

## Theo Marty VSLF

Stimati ospiti,  
care colleghe e cari colleghi,

il VSLF si ritrova qui oggi in occasione dell'Assemblea Generale dell'esercizio 2004. Cari macchinisti, come tutti senz'altro ricorderete, ogni anno ho l'abitudine di scegliere un determinato argomento che poi cerco di approfondire nello spazio di tempo concessomi nella mia veste di oratore. Spesso e volentieri i miei concetti di base o determinati aspetti non hanno trovato d'accordo gli ospiti intervenuti. L'anno scorso il mio discorso verteva sul tema dello stato di "jobber", argomento che ha prodotto diverse obiezioni da parte dei nostri ospiti. Bene, dopo che il valore percentuale del tasso di fluttuazione dei macchinisti di una divisione FFS è stato superato di ben due cifre, sono convinto che non sia veramente più ammissibile contestare il fatto che la nostra professione si sia ormai trasformata in un "job".

L'enorme pressione psicologica che regna in ambito economico in seguito alla continua necessità di aumentare la produttività, non manca di lasciare tracce evidenti anche nell'ambito dei trasporti pubblici. A seguito degli enormi sforzi di razionalizzazione che si sono compiuti si può osservare come, dal punto di vista delle FFS, a quanto pare oggi si possa ancora raggiungere un ulteriore incremento dell'efficienza, come pure un miglioramento della produttività, solo grazie ai salari dei dipendenti. Ma, tutto questo, che ripercussioni può avere su noi macchinisti? Come sempre, le prime vittime di questa spirale sono gli impiegati di base, ciò che, purtroppo, sembra essere una via senza ritorno. La produzione dev'essere per forza sempre più conveniente, per cui, dopo aver presumibilmente esaurito tutte le altre possibilità, a quanto pare l'unico e più semplice mezzo è quello di abbassare il livello dei salari. Una ditta attiva nell'ambito dei trasporti pubblici, ma anche in altri settori, ha pur sempre la possibilità di trasferire il lavoro, e pertanto le attività, ciò che in tedesco moderno è conosciuto con il termine "outsourcing". Per abbassare in modo considerevole il livello salariale si rendono autonomi dei reparti, poi si istituiscono delle nuove aziende in grado di assorbire i reparti più redditizi di una società e il cui unico scopo è quello di raggiungere una maggiore produttività grazie alle riduzioni salariali. Per la casa madre questo significa un abbassamento dell'ammontare dei salari, motivo per cui la società diventata nel frattempo autonoma, può anch'essa abbassare in modo sostanziale il livello salariale.

Nel settore dei trasporti pubblici, tuttavia, questo non è così semplice. Noi disponiamo di strutture che sono aumentate in base ad una precisa logica e ad una necessità reale. Non è assolutamente possibile frammentare queste aziende e pensare poi di evitare eventuali ripercussioni. Di fatto, comunque, la casa madre continua a dare il proprio contributo. Non è del resto ammissibile che un'azienda, per esempio con una trentina di macchinisti e un proprio apparato amministrativo composto da ben dieci persone, possa lavorare in modo efficiente. Bisogna magari dedurre che l'amministrazione lavori a titolo onorifico?

Dall'altra parte, invece, abbiamo il macchinista con il suo forte carico di responsabilità derivante dall'elevata domanda di requisiti di sicurezza e con un equo salario che,

per nessun motivo, dev'essere messo in discussione. Ma, stranamente, si verifica proprio la situazione opposta; si va dal macchinista o dall'aspirante macchinista di locomotiva e gli si spiega come, tutto sommato, siano limitati i requisiti necessari per imparare questa professione. L'affermazione secondo cui il macchinista, per esempio nell'ambito del traffico regionale, in definitiva non deve conoscere che un unico veicolo motore, non lo solleva affatto dalle responsabilità di cui abbiamo appena parlato. Semplicemente si ignora l'estremo carico psichico a cui sono soggetti al giorno d'oggi i nostri macchinisti. Dall'altra parte, le sollecitazioni fisiche dovute alle lunghe ore in cui si è immobili su una sedia o agli estremi turni di notte richiesti per l'asse di transito, hanno superato ogni limite tollerabile, ciò che ci viene confermato dal numero non indifferente di colleghi che abbandonano l'attività.

So benissimo che non fa per niente piacere sentire le cose che vi sto dicendo adesso. Sono anche perfettamente consapevole che, senz'altro, ci saranno delle persone che si sentiranno un po' bistrattate perché hanno l'impressione di saperne di più. D'altra parte, non posso che dirvelo chiaro e tondo: „Dal momento in cui inizia il proprio turno di lavoro, solo nello spazio dei primi dieci minuti un macchinista può distruggere più di quanto la maggior parte della gente non riesca a farlo in una vita intera, anche se ci mette tutto l'impegno possibile in questo senso.“ Questo estremo carico psichico che va a toccare l'intera sfera delle responsabilità deve finalmente essere onorato diversamente!

Proprio ora, in un momento di particolare disorientamento e scoramento, le ferrovie hanno deciso di avviare un nuovo sondaggio in merito al livello di soddisfazione professionale del personale. In un settore in cui si mette continuamente in discussione il salario del macchinista, ecco che arrivano le FFS e ti chiedono: „Tu, macchinista, sei contento??“ Ovvio che la risposta la conosciamo già. Succederà esattamente quello che è emerso nel corso degli ultimi due sondaggi. Dobbiamo riflettere su una cosa: i punti possibili sono 100, ma 24 vengono tolti. Come direbbe il macchinista Cargo, il macchinista viene declassato nel risultato globale. E, voilà, il mondo delle ferrovie è di nuovo a posto! Se il sondaggio concernesse unicamente l'ambito del posto di lavoro e tutto ciò che ci sta intorno, è poco ma sicuro che il risultato sarebbe un livello inferiore, proprio come quello che c'è nei sottomarini.

Ci sono tre problemi di fondo che pesano a noi macchinisti: le distribuzioni, il salario e la conduzione. È ormai più che evidente che le distribuzioni possono decidere se un macchinista può o non può avere una vita propria. C'è anche da dire che, spesso e volentieri, la famiglia stenta a viverlo realmente come un marito o come un padre. Quello che purtroppo dobbiamo constatare è che, a livello di distribuzioni, non si è fatto assolutamente nulla per cambiare seppur minimamente l'attività lavorativa del macchinista, anzi, al contrario! Desidero comunque sottolineare il fatto che, malgrado tutte queste avversità, i macchinisti persistono nel stare ancora dalla parte della ferrovia.

Ma passiamo ora al tema dei salari. Una migliore classificazione del macchinista di locomotiva è ormai un'assoluta priorità, dal momento che negli ultimi anni gli viene chiesto un costante ed importante aumento delle prestazioni. Prima abbiamo parlato della lealtà dei collaboratori, ma non dobbiamo dimenticare che c'è anche una lealtà da parte del datore di lavoro. Il minimo che ci si possa aspettare da un datore di lavoro onesto è che faccia tutto il possibile affinché i dipendenti che fanno un buon lavoro ricevano anche una paga adeguata... senza dover far battaglia!

Ringrazio tutti i presenti per la cortese attenzione.

Trad. Anita Rutz / 30.04.2005