

**Hubert Giger / Presidente del VSLF**  
**Discorso in occasione dell'AG 2021 / Mendrisio TI / 19 marzo 2022**

**Anno d'esercizio VSLF**

Gentili signore e signori,  
Care colleghe e colleghi

Innanzitutto, è per noi un grande piacere poter tenere oggi di nuovo un'Assemblea generale in presenza, questa volta nel bel Ticino.

Le assemblee generali degli ultimi due anni hanno purtroppo dovuto essere annullate. La retrospettiva dell'anno d'esercizio del VSLF si riferisce pertanto anche agli ultimi due anni.

Nonostante le restrizioni legate al coronavirus, non abbiamo mai smesso di prendere decisioni e essere operativi. Le ultime due assemblee generali si sono svolte sotto forma di assemblee di delegati, via lettera circolare.

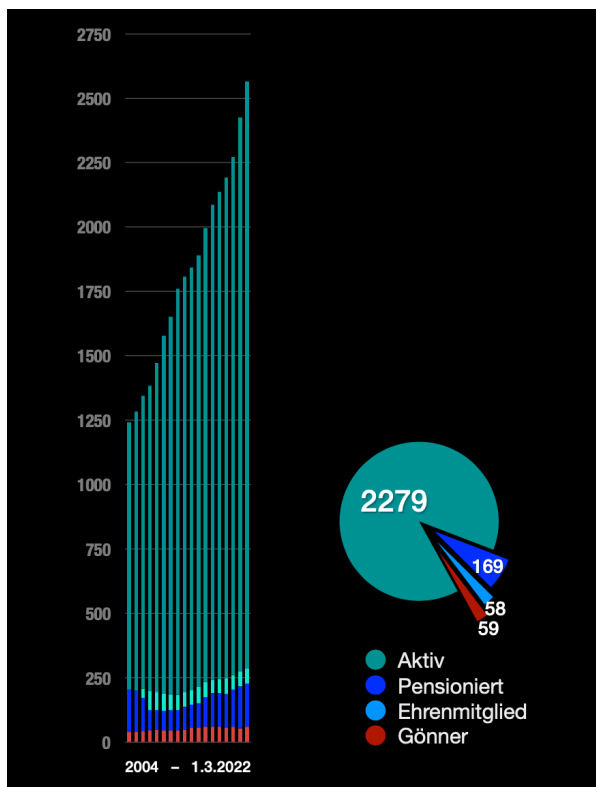
In questi ultimi tre anni, metà del comitato è stato rieletto e l'età media è scesa da 47,5 a 42 anni. È gratificante il fatto di non avere problemi legati alla mancanza di nuove leve. Allo stesso tempo, il numero dei membri è aumentato del 17% negli ultimi tre anni.

Dal 2006, il numero dei membri del VSLF è più che raddoppiato e oggi conta oltre 2.250 membri attivi. (*Immagine 1*)

È evidente che c'è un forte interesse per una buona rappresentanza del personale, e anche che è necessaria. Siamo molto contenti della fiducia che ci siamo conquistati lavorando duramente in modo onesto, integro e consapevole dei nostri problemi e delle nostre esigenze. A tutto questo contribuisce anche una buona protezione giuridica professionale grazie all'assicurazione CAP.

Il VSLF si è notevolmente rafforzato e ha guadagnato in spessore. Oggi siamo "il" sindacato dei macchinisti delle ferrovie a scartamento normale in Svizzera.

Abbiamo inoltre una situazione finanziaria sana, anche grazie a una gestione particolarmente parsimoniosa e a un'attenta valutazione di ciò che può portare un valore aggiunto ai nostri membri e alle ferrovie, e di ciò che genera solo dei costi. Dopotutto, il nostro compito è quello di usare in modo efficiente le risorse finanziarie che ci vengono affidate.



I miei più sinceri ringraziamenti vanno a tutti i servizi interni e ai collaboratori del VSLF, in particolar modo al centro mutazioni, al cassiere e alla nuova funzione di vice cassiere.

E, naturalmente, un grande grazie a tutti i nostri membri per la loro fiducia.

## **Retrospectiva del coronavirus**

Nella nostra retrospectiva non possiamo non menzionare anche la pandemia da coronavirus.

Per il personale di locomotiva praticamente non è cambiato niente, abbiamo infatti svolto il nostro lavoro come sempre, nonostante questa situazione insolita. Le cancellazioni dei treni erano dovute principalmente alla persistente carenza di personale e non ad assenze legate al coronavirus.

Il fatto che non sia potuto economizzare sul personale di locomotiva nonostante la riduzione del traffico, mostra chiaramente l'efficacia delle promesse IT dei programmi di pianificazione automatizzati. Questo nuovo mondo dei processi automatizzati è inaffidabile anche di fronte ai compiti più elementari, compiti che solo qualche anno fa sarebbero stati gestiti tranquillamente da un paio di persone competenti.

Questo potrebbe insegnare qualcosa... se solo si volesse.

Desideriamo ricordare che, sin dall'inizio della pandemia, noi macchinisti ci siamo fatti carico dei treni delle zone a rischio in Italia e in Alsazia quando ancora nessuno sapeva a quali rischi per la salute saremmo stati esposti. La paura era una presenza costante.

Noi macchinisti abbiamo accettato il fatto di dover continuare a gestire tutto il traffico per conto del settore pubblico, ma anche che per molto tempo non disponevamo di disinfettanti e che i ristoranti del personale e altre strutture di ristorazione erano chiusi.

Ma questa naturalezza con cui il personale viaggiante è stato ingaggiato pur di mantenere l'esercizio nonostante la situazione incerta, ha lasciato a molti collaboratori l'amaro in bocca.

Mentre molti collaboratori sono stati mandati a casa per tutelare se stessi e le loro famiglie, ci è perfino stato chiesto di soprassedere sulle regolamentazioni concordate sulla durata del lavoro per non mettere a repentaglio il mandato e il supporto finanziario del settore pubblico.

Contrariamente al personale dei treni, noi non abbiamo accettato il richiesto inasprimento delle norme sull'orario di lavoro, dal momento che il mantenimento dell'esercizio per noi era una cosa ovvia.

Per la maggiore, in questo periodo noi della base operativa ci siamo organizzati autonomamente, ciò che ha funzionato in modo ancora più rapido ed efficiente, dal momento che l'esercizio era stato ridotto al minimo indispensabile. Durante il periodo del coronavirus non abbiamo ricevuto quasi nessuna modifica o adeguamento delle prescrizioni operative, dei regolamenti o dei servizi; tutta la burocrazia è stata ridimensionata in modo significativo. Per molti è stato un sollievo poter finalmente risolvere di nuovo i problemi reali con dei colleghi competenti in loco, anziché dover gestire dei processi operativi e delle statistiche.

E ha funzionato tutto molto bene, nonostante, o addirittura, proprio grazie alla mancanza di burocrazia.

Questo ci dovrebbe far riflettere.

Alle ferrovie va dato il merito di aver reso possibile ai gruppi a rischio la possibilità di isolarsi, in modo molto pragmatico e lineare. A questo riguardo, molte cose si sono svolte in uno spirito di apertura e correttezza. Tante grazie.

### **Carico di lavoro / Salario**

Ci piace fare il nostro lavoro. Non ci aspettiamo né l'home office né degli orari di lavoro flessibili. Ma anche noi apprezziamo delle condizioni di lavoro favorevoli e al passo coi tempi tra cui, per esempio, un quadro vincolante per quanto concerne le ore lavorative, i cosiddetti termini di preavviso. L'affidabilità della pianificazione diminuisce di pari passo con le crescenti possibilità offerte dai programmi IT. Anche se, almeno nel traffico passeggeri, oltre il 90% dei treni può essere pianificato con un anno di anticipo, gran parte dei servizi del personale di locomotiva viene modificata quotidianamente, ciò che va a scapito della vita sociale, della famiglia e anche della salute. Inutile dire che queste problematiche non sono per nulla diverse per le ferrovie cargo, dove le fluttuazioni sono ancora maggiori.

La pianificazione del personale di locomotiva avviene al minuto esatto. Anche le pause si basano sulla disponibilità dell'esercizio e non sulle esigenze dei dipendenti. Il fatto che da anni i turni di lavoro siano in costante aumento, anche a causa del traffico più intenso e delle velocità più elevate, è ormai una realtà, come del resto la diminuzione dei tempi di riposo a causa dei tempi di inversione dei treni sempre più brevi.

Il fatto che gli orari estremi di lavoro di notte siano aumentati è dovuto al traffico, ma mette comunque a dura prova la nostra salute.

Questi carichi supplementari e queste flessibilizzazioni sono sempre più dati per scontati. Il personale di locomotiva, per esempio, non riceve un aumento di stipendio reale da oltre 20 anni. Al contrario, si cercano continuamente nuovi argomenti per non dover pagare le prestazioni aggiuntive, o almeno solo in parte. Nel frattempo, anche l'attuale livello salariale del personale di locomotiva viene messo in discussione sulla base di mansionari poco plausibili.

In base al nuovo CCL di FFS Cargo International, il traffico supplementare nelle prime ore del mattino va compensato con un inasprimento delle regolamentazioni sulla durata del lavoro. Le cosiddette flessibilizzazioni. Beninteso, i servizi iniziano spesso alle 11 o alle 12 o di notte. E vanno avanti fino al mattino. E, questo, per 6 giorni di seguito. Alternando dei turni del primo mattino presto e dei turni di sera. Anno dopo anno.

Il fatto che la prevista compensazione finanziaria per FFS Cargo International per questi oneri debba essere distribuita a tutti i dipendenti dell'azienda, sebbene vengono forniti solo dal personale di locomotiva, rivela una mentalità a due velocità.

Queste evidenti disparità di trattamento nelle aziende sono oltremodo negative e pericolose. Mentre per la base operativa ogni franco viene rigirato tre volte prima di essere speso, altrove ci sono delle risorse pressoché illimitate.

Alla luce della situazione odierna, permettetemi di spendere qualche parola sulle trattative CCL concluse presso FFS Cargo International.

Sin dall'inizio dei negoziati abbiamo comunicato che non siamo disposti ad accettare questa disparità di trattamento e questo onere aggiuntivo unilaterale. A quanto pare, nessuno era interessato.

L'inasprimento delle regolamentazioni sulla durata del lavoro per il personale di locomotiva non è stato contestato né dal datore di lavoro né dagli altri sindacati. Tutti hanno espresso le loro perplessità sull'impatto sulla salute che sono in netto contrasto con la filosofia aziendale, come descritto nel preambolo del CCL.

Il datore di lavoro non sembra però interessato al benessere a lungo termine della sua azienda e ignora queste preoccupazioni. Possiamo solo speculare sui motivi di un simile comportamento.

Tuttavia, il fatto che i nostri sindacati partner espongano deliberatamente e inesorabilmente parte del personale ad accresciuti rischi per la salute senza una reale necessità o pressioni, rivela una strana comprensione di cosa significa una rappresentanza integra del personale. E non rispecchia nemmeno i principali obiettivi sindacali, ossia un equilibrio tra lavoro e vita privata e la promozione delle donne.

Il VSLF ha detto "no" ad un inasprimento dell'orario di lavoro a scapito della salute e della sicurezza, tanto più che l'azienda va bene e, stando alle sue stesse affermazioni, non c'è bisogno di intervenire. Questo è ciò che i nostri membri giustamente si aspettano da noi.

Ci dispiace che i negoziati, durati più di 9 mesi, non abbiano prodotto un risultato che possiamo condividere incondizionatamente.

Anche con altri settori e delibere, negli ultimi anni sono stati volutamente tutelati dei singoli gruppi di personale, mentre altri sono stati penalizzati. Non sto parlando di livelli salariali o di gruppi professionali, sto parlando di persone giovani e meno giovani.

Le misure di risparmio delle FFS del 2021 sono andate unicamente a scapito dei giovani colleghi in fase di avanzamento. Allo stesso tempo, i dipendenti con più anzianità hanno addirittura ricevuto un premio di 200.- franchi. Ancora oggi non so perché, ma posso immaginarlo.

## **Affiliate**

Un altro fattore di disturbo è la disparità di trattamento del personale nelle case madri e nelle affiliate, con grandi differenze di salario e condizioni di lavoro nonostante il lavoro sia identico. E, questo, addirittura con gli stessi loghi sui treni e sulla carta intestata.

I colleghi della GDL in Germania, per esempio, hanno ottenuto che il livello tariffario della DB, leader del settore, venga applicato a tutte le ferrovie. Il motivo è semplice: per lo stesso lavoro, stesso salario. Questo è sancito anche nei nostri CCL. E la concorrenza non va combattuta a spese del personale.

Non si può essere il miglior datore di lavoro del paese se poi si abbassa il livello con le rispettive affiliate. I cantoni e le regioni possono commissionare dei trasporti regionali a basso costo, in quanto sovvenzionati in modo incrociato tramite le case

madri, mentre tutti i posti di lavoro attraenti e ben retribuiti sono dislocati presso la casa madre.

Il fatto che alle FFS siamo riusciti a concordare una progressione salariale per i nuovi macchinisti dal minimo al massimo entro 10 anni, è senz'altro una misura valida, anche se dovuta da lungo tempo; un investimento necessario se si vuole acquisire e mantenere gente interessata a svolgere questa professione.

Ma questa progressione di 10 anni altro non è che quanto avevamo già 20 anni fa. Quindi non è niente di nuovo, ma solo una rinuncia ai grossi risparmi fatti per decenni a scapito dei giovani colleghi.

Il modello "Blumenthal" degli anni duemila, con la variante del macchinista a basso costo, fa definitivamente parte del passato. Come dice adesso l'associazione dei datori di lavoro: *Se un datore di lavoro attraente vuole assumere dei bravi dipendenti, deve per forza inventarsi qualcosa.*

E noi non abbiamo bisogno solo di bravi dipendenti, ma anche di molti.

Non dobbiamo dimenticare che nei prossimi anni andranno in pensione ben 10.000 colleghi. E con loro, anche il loro know-how ferroviario.

Le sfide finanziarie delle ferrovie causate dalla pandemia rappresentano anche un'opportunità per concentrarsi di nuovo maggiormente sulle competenze chiave: dovremo investire di nuovo in prodotti efficienti anziché in costose illusioni future. Se vogliamo una certa stabilità, la tecnologia deve supportare l'essere umano e non il contrario.

Questo ci porta al tema dei sistemi digitali e dell'ETCS.

## **Digitalizzazione / ETCS**

Gli sviluppi tecnici hanno sempre richiesto degli adeguamenti da parte delle ferrovie. Nell'era digitale odierna, tuttavia, la tentazione di reinventare la ferrovia è sempre più forte. Si ritiene che i problemi di capacità possano essere risolti con dei programmi informatici e che la solidità dell'orario dipenda unicamente dai bits e dai bytes. Per quanto possibile, le competenze umane dovranno essere integrate o sostituite da algoritmi.

Ma, nella realtà, cosa abbiamo oggi?

- Non ci sono ancora dei veicoli in grado di mettersi in servizio autonomamente e di gestire le partenze. I veicoli moderni, dotati della più recente tecnologia digitale, impiegano fino a 8 volte di più per la messa in servizio.
- Il sistema di sicurezza europeo ETCS sta cercando da ben 40 anni di diventare eurocompatibile. Solo in Svizzera, esistono ben 5 varianti diverse di ETCS, che però non sono compatibili tra di loro.
- Molti "sistemi di guida assistita", che ci vengono spacciati come una tappa intermedia verso l'automazione entro il 2065, devono essere costantemente controllati e corretti dal momento che non sono affidabili. Anzi, stanno diventando sempre più un fattore di disturbo.
- Al momento si sta lanciando il sistema ETCS Baseline 3, un'altra soluzione svizzera isolata che distrugge capacità preziose e offre meno sicurezza rispetto ai sistemi odierni.

- Abbiamo dei programmi come SOPRE o RailOpt, quest'ultimo interrotto prematuramente.

L'elenco sarebbe ancora molto lungo.

Le ferrovie svizzere assecondano tutto questo, nonostante i costi elevati. Perché hanno paura di restare indietro. Il fomentare questa paura non è altro che un modello aziendale intelligente che ci viene propinato con parole chiave come «first mover», «innovazione» o «eurocompatibilità».

Nel frattempo, è sempre più evidente che con questi sistemi non saremo mai in grado di far circolare in modo stabile i numerosi treni commissionati dal mondo della politica. Le soluzioni promesse dall'industria non renderanno le ferrovie più affidabili e solide, bensì faranno solo schizzare i costi in modo massiccio verso l'alto.

E se si dovesse prevedere di allungare i tempi di percorrenza, questa non è più una necessità legata alla fisica, bensì il primo effetto di un concetto che ha perso il contatto con la realtà. In pratica, una dichiarazione di fallimento.

La maggior parte delle cancellazioni dei treni era dovuta alla carenza di personale, come pure ad una tecnologia "innovativa" inaffidabile. Nel 2018, per esempio, abbiamo dovuto cancellare delle intere linee per mancanza di macchinisti e il Léman Express sul lago di Ginevra non è mai realmente decollato.

Il principale asso nella manica della ferrovia, sia oggi che in futuro, è la sua affidabilità. Ed è a dir poco sorprendente che con dei sistemi digitali così moderni e degli investimenti finanziari così elevati non si sia ancora riusciti ad aumentare la stabilità della ferrovia.

La portata delle digitalizzazioni diventerà evidente solo nei prossimi anni, quando gran parte del know-how ferroviario sarà scomparso. Si sa già quanti colleghi andranno in pensione nei prossimi anni.

Non solo le ferrovie, ma anche l'UFT dovrebbero esserne seriamente preoccupati. Le scelte che verranno fatte nei prossimi anni saranno decisive e determineranno la nostra sopravvivenza futura.

Le soluzioni IT non funzionano in automatico proprio perché sono delle soluzioni IT. Se un problema non viene capito a fondo, non c'è nessuna intelligenza artificiale che possa aiutare.

E, noi macchinisti, non ragioniamo così solo per paura di essere soppiantati dalla digitalizzazione. Noi abbiamo paura dei "sistemi di guida assistita" che distruggono pezzo per pezzo le nostre capacità finché un giorno non potranno più essere compensate.

L'attuale débâcle sul traffico internazionale verso Monaco e Milano evidenzia un'altra ferita aperta. Se i miliardi investiti nelle infrastrutture, come l'elettrificazione fino a Monaco o le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, non generano né un guadagno di tempo apprezzabile né tantomeno dei collegamenti stabili, allora è evidente che gli investimenti non vengono sfruttati in modo efficiente.

Anche il Comitato del San Gottardo, una comunità d'interessi composta da 13 cantoni, 8 città e, per esempio, le Camere di commercio di Zurigo e del Ticino, nella

sua presa di posizione sull'orario 2020 scrive che i tempi di percorrenza guadagnati con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri non potranno ancora essere realizzati pienamente. E, questo, nonostante il fatto che la GbG sia operativa già da quattro anni. Cito: *«Il tempo di percorrenza di 1h e 40 min. tra Lugano e Milano per un Euro-City è assolutamente inaccettabile.»*

Una velocità media di 48 km/h per 80 km.

Al momento si sta cercando di viaggiare da Zurigo a Milano in tre ore, ma non funziona. E l'arrivo a Milano non è alla Stazione Centrale, ma in una stazione secondaria. Chiunque pianifichi degli orari simili a spese dei passeggeri, lavora chiaramente contro la nostra ferrovia.

Nel 1969, più di 50 anni fa, il treno TEE circolava da Zurigo a Milano in 3 ore e 47 minuti. Ancora senza le due gallerie di base, ma già con il cambio automatico a pieno regime a Chiasso. Un risultato straordinario, ottenuto grazie all'organizzazione, all'attenzione alla qualità e alla conoscenza specialistica dei problemi di fondo.

Non dobbiamo sacrificare il nostro traffico ferroviario ad altissima frequenza, che è unico al mondo e con il suo traffico misto non può neanche lontanamente essere paragonato con il Giappone, sull'altare degli standard europei.

La mediocrità europea non deve essere il nostro obiettivo. Alla luce della situazione odierna e di un'analisi critica, i fondi pubblici potrebbero esaurirsi rapidamente. Le ferrovie devono essere più assertive nei confronti del management, delle autorità e dell'industria e battersi per i loro bisogni reali. Noi siamo pronti a dare tutto il nostro supporto.

## **I 175 anni delle ferrovie svizzere**

Quest'anno festeggiamo i 175 anni delle ferrovie svizzere.

Una buona occasione per fare una retrospettiva. Il panorama ferroviario del secolo scorso era caratterizzato da molte piccole e piccolissime compagnie ferroviarie, che con il tempo si sono fuse insieme. Questo con l'obiettivo di diventare migliori, più unitarie e più affidabili.

Le guerriglie tra ferrovie e la mancanza di volontà di investire a lungo termine hanno infine portato alla fondazione delle Ferrovie Federali Svizzere nel 1902, a seguito di un referendum popolare.

120 anni più tardi, abbiamo nuovamente molte compagnie, molte affiliate e molti operatori privati. Il sistema sta diventando sempre più complesso, richiede sempre più manutenzione ed è sempre meno efficiente. Sta perdendo stabilità e resilienza.

Adesso ci dobbiamo confrontare con innumerevoli restrizioni legate alle linee e con impedimenti di natura tecnica. In realtà, nel 1960 avevamo già risolto questi problemi con i treni TEE e il materiale rotabile che poteva essere utilizzato liberamente a livello europeo.

Oggi ci occupiamo principalmente di burocrazia: a chi appartiene il veicolo, dove lavora il macchinista, quale ITF fornisce il treno, come lo gestisce il personale del treno e quali sono le prescrizioni che devono essere osservate e quando. E, una volta definito il processo, si pone la successiva domanda: cosa succede se un treno

viene impiegato anzitempo per un altro servizio? Una maratona infinita di lavoro a scapito dei clienti.

Non riusciamo più a distinguere il bosco dagli alberi. E intanto si va avanti a definire sempre nuovi processi per abbattere gli alberi in modo da poter vedere finalmente di nuovo il bosco.

Come sfondo per la foto del Consiglio federale di quest'anno, il nostro presidente della Confederazione Ignazio Cassis ha scelto una cartina della Svizzera con la rete ferroviaria.

Il consigliere federale Ignazio Cassis ha affermato che la ferrovia è importante e che rappresenta un simbolo di ciò che ci unisce in Svizzera. *(Immagine 2)*



Non è evidente che un governo si riferisca alla sua ferrovia come ad un elemento centrale e unificante.

Questa fiducia vale oro e non dovrebbe essere messa a repentaglio con leggerezza. Noi del VSLF stiamo facendo la nostra parte per mantenere questa fiducia. Tante grazie.

Hubert Giger  
Presidente del VSLF

*Trad. Anita Rutz / 22.03.2022*