

## Analisi del sondaggio sui salari

Nei mesi di agosto, settembre e ottobre, il VSLF ha realizzato un sondaggio sull'evoluzione dei salari tra i macchinisti di locomotiva di tutte le imprese ferroviarie che esso rappresenta. *Raoul Müller, Comitato centrale VSLF – FFS Viaggiatori*



Da un lato, l'obiettivo era valutare se il sistema salariale Toco viene applicato in maniera conseguente presso le FFS e, dall'altro, presentare in modo trasparente le disparità salariali di base tra i macchinisti più anziani con il massimo salariale e quelli più giovani che si trovano sempre nella stessa curva di avanzamento, per poi fare un confronto con i sistemi delle altre compagnie ferroviarie.

In totale, sono 349 i macchinisti di 18 diverse ferrovie che hanno partecipato a questo sondaggio, di cui 271 delle FFS nel sistema salariale Toco.

Per creare questa tabella sono stati utilizzati unicamente i dati emersi dal sondaggio. Per garantire una certa rappresentatività, sono state riportate solo le imprese ferroviarie che avevano almeno 10 partecipanti.

In principio, si può constatare che presso le FFS la progressione salariale viene rispettata nel sistema Toco. Un divario enorme è dato dalla grande differenza nella durata della progressione salariale tra le FFS (20 anni) e le altre compagnie ferroviarie (8 anni). Un macchinista di 40 anni con 8 anni di servizio, per esempio, passando dalle FFS alla BLS già nel primo anno può avere un vantaggio di CHF 16'301.-. Sebbene la differenza nella massa salariale si riduca di anno in anno, continua tuttavia per altri 12 anni.

Altre discrepanze sono emerse al momento del passaggio da altre ITF alle FFS.

Certe compagnie ferroviarie, per esempio, non tengono conto degli anni di servizio, altre solo della metà, mentre altre ancora riprendono direttamente il precedente salario. Una classificazione conclusiva nel sistema salariale Toco non è pertanto fattibile. In termini salariali, il fatto di cambiare più volte il datore di lavoro per poi tornare alle FFS può pertanto rappresentare un vantaggio.

Dai commenti dei partecipanti è inoltre emersa una grande insoddisfazione e una mancanza di comprensione per la durata molto lunga della progressione salariale. Al più tardi dopo cinque anni e dopo aver superato il primo esame periodico, si potrebbe immaginare di aver acquisito una pratica sufficiente che giustifichi un salario nettamente più alto. Nel caso dei lavoratori trasversali più anziani, che al giorno d'oggi vengono assunti sempre più di frequente, non potranno mai raggiungere il salario

massimo già solo per una questione puramente matematica. Anche l'alto livello di responsabilità che ci si deve assumere è uno dei motivi che spesso viene citato per rivendicare una retribuzione migliore. In fin dei conti, ogni decisione sbagliata può avere importanti ripercussioni negative, sia sotto il profilo umano che materiale.

Nella prima fase che ha fatto seguito all'introduzione del sistema salariale Toco, il personale di locomotiva impiegato al di sotto del salario minimo in base a "Vision 2010" è passato solo al salario minimo ed è partito da 0 anni di servizio sulla scala salariale. Questa situazione è stata corretta solo nel 2016. Per un periodo di cinque anni, alcuni colleghi che avevano meno anni di servizio erano più avanti nella progressione salariale e pertanto percepivano un salario più alto rispetto ai colleghi citati prima.

Un'altra tendenza che si è osservata tra i partecipanti con più anni di anzianità, ha rivelato che per decenni non c'è stato alcun aumento di salario o adeguamento al tasso di inflazione per queste categorie salariali. Spesso si critica anche il fatto che le competenze supplementari acquisite in ambito ferroviario, come gli esami di lingua, non vengono tenute in considerazione nella massa salariale. Il superamento di questo esame è condizionato dal raggio d'azione delle singole sedi e spesso costituisce una condizione preliminare.

Un'ultima tendenza che si è osservata riguarda la mancanza di tracciabilità del sistema in caso di cattiva gestione. In particolare modo, si è fatto riferimento ai frequenti contributi per il risanamento delle casse pensioni.

Il sondaggio sui salari si basava su informazioni volontarie e indipendenti che sono state fornite dai macchinisti che vi hanno partecipato. I risultati che sono emersi si basano su tendenze e valori medi e non hanno la pretesa di essere esaustivi.

EVU	Salario di base più basso		Salario massimo
	da	a	
<b>SBB</b>	70'950.-	75'950.-	106'113.-
<b>SBB Vision 2010 (à 2010)</b>	55'900.-	-	-
<b>BLS</b>	60'913.-	84'664.-	105'300.-
<b>SOB</b>	66'287.-	80'000.-	101'696.-
<b>Thurbo</b>	57'291.-	83'087.-	106'587.-
<b>TILO</b>	65'717.-	-	79'366.-

Valori minimi e massimi dai dati dell'indagine

## Rimborso

Rimborso in caso di interruzione della formazione *Hubert Giger, Presidente del VSLF*



Su richiesta del VSLF, FFS V-HR ha voluto chiarire se fosse consentito chiedere un rimborso, per un importo fino a CHF 70'000..., qualora si dovesse decidere di interrompere la formazione di macchinista o in caso di mancato superamento di un esame durante la formazione (compreso l'esame UFT)

Le FFS hanno deciso che nella convenzione di formazione e formazione continua dal mese di novembre era necessario stabilire che l'importo del rimborso sarebbe ammontato ad un massimo del 15% del costo della formazione (e, pertanto, CHF 10'500 al massimo).

L'obbligo di rimborso in caso di risoluzione del contratto al termine della formazione e per i 3 anni successivi alla fine della formazione, resta fissato come finora ad un importo di CHF 70'000. Un personale motivato e soddisfatto è sinonimo di fedeltà all'azienda.

## Tasse d'esame

TILO: Nessuna assunzione delle tasse d'esame. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



La maggior parte delle compagnie ferroviarie, come SOB, BLS, FFS Cargo, FFS V e Thurbo, si fanno carico sia delle tasse d'esame che del giorno dell'esame per l'ottenimento del brevetto federale di macchinista AFMS. Grazie, non solo è una bella cosa, ma è anche professionale. Nonostante la richiesta fatta dai colleghi della LPV a TILO e FFS HR, dispiace dover constatare che non sia stato possibile fare in modo che, analogamente alle altre imprese, anche TILO sostenga i propri candidati. Dobbiamo perseverare.

## Penale di formazione in Tilo

Per gli aspiranti macchinisti in Ticino dal 2016 TILO ha scelto di applicare una penale di formazione fissa di 150'000 Chf in 5 anni, questo importo non decresce più in modo lineare mese per mese come era avvenuto in passato. *Pietro Pangallo, Presidente sezione Ticino*



Foto: © Georg Trüb

L'importo di questa penale dalla fondazione di TILO ha peraltro continuato ad aumentare nel corso degli anni fino ad arrivare appunto a 150'000 Chf, più di 100 macchinisti negli ultimi 4 anni hanno firmato un accordo di formazione di questo tipo. Il salario per l'aspirante è di 45'500 Chf l'anno (13 mensilità), dal 2016 non sono più stati pagati i 600 chf di indennità di trasferta forfetaria omnicomprensiva.

Lo scopo di questo vincolo è almeno per i primi anni di disincentivare la fluttuazione del personale visto che molti macchinisti in passato avevano cambiato datore di lavoro attratti da un salario annuo più elevato.

I sindacati avevano comunque richiesto senza successo di tornare ad applicare una penale decrescente, ma purtroppo questo accordo viene inizialmente stipulato tra aspirante e datore di lavoro al di fuori del CCL.

Una seconda penale riguarda la formazione per l'ottenimento della licenza di guida in Italia su rete RFI (Certificato Trenord), in questo caso l'importo è di 70'000 Chf in 3 anni. Questo vincolo decresce in modo lineare ogni mese ed è normato nel contratto di lavoro.

Il CCL TILO prevede anche che all'ottenimento della licenza italiana eventuali vincoli precedenti vengano annullati, ciò per evitare che si debbano sommare due penali.

Questo evento poteva sembrare poco probabile, ma visto il velocissimo aumento di macchinisti alcuni di loro dopo soli 12 mesi di guida in Svizzera hanno dovuto già affrontare una seconda formazione per poter lavorare in Italia (durata circa 6 mesi).

Per questo motivo a fine 2019 TILO aveva proposto una modifica delle condizioni accettando di inserire nel CCL un regolamento per la penale svizzera sempre di 150'000 Chf ma a scalare in 60 mesi. Allo stesso tempo però si chiedeva di estendere a 60 mesi anche la durata della penale italiana e di prevedere la possibilità di sommare i due vincoli rendendoli indipendenti. Con questa opzione un macchinista dopo 18 mesi di lavoro avrebbe potuto avere una penale di addirittura 175'000 Chf a scalare.

I sindacati non hanno ritenuto equilibrata questa proposta ed al momento non è ancora stato possibile trovare un nuovo accordo.