

La Segreteria Nazionale Mobilità incontra la delegazione Norvegese del sindacato (NJF) Equipaggi Ferrovieri.

In data odierna si è tenuto il previsto incontro tra i rappresentanti equipaggi ferroviari UILTrasporti e una rispettiva delegazione Norvegese.

Dopo il saluto da parte del Segretario Nazionale della Mobilità Nicola Settimo è stata presentata, da parte del Dipartimento Nazionale Mobilità, una sintesi del Regolamento della circolazione ferroviaria sull'infrastruttura nazionale (RFI). Il dibattito scaturito, ricco di interventi, ha toccato diversi punti in materia coinvolgendo appassionatamente entrambe le parti. I ferrovieri provenienti da Oslo hanno posto molte domande riguardanti, in particolare, il ruolo del CT durante il licenziamento del treno, la chiusura delle porte e il ruolo in generale del Capo Treno. In Norvegia attualmente è il macchinista l'addetto alla chiusura porte, attività eseguita senza la possibilità di alcun controllo da parte del personale di bordo che crea situazioni di pericolo reale per i viaggiatori.

La delegazione norvegese ha espresso forte preoccupazione per il ruolo del capo treno, privo anche della responsabilità del movimento, che in caso di liberalizzazione del mercato ferroviario, potrebbe essere non più ritenuto indispensabile a bordo dei convogli.

Per questa ragione la proposta della UILTRASPORTI, in ambito nazionale, di abilitare il CT allo spostamento del treno, in caso di malore del macchinista dotandolo di una "certificazione"/formazione, è stato particolarmente apprezzato, così come viene apprezzato il nostro impegno su questo tema in sede Europea.

La seconda serie di slides, ha illustrato brevemente i sistemi ATP/SCMT e ATC /ERTMS-ETCS, dettagliandone il funzionamento e mettendone in evidenza le differenze. Ancora una volta, nella delegazione norvegese, ha sorpreso l'efficienza del nostro sistema Alta Velocità in termini di funzionalità e sicurezza. In Norvegia, secondo quanto riferito, vi è solo una linea sperimentale AV (che raggiunge una velocità massima di 200km/h), ma ha problemi nell'interfacciarsi con il sistema di circolazione tradizionale. Inoltre sulle linee normali, la velocità media di un convoglio è di 80km/h.

Ha poi avuto luogo un dibattito, con scambio reciproco di informazioni.

- **Aggressioni:** avvengono purtroppo anche in Norvegia, con una frequenza media di circa due al mese. Il personale viene sottoposto ad una formazione specifica in merito, ma nelle occasioni di particolare affluenza o in caso di treni a rischio, il modulo di scorta viene implementato.
- **Età pensionabile:** Attualmente i ferrovieri in Norvegia sono ancora tutti dipendenti statali. Vanno in pensione a 65 anni (l'età per gli altri lavoratori è 67), con la possibilità di un'uscita a 62 se si raggiunge una determinata quota sommando l'età anagrafica e gli anni di contribuzione. Con la privatizzazione, alle porte anche in Norvegia, i ferrovieri usciranno probabilmente dal sistema pensionistico statale per entrare in quello privato, e vi sono timori fondati che la possibilità di uscita anticipata non sarà mantenuta, così come i 65 anni per i ferrovieri.
- **Struttura aziendale e outsourcing:** il sistema ferroviario dal 1996 è strutturato con un modello di holding simile a quello italiano. Il governo però intende affidare all'esterno la manutenzione rotabili, la gestione del materiale rotabile (che verrebbe fornito in caso di gara alle aziende in forma di leasing) e i servizi commerciali, mantenendo solo la gestione dell'infrastruttura.

- **Normativa orario di lavoro:** vi sono similitudini e differenze. L'orario medio settimanale è di 36 ore e mezza, con turni di massimo 10 ore. Vi è la possibilità di orario spezzato con un impegno massimo giornaliero di 16 ore per prestazione. Il turno è visibile a 6 mesi con una divisione in slot di circa 30gg. Il secondo weekend compreso in questi 30gg è sempre di riposo.

L'incontro, ha permesso a entrambe le parti, la conoscenza delle rispettive normative di lavoro e dei diritti e doveri in genere. Il confronto su temi di tale importanza, comprese le difficoltà insite nelle nostre mansioni, ci permette come UILTrasporti di compiere un ulteriore passo in avanti verso quelle azioni internazionali che da tempo ci vedono impegnati soprattutto alla vigilia dell'approvazione del IV Pacchetto Ferroviario e del conseguente rafforzamento dell'interoperabilità.

Roma, 6 giugno 2016.

La Segreteria Nazionale