

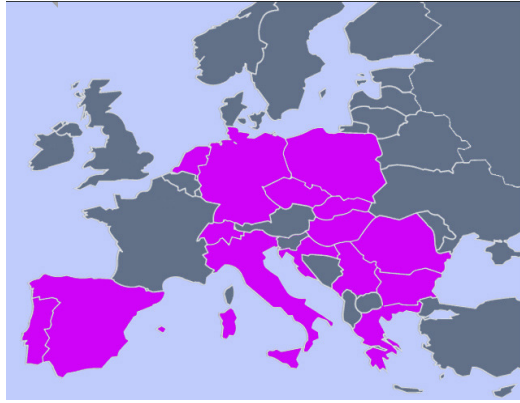




Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa

Los Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa (ALE) son una unión de 16 sindicatos de maquinistas.

	Italia	FAST Ferrovie	Federazione Autonoma die Sindacati die Trasporti
	Rumania	FML	Federatia Mecanicilor de Locomotiva din România
	República Checa	FS CR	Federace Strojvudcu Ceske Republiky
	Eslovaquia	FS SR	Federacia Strojvodcov Slovenskej Republiky
	Alemania	GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
	Hungría	MOSZ	Mozdonyvezetők Szakszervezete
	Serbia	NSSMS	Nezavisni Strukovni Sindikat Mašinovođa Srbije
	Grecia	P.E.P.E.	Panelinia. Enossi. Prosopikou. Elxis
	Bélgica	SACT	Syndicat Autonome des Conducteurs de Train
	España	SEMAF	Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios
	Portugal	SMAQ	Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses
	Croacia	SSH	Sindikar Strojovoda Hrvatske Railroad Engineer Trade Union of Croatia
	Bulgaria	ULDB	Union of Locomotive Drivers in Bulgaria
	Suiza	VSLF	Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter
	Holanda	VVMC	Vakbond Voor Rijdend Personeel
	Polonia	ZZM	Zwiazek Zawodowy Maszynistow Kolejowych W Polsce



La Presidencia Ejecutiva de ALE se compone de:

Manfred Schell	-	Presidente	(GDL - Alemania)
Juan Jesús García Fraile	-	Vicepresidente	(SEMAF - España)
Leszek Mietek	-	Vicepresidente	(ZMZ - Polonia)

La Junta Directiva de ALE se compone de la Presidencia Ejecutiva, de los demás Presidentes de los sindicatos miembros de ALE, cuyo Presidente no pertenezca ya a la Presidencia Ejecutiva, y el tesorero.

El Congreso es el órgano supremo de ALE que por regla general se convoca cada cuatro años.

ALE tiene su sede en el sindicato al que pertenezca su Presidente.

Los sindicatos miembros de ALE representan a cerca de 108.000 maquinistas y a otros empleados del personal ferroviario de tracción. Como federación profesional ALE defiende los intereses específicos de éstos profesionales en el espacio ferroviario europeo, y para una introducción paulatina de estructuras de libre competencia dentro del ámbito europeo del ferrocarril define las siguientes condiciones marco:

- Los ferrocarriles se gestionan como empresas de la economía de mercado.
- Los obstáculos jurídicos, técnicos y burocráticos se eliminan y se crean estándares unificados, como
 - La creación de una Agencia Ferroviaria Europea en el año 2004.
 - La unificación de los procedimientos de homologación para empresas de transporte ferroviario y para el material rodante que reduzca los cambios de locomotoras en las estaciones fronterizas.
 - La introducción de sistemas de conducción automática de trenes por circuitos de vía (CAT- LZB).
- Se abren sin discriminación alguna las redes para todas las empresas operadoras y se abrirán completamente a partir de 2007 para el transporte de mercancías; previsiblemente, en 2010 se llevará a cabo la apertura de las redes para el transporte de viajeros.

- Se invierten miles de millones de Euros en la puesta en práctica de la red transeuropea de transportes (TEN).
- Se está preparando un permiso de conducción europeo unificado para maquinistas.

Los ferrocarriles europeos emprenden las reformas y la liberalización a velocidades diferentes y de formas distintas. Incluso los países que aún no pertenecen a la UE orientan la organización de sus ferrocarriles de acuerdo con los criterios de Bruselas. Las fases de reorganización interna de los ferrocarriles conllevan tensiones económicas y sociales. El incremento del transporte transfronterizo también presenta nuevos retos. ALE se ve, como los demás sindicatos, en la obligación de participar en las reestructuraciones y privatizaciones de los ferrocarriles, de manera que éstas se lleven a cabo con una aceptabilidad social para los ferroviarios. El objetivo que no hay que perder de vista es conseguir más tráfico para el ferrocarril, y de esta forma crear a medio y largo plazo más empleo en los ferrocarriles europeos. En el empleo del personal más allá de las fronteras estatales, ALE quiere proteger a los ferroviarios europeos de un dumping salarial y social y de una competencia injusta mediante desplazamientos, que se podrían producir al aprovechar diferencias salariales, incumplir las normativas en materia de formación y dar prioridad simplemente al beneficio empresarial.

Los objetivos de ALE

La identidad de ALE

ALE se ha marcado el objetivo de reunir a todos los sindicatos autónomos de maquinistas de Europa que tengan una organización interna democrática. La profesión de maquinista une a las personas más allá de las fronteras geográficas y barreras lingüísticas. De ahí que para ALE tengan una relevancia especial los encuentros internacionales de maquinistas y el intercambio de informaciones de tipo social y profesional y en materia de políticas de transportes.

Políticas relacionadas con el ejercicio profesional

ALE quiere ser para los agentes europeos de la parte empresarial, así como para los poderes políticos a nivel de la UE, un interlocutor competente y contribuir de manera fiable con sus aportaciones en los asuntos relacionados con la profesión, el trabajo y las políticas sociales. Para poder defender eficazmente los intereses de los maquinistas europeos en los ámbitos del empleo y la política social, ALE ha presentado en 2005 una solicitud formal ante la Comisión Europea (Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades) para ser admitida en el diálogo social sectorial del ferrocarril, contando para ello con el apoyo de la Confédération Européenne des Syndicats Indépendants (CESI). Se han establecido los primeros contactos con la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y actualmente se está trabajando en un acuerdo de cooperación en el lado de los representantes de los trabajadores, siendo éste un proceso para intensificar la confianza mutua que llevará su tiempo.

Está en el afán de ALE que maquinistas altamente cualificados conduzcan trenes por Europa, lo cual conservará el elevado nivel de seguridad del transporte por ferrocarril y beneficia a partes iguales a pasajeros y mercancías. El art. 17 del

Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa (ALE)
Baumweg 45, 60316 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 – 69 – 40 57 09 41, Fax: -49 – 69 – 40 57 09 49,
E-mail: manfred.schell@gdl.de

Reglamento Europeo 881/2004, para la creación de una Agencia Ferroviaria Europea, prevé que la Agencia Ferroviaria formule recomendaciones para el establecimiento de unos criterios comunes unificados relativos a la capacitación profesional y a la valoración del personal operario y de mantenimiento que trabaje en el sistema ferroviario, debiendo tener en cuenta de manera prioritaria a los maquinistas y los formadores. Para elaborar estas recomendaciones, la Agencia tiene la intención de crear próximamente otro grupo de trabajo e involucrar a ALE. En representación de ALE, actualmente participan cuatro compañeros en tres grupos de trabajo de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). Los grupos tratan las especificaciones de interoperabilidad para tracción y locomotoras, la elaboración de objetivos de seguridad y la normalización de estándares para talleres generales.

ALE reivindica una homologación a nivel europeo de los estándares laborales, sociales y jurídicos. Los maquinistas deben poder vivir dignamente en sus países de origen y no deben ser desplazados en sus puestos de trabajo nacionales por compañeros procedentes de países con un nivel salarial inferior. Ello conduce a ALE a exigir que a medio o largo plazo los niveles salariales y de renta en toda Europa se nivelen. Con vistas al proceso de integración en el seno de la UE, los sindicatos miembros de ALE consideran urgente y necesario que se armonicen las condiciones sociales, económicas y jurídicas de las personas que trabajan en Europa.

Un paso para evitar el dumping salarial y social en el transporte transfronterizo lo ha dado ALE firmando en noviembre de 2006 un "Memorandum of Understanding" con empresas del grupo Rail4chem y con otras de la alianza European Bulls. Las partes firmantes quieren garantizar conjuntamente que el personal de tracción que se emplee en trayectos internacionales sea retribuido adecuadamente, que su formación inicial y continua se corresponda con la responsabilidad que ostenta, que se le conceda una protección adecuada en caso de incapacidad laboral o profesional, que se impulse la conciliación entre profesión y familia. Una novedad radica en que los maquinistas serán retribuidos durante su empleo en trayectos extranjeros igual que sus compañeros de ese país en cuestión. En caso de que sus retribuciones nacionales sean más elevadas que las del país por el que conducen el tren, mantendrán sus retribuciones nacionales.

Políticas de transporte y ferrocarril

Es un objetivo preferente de ALE influir en que la paulatina extensión de la liberalización no se lleve a cabo a costa de los maquinistas y resto del personal de tracción. La UE ve en la liberalización el remedio para el ferrocarril y traslada tal cual las experiencias habidas en el transporte aéreo y la carretera al ferrocarril. ALE no se opone de entrada a la liberalización y a la libre competencia, pero ambas cosas tienen que hacerse de manera controlada. Siempre ha sido una reivindicación de ALE que se ralentizara o suspendiera la liberalización y que primero se dé el paso de igualar y armonizar las condiciones para la libre competencia entre los sistemas de transporte.

La decisión a favor del sistema ferroviario y de un incremento de propagación del transporte por ferrocarril es de tipo político. Si se quiere conseguir este objetivo, tendremos que crear las condiciones necesarias para ello.

Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa (ALE)
 Baumweg 45, 60316 Frankfurt am Main
 Telefon: + 49 – 69 – 40 57 09 41, Fax: -49 – 69 – 40 57 09 49,
 E-mail: manfred.schell@gdl.de

En principio, ALE considera que la apertura de las redes europeas en el transporte de mercancías y de pasajeros es el camino correcto para que la UE consiga reanimar e impulsar el transporte ferroviario.

En este contexto, ALE trabaja por que se aclaren los problemas relacionados con la apertura del ferrocarril. Sus demandas son:

- Armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes sistemas de transporte.
- Unificación de las diferentes regulaciones de la jornada laboral, especialmente respecto del trabajo por turnos y el nocturno.
- Mantenimiento y control del cumplimiento de las reglas en materia de jornada laboral en el transporte transfronterizo.
- Armonización de los requisitos a un nivel más alto para el acceso a la profesión de maquinista.
- Garantía de un estándar similar en formación inicial y continua.

Estrategia

El objetivo de ALE consiste en influir de manera directa, pero también a través de nuestras estructuras sindicales europeas y nacionales, en la definición y estandarización de las condiciones laborales y económicas de nuestros afiliados.

Adquisición de la condición de sindicato miembro

La condición de miembro de ALE la pueden adquirir todos los sindicatos autónomos y asociaciones profesionales de maquinistas de Europa con una organización interna democrática, cuya tarea consista en la representación de varias o determinadas profesiones ferroviarias del personal de tracción.

La fundación de ALE

ALE fue fundada en 1989 en Roma por los representantes de cuatro sindicatos de maquinistas procedentes de

- Alemania (representada por Karl Klein, Manfred Schell),
- Italia (representada por Giuseppe Minutoli),
- Países Bajos (representados por Jan Altena), y
- Suiza (representada por Fritz Schneider)

Convenios colectivos

ALE, como federación matriz, no tiene capacidad legal para la negociación colectiva, pero sí lo son a nivel nacional los diferentes sindicatos miembros de ALE. Negocian con las empresas de ferrocarril, cierran convenios colectivos y en el marco legal que les resulta emplean todos los medios que les permite la ley, inclusive la convocatoria de huelga.