

Spiegazioni e possibili conseguenze del risultato della votazione sulle nuove BAR FFS P LP

Situazione iniziale

IVU.rail – Il nuovo programma di assegnazione dei turni delle FFS sarà introdotto presumibilmente con il cambio di orario nel dicembre 2027. È possibile che l'introduzione venga rinviata di un anno, ma non vi è alcuna possibilità che possa essere impedita dalle associazioni/sindacati. Le FFS escludono la possibilità di non introdurlo.

IVU.rail sostituirà gli attuali modelli di rotazione fissa con una rotazione annuale individuale. Non esiste alcuna norma o accordo che lo impedisca. Le basi giuridiche esistenti per le rotazioni, come il numero massimo di giorni lavorativi consecutivi, il numero minimo di giorni non lavorativi consecutivi, la distribuzione dei turni, ecc. sono oggi incomplete o poco restrittive. Queste norme sono state ampliate, precisate e limitate a vantaggio del personale di locomotiva nelle nuove BAR.

Oggi la ripartizione mensile corrisponde in gran parte alla ripartizione annuale. Ciò è dovuto principalmente al fatto che la ripartizione viene effettuata manualmente e le modifiche comportano un grande dispendio di tempo. A partire dall'introduzione di IVU.rail, la ripartizione sarà effettuata automaticamente dal sistema. Il sistema di ripartizione sarà alimentato con le specifiche esistenti (LDL, OLDL, CCL, BAR, P 20003174) e i parametri saranno impostati di conseguenza. Le modifiche nella ripartizione di ciascuno saranno effettuate automaticamente e continuamente dal sistema secondo necessità, a condizione che siano consentite dalla parametrizzazione.

Possibili conseguenze di un rifiuto delle nuove BAR

Una rinegoziazione imminente del BAR sarebbe possibile, ma poco probabile. Si può presumere che IVU.rail verrebbe introdotto secondo i piani e programmato sulla base delle attuali BAR. Ciò potrebbe modificare soprattutto la pianificazione annuale e mensile, così come la conosciamo oggi, a svantaggio del personale di locomotiva. Le possibili conseguenze sarebbero:

Pianificazione o distribuzione annuale:

- turni provvisori senza diritto all'inizio, alla fine e al contenuto del lavoro – non è chiaro in che misura questa flessibilità verrebbe sfruttata in futuro a svantaggio del personale di locomotiva
- rotazioni con più di 6 giorni lavorativi consecutivi e pause singole ricorrenti

- possibile distribuzione irregolare dei giorni liberi: tendenzialmente più giorni liberi nella stagione invernale; tendenzialmente meno giorni liberi nella stagione estiva
- turni distribuiti in modo molto diseguale in determinate circostanze
- giorni liberi durante il periodo di Natale e Capodanno comunicati come sempre solo alcune settimane prima

Pianificazione o distribuzione mensile:

- Scadenze come finora (20 del mese precedente) o eventualmente con anticipo di 28-34 giorni; se necessario, ridefinizione nel P 20003174 in collaborazione con la CoPe
- Possibile prolungamento dell'inizio e della fine del lavoro di 60 minuti ciascuno; flessibilità complessiva di 120 minuti fino alla ripartizione giornaliera
- I giorni lavorativi di sola riserva (senza turni) sarebbero ancora possibili fino alla ripartizione giornaliera

Le interruzioni di lavoro che non servono per il vitto potrebbero ancora essere assegnate in binario o su un treno.

Per quanto riguarda il tempo di lavoro accessorio, gli attuali 10 minuti rimarrebbero invariati. Il comitato direttivo del VSLF ritiene che i vantaggi e gli svantaggi della nuova regolamentazione rispetto a quella precedente siano più o meno equivalenti. Motivazione: con la nuova regolamentazione di 4 + 16 minuti, i turni con lunghi viaggi di servizio e tempi di inversione potrebbero «perdere» NA, mentre i turni pianificati in modo rigoroso ed efficiente potrebbero «guadagnare» NA; in caso di modifiche a breve termine, NA diventerebbe straordinario.

È possibile che le FFS programmino di propria iniziativa alcuni parametri in modo più restrittivo di quanto strettamente necessario, al fine di non irritare (ancora di più) il personale di locomotiva. Tuttavia, ogni restrizione aggiuntiva comporta dei costi, il che potrebbe rendere difficile per i responsabili adottarla sotto la propria responsabilità.

Valutazione del comitato direttivo VSLF

Sebbene la nuova BAR presenti solo pochi miglioramenti sostanziali rispetto alla situazione attuale, il comitato direttivo ne raccomanda l'approvazione. Durante le trattative, l'attenzione si è concentrata sul mantenimento dell'affidabilità e della qualità dell'attuale ripartizione, obiettivo che, a suo avviso, è stato raggiunto. Ciò alla luce del fatto che IVU.rail sarà inevitabilmente introdotto nei prossimi anni e potrà sfruttare appieno tutte le normative esistenti. Sono stati inoltre ottenuti miglioramenti significativi per quanto riguarda i requisiti relativi alle interruzioni di lavoro e alla comunicazione dei giorni festivi dopo il cambio di orario.

Dal punto di vista del VSLF, il rifiuto delle nuove BAR costituirebbe una base interessante, soprattutto in vista delle trattative sul CCL nel 2028, ma potrebbe comportare un notevole peggioramento della ripartizione dei servizi per molti macchinisti. Una rinegoziazione sarebbe possibile, ma a condizioni invariate e con poche possibilità di miglioramenti significativi.

Ulteriori informazioni

Le nuove BAR saranno introdotte in due fasi:

Con il cambio di orario 2026 saranno introdotte tutte le modifiche che possono essere attuate senza IVU.rail. Ciò riguarda fundamentalmente le modifiche specifiche delle attuali BAR. In particolare, la nuova regolamentazione sulle interruzioni di lavoro porterebbe a un rapido miglioramento della qualità delle pause. L'attuazione dei nuovi orari di lavoro accessori con Sopre potrebbe invece presentare alcune difficoltà.

Con il cambio di orario del 2027 dovrebbero essere introdotte tutte le altre decisioni insieme a IVU.rail. Ciò riguarda fundamentalmente tutte le questioni relative alla suddivisione. L'attuazione di queste decisioni ancora sotto Sopre non sarebbe né auspicabile né realizzabile.

Le nuove BAR saranno inoltre firmate in due parti: la parte A sarà introdotta insieme all'IVU.rail e conterrà la nuova filosofia di ripartizione. Questa parte è identica per le categorie professionali del personale di locomotiva, del personale del treno, del personale di manovra e del personale addetto alle pulizie e dovrà essere firmata da tutte e quattro le parti sociali. La parte B contiene gli argomenti specifici delle attuali BAR e dovrà essere firmata dai rappresentanti delle rispettive categorie professionali.

Richieste importanti abbandonate

Richieste da parte delle parti sociali e da mozioni dei membri respinte:

(in parte perseguite tramite altre modalità)

- Indennità supplementari per il lavoro notturno, indennità sanitarie
- Indennità per il lavoro nel fine settimana
- Fissazione delle pause
- Retribuzione della flessibilità
- Limitazione della durata dei turni
- (Aumento dell'orario di lavoro accessorio)

Richieste da parte di FFS respinte:

- Aumento dell'orario di lavoro continuativo a 5 ore
- Abolizione delle restrizioni sui turni lunghi
- Abolizione delle restrizioni sui turni notturni
- Abolizione delle restrizioni sui turni di riposo
- Pause non retribuite anche > 60 min
- Finestre temporali vuote di 12 ore
- Abolizione della normativa relativa ai giorni di Natale

Punti ancora aperti secondo il verbale conclusivo

- Consultazione sui turni, ruolo/compiti APK entro la fine del 2026
- Sistema di richieste/preferenze entro la fine del 2026
- Modelli di lavoro a tempo parziale entro il 30.06.2026