiviso, evidenziando già nel 2004 le carenze e le criticità che oggi sono sotto gli occhi di un maggior numero di sindacati degli altri paesi europei. La finalità "nobile" della direttiva era quella di introdurre standard minimi comuni a livello europeo in materia di orario di lavoro. In realtà è diventata il cavallo di Troia per un subdolo dumping contrattuale giocato tutto sulle spalle dei lavoratori, come Italiani ed Inglesi avevano ampiamente previsto.

Il dibattito di Zagabria ha messo in luce come sia necessario rivisitare la normativa, ma le modalità, ovviamente, divergono tra ETF e CER.

Come FIT CISL continueremo, nel solco di quanto storicamente avvenuto, a dare il nostro contributo per migliorare la situazione creatasi nostro malgrado, proseguendo con delle giuste rivendicazioni rispetto a quanto sta accadendo a causa delle interpretazioni soggettive e unilaterali della direttiva, da parte delle imprese. Nel dibattito abbiamo insistito che nella direttiva:

- siano inserite regole e definizioni più chiare ed esaustive che abbiano validità identica per ogni stato membro (servizio transfrontaliero, notti, condotta, RFR, orario di lavoro, riposo, etc.)
- venga specificata meglio e resa applicabile la clausola di non regresso che consentirebbe di mantenere le condizioni contrattuali o legislative di miglior favore già acquisite a livello nazionale, anche per il personale che opera su servizi transfrontaliero;
- l'estensione del campo di applicazione che ricomprenda tutto il personale viaggiante, come macchinista, capotreno, ristorazione, notte, etc.;
- sia prevista ed introdotta una certificazione linguistica anche per gestire le situazioni di emergenza nella lingua estera;
- venga istituito un sistema di controllo europeo che possa far intervenire le autorità preposte per reprimere i casi sfornamento dei tempi di condotta/lavoro e riposo nonché la violazione del possesso delle apposite certificazioni e abilitazioni;
- siano previsti appositi tavoli periodici di confronto tra le organizzazioni sindacali dei vari paesi coinvolti da un servizio transfrontaliero per le opportune verifiche.

Sul percorso di modifica e sulle future trattative nonché su quelle per l'implementazione definitiva dell'attuale direttiva saremo come sempre vigili e faremo seguito con le necessarie informative al riguardo. Riteniamo che solo attraverso norme condivise e serie, possiamo arrivare ad un trasporto ferroviario europeo, che non crei situazioni di dumping salariale e sociale.

**La Segreteria Nazionale**