

12 settembre 2020

## **Comunicato stampa** **Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti VSLF**

### **Cancellazione dei treni**

**La soppressione dei treni è la diretta conseguenza delle pianificazioni errate degli ultimi anni. Da parte delle FFS è necessario un ripensamento radicale.**

#### **Cancellazione sistematica dei treni**

L'attuale carenza di macchinisti non sorprende nessuno, in quanto si è manifestata nel corso degli anni.

Invece di correggere le evidenti lacune nella pianificazione, negli ultimi anni ci si è perlopiù concentrati sugli abbellimenti statistici e sulla lotta contro i sintomi. A tutt'oggi, mancano delle misure incisive in grado di garantire un esercizio ferroviario a lungo termine.

Questa scarsa lungimiranza è anche all'origine della formazione incompleta dei giovani aspiranti macchinisti, la cui specializzazione ha prodotto un'operatività limitata e, pertanto, una diminuzione della produttività e del rendimento delle FFS.

Grazie all'ingenua fiducia nella tecnologia degli scorsi anni, adesso ci ritroviamo con degli strumenti di lavoro malfunzionanti che contribuiscono in misura non trascurabile alla situazione in cui ci troviamo oggi. Si è inoltre deciso di delegare la complessa pianificazione delle risorse ad un presunto programma automatico, le cui perdite di capacità ora comportano dei costi enormi per il personale e, tra l'altro, anche una penuria di macchinisti sulla rete ferroviaria.

Anche il tanto decantato progetto per l'automazione dei treni, costato milioni di franchi, può essere considerato un fallimento, con la conseguenza che, in mancanza di prospettive, molte persone interessate rinunciano a seguire la formazione di macchinista.

Tutti questi aspetti, ma anche la completa ristrutturazione di FFS viaggiatori nel 2019, con tutta una serie di enormi lacune per garantire una produzione efficiente, hanno aggravato la già critica situazione, con il risultato che il 2% dei treni pianificati hanno dovuto essere cancellati.

La soppressione dei treni e delle linee da parte delle FFS nel frattempo ha avuto un impatto negativo su tutti i media e il malumore della popolazione, ma anche delle autorità e dei committenti, non può più essere ignorato. Senza il COVID-19, la carenza di personale e la conseguente cancellazione dei treni costituirebbe un problema non indifferente già dall'inizio di quest'anno.

Infatti, non saremmo stati in grado di garantire i trasporti per i vari eventi estivi e sportivi, ma anche i treni speciali per i giorni festivi o della S-Bahn notturna.

Il fatto che le FFS abbiano deciso di adottare delle misure così drastiche era l'unica decisione giusta, sia per tutelare il personale che sul piano della sicurezza. «Non possiamo fare miracoli», come ha giustamente osservato il nostro CEO Vincent Ducrot chiedendo di portare un po' di pazienza.

Il ridimensionamento dell'orario e i problemi legati al COVID-19 graveranno a lungo sulle finanze delle FFS.

### **Implicazioni per le FFS e per il personale**

Siamo assolutamente consapevoli di quanto sia precaria la situazione. Nonostante dei conteggi orari medi strapieni, durante la fase del lockdown siamo stati in grado di garantire l'operatività dell'esercizio insieme ad altri gruppi professionali rilevanti per il sistema, indipendentemente dalla situazione di grande incertezza sul piano dei contagi. E chiaramente abbiamo preso le ferie anche se non le potevamo sfruttare; molti hanno perfino dato una mano durante le loro vacanze.

Motivo in più per affrontare finalmente i problemi come si deve, soprattutto quelli concernenti le categorie professionali rilevanti per il sistema. Non basta scusarsi con il personale per questa difficile situazione che si è venuta a creare e, allo stesso tempo, prospettare un organico equilibrato per il prossimo anno. Questo pronostico ottimistico è esattamente quella parte del problema che ci ha portati a vivere la situazione attuale. Se vogliamo realmente risolvere i problemi, ci dobbiamo preparare ad affrontare un lungo periodo di magra, ma senza gestire la cosa solo tramite PR.

Da parte nostra, in qualità di sindacato dei macchinisti, siamo disposti a collaborare per far fronte a questa difficile situazione finanziaria e del personale e per trovare delle soluzioni atte a garantire una stabilizzazione duratura della nostra impresa.

Siamo, per esempio, coinvolti attivamente nel progetto per lo sviluppo della formazione del personale di locomotiva di FFS viaggiatori e per far sì che vengano definite delle chiare specifiche per quanto riguarda gli obiettivi formativi che, in futuro, si dovranno orientare ai nuovi requisiti operativi.

Per risolvere gli attuali problemi, riteniamo inoltre che un attento reclutamento e l'impiego flessibile del personale dopo la formazione rappresentino delle priorità.

È solo grazie all'impiego diversificato e flessibile del personale di locomotiva delle FFS, comprese le società affiliate e i partner di cooperazione, che possiamo gestire il nostro sistema di trasporti pubblici in modo produttivo e, di conseguenza, anche in modo vantaggioso per il settore pubblico. Questo consente inoltre di migliorare il livello di soddisfazione del personale e di ridurre le fluttuazioni.

Le attuali strutture a "silos", caratterizzate da responsabilità limitate e dagli obiettivi annuali di budget, vanno però riconsulte completamente. Non siamo disposti a tollerare delle misure di risparmio poco lungimiranti, soprattutto se hanno solo un effetto controproducente sul personale di locomotiva.

### **Ricerca delle cause e miglioramenti**

L'attrattività della professione di macchinista è un fattore determinante per il reclutamento di persone valide e vi si deve nuovamente attribuire un'importanza molto maggiore, soprattutto nell'ottica delle imprese. Le future soppressioni dei treni sono in stretta relazione con questo fattore.

Sono anni che non si prevedono dei significativi adeguamenti salariali per il personale di locomotiva. Un macchinista FFS attivo da tanti anni, oggi praticamente guadagna lo stesso importo di 15 anni fa, ciò che, a parità di potere d'acquisto, non equivale nemmeno ad una stagnazione.

Nonostante i comprovati oneri aggiuntivi, questo non regge alcun confronto interno o esterno.

L'avanzamento salariale dei giovani macchinisti FFS fino al salario massimo è nettamente più lungo rispetto alle altre ITF ed è spesso all'origine di dolorose uscite di scena.

I programmi IT mal concepiti, ma anche le ristrutturazioni che non tengono conto delle interfacce funzionanti, hanno causato dei problemi che possono essere gestiti solo limitando sempre più il quadro vincolante che disciplina i turni e gli orari di lavoro. Questo ha gravi ripercussioni sulla nostra vita sociale che, a causa degli orari di lavoro irregolari, già così è alquanto limitata.

E mentre c'è chi delega le proprie responsabilità o le ripartisce fino a renderle irriconoscibili, il macchinista deve invece rispondere sempre in prima persona di tutti i problemi che si presentano.

Tutto questo è motivo di insoddisfazione per il nostro personale e fa andare via i macchinisti più giovani che cercano nuove prospettive professionali, mentre quelli più anziani non vedono l'ora di andare in pensione.

Il risultato è che non riusciamo a trovare un numero sufficiente di validi aspiranti intenzionati ad intraprendere la nostra professione, in modo da garantire che i treni possano circolare in modo affidabile e stabile anche in futuro.

### **È urgentemente necessario un cambiamento**

Come già detto, l'attuale carenza di macchinisti non è per niente una sorpresa. Le pianificazioni errate erano sotto gli occhi di tutti, ciò che noi non abbiamo mai smesso di denunciare.

È da anni che suggeriamo delle soluzioni, che però vengono puntualmente vanificate dalla mentalità burocratica a silos che si è progressivamente perfezionata in questi ultimi anni.

Fintantoché il personale di locomotiva verrà visto principalmente come un fattore di disturbo e di costo, non potranno esserci le basi per dei reali miglioramenti.

A posteriori, ci rincresce di non aver insistito in maniera ancora più energica per un rafforzamento del personale di locomotiva. Questo ci ha insegnato che, in caso di disfunzionamenti, in futuro dovremo adottare un comportamento ancora più intransigente e mirato. Noi sentiamo questa responsabilità nei confronti dei nostri clienti e dei nostri finanziatori.

Chissà, magari adesso ci saranno finalmente dei cambiamenti e speriamo che questa crisi aiuti le FFS a concentrarsi di nuovo maggiormente su ciò che è realmente essenziale. In caso affermativo, noi saremo lieti di fornire tutto il nostro know-how e di dimostrare la nostra lealtà anche in futuro.

A livello svizzero, nel VSLF sono organizzati all'incirca 2.100 macchinisti.

[www.vslf.com](http://www.vslf.com)

Anita Rutz / 14.09.2020