

# Formazione modulare per macchinisti FFS V

## Presenza di posizione del VSLF

L'OVF 2010 definisce i contenuti degli esami di capacità per i macchinisti attivi nell'ambito delle Imprese di trasporto ferroviarie. Questa ordinanza non fa alcuna distinzione tra i macchinisti attivi nel traffico regionale e quelli del traffico a lunga distanza.

Le conoscenze di base di un macchinista devono essere trasmesse in modo esaustivo ed essere debitamente esaminate (fatta eccezione per il modulo ETCS e Cargo).

Un risparmio è pertanto possibile solo prevedendo una formazione su un numero limitato di veicoli, ciò che tuttavia limita l'impiego del macchinista e complica le attività degli altri depositi (l'approfondimento delle tratte durante la formazione tramite le scorte è gratuito!).

## Vantaggi per le FFS

1. Il periodo di addestramento si riduce al massimo del 10-15%, a seguito del limitato risparmio di tempo sull'istruzione di veicoli e tratte. Un impiego flessibile non è più possibile.
2. Eventuale miglioramento della corporate identity.
3. Il previsto impiego è produttivo ed economico.
4. Il traffico regionale può essere gestito in modo molto produttivo.
5. Il macchinista attivo nel traffico a lunga distanza presenta requisiti più bassi rispetto al macchinista del traffico regionale.

## Svantaggi per le FFS

1. In caso di attività presso altri depositi o di eventuali anomalie l'impiego flessibile di un deposito non è più garantito.
2. L'impiego limitato, con conseguente calo della motivazione, va a penalizzare la corporate identity.
3. Diminuzione della produttività dovuta ad un numero maggiore di macchinisti di riserva e alla pianificazione dei servizi.
4. Il traffico a lunga distanza non può più essere gestito in modo produttivo.
5. Il macchinista del traffico regionale presenta requisiti più alti rispetto al macchinista del traffico a lunga distanza.

6. Il cambio di deposito richiesto dalle FFS o dal personale causa dei costi molto elevati (addestramento per nuovi veicoli e nuove tratte).
7. Le distribuzioni e i servizi monotoni vanno a scapito della concentrazione e, di conseguenza, della sicurezza.
8. Maggiore fluttuazione del personale (soprattutto da parte dei giovani):
  - > Maggiore dispendio per la formazione
  - > Maggiore dispendio per il reclutamento
9. L'impiego flessibile diventa più complesso in presenza di avvenimenti speciali o prestazioni supplementari.
10. Resistenza da parte del personale di locomotiva.

Il frazionamento dell'impresa ferroviaria giova ai singoli reparti che così possono creare dei posti supplementari. La divisione V e il gruppo FFS non ne traggono alcun vantaggio.

Il parco veicoli delle FFS è sempre più unificato e consiste di un numero sempre più limitato di mezzi.

Il successo della grande produttività di FFS V consiste proprio nell'impiego flessibile del personale di locomotiva, ciò che ci confermano i confronti fatti con compagnie estere.

Malgrado le importanti differenze sul piano dei trasporti (traffico merci di transito / S-Bahn Berna), la BLS è in grado di gestire in modo ottimale le prestazioni dei macchinisti.

Per aumentare la flessibilità, nell'autunno del 2009 FFS V e FFS Cargo si sono fatte reciprocamente delle offerte d'impiego a tempo parziale per il personale di locomotiva. La contraddizione relativa alla prevista formazione modulare è evidente e necessita di chiarimenti.

Sulla prevista formazione modulare ci si pone i seguenti interrogativi:

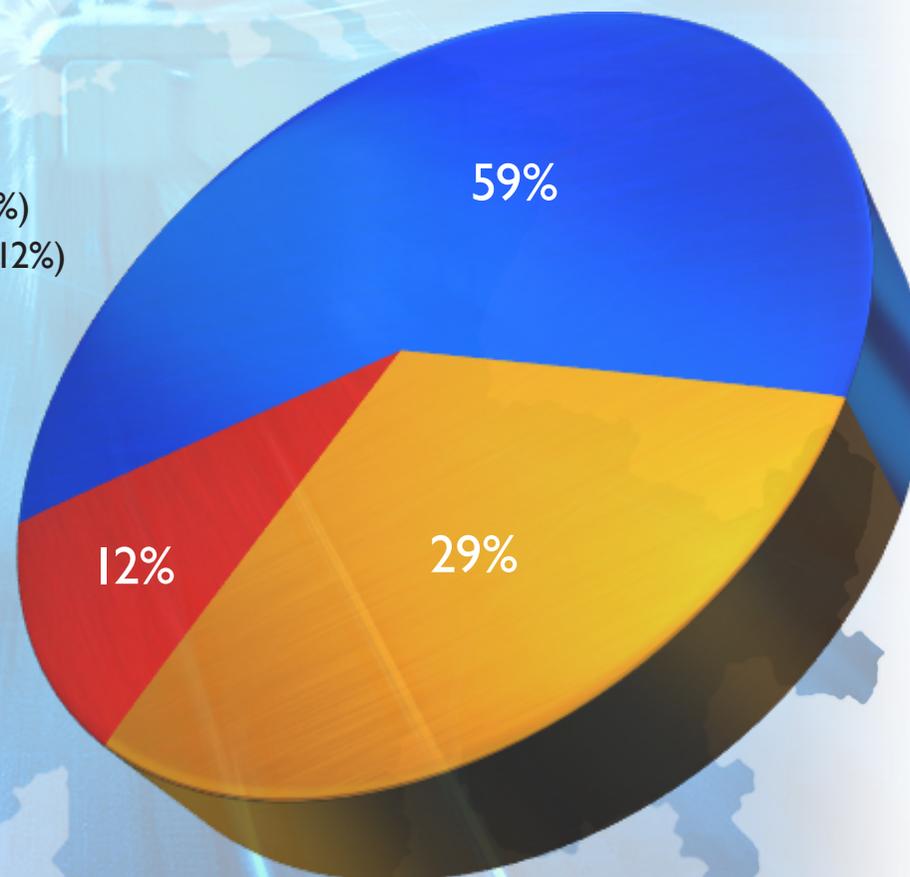
- Le FFS possono permettersi dei macchinisti demotivati?
- Le FFS possono permettersi delle importanti perdite di sinergie?
- Le FFS possono permettersi di offrire dei posti di lavoro poco attrattivi?
- Le FFS possono permettersi dei macchinisti con una formazione carente?

## PERCENTUALE DEL TRAFFICO A LUNGA DISTANZA NELL'ATTUALE FORMAZIONE

### Esempio del deposito di Brugg:

- Formazione complessiva: 205.5 giorni
- Formazione di base e traffico regionale: 181 giorni (88%)
- Formazione per traffico a lunga distanza: 24.5 giorni (12%)

- Formazione di base: 122 giorni
- Formazione per traffico a lunga distanza: 24.5 giorni
- Formazione per traffico regionale: 59 giorni



Omettendo la formazione per il traffico a lunga distanza, vengono a mancare anche 20 giorni di pratica di guida, ciò che equivale al 33% in meno di training di guida totale.

Il VSLF ha dato la propria disponibilità per quanto concerne la strutturazione delle formazioni modulari, dal momento che esse sono fondamentali sia per l'addestramento professionale che per la sicurezza stessa.

Si deve essere informati circa la durata di tempo necessaria per raggiungere il profilo dei singoli depositi (tutti i veicoli e tutte le linee, ad eccezione dei veicoli speciali), che non deve essere superiore a 2 anni.

Nel corso del mese di febbraio 2009, P-OP-ZF aveva comunicato che la formazione per il traffico regionale, con successiva formazione per il traffico a lunga distanza, era già conclusa.

In occasione del ritiro di FFS V dell'autunno 2009 si è concordato che tutti i macchinisti saranno formati in base al profilo del rispettivo deposito (tutti i veicoli e tutte le linee, ad eccezione dei veicoli speciali).

Il 4 gennaio 2010 il VSLF è stato informato che si è deciso per una formazione modulare formata da moduli diversi per ogni sede di lavoro.