



## Offerta esclusiva per soci del VSLF.

50% di sconto sui premi assicurativi della protezione giuridica

Come socio del VSLF ha la possibilità, in qualità di persona privata, di concludere una protezione giuridica globale per proprietari o inquilini, a condizioni vantaggiose!

Con la protezione giuridica globale è assicurato sia in qualità di privato, sia per la circolazione!

### Protezione giuridica globale per proprietari:

#### Controversie contrattuali:

- con le assicurazioni
- con il personale medico e istituzioni mediche
- con gli organizzatori di viaggi
- con fornitori e venditori
- con i prestatori di servizi
- con gli artigiani

#### Controversie non contrattuali:

- con le assicurazioni
- vertenze di diritto privato coi vicini confinanti
- vertenze con altri comproprietari, riguardo a spese ed oneri comuni della comproprietà
- in caso di espropriazione di terreni, casi come restrizioni statali equivalenti ad un'espropriazione
- quando per salvaguardare i suoi interessi, l'assicurato deve fare opposizione ad una domanda d'autorizzazione di costruzione dei suoi vicini
- pretese civili extracontrattuali per danni materiali o corporali
- difesa in procedura penale o amministrativa
- consigli giuridici in diritto di famiglia e di successione

### Protezione giuridica globale per inquilini:

#### Controversie contrattuali:

- con le assicurazioni
- con il personale medico e istituzioni mediche
- con gli organizzatori di viaggi
- con fornitori, venditori e artigiani
- con i prestatori di servizi
- con il locatore dell'appartamento, inclusi i garagi

#### Controversie non contrattuali:

- con le assicurazioni
- pretese civili extracontrattuali per danni materiali o corporali
- difesa in procedura penale o amministrativa
- consigli giuridici in diritto di famiglia e di successione



A company of the Allianz Group

Valgono le condizioni generali d'assicurazioni, attualmente CG 2006 (la protezione giuridica in relazione con l'esercizio dell'attività di macchinista viene data esclusivamente con la copertura base delle condizioni VSLF).

**Iscrizione:** Sono socio del VSLF e concludo la protezione giuridica globale per:

Inquilino	Familiare <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 invece di Fr. 383.30	Proprietario	Familiare <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 invece di Fr. 504.00
Inquilino	Individuale <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 invece di Fr. 320.30	Proprietario	Individuale <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 invece di Fr. 441.00

Durata del contratto : 1 anno, con rinnovo tacito annuale se non viene inoltrata disdetta 3 mesi prima della scadenza  
 Pagamento : annuale e anticipato  
 Valida dal : \_\_\_\_\_ (al più presto il giorno successivo alla ricezione da parte della CAP)  
 Cognome/nome : \_\_\_\_\_ Data di nascita : \_\_\_\_\_  
 Via : \_\_\_\_\_ No postale/luogo : \_\_\_\_\_  
 Telefono : \_\_\_\_\_ Tel. mobile : \_\_\_\_\_  
 No di catasto : \_\_\_\_\_ Data d'entrata : \_\_\_\_\_  
 Membro n°. : \_\_\_\_\_ Firma : \_\_\_\_\_  
 Luogo, data : \_\_\_\_\_

Hubert Giger, Presidente VSLF AR

### Le FFS hanno interrotto il dialogo con il personale

Il tutto è iniziato durante l'ultima riunione del comitato di sorveglianza di Vision 2010, tenutosi il 16 dicembre 2008 presso un albergo di Berna. Eravamo come sempre preparati a prendere parte ad un workshop di un giorno e mezzo, dal momento che, dalla firma di Vision 2010 nel 2005, l'elenco delle pendenze era diventato alquanto lungo. Sorpresa no. 1: Philipp Gauderon, capo di P-OP, non è intervenuto. Sorpresa no. 2: il workshop è durato solo dalle 11 del mattino a quasi le 8 di sera. Verso le 18 tutti i responsabili delle FFS si sono poi defilati anzitempo. L'impressione che gli argomenti in discussione non fossero affatto graditi era ormai nell'aria già dal mattino. Alle ore 20, finalmente la soluzione dell'enigma: il sig. Philipp Gauderon era stato nominato direttore di FFS Infrastruttura, per cui tutti sono andati a festeggiare. Da allora, Philipp Gauderon non ha mai preso congedo dai suoi 6.000 collaboratori di P-OP, di cui 2.300 macchinisti di locomotiva. Questo mi riporta alla mente due dei valori fondamentali di P-OP: professionalità a tutti i livelli e stima reciproca. Un mese dopo questo workshop, tramite una newsletter abbiamo appreso che a Basilea si sarebbe formata una classe di macchinisti regionali, un progetto che si è fatto passare malgrado tutti gli accordi debitamente protocollati dell'ultima riunione del comitato di sorveglianza e senza previa consultazione delle parti sociali. Questa decisione era stata presa a suo tempo dall'allora responsabile, il sig. Philipp Gauderon.

Quando, nel corso di un colloquio con i vertici, ho avuto modo di chiedere al CEO Andreas Meyer notizie sull'andamento di P-OP e P-OP-ZF, come risposta mi è stato detto che era piuttosto una questione di animosità personale e che i problemi si sarebbero senz'altro potuti risolvere con il dialogo. Purtroppo non abbiamo potuto raggiungere il direttore di Traffico viaggiatori, Paul Blumenthal, in quanto assente per motivi di salute, nel mentre la direttrice delle risorse umane V, Yvonne Muri, non ha potuto, o voluto, intromettersi.

La successiva riunione si è tenuta il 15/16 aprile 2009, ancora una volta a Berna. Da parte di P-OP era presente il direttore a.i. Manfred Haller, che ha ufficialmente confermato che a Basilea si sarebbe fatta la prevista classe di macchinisti regionali, indipendentemente dal fatto che questo violasse o meno l'accordo definito nell'ambito di Vision 2010. Questo

comporta un'inosservanza intenzionale da parte delle FFS del progetto Vision 2010, per cui la decisione presa dal VSLF in occasione dell'assemblea generale di disdire Vision 2010 non è che una logica conseguenza. Nonostante tutto, durante la riunione abbiamo potuto sistemare un paio di vecchie faccende e, in particolar modo, l'ormai annosa questione delle indennità per le corse all'estero. Con nostra grande sorpresa, le FFS erano aperte alla discussione e ci hanno sottoposto una proposta piuttosto ragionevole. Al tempo stesso, le FFS volevano che la 16a classe di funzione sparisse, molto probabilmente dovuto al fatto che, nel loro nuovo sistema salariale ToCo per il personale di locomotiva, è solo una fonte di disturbo. Ora si sta delineando un compromesso.

Nel pomeriggio del 16 aprile 2009 era prevista una presentazione sistematica sui BAR. Dopo pranzo ci è stato comunicato che, in vista del nuovo CCL, bisognava ridefinire anche i BAR, motivo per cui quel giorno non si sarebbe più toccato l'argomento.

Dobbiamo dedurre che, molto probabilmente, le FFS sono intenzionate a rescindere il CCL 2010, oppure che P-OP non ha semplicemente più voglia di accogliere le nostre proposte come previsto dall'art. 9 del CCL, di esaminarle e di trovare con noi delle soluzioni secondo le norme della buona fede. Solo perchè nel 2010, con grande probabilità le FFS intendono prevedere delle nuove negoziazioni, ora a quanto pare ci vengono negati dei colloqui preventivi già all'inizio del 2009. Pian piano ci si rende conto che, visto che Andreas Meyer conta di risparmiare i 40 milioni annui sul personale di locomotiva V (pur sempre circa il 15% del salario!) e che non accetteremo mai e poi mai questo risparmio unilaterale, la disdetta del CCL 2010 da parte delle FFS sarebbe solo una conseguenza logica. In tutti i casi, il 2010 si prospetta come un anno pieno di sorprese. Una settimana più tardi eravamo in attesa della risposta da parte delle FFS con le varianti circa le indennità per le corse all'estero ma, guarda un po', a quanto pare P-OP non poteva prendere una decisione, in quanto vi sarebbero potute essere delle ripercussioni per gli altri settori (soprattutto per Cargo e sotto il profilo della competitività internazionale). Stranamente, alle FFS questa risposta è venuta in mente solo una settimana dopo le trattative. Ci sono due alternative: o P-OP non può più prendere delle decisioni perchè viene comandata da

cima a fondo dai settori centrali o, semplicemente, non vuole più decidere nulla. O magari entrambe le cose. Il fatto che, in questo modo, il deal sulla 16a classe di funzione sia decisamente saltato, dovremo per forza farlo capire alle FFS nel corso di ulteriori faticosi colloqui, ma intanto i macchinisti saranno costretti a continuare a recarsi all'estero senza che siano state riconosciute loro le dovute indennità.

Questa condotta va vista in relazione con il nuovo point of entry. Il capo del personale Markus Jordi sta procedendo alla ristrutturazione e alla «depurazione» di tutti i reparti del personale (RP). Piccola osservazione marginale: la nuova denominazione non è più RP, bensì HR (Human Resources; insieme di conoscenze umane nella mente dei collaboratori). Tutti gli impiegati attivi nell'ambito delle Human Resources hanno dovuto ripresentare la propria candidatura e, pertanto, al momento sono molto presi soprattutto con se stessi.

Nel contempo, per noi parti sociali dovrebbe venirsi ad aprire un piccolissimo varco (*point of entry*) che dovrebbe permetterci di inoltrare le nostre richieste e di comunicare le nostre necessità tramite un determinato reparto, per poi ricevere delle risposte vincolanti sempre tramite lo stesso. Per noi il vantaggio sarebbe quello di non dover sempre correre da Ponzio a Pilato, per poi magari ritrovarci senza nemmeno delle valide risposte. Attualmente, però, stiamo sperimentando proprio l'esatto contrario: tutti i reparti sono disorientati e, nel caso di dubbio, non decidono più nulla, nel mentre questo nuovo piccolo varco è ancora lungi dal delinearsi all'orizzonte. Questa riorganizzazione dà piuttosto l'impressione di essere come una colonia d'api in primavera, però senza alveare e senza ape regina.

Il VSLF è una parte sociale delle FFS e rappresenta il personale. Poiché, sotto il piano strutturale, attualmente le FFS non sono in grado o non hanno intenzione di portare avanti il dialogo con noi, ne consegue che esse hanno interrotto il dialogo anche con il personale. Uno sviluppo simile non può che portare un'azienda in una situazione di conflitto. C'è da chiedersi se questi possano essere dei buoni presupposti per le trattative CCL!

Ma, ancora oggi, i nostri sindacati consociati possono venirmi a chiedere come mai abbiamo deciso di ritirarci da Vision 2010...

Il vostro presidente  
Hubert Giger



# Riconoscimento della professione del macchinista

FFS; Ufficio Federale della Formazione professionale e della Tecnologia UFFT; VSLF AR



1) Newsletter FFS; gennaio 2009

Comitato strategico di sorveglianza DT - Esito del meeting del 16 dicembre 2008

## Riconoscimento dell'UFFT della professione del macchinista

Le FFS aspirano al riconoscimento da parte dell'UFFT della professione del macchinista. In collaborazione con l'associazione per la formazione professionale Login, è già da diverso tempo che i lavori fervono, anche se al momento non si dispone ancora di risultati concreti. Non appena sarà così, non mancheremo di informarvi.

## Formazione di macchinisti cat. D a Basilea

Per ragioni metodologiche e poiché attualmente Basilea necessita di molti macchinisti, la formazione della classe che è iniziata il 1° gennaio 2009 si svolgerà in due fasi distinte. I nuovi macchinisti per il servizio universale, per ora, verranno formati per il servizio di manovra e il traffico regionale. Dopo un'esperienza pratica farà seguito il perfezionamento professionale nel traffico a grande distanza. In questo modo i nuovi macchinisti di locomotiva saranno pronti più velocemente per svolgere un'attività autonoma. Intendiamo presentare il programma di attuazione alle parti sociali verso la fine di febbraio. Questo nostro modo di procedere concilia il nostro obiettivo prioritario, e cioè «la guida dei treni», e Vision 2010, per cui siamo convinti di poter contare sul supporto di tutti i diretti interessati.

Ingaggio di macchinisti Cargo nel settore

## Traffico viaggiatori

Per l'ingaggio di personale di locomotiva Cargo nel settore Traffico viaggiatori, come sempre trova applicazione Vision 2010, il che significa che, di principio, questi macchinisti seguono un percorso professionale che si basa sul potenziale di avanzamento del rispettivo deposito.

## 2) BBT

Egregio signor Moser, gentili signore, egregi signori, il 26.3.2009 ci avete chiesto delle informazioni circa una richiesta che le FFS avrebbero inoltrato al nostro ufficio in merito al riconoscimento della professione del macchinista di locomotiva. Nel frattempo abbiamo provveduto a prendere contatto con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e possiamo comunicarvi quanto segue: L'UTP intende presentare all'UFFT un'istanza concernente l'elaborazione di un esame professionale per la qualifica di «Specialista TP» (titolo professionale). Questo esame professionale dovrebbe includere i settori Pianificazione/Dispatching e Gestione/Vendite. In questo modo l'UTP intende colmare la lacuna esistente tra formazione professionale di base e l'attuale esame professionale superiore «Manager TP».

In questo contesto, l'UTP aveva anche comunicato che, in un secondo tempo, si sarebbe previsto un altro esame per la qualifica di «Specialista Maintenance / Tecnica ferroviaria» (titolo professionale). Per quanto concerne la professione del

macchinista non è stata inoltrata alcuna domanda di riconoscimento.

Per maggiori informazioni sul previsto progetto, vi consigliamo di rivolgervi all'UTP, sig.ra I. Graf, vicedirettrice. Nella speranza di esservi stati utili con queste informazioni, vi porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Armin Schöni

Ufficio Federale della Formazione professionale e della Tecnologia UFFT

## 3) Newsletters VSLF

Nell'ambito del progetto Vision 2010 FFS V, a suo tempo si era definito che le FFS avrebbero fatto tutto il possibile per ottenere il riconoscimento della professione del macchinista da parte dell'Ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia (UFFT). Dal 2005 non è più successo niente ma poi, in occasione dell'incontro di Vision 2010 dell'aprile 2009, P-OP-ZF ha fatto sapere che attualmente Login e UTP stanno discutendo la questione con l'UFFT.

Su richiesta del VSLF, l'11 maggio 2009 l'UFFT ha confermato che l'UTP aveva presentato un'istanza per l'elaborazione di un esame professionale per la qualifica di «Specialista TP» nei settori Pianificazione/Dispatching e Gestione/Vendite e, inoltre, che aveva comunicato che, in un secondo tempo, si sarebbe previsto un altro esame per la qualifica di «Specialista Maintenance / Tecnica ferroviaria».

Stando alle dichiarazioni dell'UFFT, non è stata presentata alcuna domanda di riconoscimento per la professione del macchinista.

Con questa conferma dell'UFFT abbiamo la chiara dimostrazione che le FFS e l'UTP non hanno assolutamente mai inoltrato una domanda di riconoscimento della professione del macchinista di locomotiva. Non si riscontra minimamente una volontà in tal senso.

La mancata osservanza di Vision 2010 anche su questo punto, non fa che confermare la totale assenza di volontà da parte delle FFS di rispettare gli accordi presi. Le FFS dovranno rispondere in prima persona della disdetta di Vision 2010 da parte nostra.

## Rilevamento di macchinisti FFS Cargo presso FFS V

Il rilevamento di macchinisti FFS Cargo presso FFS V previsto da Vision 2010, e pertanto con il salario dell'11a classe di funzione, non corrisponde agli accordi presi nel corso della riunione del comitato di sorveglianza del 16 dicembre 2008. In tale occasione, ci era infatti stato assicurato che i macchinisti che erano stati assunti nella 14a CF prima dell'1.01.2007, sarebbero rientrati in questa classe di funzione.

# Progetto per la formazione di base

Daniel Ruf; Capo AZ/CCL VSLF AR



## Nessuna partecipazione da parte del VSLF al previsto progetto per la formazione di base del personale di locomotiva FFS V

Anche se il VSLF intende disdire l'accordo Vision 2010 per la fine dell'anno, al momento esso è pur sempre ancora in vigore. FFS P-OP-ZF resta comunque dell'opinione di prevedere una formazione per i macchinisti solo nella misura in cui riterrà opportuno. Questo è in totale contrasto con il progetto di base di Vision 2010. Nel contempo, anche un riconosci-

mento da parte dell'UFFT (Ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia) sembra impossibile, dal momento che la formazione deve avvenire sulla base delle esigenze delle FFS e non di una chiara direttiva ancora da definire. Anche un eventuale accordo con le parti sociali non rientra nei nostri piani. I punti cardine del nostro sindacato non vengono accettati, precludendo pertanto la nostra partecipazione ad un gruppo di lavoro.

Le FFS ci avevano garantito il riconosci-

mento da parte dell'UFFT a livello contrattuale, come pure una sua applicazione nell'arco di diversi anni.

Una cosa che ci preoccupa sempre più sono i conflitti, che ormai non si possono più ignorare, in seno alle parti che si occupano di formazione. Come se non bastasse, i corsi di istruzione vengono ridimensionati senza alcun criterio e in base ai mezzi; per farla breve, non ci sono più delle regole.

Attualmente gli obiettivi del VSLF e quelli delle FFS in materia di formazione dei macchinisti divergono in modo sostanziale. Il VSLF è per una formazione completa e di qualità che vada nell'interesse delle esigenze e delle aspettative della nostra clientela, come pure per un esercizio che si caratterizzi per la sua funzionalità e flessibilità. Quello che ancora interessa realmente alle FFS sono solo i costi di formazione, offrire una formazione quanto più possibile veloce con conoscenze minime, per poi eventualmente integrare il necessario know-how dopo l'esame con costosi corsi di istruzione. Gli effetti sull'attività di tutti i giorni si possono già vedere. Le sinergie date dalla flessibilità dei macchinisti e dall'impiego multiplo di veicoli continuano ad essere demolite una dopo l'altra. I costi nell'ambito dell'esercizio operativo continuano a salire. Da parte del personale, invece, la conseguenza diretta è un forte senso di frustrazione.

Da parte nostra saremmo stati più che disposti a definire in modo serio e concreto la questione della formazione con le FFS. La prevista formazione per la classe di macchinisti della cat. C di Zurigo ha evidenziato come le FFS non siano in grado di coordinare le varie formazioni. Questo è il motivo per il quale non ci sentiamo di partecipare a questo progetto. Semplicemente non ci sono i giusti presupposti.

## SBB Zeitung Nr. 19, 5. Okt 2005, Seite 9



Unterschrift in aufgeräumter Stimmung: Mario Botta (Transfair), Benedikt Weibel, François Gatabin (SEV) und Theo Marty (VSLF) mit der «Vision 2010»

## Neue Karrieren für Lokführer

SBB und Gewerkschaften unterschreiben Vereinbarung über neue Berufsbilder

■ Ruedi Eichenberger (Text)  
Alexander Egger (Foto)

Es «ist eine Chance», es «ändert die Kultur». Beide Vertragsparteien preisen das neue Berufsbild des Lokpersonals.

Die Unterzeichnung geriet zur Zeremonie, bei der neben den Vertretern der drei Personalverbände SEV, Transfair und VSLF sogar SBB-Chef Benedikt Weibel nicht fehlte. Angesichts der Vorgeschichte ist dies verständlich: Über Jahre sorgte das Berufsbild

der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer im Personenverkehr für rote Köpfe, Resultate blieben aber aus.

### Aufstieg wird möglich

Erst die von Anfang an sozialpartnerschaftlich mitgestaltete «Vision 2010» brachte Erfolg. Kernpunkte sind ein einheitliches Berufsbild («Lokführer/in Kat. D») und nach Aufstiegs-potenzial kategorisierte Depotstandorte. Ein eigenes Kader-nachwuchsprogramm eröffnet

Karrieremöglichkeiten auch ausserhalb des Lokführerberufs.

### Beidseitige Zufriedenheit

Für Operating-Chef Philippe Gauderon ist die Vereinbarung «eine neue, nachhaltige Perspektive» für das Lokpersonal und «eine echte Chance» für die SBB, wettbewerbsfähige Leistungen anzubieten und zugleich die Arbeitsplätze des Lokpersonals mittelfristig zu sichern.

Zentral ist für Gauderon die «klare und transparente Lauf-

bahn» für die Lokführer. Diese werde bei ihnen eine Kulturänderung in Gang setzen, ist SEV-Vizepräsident François Gatabin sogar überzeugt. «Der Ausgleich der Interessen ist gelungen», bilanziert Gatabin und streicht als besonderen Erfolg die Öffnung der 15. Funktionsstufe hervor. Einziger Negativpunkt ist für den Gewerkschafter die Abwertung von vier Regionalverkehrs-depots «mit tiefem Aufstiegs-potenzial» mit Funktionsstufe 12 als Maximum.



## CP FFS - quo vadis?

Richard Widmer, CO-Redattore Loco Folio AR

Una volta la cassa pensioni delle FFS veniva vista come uno degli atout più importanti del fatto di lavorare presso le ferrovie federali, in quanto assicurava ai dipendenti un reddito sicuro e un livello piuttosto agiato al raggiungimento dell'età pensionabile. Tuttavia, negli ultimi anni tutto questo è cambiato in modo radicale: una gravosa copertura deficitaria, come pure una struttura assicurativa sfavorevole (quota preponderante di beneficiari di una rendita rispetto alle persone attive professionalmente) sono motivo di forte disorientamento.

Il 1° gennaio 1999 la cassa pensioni FFS è diventata una fondazione di diritto privato ed è uscita dall'ex cassa pensioni e previdenza delle FFS. Al momento della sua fondazione, la CP FFS ha ricevuto dalla Confederazione dei finanziamenti pari a CHF 12,6 miliardi, raggiungendo così un grado di copertura del 100%. A causa degli sviluppi alquanto negativi nell'ambito dei mercati finanziari, a partire dal 2001 la CP FFS si è venuta a trovare con una copertura deficitaria, dal momento che la Confederazione non aveva previsto delle riserve di compensazione. Come aggravante, vi si è aggiunto il fatto che la CP FFS ha un'altissima quota di beneficiari di una rendita, pari al 52% di tutti gli assicurati (media svizzera: 21%). Rispetto al capitale di previdenza, questa quota ammonta addirittura al 63%!

A causa della difficile situazione in cui la CP FFS si è venuta a trovare, sono state definite le seguenti misure di risanamento: dalla metà del 2003 alla fine del 2006, gli assicurati attivi e la compagnia hanno pagato ciascuno dei contributi supplementari pari all'1,5%. A partire dalla fine del 2006, i contributi dei dipendenti sono stati assunti dalle FFS, nel mentre, da parte loro, i collaboratori hanno dovuto rinunciare ad un aumento salariale. Gli interessi dei futuri averi di vecchiaia sono stati abbassati, nel mentre le condizioni in caso di prepensionamento volontario si sono inasprite. È dal 2004 che i beneficiari di una rendita non percepiscono un'indennità di carovita.

Al 1° gennaio 2007, un altro colpo duro per la CP FFS è stato il passaggio dal primato delle prestazioni al primato dei contributi, ciò che per gli assicurati attivi ha avuto come conseguenza delle quote più elevate e delle prestazioni future più limitate. A quel punto, le FFS hanno versato dei contributi pari a CHF 1,5 miliardi di franchi, onde risanare la quota relativa agli assicurati attivi della CP FFS.

Alla fine del 2008 la CP FFS indicava un grado di copertura del 79,2%. Di fatto, si prevedono

ulteriori drastiche misure di risanamento (in un'intervista all'«Handelszeitung», il CEO FFS Andreas Meyer ha parlato di riduzioni salariali nell'ordine di grandezza dell'8-10% per i collaboratori attivi). Attualmente però sono state sospese, dal momento che lo scorso anno le FFS hanno richiesto energeticamente alla Confederazione un aiuto concreto per il risanamento della parte della CP FFS relativa all'assicurazione vecchiaia e invalidità. A questo proposito, il Consiglio federale ha elaborato un progetto di consultazione che prevede quattro varianti (variante 1: sussidi federali da CHF 1,9 a massimo CHF 3,2 miliardi / variante 2: CHF 1,7 miliardi / variante 3: CHF 0,7 miliardi / variante 4: CHF 0). La procedura di consultazione si è conclusa nel novembre 2008. Successivamente, il Consiglio federale ha elaborato un messaggio che ha inoltrato all'attenzione del Parlamento federale che probabilmente prenderà posizione e deciderà sulla questione nel corso di quest'anno. A dipendenza dalla decisione del Parlamento, si impongono pertanto ulteriori misure di risanamento, inclusa la summenzionata perdita di salario dell'8-10%. Per contro, al momento attuale i beneficiari di una rendita non possono essere coinvolti direttamente nel risanamento in questione (ad eccezione della mancata indennità di carovita) dal momento che, sul piano legale, i loro «diritti legittimamente acquisiti» non possono essere toccati. Il peso ricadrà quindi sul personale attivo e sulle FFS, ovviamente nei limiti dell'accettabile.

Per riassumere brevemente, all'origine della difficile situazione attuale della CP FFS ritroviamo i tre punti seguenti:

1. Il rifinanziamento solo parziale della CP FFS da parte della Confederazione, nel momento in cui è diventata una struttura indipendente (nessuna riserva di compensazione).

2. L'elevata percentuale di beneficiari di una rendita rispetto agli assicurati attivi (per la maggiore, i beneficiari di una rendita hanno potuto andare in pensione con condizioni ancora relativamente buone, oltre al fatto che sono tutelati dalla legge, ossia non sono coinvolti direttamente nel risanamento della cassa pensioni).

3. Gli sviluppi in prevalenza negativi dei mercati finanziari negli anni successivi al 1999.

Col senno di poi, i punti 1 e 2 rivelano essere degli errori di base di quando si è proceduto alla fondazione della CP FFS. È probabile che, a seguito dei precedenti anni borsistici positivi, entrambe le parti contrattuali semplicemente non abbiano tenuto conto dei grossi rischi in cui potevano incorrere, nella speranza che, grazie agli utili ricavati in borsa, il «terzo contribuente» avrebbe comunque finito per aggiustare le cose. Al momento della sua fondazione, la CP FFS era già nettamente in svantaggio rispetto

ad altre casse pensioni di imprese federali (Publica, Swisscom, Ruag), dove parte degli allora beneficiari di una rendita venne lasciata sotto la Confederazione, ciò che ovviamente significava uno sgravio non indifferente.

C'è da chiedersi chi ora debba rispondere di questo stato di cose e della grave situazione finanziaria. La Confederazione, in qualità di proprietaria della compagnia, ha senza dubbio degli obblighi, dato che al momento della fondazione della CP FFS evidentemente ha elargito dei mezzi finanziari troppo limitati. D'altro canto, anche in seno all'altra parte contrattuale vi è chi ha delle pesanti responsabilità per aver adottato una linea basata sull'ingenuità.

Nel frattempo, sono numerose le persone influenti che hanno saputo riconoscere la gravità di questo problema della nostra compagnia e che stanno facendo tutto il possibile per trovare delle valide soluzioni. L'ex presidente del consiglio di amministrazione, il sig. Lalive d'Épinay, si era per esempio posto l'obiettivo di risolvere una volta per tutte i problemi della CP FFS prima del suo ritiro. I suoi sforzi non hanno tuttavia dato esito positivo. Anche la direzione e il consiglio di fondazione della CP FFS stanno facendo tutto il possibile per riportare la nave sulla giusta rotta. Per poter capire quale direzione intendano prendere, abbiamo sottoposto un questionario al sig. Rudolf Stampfli (direttore generale) e al sig. Erwin Schwarb (presidente del consiglio di fondazione e rappresentante del personale in seno allo stesso). Purtroppo entrambi si sono rifiutati di rispondere alle nostre domande, adducendo come giustificazione le discussioni in corso e l'attuale difficile situazione della CP FFS. Abbiamo sottoposto i suddetti questionari anche al nostro avvocato, il dr. U. Kieser, che è stato interpellato dal VSLF in merito alla questione della CP FFS. Questi, nei limiti delle proprie possibilità, ha risposto come segue.

### Commento

Il fatto che due personaggi di spicco della nostra cassa pensioni si rifiutino di rispondere alle nostre domande è assolutamente incomprensibile. È proprio in un momento come questo, quando la nostra CP si trova in una situazione estremamente difficile, che i nostri assicurati hanno maggiormente bisogno di ricevere informazioni adeguate. Poco chiaro è anche il motivo per cui il VSLF, la seconda parte sociale in ordine di grandezza, venga continuamente scavalcato quando si tratta di eleggere i membri del consiglio di fondazione della CP FFS. Non meno importante è anche la questione di chi debba rispondere dell'attuale situazione e della strada intrapresa da chi ha potere decisionale per trovare delle soluzioni. Bisogna tenere a mente una cosa: qui si tratta dei

nostri soldi! Ed è proprio per questo che ci si potrebbe anche aspettare delle risposte alle nostre domande.

Per quanto riguarda i collaboratori attivi, è molto probabile che con le previste misure di risanamento la faccenda si faccia veramente seria. Scenari inconcepibili, come nel caso di una drastica riduzione di salario, non sono assolutamente accettabili per il VSLF. Nel suo rapporto annuale, il presidente del VSLF si è espresso in modo molto chiaro sulla questione: «Nell'eventualità che venga definito un risanamento della CP FFS che va a penalizzare il personale attivo delle FFS, il VSLF intende prevedere delle azioni di protesta che possono spingersi fino ad un intervento attivo nel traffico ferroviario.

Il personale attivo delle FFS non deve assolutamente pagare lo scotto di questo risanamento per i funzionari in pensione dei tempi dell'azienda di stato, il cui unico responsabile è la Confederazione!» Non c'è nulla da aggiungere. ■

### Ueli Kieser; Avvocato VSLF AR

#### Premessa:

Qui di seguito viene presa una posizione in merito alle domande a cui sono in grado di rispondere personalmente. Se, tuttavia, certe domande sono indirizzate principalmente al sig. Stampfli (le cui risposte però non ci sono) si rinuncia a dare una risposta. Domanda: Che possibilità di risanamento ci sono?

Risposta: Se ci sarà un risanamento, da una parte si potranno aumentare le entrate e, dall'altra, si dovranno ridurre le uscite. Per quanto riguarda l'aumento delle entrate, in primo piano si tratta di prevedere dei contributi più alti (i cosiddetti contributi di risanamento) da parte del datore di lavoro e dei prestatori d'opera. In un secondo momento, bisognerà verificare attentamente se eventualmente vi sono delle precise responsabilità circa il risanamento. In tal caso si renderà necessario approfondire le eventuali azioni di responsabilità.

Domanda: I beneficiari di una rendita, che costituiscono la maggioranza degli assicurati, al momento non vengono coinvolti nel risanamento della CP FFS. Da questo punto di vista cambierà qualcosa e qual è la sua opinione in proposito?

Risposta: Finora è sempre stato fuori discussione il fatto di inglobare in un risanamento anche i beneficiari di una rendita. Ora però si sta delineando un certo cambiamento di mentalità, in quanto si ritiene che il fatto che una cassa pensioni debba essere risanata non possa ricadere unicamente sulle spalle degli assicurati attivi (cioè delle persone attive professionalmente). Ed è proprio per una questione di uguaglianza di diritti che potrebbe, entro certi limiti, essere necessario includere nel risanamento anche i beneficiari di una rendita. Il tutto però richiede una grande sensibilità e molto tatto!

## Interviste cassa pensioni FFS

Richard Widmer, CO-Redattore Loco Folio AR

**Intervista al sig. Erwin Schwarb, presidente del consiglio di fondazione della CP FFS e rappresentante degli assicurati in seno allo stesso**

#### Domande:

- In qualità di rappresentante degli assicurati lei si adopera per tutelare i loro interessi. Qual è la sua strategia preferenziale in materia di risanamento della CP FFS?

- Il sig. A. Meyer, CEO FFS SA, in un'intervista all'«Handelszeitung» del 3.02.2009 ha parlato di riduzioni salariali per i collaboratori nell'ordine di grandezza dell'8-10%, nell'eventualità che debbano intervenire pariteticamente per il risanamento della quota dei pensionati. Ritiene probabile una riduzione in quest'ordine di grandezza?

- Chi, dal suo punto di vista, deve rispondere di questa copertura deficitaria e del carente rifinanziamento della CP FFS nel 1999?

- Da alcuni anni gli assicurati attivi si ritrovano a dover far fronte ad un costante peggioramento della situazione della cassa pensioni (passaggio dal primato delle prestazioni al primato dei contributi, premi più alti, probabili prestazioni di rendita in calo, ecc.). Secondo lei, anche in futuro dovranno fare i conti con delle pensioni sempre più basse?

- Da parte sua, come presidente del consiglio di fondazione della CP FFS, ha la possibilità di esercitare un'influenza su questo stato di cose e quali obiettivi si prefigge in qualità di rappresentante degli assicurati per avviare a questa difficile situazione che concerne gli assicurati attivi?

- I beneficiari di una rendita, che rappresentano la maggioranza degli assicurati, al momento non sono chiamati a contribuire al risanamento della CP FFS. Cambierà qualcosa in tal senso e qual è la sua opinione in merito?

- I membri del consiglio di fondazione della CP FFS vengono nominati dalle FFS e dalle parti sociali. Il VSLF non è ancora mai stato interpellato in merito

Il dr. Erwin Schwarb si è rifiutato di rispondere alle nostre domande (la red.).

**Intervista al sig. Rudolf Stampfli, direttore generale della CP FFS**

#### Domande:

- Alla fine del 2008, il grado di copertura della CP FFS si aggirava intorno al 79,2%. Come si presentano oggi queste cifre?

- A quanto ammonta l'importo scoperto per raggiungere una copertura del 100% (totale complessivo in CHF e per ogni singolo assicurato attivo)?

- Che possibilità di risanamento ci sono?

- Quale variante di risanamento considera realistica o probabile?

- In un'intervista all'«Handelszeitung» del 3.02.2009 il sig. A. Meyer, CEO FFS SA, parlava di una riduzione salariale per i collaboratori pari all'8-10%; questo, nell'eventualità che debbano intervenire pariteticamente a livello finanziario per il risanamento della quota dei pensionati. Ritiene probabile una riduzione in quest'ordine di grandezza?

- Mensilmente gli assicurati attivi pagano i propri contributi obbligatori. Questi contribuenti naturalmente si chiedono come si sia potuti arrivare ad una simile copertura deficitaria (a prescindere dall'addizionale copertura insufficiente dovuta alla crisi finanziaria).

- Chi, dal suo punto di vista, deve rispondere di questa copertura deficitaria e del carente rifinanziamento della CP FFS nel 1999?

- Da alcuni anni gli assicurati attivi si ritrovano a dover far fronte ad un costante peggioramento della situazione della cassa pensioni (passaggio dal primato delle prestazioni al primato dei contributi, premi più alti, probabili prestazioni di rendita in calo, ecc.). Secondo lei, anche in futuro dovranno fare i conti con delle pensioni sempre più basse?

- I beneficiari di una rendita, che rappresentano la maggioranza degli assicurati, al momento non sono chiamati a contribuire al risanamento della CP FFS. Cambierà qualcosa in tal senso e qual è la sua opinione in merito?

- I membri del consiglio di fondazione della CP FFS vengono nominati dalle FFS e dalle parti sociali. Il VSLF non è ancora mai stato interpellato in merito a queste elezioni. Come pensa di avviare a questa violazione degli statuti?

Sig. Rudolf Stampfli si è rifiutato di rispondere alle nostre domande (la red.).



# Procedimento dopo un caso di segnaletica; Modo di procedere presso FFS V

Hubert Giger, Presidente VSLF AR

Diverse segnalazioni e informazioni da parte di macchinisti di locomotiva in merito a casi di segnaletica e alla successiva gestione degli stessi, hanno indotto il VSLF ad interpellare la CoPe V affinché vengano definite delle concrete direttive. Qui di seguito un sunto di quanto emerso: A seguito di uno studio che le FFS hanno affidato al prof. dr. Fischer della Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale FHNW, FFS Z-SI-AVS (Settore centrale sicurezza) ha provveduto a creare un filo conduttore con una procedura ben strutturata che è stato inoltrato alle diverse divisioni. Dal mese di maggio alla fine di novembre del 2008, presso la divisione V si è fatto un esperimento che prevedeva l'introduzione di un nuovo processo operativo in materia di casi di segnaletica. Dal momento che durante la prima fase sperimentale con questo nuovo procedimento si sono potuti trattare soltanto 4 casi di segnaletica e pertanto non sono emersi dei risultati sufficientemente rappresentativi, si è deciso di portare avanti questo test che, infatti, è tuttora in corso. Ecco i punti più salienti:

- I superiori dei macchinisti di locomotiva possono segnalare gli eventuali ulteriori miglioramenti nell'ambito di questo procedimento mediante un formulario di feedback.
- RSQ è responsabile per l'analisi (anima) dei casi di segnaletica. Sulla base di una specifica checklist, valuta quindi preventivamente i casi di segnaletica e li riporta direttamente nella valutazione/analisi solo dopo il superamento della soglia RSQ. RSQ affianca i superiori anche a livello consultivo. Un caso «normale» di segnaletica viene evaso dai superiori stessi. Gli eventuali provvedimenti nei confronti di un macchinista vengono presi da parte del superiore, in stretta collaborazione con il responsabile dell'ufficio del personale.
- In base all'accordo sugli obiettivi, gli eventuali provvedimenti vengono elaborati e definiti unitamente ai collaboratori direttamente interessati. Particolare importanza riveste il fatto di integrare nell'accordo sugli obiettivi anche degli elementi positivi e costruttivi che permettano di rafforzare la fiducia in se stessi. I superiori sono stati istruiti in tal senso. Il foglio aggiuntivo all'«Accordo sugli obiettivi», «Procedura in materia di casi di segnaletica», riporta quanto segue: Bisogna adottare degli obiettivi e dei provvedimenti costruttivi (e non

«Fino alla data x niente più casi di segnaletica», bensì delle misure concrete che permettano di prevenire eventuali casi futuri di segnaletica).

La procedura in materia di casi di segnaletica si suddivide cronologicamente in quattro fasi diverse:

Fase	Obiettivi	Procedura
<b>Primo colloquio</b> Subito dopo il caso di segnaletica	- Garantire la sicurezza - Assicurare l'assistenza - Valutare la capacità di guida - Garantire la protezione dei dati	Seguire il filo conduttore 1 «Primo colloquio per caso di segnaletica» e valutare la capacità di guida in base ai relativi criteri.
<b>Analisi</b> «Il giorno dopo»	- Ricercare la verità - Scoprire le cause e i nessi - Feedback positivo al macchinista - Trasmettere sicurezza se lavora bene.	Seguire il filo conduttore 2 «Colloquio per l'analisi del caso di segnaletica» e decidere se il macchinista è nuovamente idoneo alla guida o se bisogna prima confrontare i dati tachigrafici della locomotiva.
<b>Provvedimenti</b> Una volta che tutti i fatti sono noti (compresa l'analisi dei dati tachigrafici)	- Escludere le cause - Sostenere l'attività futura	Applicare «Visione d'insieme degli human factors» e «Provvedimenti» e quindi definire insieme al diretto interessato i provvedimenti del caso.
<b>Ulteriore assistenza</b> Fino al termine	- Garantire assistenza nel tempo - Superamento positivo dell'evento - Chiusura del caso	Prevedere dei colloqui con il macchinista fino al termine stabilito nel corso dell'incontro per definire i provvedimenti del caso.

## Estratto dal filo conduttore «Procedura in materia di casi di segnaletica»:

- *Alla presenza di punti oscuri, atti di negligenza, come pure di danni al treno o alle persone in commessione con il caso di segnaletica, nei limiti del possibile bisognerà attendere l'esito dei dati tachigrafici prima che il macchinista possa di nuovo riprendere il servizio.*
- *Nel momento in cui il macchinista sarà nuovamente autorizzato a guidare, per la prima corsa di norma si prevede la scorta di un esperto (ALF, PEX, superiore). Per i casi minori, una delle prime corse può aver luogo entro tre giorni dal momento in cui si è verificato il caso di segnaletica.*
- *Questa prima corsa con scorta non dovrà avere unicamente lo scopo di evidenziare eventuali punti deboli o errori da parte del macchinista, ma dovrà piuttosto essere vista come un'opportunità per mettere in luce gli aspetti positivi dello stesso e per manifestare il proprio apprezzamento per la buona qualità del suo*

lavoro. Questa corsa non costituisce pertanto una sorta d'esame.

Per quei macchinisti che entro 5 anni dal primo caso di segnaletica ne hanno un secondo, FFS V prevede degli accertamenti approfonditi che vedono il coinvolgimento

del DIA. Il VSLF vede con favore il fatto che i casi di segnaletica vengano regolamentati in modo unitario in seno a tutta la compagnia e che i superiori sostengano il macchinista direttamente interessato con la dovuta motivazione e comprensione. Da parte nostra, si continua a criticare il modo puramente statistico con cui vengono trattati i casi di segnaletica, senza però fare una differenziazione sotto il profilo tecnico. L'inavvertito «superamento» di un segnale dopo una fermata in pendenza viene tuttora considerato alla stregua di una corsa non frenata dopo un segnale indicante la velocità massima ammessa. Le informazioni che si possono ricavare da questi casi di segnaletica circa il carico di lavoro, l'intensità del lavoro, le sollecitazioni per la salute, la pressione del tempo e la crescente monotonia sul lavoro non hanno finora prodotto alcun sensibile miglioramento, ciò che noi continuiamo a criticare da diversi anni. Un orientamento in tal senso non è previsto, per cui anche per il futuro non dovremo attenderci miglioramenti di sorta. ■

# Il fine giustifica i mezzi

Hubert Giger, Presidente del VSLF e Stephan Gut, presidente della sezione Ostschweiz AR

Ormai le compagnie ferroviarie hanno perso di vista qual è il loro compito principale, ossia la circolazione dei treni. Questa dinamica propria, ormai onnipresente e in continuo aumento, che si è sviluppata in seno ai vari reparti sta diventando un peso finanziario che non è più sostenibile per le ferrovie, ma anche per il personale e per i contribuenti. L'autoconservazione è diventata la priorità numero uno, la presa a carico e la gestione dei problemi costituiscono invece una garanzia lavorativa e, di principio, le soluzioni sono solo sinonimo di pericolo, in quanto rendono i progetti superflui. Qui non si vuole mettere in discussione il fatto che alcuni progetti e i derivanti risparmi o miglioramenti possano avere un senso. Tuttavia, se confrontiamo i risultati effettivi con l'enorme dispiego di personale e di costi dei reparti preposti ai progetti, non si può non riscontrare la presenza di forti discrepanze. Per non parlare poi degli effetti sugli altri reparti. La scarsa efficienza di questi progetti viene spesso e volentieri mascherata con delle proposte su come aumentare l'efficienza nell'ambito della forza lavorativa. E, molto elegantemente, con i trasferimenti forzati – per quanto inutili possano essere – anche la base operativa finisce per rientrare in questo circolo di espansioni, perpetuazioni e nuove concettualizzazioni che, in questa era che si distingue per l'incremento dell'efficienza e l'eclissante pressione dei costi, a loro volta finiscono per generare lavoro ancora per tanti anni e permettono di assicurarsi il proprio posto di lavoro. Si tratta dunque di un vero e proprio moto perpetuo che non è nient'altro che fine a se stesso. Il maggiore generatore di costi è l'assenza di una relazione tra i costi diretti e indiretti derivanti dal prodotto globale, in cui si tenga conto delle ore e dei giorni di lavoro dei gruppi di progetto, come pure dell'impiego di tutti i servizi previsti. Eccovene alcuni esempi: Con la chiusura della manutenzione presso il deposito locomotive F di Zurigo, in quanto passata ad Infrastruttura per un presunto potenziamento dell'efficienza, i costi della manutenzione stessa sono rincarati in modo esorbitante. Sono diversi i veicoli che giornalmente devono essere trasferiti dal deposito F al deposito G. I binari antistanti il deposito G sono strapieni e pertanto impossibili da gestire. Il cambio operativo dei treni dal deposito è molto dispendioso, sia a livello di tempo che di denaro. Spesso e volentieri, la mancanza di treni dis-

ponibili fa sì che per i manovali e gli addetti alla pulizia dei treni vi siano dei tempi d'attesa, con conseguenti vuoti produttivi. Per il cambio dei treni si deve prevedere l'onerosa distribuzione di un sempre maggiore numero di macchinisti, che poi però vengono a mancare da qualche altra parte. I servizi del personale di locomotiva vengono intensificati sempre più a causa dell'aumento dei tempi morti, delle sempre maggiori aspettative e dei turni sempre più estremi (Cargo: traffico notturno, V: turni di notte delle S-Bahn). Questo comporta delle sollecitazioni sempre maggiori sotto il profilo della salute e della sicurezza con tutti i costi che ne possono derivare, ma anche un numero maggiore di assenze brevi, medie e lunghe, quindi, ancora altri costi. Con l'impiego sempre maggiore dell'informatica anche per i macchinisti, per es. con il nuovo LEA, già a priori bisogna fare i conti con delle visioni errate e con l'insorgere di problemi di varia natura. Premendo un semplice tasto, in futuro i singoli reparti potranno far pervenire ai macchinisti centinaia di comunicazioni informali o importanti sotto il profilo della sicurezza. Per contro, ci si aspetterà che il macchinista sia in grado di fare autonomamente una cernita, di dare loro delle priorità, di memorizzarle e di saperle utilizzare nell'arco di pochi secondi nel momento del bisogno. Nel mentre i costi dei reparti IT crescono vertiginosamente, anche la produttività dei macchinisti deve salire a vista d'occhio (40 dei 250 mio. di franchi vanno risparmiati nell'ambito della DT). Il personale di locomotiva non potrà essere che «overnewsed» e «underinformed». Per garantire un buon standard di sicurezza si dovrebbe poter disporre di filtri, anche se i CLP potrebbero andare più che bene se solo non fossero troppo impegnati con attività tecnico-amministrative che permettano loro di conservare i propri posti di lavoro. La formazione dei macchinisti non è di certo conveniente, dal momento che anche in futuro il macchinista dovrà essere in grado di svolgere le attività più svariate, ben sapendo che una decisione sbagliata potrebbe avere delle conseguenze fatali. Si potrebbe pensare che, anche solo per una questione economica, questi siano motivi più che sufficienti per prevedere una formazione quanto più seria e completa possibile. No, non è così! La formazione costa e pertanto bisogna ridimensionarla. Bisogna rispettare sul piano a medio termine, anche se poi si finisce per generare dei costi... a lungo termine.

Le sinergie esistenti per l'impiego di tutti i veicoli e di tutte le tratte vengono distrutte: un impiego massiccio di riserve per il traffico V e M, come pure per i veicoli e le tratte, quindi un organico maggiore a prestazioni uguali = aumento dei costi per il personale di locomotiva. I requisiti richiesti agli aspiranti macchinisti sono in continuo aumento e, di conseguenza, anche le esigenze per l'acquisizione di candidati in gamba. Se, data la difficoltà di reclutare nuovi candidati, si decidesse di abbassare i requisiti necessari (ciò che, siamo onesti, è già stato fatto secondo PEX, CAP, CLP e LOGIN), ben presto si finirebbe per generare degli ulteriori costi. L'introduzione del sistema ETCS per la protezione dei treni ha potuto aver luogo solo dopo un parto estremamente complesso. Attualmente questo sistema non è né eurocompatibile né conveniente, per cui ogni volta che si tratta di inserire delle nuove tratte ci si ritrova con il problema di quanto sia complesso e oneroso. Per l'utente, e pertanto il macchinista, l'uso è alquanto difficoltoso, ogni inserimento di dati richiede tanto tempo prezioso e una buona padronanza dello stesso non è possibile senza una debita formazione. Questo sistema genera tutta una serie di costi, come per esempio la costante formazione degli utenti e del personale di manutenzione. Non vi è alcun sensibile vantaggio sotto il profilo della sicurezza, nel mentre è impressionante l'influenza negativa sull'affidabilità dei veicoli, ciò che si sta cercando di contenere grazie ad un lavoro minuzioso da parte di diversi gruppi di progetto. Tutti questi esempi si possono combinare e associare tra di loro a scelta. La panoramica generale delle ripercussioni sul sistema si rivela inaccessibile, senza senso e ingiustificata sul piano aziendale. Difficile poi stabilire chi siano i veri responsabili di questi processi sbagliati. Di per sé ogni singola cellula funziona correttamente, anche se l'intero organismo è sul punto di dare forfait. Una responsabilità in tal senso va addebitata alle commissioni del personale, ai sindacati e ai promoters (partecipanti al forum), in quanto i vari incontri e progetti fungono unicamente da comprova del proprio lavoro e pertanto servono solo a tutelare il proprio posto di lavoro. Con il progetto TOCO delle FFS ci era stata promessa una nuova valutazione obiettiva circa i requisiti insiti nelle singole professioni. Se la cosa non andrà a finire come per la farsa del piano a medio termine come già avvenuto per il progetto SALSALSA, finalmente si dovrebbe essere in grado di risolvere i problemi e non solo di gestirli. I vantaggi per l'azienda e, di conseguenza, per i contribuenti, devono avere la priorità sugli interessi personali. ■



## STOP RISK 1


Info sulla sicurezza sul lavoro AR

SBB CFF FFS Division Personenverkehr Operating	<b>Info Arbeitssicherheit</b>	<b>STOP RISK</b>
--	-------------------------------	------------------

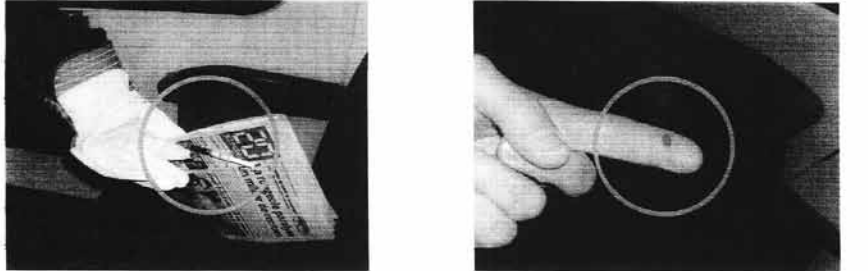
### Gefahr beim Einsammeln von Zeitungen

**Gegenstand:**  
Stich am linken Zeigefinger durch eine Spritze.

**Unfallhergang:**  
Der Mitarbeiter musste die Zeitungen von den Sitzen eines 2.-Klass-Wagens entfernen. Er trug die für diese Aufgabe vorgesehene PSA, einschliesslich der Schutzhandschuhe «Resista Soft».



**Folgen:**  
Als er eine Zeitung in die Hand nahm, übersah er, dass darin eine Spritze verborgen war. Er spürte einen Schmerz am linken Zeigefinger. Leider wurde der Mitarbeiter trotz des Handschuhs durch die Spritze verletzt. Das Blut in der Spritze war mit dem HI-Virus infiziert.



**Massnahme:**  
Die Mitarbeitenden darauf hinweisen, dass sich in Zeitungen, zwischen den Sitzpolstern, in den Handtuchfächern oder auf den WC-Papierrollen immer eine Spritze verbergen kann und daher höchste Vorsicht geboten ist. Kein Handschuh bietet ein Schutz gegen Spritzenstiche!

### Prudenza con la raccolta dei giornali

#### Oggetto:

Puntura all'indice sinistro con l'ago di una siringa.

#### Svolgimento dei fatti:

Il collaboratore doveva rimuovere i giornali dai sedili di una carrozza di II classe. Per svolgere questo compito indossava il previsto equipaggiamento per la sicurezza, compresi i guanti di protezione «Resista Soft».

#### Conseguenze:

Preso in mano un giornale, non si accorge

che all'interno vi era nascosta una siringa. Ha subito sentito una fitta all'indice sinistro. Purtroppo il collaboratore si è ferito con la siringa malgrado l'uso dei guanti. Il sangue presente sulla siringa era infettato con il virus dell'HIV.

#### Provvedimento:

Far presente ai collaboratori che nei giornali, tra l'imbottitura dei sedili, nei ripiani per gli asciugamani o nei rotoli di carta igienica si possono nascondere delle siringhe, per cui bisogna prestare la massima prudenza. Non esistono guanti che possano offrire una protezione contro la puntura di un ago! ■

## STOP RISK 2

Lettera a Ph. Gauderon; Capo Infrastruttura FFS AR

### Richieste del VSLF in merito alla segnalazione di rallentamenti

Egregio signor Gauderon,

è da anni ormai che la segnalazione di rallentamenti sulla rete FFS lascia alquanto a desiderare, oltre al fatto che, per l'attuale traffico ferroviario, è decisamente inadeguata. I rallentamenti rappresentano un potenziale di pericolo non indifferente sotto il profilo degli incidenti ferroviari e sono tuttora dei punti a rischio non sorvegliati.

Il VSLF desidera avere un colloquio in merito con i diretti responsabili del settore Infrastruttura. È proprio per ottenere dei risultati rapidi, semplici e concreti che abbiamo deciso di rivolgerci direttamente a questo settore delle FFS, nella sua veste di gestore della maggiore rete ferroviaria svizzera.

Le principali questioni da chiarire circa i rallentamenti sono:

- Posa standardizzata e corretta in conformità alle PCT
- Dimensioni dei segnali / frecce segnalatiche
- Ripristino della velocità
- Illuminazione in caso di cantieri attivi o meno
- Posa in caso di più percorsi

Nell'interesse di un esercizio ferroviario basato sulla sicurezza, ci auguriamo di poter definire quanto prima dei concreti miglioramenti con i diretti responsabili.

Cordiali saluti  
Hubert Giger  
Presidente del VSLF

## STOP RISK 3

Il nostro posto di lavoro



## STOP RISK 4

Hubert Giger; Presidente VSLF AR

### Segnale basso non visibile a Lucerna

Dopo che si è sgomberata la neve dal marciapiede della stazione di Lucerna, lo scorso inverno un segnale basso è rimasto coperto, con la conseguenza che, nell'arco di due giorni, il segnale in questione è stato oltrepassato da due macchinisti malgrado indicasse via impedita. I macchinisti in questione se ne sono resi conto solo dopo essere stati avvisati da parte del capomovimento.

Per tutti e due i macchinisti, l'inavvertito superamento del segnale basso ha comportato un vero e proprio caso di segnaletica. Per evitare l'insorgere di simili situazioni, nella comunicazione di P-OP-ZF centrale e P-OP-RSQ si è fatta la seguente raccomandazione: Se i macchinisti notano dei segnali coperti dalla neve, devono immediatamente notificare la cosa o, se possibile, procedere personalmente allo sgombero della neve.

Osservazione del VSLF:

- I segnali ricoperti di neve non sono ovviamente visibili e se ne deduce che anche i macchinisti non li possano vedere, motivo per cui non è possibile notificare la cosa.
- Dopo il primo caso di segnaletica, Infrastruttura ha ovviamente trascurato di liberare la neve dal segnale, ciò che comporta un atto di negligenza da parte sua.
- I macchinisti non sono stati assunti per spalare la neve nell'area dei binari, ma tanto meno è consentito loro di eseguire dei lavori in prossimità degli stessi senza la presenza di un guardiano di sicurezza. Questo lo dovrebbero ben sapere sia Markus Rossi e Pietro Mörgeli, responsabili del personale, come pure Rodrigo Valero del reparto Gestione della sicurezza e analisi degli eventi. Da osservare inoltre che è ben difficile che dei macchinisti abbiano con sé delle pale per la neve.
- Unicamente Infrastruttura è responsabile per far sì che tutti i segnali siano ben visibili in tutti i periodi dell'anno. Proprio a Lucerna, dove vi è la semplificazione che dopo ogni segnale basso chiuso bisogna attendersi un percorso, questi problemi così importanti sotto il profilo della sicurezza dovrebbero avere l'assoluta priorità.
- Il fatto che per i macchinisti in questione il superamento di questo segnale basso (tra l'altro non visibile) abbia comportato un caso di segnaletica, non è nient'altro che una prova di incompetenza e di intenzionale mancata assunzione delle proprie responsabilità.

Per la sicurezza dei passeggeri e dei colla-

boratori, il VSLF si aspetta da parte di FFS Infrastruttura che sia le tratte che le stazioni vengano rese agibili al traffico solo dopo che tutti i segnali sono ben visibili, così come previsto dalle PCT.

Ci attendiamo inoltre che venga revocato il caso di segnaletica dei due macchinisti, in quanto non vi è colpa propria.

**Lucerna - Duplice superamento del segnale basso Y36+ indicante via impedita. Scopo: Descrizione di irregolarità in materia di segnaletica e informazione circa le zone a rischio, onde evitare il ripetersi di analoghe situazioni.**

#### Situazione

- Spostamento tramite il gruppo 300 dal binario 5 in un altro binario
- Tipo di veicolo: Flirt e GTW
- Segnale basso Y36+ parzialmente ricoperto di neve
- Sgombero della neve dal marciapiede 5/6; segnale basso Y36+; corsa di manovra

#### Svolgimento dei fatti

Nell'arco di due giorni si sono verificati due casi di segnaletica nei pressi del segnale basso Y36+. Dopo l'arrivo al binario 5 di Lucerna i macchinisti sono passati all'altra parte del veicolo, dopodiché il capomovimento ha dato loro il permesso di spostarsi in avanti fino al segnale basso Y41 situato alla fine del marciapiede. Giunti nei pressi del segnale basso Y 41, questi è passato a via libera con prudenza. I macchinisti hanno pertanto proseguito a bassa velocità fino al segnale basso che era dato loro di vedere, ma così facendo hanno oltrepassato il segnale basso Y36+ indicante via impedita. In uno dei casi è rimasto danneggiato uno scambio. I macchinisti si sono resi conto dell'errore solo dopo che il capomovimento li ha avvertiti che avevano oltrepassato il segnale.

#### Constatazioni

Il segnale basso Y36+ che è stato superato malgrado l'indicazione di via impedita si trova vicino al marciapiede del binario 6, ma, a causa della neve che vi era caduta sopra, era parzialmente coperto e pertanto poco visibile. Nell'area dei segnali bisogna sempre prestare grande attenzione, tuttavia, in presenza di fattori esterni come le precipitazioni nevose, si richiede un'accuratezza ancora maggiore. Se un macchinista nota dei segnali ricoperti di neve, è tenuto a notificare immediatamente la cosa o, se possibile, a procedere personalmente allo sgombero della neve. Ecco come si possono evitare fatti del genere.

Vi auguriamo un'attività sicura e senza intoppi.

Markus Rossi  
Capo del personale di locomotiva  
Pietro Mörgeli  
Capo del personale di locomotiva  
Rodrigo Valero  
Gestione della sicurezza e analisi degli eventi

## STOP RISK 5

Comunicato di attualità; P-OP-ZF CH centrale AR

### Manutenzione degli scambi a Coblenza

Stimati collaboratori del personale di locomotiva,

la stazione di Coblenza è dotata solo in parte di impianto di riscaldamento degli scambi. Il tragitto dal binario 50 (luogo di servizio del treno navetta 26507) al binario 1 passa attraverso lo scambio 38 che non è dotato di impianto di riscaldamento. Poiché, durante le ore di punta, normalmente presso la stazione di Coblenza vi è un solo collaboratore, questi ha la possibilità di mobilitare l'équipe preposta alla manutenzione degli scambi tramite il Technischer Leitstand (TLS). Siccome però Coblenza viene ritenuta di importanza secondaria, difficilmente l'équipe in questione è all'opera prima delle ore 07.00.

Affinché la circolazione dei treni 26507 possa aver luogo con la dovuta puntualità, questo incarico supplementare spetta, anche in futuro, al personale di locomotiva. Per la pulizia degli scambi, in prossimità del palo per la linea di contatto dove c'è la leva del cambio, è stata piazzata una scopa. Vi ringrazio per la vostra collaborazione e vi auguro un buon proseguo della vostra attività.

Cordiali saluti  
Roland Hunkeler  
Capo del personale di locomotiva  
Walter Merz  
Capo del personale di locomotiva

### Rendita transitoria AVS / BLS AR

Questa problematica è già stata trattata nel LocoFolio 02/2008. Non si è purtroppo potuta trovare una soluzione per i colleghi direttamente interessati.

Per quanto concerne questo problema, il nostro legale si trova davanti ad un muro con la BLS, ciò che sembra non lasciare più spazio ad eventuali compromessi. Ora i diretti interessati hanno deciso di delegare la decisione al tribunale, la cui sentenza verrà probabilmente pronunciata entro la fine del 2009..

Comitato del VSLF  
Karl Liechti



Presenti per l'UFT:

Marco Schmied, sost. del caposezione Servizio sicurezza  
Martin Hammer, esperto del settore  
Markus Lüthi, esperto del settore

Presenti per il VSLF:

Hubert Giger, presidente  
Philipp Maurer, membro di comitato  
Andreas Jost, membro di comitato  
Daniel Ruf, membro di comitato

## Audit da parte dell'UFT: Reclamo / allontanamento di un macchinista

- Durante un audit, l'UFT cosa può controllare a livello di macchinista?
- Quali misure si prevedono nel caso in cui un macchinista non soddisfi pienamente tutti i punti del controllo?
- Come avviene da parte dell'UFT l'eventuale allontanamento di un macchinista dalla locomotiva durante un audit?
- Come viene informato il macchinista?
- Quali competenze hanno i vari collaboratori dell'UFT circa l'eventuale allontanamento di un macchinista?

## Presenza di posizione dell'UFT:

In linea di massima, l'UFT procede al controllo del treno / veicolo motore. I collaboratori dell'UFT si presentano, comprovano la propria identità e controllano la licenza di condurre del macchinista. In casi fondati, l'UFT può pronunciare nei confronti del macchinista una sospensione della patente che ha effetto immediato (non gli viene tolta fisicamente la patente). Ne viene informato il datore di lavoro. Il macchinista deve firmare a nome del datore di lavoro il protocollo relativo all'ispezione del treno (con gli eventuali difetti).

## Controllo del livello linguistico del personale di locomotiva

- Durante un audit, i collaboratori dell'UFT prevedono un esame delle competenze linguistiche?
- In caso affermativo, come si svolgono questi test e qual è il livello previsto?

## Presenza di posizione dell'UFT:

Durante il controllo dei treni, i collaboratori dell'UFT esaminano il livello linguistico individuale, che deve essere tale da consentire di sostenere una conversazione di natura tecnica nella lingua nazionale del caso. Definizione: (2000759 CE EuroLEX. Corrisponde all'incirca al livello A1 + terminologia ferroviaria Nuova denominazione livello UFT (Comunicazione nella quotidianità lavorativa e in caso di emergenza)

## Licenza di condurre per macchinisti – Modulo V/M

- In base a quali criteri viene tolta la dicitura «Modulo V o M» sulla licenza di condurre?
- L'OVF fa una distinzione in base alle diverse categorie o al genere di impiego dei veicoli?

## Presenza di posizione dell'UFT:

(pagina 61)

## Casi di segnaletica

- L'ITF segnala tutti i casi di segnaletica all'UFT e, in caso affermativo, l'UFT come può garantire l'eshaustività dei dati?
- Quali misure prevede / raccomanda l'UFT per i casi di segnaletica nei confronti del macchinista e dell'ITF?

## Presenza di posizione dell'UFT:

L'UFT redige regolarmente dei rapporti di sicurezza. I dati relativi ai casi di segnaletica vengono comunicati all'UFT tramite i relativi gestori di Infrastruttura.

## Orario di marcia nel sistema BLS Gazella / Recidiva

- Come si presenta il tasso di recidiva per il personale di locomotiva per quanto riguarda l'uso di orari elettronici? Variante FFS LEA / BLS Gazella.

## Presenza di posizione dell'UFT:

L'ITF deve provvedere affinché un prestabilito tasso di recidiva non nuocia alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

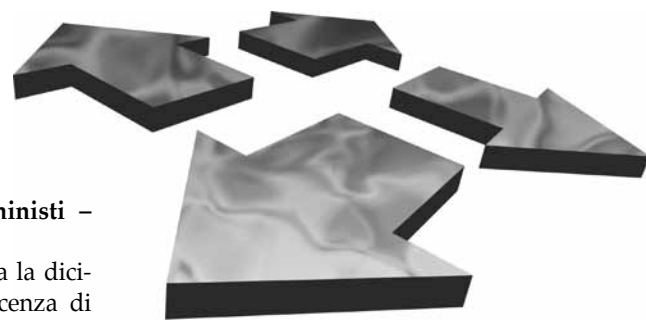
## Osservazione del VSLF:

Se, dovuto ai sistemi BLS Gazella / FFS LEA, vi sono dei casi di recidiva, la sicurezza è data nella misura in cui sussiste la prescrizione di specifiche direttive, quali l'ordinamento aziendale o il supplemento PCT (accesso ad un binario occupato, binario ad uso limitato, barriere aperte prima del segnale d'uscita).

## Contratti di lavoro con due diverse sedi per l'inizio e la fine del lavoro

- Sono ammesse le distribuzioni che prevedono più sedi di lavoro (non quando si tratta di dare il cambio a macchinisti assenti di altri depositi), tanto più che la LDL parte dal presupposto che i dipendenti devono risiedere nel luogo di lavoro e che il tempo di spostamento viene considerato come tempo di lavoro?

- La LDL non prescrive il luogo di residenza. Il macchinista ha l'obbligo di portare a casa il relativo equipaggiamento e, in caso affermativo, sulla base di quali disposizioni legali? Esiste un diritto di impartire ordini durante il tempo libero?



- Cosa prevedono le prescrizioni dell'UFT circa l'ordinanza 3 concernente la legge sul lavoro (Infrastruttura)? Dal punto di vista dell'UFT, cos'è ragionevole sotto il profilo dei guardaroba, dei bagni, dei locali pausa e delle distanze?

## Presenza di posizione dell'UFT:

Sedi di lavoro: Tutti i dipendenti con un contratto di lavoro hanno un solo luogo di servizio. Sono però possibili anche due contratti di lavoro con due diverse sedi di lavoro. Ciò che conta è che le condizioni dei rispettivi contratti di lavoro vengano rispettate (per es. 40/60%). L'UFT non accetta l'avvicendamento dei due posti.

Equipaggiamento al proprio domicilio – Ordinanza 3 concernente la legge sul lavoro (Infrastruttura): Conformemente all'Ispettorato del lavoro Est SECO / Condizioni di lavoro, per i collaboratori attivi in grandi stabilimenti si prevede un'unica sede di inizio e fine del lavoro. Se i punti estremi della stazione sono particolarmente lontani tra di loro, vengono considerati come due diversi luoghi di lavoro. Non è concepibile il fatto di dover portare a casa gli indumenti da lavoro e l'equipaggiamento di protezione. I guardaroba devono essere disponibili nelle immediate vicinanze del posto di lavoro.

## Pernottamenti

- Il BAR FFS è un regolamento subordinato al CCL e alla LDL. Come mai il BAR può prevedere un pernottamento inferiore a 9 ore? Quali articoli della LDL / OLDL disciplinano i pernottamenti durante il servizio?

## Presenza di posizione dell'UFT:

Il turno di riposo non può assolutamente essere inferiore a 9 ore. Qualora il turno di riposo fosse inferiore a 9 ore, esso va considerato una pausa.

## Test PTU per macchinisti (ex test attitudinale)

- Qual è la durata della validità del test relativo ai diversi livelli se non si ha la possibilità di guidare al livello che è stato esaminato?
- Perché i test PTU non sono prescritti rego-

lamente per tutti i macchinisti?

## Presenza di posizione dell'UFT:

Questo test ha una validità illimitata per quanto concerne il livello che si è superato, a condizione che la persona esaminata lavori presso una compagnia ferroviaria.

## Assegnazione di un servizio

- Con che anticipo va comunicato un servizio?

Nell'art. 19, la OLDL prevede l'allestimento di un piano di servizio come da allegato A. Questi piani di servizio includono il tempo di lavoro giornaliero, il tempo medio del servizio, i turni di riposo e, se possibile, anche quelli fuori sede. Non si dice niente a proposito dell'eventualità che non tutti entrino in possesso di questi piani di servizio. Conformemente all'art. 5, essi vanno trasmessi sotto forma di bozza al personale con un anticipo di almeno 10 giorni prima della loro entrata in vigore. In questi piani di servizio (vedi all. A) viene sempre riportato il servizio seguente, altrimenti non sarebbe possibile definire il turno di riposo e il tempo di lavoro medio. Se così non fosse, cosa se ne farebbe un collaboratore di una distribuzione e di un piano di servizio a vuoto? Gli allegati B e C si riferiscono solo alle distribuzioni annuali o a quelle mensili anche se, per quanto concerne il piano annuale, viene riportato unicamente quando sono stati assegnati i giorni di compensazione e i giorni di riposo e, se possibile, i rispettivi servizi. Per contro, il piano mensile prevede i giorni di riposo e i giorni di compensazione solo quando essi hanno avuto definitivamente luogo. L'UFT come arriva alla conclusione che il piano mensile non debba prevedere i servizi? Esso si basa sugli allegati A e C che includono tutta la sequenza dei servizi. Gli allegati sono parte integrante dell'ordinanza alla pari dei testi; in base a quanto si può leggere in una frase dell'art. 19.2 d. a proposito del piano annuale circa il fatto di integrare il servizio anche nel piano mensile, tanto più importante soprattutto in mancanza dell'allegato B, necessità di una precisa motivazione? Qualora fosse così, non ci sarebbe mai il momento giusto per prevedere una notificazione e l'intero art. 19 sarebbe solo cartastraccia.

## Presenza di posizione dell'UFT:

Di principio, i piani di servizio e le distribuzioni vanno notificati perlomeno sotto forma di bozza con un anticipo di almeno 10 giorni.

## Assegnazione di giorni di compensazione Presenza di posizione dell'UFT:

Di norma, i giorni di compensazione possono essere ridotti o assegnati singolarmente solo con il consenso del personale. ■

# Modulo V/M; risposta UFT

Domande all'UFT di Markus Loosli; Macchinista Zurigo AR

Stimati collaboratori dell'UFT,

nella «licenza di condurre per conducenti di veicoli motore» che mi avete rilasciato lo scorso mese di maggio, sotto il paragrafo Abilitazioni è riportata la dicitura «Senza modulo M». Cosa significa questa nota?

Senza il modulo M è consentito

- il movimento di manovra di carri merci nell'ambito della stazione? (per es.: carri per il trasporto di pietrisco Xas)
- il movimento di manovra di carri merci sulla linea?
- l'integrazione di carri merci in coda ai treni passeggeri? (per es.: Hbis, carri frigorifero I)
- la guida di treni merce? (per es.: treno postale 90572 con carri porta container Lgnss)
- oltre alle carrozze passeggeri, quali altri carri si possono spostare?

Quali moduli (V / M) sono necessari per

- i treni militari con soldati?
  - i treni auto nella galleria del Sempione? (con alla guida macchinisti della divisione traffico viaggiatori)
  - la strada viaggiante con gli autisti?
- Quali prescrizioni posso consultare a questo proposito?

Cordiali saluti

Markus Loosli, macchinista di Zurigo

Buongiorno signor Loosli, grazie per la sua richiesta di informazioni, per la quale prendiamo posizione come segue:

## 1. Macchinisti cat. D con restrizione «senza modulo M», competenze

La nostra presa di posizione si basa sull'Ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF), in quanto quest'ultima, come pure la direttiva in materia di esami periodici e di abilitazione costituiscono la base per la restrizione «esclusi i treni merci». Dalla direttiva si può evincere che nell'ambito del settore a scartamento normale viene fatta una distinzione tra treni merci e treni viaggiatori, nel mentre questo non avviene per quanto riguarda le ferrovie a scartamento ridotto e il servizio di manovra (anche su linea). Se ne può pertanto dedurre che, in primo piano, non si mettono tanto le conoscenze teoriche, quanto piuttosto la guida sicura del treno. Nell'ambito delle ferrovie a scartamento normale, la differenza possibile tra

la velocità massima e il carico rimorchiato è molto grande e, pertanto, per garantire una guida sicura del treno si richiede una certa esperienza. Dovuto alle condizioni topografiche e ai dislivelli massimi, nel settore a scartamento ridotto sia i carichi normali che le velocità massime ammesse non presentano importanti differenze. Dopo queste riflessioni di base, ritorno ora sulla sua concreta domanda.

I treni di servizio possono consistere sia di materiale rotabile per il trasporto merci che per il trasporto viaggiatori. Inoltre, un vagone postale può per esempio rientrare in entrambe le categorie di treni. La questione delle competenze di un macchinista della cat. D (esclusi i treni M) non si pone tanto nella scelta di base del materiale rotabile, quanto piuttosto nel numero di carri in relazione al sistema di frenatura.

Al momento, l'UFT non ha prestabilito un numero massimo di assi o un tonnellaggio per la classificazione del modulo V o G, ma ha integrato i criteri di controllo in una specifica direttiva. Per la cat. C esiste una restrizione che prevede una velocità massima di 100 km/h e una limitazione di carico di 600 t per la circolazione su tratte con forti pendenze. Non ha quindi alcuna rilevanza il fatto di percorrere una determinata tratta con un treno/movimento di manovra trainato o spinto. L'ordine di servizio va eseguito in conformità alle PCT.

## 2. Treni V e M

Per ottenere l'abilitazione alla guida di treni M (con la revoca di una restrizione), è necessario sostenere un esame pratico con un treno merci, nel corso del quale bisogna soddisfare dei criteri minimi sotto il profilo della velocità massima di guida, della lunghezza del tragitto e del carico rimorchiato. L'esame va sostenuto alla presenza di un esperto d'esame nominato dall'UFT. Le domande teoriche possono essere integrate nella parte pratica dell'esame, per cui non si prevede un esame teorico.

## 3. Moduli necessari:

Treni postali: V o M; Treni postali con trasporto persone: V; Treni auto, treni auto in galleria: V; Treni militari (con persone): V; scorta per il servizio di manovra; Strada viaggiante: M

I moduli riportati sotto il punto 3 non sono previsti a livello di prescrizione, tuttavia gli esperti d'esame ne sono a conoscenza. Si potrà prendere visione dell'OVF nella raccolta ufficiale della Confederazione e, per quanto riguarda la direttiva, nel sito Internet dell'UFT.

Cordiali saluti

Karl Jetzer

Esperto del settore DATEC/UFT

## Modulo V/M; risposta PEX

Markus Loosli; Macchinista Zurigo AR



È dalla separazione delle divisioni V e M che ci viene negata la possibilità di metterci alla guida dei treni merce, al punto da arrivare a perdere lo stampiglio «modulo M» sulla nostra licenza di condurre. Adesso, per una questione di conflitto di tratte, il traffico viaggiatori deve nuovamente fare assegnamento su di noi macchinisti V per condurre i treni postali / container 19071 / 90572 nel turno 229.

Questa è la nostra occasione per rivendicare indietro lo stampiglio sulla nostra licenza di condurre, ma anche un'adeguata esperienza di guida con i treni merci. La «motivazione» di PEX è per me inconcepibile (vedi qui di seguito), come del resto l'atteggiamento dei colleghi del gruppo 2. Non ho idea di quello che farò se mi viene assegnato quel turno. Rifiutare il turno? Piantare lì il porta

### Mail a PEX:

Stimati responsabili PEX,  
Antefatto: Con sorpresa devo constatare che, per quanto riguarda il turno 229, i macchinisti del gruppo 2 vanno in giro con la seguente formazione: Re420, A, 4B, BDT, 6 Lgnss (carri porta container).  
È dal 1999 che purtroppo a noi macchinisti del traffico viaggiatori è stata tolta la possibilità di fare esperienza di guida con i treni merci al punto che, in occasione dell'ultimo esame periodico, abbiamo finito addirittura per perdere lo stampiglio «modulo M» sulla nostra licenza di condurre.

Domande aperte:

- Per quale motivo i treni postali / container 19071 e 90572 possono essere guidati da dei macchinisti V, dal momento che non sussiste né un'abilitazione pratica né teorica? Cosa pensa l'UFT del fatto che i treni merci vengano guidati da dei macchinisti sprovvisti di modulo M?
- C'è però anche da chiedersi cosa direbbe un giudice sotto il profilo giuridico a proposito di una bella collisione laterale con un carro Lgnss!

Mi potete spiegare questo enigma?

Cordiali saluti  
Markus Loosli

### Mail 1 da PEX:

Ciao Markus,  
grazie per la tua mail. Toni Ackermann ed io abbiamo discusso il problema e quanto prima riceverai una risposta da parte sua. A seguito di un'importante risanamento, ora il problema dei freni di questi carri è stato definitivamente risolto.

Cordiali saluti  
Gerhard Sidler

### Mail 2 da PEX:

Buongiorno signor Loosli,  
di primo acchito questa situazione può apparire alquanto singolare. Eccole la spiegazione:

- La classificazione dei treni avviene in base al sistema di numerazione. I treni come il 19071 vengono considerati dei treni a materiale vuoto e quelli come il 90572, dei treni postali.
- Già nelle precedenti pianificazioni venivano aggiunti dei «carri merci» alle carrozze dei treni viaggiatori, per es. tra Ziegelbrücke e Coira, dove puntualmente venivano agganciati dei carri porta container per la KVB. L'assegnazione di questi carri non dovrebbe comportare un problema per la conduzione di un treno; in fin dei conti, nelle prescrizioni di base PCT si prevedono delle nozioni fondamentali sulle norme di frenatura per V e M anche per i macchinisti senza modulo M.
- L'azionamento dei freni di un treno misto EWIIeLgnss non dovrebbe assolutamente rappresentare un problema una volta che si osservano scrupolosamente le vigenti direttive generali sull'azionamento dei freni.
- Nel caso concreto, il carico rimorchiato viene inoltre limitato a massimo 7 Lgnss.

Con queste nostre spiegazioni ci auguriamo di essere riusciti a risolvere «l'enigma».

Cordiali saluti  
Toni Ackermann  
Gerhard Sidler

Ufficio federale dei trasporti (UFT) AR

Domanda no. 31 sulla LDL

**Qual è il tempo di lavoro che si deve calcolare per un tragitto, nel caso in cui l'attività non possa iniziare o finire presso il proprio luogo di servizio?**

Né la LDL o la relativa ordinanza si pronunciano in modo esplicito sulla questione. Poiché, di principio, l'entrata e la fine del servizio devono aver luogo presso la rispettiva sede di lavoro, il dipendente non è obbligato a doversi assumere dei tempi supplementari per poter svolgere la propria attività presso un'altra sede di lavoro. Di conseguenza, per il tragitto dal luogo di domicilio alla sede operativa esterna, il tempo supplementare rispetto al normale percorso dalla propria abitazione al luogo di servizio va calcolato come tempo di lavoro. Conformemente alle vigenti direttive, l'effettiva maggiorazione di tempo risultante deve essere integrata nel rispettivo piano di lavoro, come pure nelle distribuzioni di servizio e non può essere indennizzata forfettariamente. Se un dipendente si reca direttamente dal luogo di residenza al luogo di servizio assegnato, ciò equivale ad uno spostamento di lavoro. Il tempo impiegato va calcolato come tempo di lavoro dal momento in cui si è lasciata la propria abitazione, tranne quando il luogo di impiego può essere raggiunto più rapidamente dal luogo di servizio. Se il tragitto per raggiungere il luogo di impiego non comporta una maggiorazione di tempo per il dipendente, allora il servizio inizia o finisce dal luogo di residenza o dal luogo di servizio, a dipendenza di quale sia più vicino rispetto al luogo di impiego.

Art. 11, par. 7 OLDL

Ufficio federale dei trasporti (UFT)

info@bav.admin.ch  
Basi legali

<http://www.bav.admin.ch/azg/02033/02082/index.html?lang=de>

## NBS

Oskar Ganz; Macchinista Zurigo AR

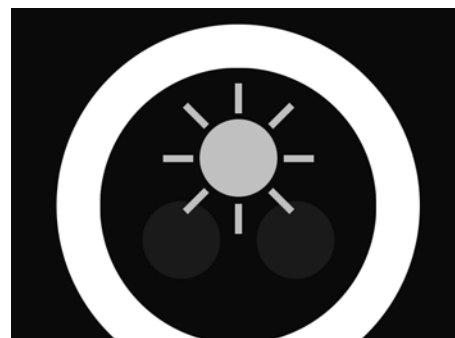
### Lettera al CLP

il posto di manovra di Olten mi ha comunicato che, a seguito di lavori in corso, sarei dovuto transitare sul binario adiacente con marcia a vista. Stranamente, però, lampeggiava anche il segnale principale (segnale ausiliario) relativo al mio binario, per cui ho chiesto all'addetto a cosa fosse dovuto quel lampeggiamento. In tutta risposta, mi ha chiesto se non sapevo che il segnale ausiliario significa marcia a vista, al che gli ho risposto che, di principio, sulla NBS i segnali luminosi non vanno più osservati.

### Risultato:

- In considerazione della mia ventennale esperienza di guida vorrei accennare al fatto che, grazie ad una buona dose di prudenza, non mi è mai successo niente nella mia attività alle FFS. Di fronte ad una nuova situazione come quella citata precedentemente, prima di tutto cerco sempre di chiarire bene le circostanze e solo dopo riprendo la marcia. Inoltre, quando in un «esercizio misto» si fanno dei pasticci, non sarebbe male prevedere una qualche forma di comunicazione da parte del capomovimento.
- Dal mio punto di vista, si tratta di due eventi ben diversi (marcia a vista a seguito di lavori in corso e segnale ausiliario), ciò che evidentemente l'addetto non ha notato. Di principio, sulla NBS la marcia a vista viene visualizzata sul DMI con OS (on sight), ciò che del resto era il mio caso.
- Il segnale ausiliario ha un altro significato. Il segnale lampeggiante permette di passare davanti al segnale principale «stop» e di proseguire «a vista» (R 300.2, comma 8 – Segnali in caso di irregolarità ->8.2.2 Segnale ausiliario).

Approfitto di questa occasione anche per accennare al fatto che, di tanto in tanto, il collegamento della ricetrasmittente GSMR (tunnel) era interrotto e che pertanto in quei momenti non avevo più alcuna comunicazione con il posto di comando di Olten. ■



## Sezione Ginevra

André Alder; Presidente sezione Ginevra AR



Care colleghe e cari colleghi,

si sarebbero dovuti aspettare più di cent'anni fino a quando anche Ginevra potesse finalmente avere una propria sezione e un proprio comitato. Adesso, però, si vuole assolutamente recuperare il tempo perso...

Gli avvenimenti di questi ultimi anni, quali la rescissione del CCL, il primo progetto di autodistribuzione, l'esame e la circolazione all'estero, la separazione dei gruppi su domanda, l'autosostituzione per il gruppo CIS e l'imposizione di una settimana per gli altri gruppi, come pure i corsi di lingue e il futuro CEVA, hanno infatti evidenziato una dispersione dell'individualità e l'assenza di una struttura organizzata che non consentono di avere un dialogo con i dirigenti delle FFS.

È per questo motivo che, alle ore 14:00 del 27 maggio 2008, abbiamo creato la sezione di Ginevra.

Colgo l'occasione per ringraziare il comitato centrale e, in particolare modo, il sig. Hubert Giger, per i consigli e il supporto finanziario, ma anche per il loro impegno a livello nazionale.

I nostri compiti saranno i seguenti:

Armonizzare la situazione dei macchinisti di locomotiva così come prevedono la LDL, il CCL e il BAR, facendo rispettare i seguenti punti:

- La ripartizione dei posti di lavoro in funzione delle scale salariali e, in particolare modo, la sostituzione dei dipendenti che vanno in pensione in conformità a Vision 2010.
- L'ordinanza 3 della Legge sulla durata del lavoro LDL 822.113, art. 30.
- La distribuzione mensile che non avviene in conformità con l'OLDL 822.211.
- L'assegnazione di due sedi di lavoro che è in contraddizione con il CCL e la LDL 822.21. Rettifica concernente l'inizio e la fine del servizio.
- Rifacimento del gruppo 1 senza turni a disposizione!

- Controllo dei piani dei turni: non oltre i 600 min. Sopprimere la pausa di 2 ore a La Plaine. Eliminare le pause per i gruppi B, C e H, come pure a La Praille, di sabato e domenica. Assegnazione di vere pause di 20 min. (tempo di spostamento escluso).
- Seguito del progetto dei nuovi locali presso la stazione di Ginevra.
- Integrare l'approntamento e la riconsegna dei treni nei tassi d'occupazione dei singoli macchinisti, sulla base delle conoscenze che vengono esaminate ogni 5 anni.
- L'assegnazione di un incentivo per i macchinisti che ogni 3 anni sostengono un esame SNCF.
- I problemi di carenza di personale a Ginevra.
- Risolvere i problemi di gestione con RP.
- Essere parte attiva e seguire gli sviluppi del CEVA.

**Dal 1° gennaio 2009, nel VSLF di Ginevra sono entrati a far parte più del 60% dei macchinisti del nostro deposito. Speriamo di riuscire a farci ascoltare e a farci rispettare per il nostro lavoro. Per far ciò, senz'altro privilegeremo il dialogo e lo scambio di informazioni. Non intendiamo più tollerare fatti come quelli accaduti, le promesse non mantenute e il ricatto... È per tutti questi motivi che, il 3 febbraio 2009, abbiamo invitato una delegazione delle FFS (il capo PO-P-ZF, il capo regionale, il capo RP e CLP) onde poter avviare quel dialogo che finora è completamente mancato a Ginevra e poter sottoporre le nostre rivendicazioni (vedi anche VSLF.com sezione di Ginevra).**

Aspettiamo delle risposte da parte di RP e P-OP-ZF entro la fine di marzo / metà aprile.

Desidero ringraziare tutti i membri del nuovo comitato che si stanno impegnando per migliorare la quotidianità della nostra professione di macchinisti di locomotiva, come pure i colleghi di Ginevra per il loro immenso sostegno. ■



# lavoro a tempo parziale per il personale di locomotiva

Markus Heer; Macchinista Losanna AR

Stimato capo del personale,

qui di seguito, mi permetto di illustrarle la seguente situazione: Due anni fa abbiamo ricevuto per posta un dépliant delle FFS (vedi allegato) che rendeva il «lavoro a tempo parziale per il personale di locomotiva» alquanto allettante.

Dopo averne discusso con mia moglie e con la mia famiglia, ho deciso di tentare un primo passo e di cominciare con un pensum lavorativo del 90%. L'idea di un lavoro all'80% sarebbe poi stata la seconda fase del mio tentativo. I motivi sono i seguenti:

- Sto andando verso i cinquanta e mi sono reso conto che gli estremi primi turni di lavoro mi stanno diventando sempre più pesanti. Grazie ai due giorni liberi supplementari al mese, il lavoro a tempo parziale mi permette di avere delle fasi di riposo più lunghe. Un punto a favore per il mio datore di lavoro, dal momento che non devo per forza essere ammalato per potermi riposare!

- Anche mia moglie può così esercitare di nuovo un'attività a tempo parziale, ciò che è positivo sia per il suo buon equilibrio che per quello della nostra famiglia.

- La nostra vita sociale, che ormai è ridotta ai minimi termini a causa degli orari di lavoro estremamente irregolari legati alla mia professione, comincia a riacquistare un certo colore.

La mia richiesta del 2007 al capo del personale di Operating è stata accolta, per cui nel corso del 2008 ho potuto lavorare al 90%, ciò che ha confermato pienamente gli sperati effetti positivi per la nostra salute e per la nostra famiglia. Non vorrei assolutamente più rinunciare a questa mia attività al 90%!!

Purtroppo la realtà per il 2009 si presenta totalmente diversa. Due giorni fa, infatti, mi è stato comunicato che, fino a nuovo avviso, dovrò rinunciare al mio pensum lavorativo del 90%.

Il motivo sembra essere una grave penuria di personale!! Stranamente, proprio due settimane fa il mio personal coach mi ha detto proprio il contrario!!

Purtroppo è così ma, nella mia ancora breve carriera come macchinista di locomotiva FFS (17 anni), spesso e volentieri mi sono dovuto confrontare con una politica del personale alquanto volubile e decisamente poco lungimirante. Una volta si parla di

esuberato del personale viaggiante, per cui magari si incoraggiano le ferie non pagate, i prepensionamenti e, nel peggiore dei casi, anche i trasferimenti di deposito; un'altra volta, invece, c'è troppo poco personale e quindi magari si viene chiamati durante le ferie per vedere se non potremmo andare lo stesso a lavorare?!! Vengono mobilitati anche coloro che sono stati prepensionati e, non di rado, si viene trasferiti di nuovo nei precedenti depositi. Dal momento che la formazione di nuovo personale di locomotiva non ha una vera e propria continuità, automaticamente si arriva ad avere delle importanti lacune di disponibilità.

Chi poi paga lo scotto non siamo solo noi, ma anche le nostre famiglie che, oltre a dover convivere con i nostri orari di lavoro irregolari, si devono anche destreggiare con i nostri turni di lavoro fuori programma; una situazione che, negli ultimi 2-3 anni, si è acuita non poco.

Nella speranza che con questo mio breve e modesto «feedback», nel 2009 possa nuovamente riprendere il mio pensum lavorativo del 90%, vi saluto cordialmente.

Markus Heer

# Non si riesce più a comunicare!

Ruedi Gfeller; Presidente sezione Basilea AR

Anche quando una compagnia non invia dei chiari segnali ad un gruppo target, non significa che non stia comunicando: gli sta semplicemente trasmettendo che non lo prende sul serio! Altrettanto deleteria è una forma di comunicazione imprecisa o poco esauriente nei confronti dei destinatari di determinate informazioni. Questo mi riporta ad alcuni avvenimenti ricorrenti nell'ambito delle FFS. Se, da una parte, il nostro CEO decide di recarsi personalmente alla base operativa, altri invece non ritengono opportuno esprimersi in merito ai problemi che essi stessi hanno creato. Anzi, sostengono l'opinione che quello che sta scritto non necessita di ulteriori commenti, dopodiché ci si ritrova a dover leggere quanto sia difficile avere una comunicazione chiara. Tra l'altro, ci sono delle ditte che assumono dei veri professionisti per questo genere di cose o, se non altro, si fanno debitamente istruire da loro. La parola comunicazione deriva dal termine latino «comunicare» che significa condividere, comunicare, rendere partecipi, fare insieme, conciliare. Ma cos'è per noi la comunicazione? L'ossessione quotidiana del cellulare, gli innumerevoli canali informativi dei media più svariati o tutto questo parlare di cose che esigono delle azioni concrete?

È pur vero che nella nostra impresa si agisce e si comunica, ma il tutto a livello unilaterale. Basti pensare ad esempio alla questione dei casi di segnaletica che è stata rielaborata nell'ambito di un'analisi in materia di psicologia del lavoro.

Considerazione emerse da questo studio: Degli eventi particolarmente critici ai fini della sicurezza come i casi di segnaletica, derivano dall'interazione dinamica di molteplici condizioni latenti nell'ambito dei diversi sottosistemi di un'organizzazione. All'origine di un caso di segnaletica non ci sono pertanto solo dei fattori individuali a livello di singolo macchinista, bensì anche dei fattori che dipendono dalla configurazione del posto di lavoro e dall'aspetto tecnico, come pure dall'organizzazione stessa. Lo studio ha tenuto conto dei seguenti aspetti: l'essere umano – la tecnica – l'organizzazione.

Risultati: Tutti i dati confermano che i casi di segnaletica non hanno un'unica causa, bensì che sono dovuti a tutta una serie di complessi fattori che interagiscono tra di loro. Se è vero che la causa più palese va individuata a livello individuale, e quindi dell'essere umano (per es. per una distrazione), le

cause più profonde che hanno provocato o perlomeno favorito un certo comportamento sbagliato sono tuttavia spesso da ricercare sul piano tecnico o organizzativo. Sul piano individuale dell'essere umano:

- Minore attenzione, distrazione e concentrazione ridotta da parte del macchinista
- Definizione errata delle priorità e mancata osservanza di procedure importanti sotto il profilo della sicurezza
- Routine e aspettative sbagliate

Sul piano della tecnica:

- Difetti tecnici: abbagliamento del monitor LEA, immissione dati del treno ETCS, regolazione Vmax.
- Inaffidabilità di certi sistemi tecnici (per es. radio digitale)
- Cattiva visibilità di alcune sequenze di segnali
- Fattori ergonomici: importanti sollecitazioni fisiche dovute al rumore e all'inadeguatezza della regolazione della temperatura delle vecchie locomotive, in particolare modo per quanto concerne Cargo

Sul piano organizzativo:

- Pianificazione della corsa e del piano di servizio, pressione di tempo
- Carenze di informazioni e difetti di comunicazione («profluvio di informazioni»)
- Gestione dei casi di segnaletica eccessivamente penalizzante

Raccomandazioni: La riduzione dei casi di segnaletica e il miglioramento della sicurezza in generale potranno diventare realtà solo nel momento in cui le misure di ottimizzazione integreranno tutti e tre questi aspetti e, pertanto, l'essere umano, la tecnica e l'organizzazione. La sola rimozione dei difetti tecnici o un approccio limitato esclusivamente al piano del singolo macchinista, non potranno senz'altro migliorare la situazione in modo duraturo. Ognuno di questi aspetti riveste una grande importanza e va pertanto integrato in un'analisi sistemica al momento di prevedere l'adozione di determinate misure.

In conclusione: Una durevole riduzione dei casi di segnaletica e il miglioramento della sicurezza in generale potranno essere raggiunti solo nel momento in cui le misure di ottimizzazione includeranno tutti e tre gli aspetti, e cioè l'essere umano, la tecnica e l'organizzazione.

Ciascuno di noi avrà senz'altro modo di fare le proprie considerazioni e di chiedersi cosa sia realmente cambiato alla luce di questo studio e a livello di comunicazi-

one. Nei comunicati della DT si è soprattutto parlato del ripristino della selezione sistematica dei dati del ZUB. Cosa intende ottenere la DT in questo modo? Rendere pubblica una decisione dell'impresa, ma non senza una sottile e malcelata minaccia?

In un affisso a parte si richiama l'attenzione sull'obbligo di redigere la notifica ESI in caso di frenata d'emergenza con il ZUB. Con la citata informazione circa la selezione sistematica dei dati ci si discosta dal significato oggettivo di queste comunicazioni. La modalità con cui certi reparti ci comunicano qualcosa non sembra essere affatto casuale. Vi si può trovare tutta una gamma di sfaccettature che spaziano dalla confusione all'equivocità, dalla complessità alla scorrettezza e inutilità. È molto probabile che tutto resterà così ancora per lungo tempo. Questa campagna informativa basata sul logorio psicologico non cesserà di certo e quindi starà alla nostra professionalità fare in modo di estrapolare l'essenziale da tutti quei discorsi senza capo né coda. ■

## Rispetto

Andi Lück; Macchinista FFS Cargo Basilea AR



### Sviluppi nell'ambito di FFS Cargo a Basilea

È con vero piacere che, presso la nostra sede di lavoro FFS Cargo di Muttentz, negli ultimi sei mesi noi macchinisti abbiamo avuto modo di osservare un forte ampliamento delle tratte ferroviarie, un atteggiamento particolarmente cordiale con i nostri superiori, il risvegliarsi delle buone maniere e del rispetto, come pure un'offensiva nell'ambito della formazione. Il fatto che anche da parte di FFS Cargo vi sia la volontà di migliorare la situazione della nostra sede di Muttentz, ci viene confermato anche dal nuovo BAR che, soprattutto grazie all'intervento del VSLF, si è potuto conseguire con Cargo e che senz'altro può essere definito più che ragionevole.

Siamo sulla buona strada e, finalmente, ho la sensazione di essere preso sul serio. ■

### Presenza di posizione delle FFS su richiesta del VSLF

SBB Operativa, Personalverkehr, Wäfenstrasse 123/125, 3000 Bern 65

Herr  
Hubert Giger  
Präsident VSLF  
Hardhof 38  
8064 Zürich

Bern, 6. März 2009

**Stellungnahme zu Ihrem Brief vom 26. Februar 2009:  
Teilzeitarbeit Lokpersonal SBB P**

Sehr geehrter Herr Giger

Im Auftrag von Markus Jordi nehmen wir hiermit Stellung zu Ihrem Brief vom 26. Februar. Darin wird erwähnt, dass Gesuche bei P-OP-ZF für Teilzeitarbeit restriktiv gehandhabt werden, Teilzeitarbeitende zur Aufstockung ihres Pensums aufgefordert würden. Somit werde gegen Art. 60 des GAV verstossen. Sie verlangen von Markus Jordi dazu eine Stellungnahme. Diese finden Sie nachstehend.

Für die Bewältigung der zusätzlichen Zugkilometer seit dem Fahrplanwechsel haben wir Teilzeitlokwärter um temporäre Erhöhung des Beschäftigungsgrads angefragt. Dies basiert auf reiner Freiwilligkeit und somit steht es den aktuellen Teilzeitlokwärtern frei, ihren individuellen Beschäftigungsgrad zu erhöhen. Die ausgewählten Teilzeitlokwärter wurden in Absprache mit dem zuständigen Personalbereichsleiter, dem Chef Lokpersonal und dem Filialleiter selektiv angeschrieben. Dabei wurden jene Lokwärter bewusst nicht ausgewählt, die aus medizinischen oder anderen zwingenden Gründen eine Teilzeitbeschäftigung haben.

Unsere Handhabung bei P-OP-ZF der Gesuche für Teilzeitarbeit richten wir streng nach GAV Art 60 Abs. 3 sowie 60 Abs. 4. Jedes Gesuch für Teilzeitarbeit wird demzufolge wohlwollend geprüft und in Sinne des GAV auf allen Stufen und in allen Formen gefördert. In den letzten Monaten ist uns kein Fall bekannt, dass ein Gesuch restriktiv behandelt wurde. Im Detail heisst dies Folgendes:

- In der Filiale Ost sind immer alle Gesuche bewilligt worden. Dies geschieht im Halbjahresschritt per 01.01. und 01.07. Aktuell sind 17,9 FTE auf Teilzeit gebucht. Per 01.07.09 sind bis dato 5 Gesuche eingegangen. (1 Erhöhung, 1 gleichbleibend, 3 Reduktion um je 20%).

Seite 2/2

- In der Filiale Mitte wurden sämtliche Teilzeitgesuche bewilligt. In Absprache mit den vier Lokführern haben wir den Start, in gegenseitigem Einvernehmen, die Teilzeitarbeit um 2 bis 4 Monate zeitlich verschoben, damit die Klasse zuerst die Ausbildung beenden konnte.
- Im Westen konnten wir ebenfalls zwei Lokführern die Teilzeitarbeit auf den 1.7.2009 gewähren, obschon wir das Gesuch eines der beiden Lokführer anfänglich nicht bewilligen konnten (s. Mail an M. Jordi Oktober 2008).

Da die Massnahmen um temporäre Erhöhung der Teilzeitlokwärter auf eine reine Freiwilligkeit basiert und wir nach wie vor Teilzeitarbeit auf allen Stufen und Formen fördern und alle Gesuche bewilligen, gemäss den erwähnten Fällen, sind wir somit überzeugt, dass wir den GAV einhalten.

Freundliche Grüsse

Mani Haller  
Leiter Operating a.i.  
Personenverkehr

Massimo Carluccio  
Personalleiter Zugführung  
Operating Personenverkehr

Kopie

- Markus Jordi, Leiter Personal SBB
- Yvonne Muri, Leiterin Personal Personenverkehr
- Walter Hofstetter, Leiter Zugführung, Operating Personenverkehr
- SEV, transfair, LPV (e-mail)
- PeKo K, PeKo P, PeKo LP (e-mail)



# RABDe 12/12 Mirage

Daniel Hurter; Macchinista Zurigo AR



È dall'orario dei treni dello scorso anno che anche le ultime RABDe 510, meglio conosciute con il nome di «Mirage», sono state ritirate dal servizio regolare. Anche se, molto probabilmente, la maggior parte del personale di locomotiva non rimpiangerà più di quel tanto questi veicoli, vale comunque la pena fare una breve retrospettiva su di loro. In fin dei conti, sia per quanto riguarda i Mirage che la loro prima linea operativa, si tratta pur sempre del seme che ha dato origine e ha portato il successo alla S-Bahn di Zurigo.

Dopo la seconda guerra mondiale si ebbe un costante aumento del traffico sulla tratta Zurigo-Meilen-Rapperswil, che era stata inaugurata nel 1894. Per poter adeguare l'offerta oraria di questa linea a binario unico alla crescente domanda, si elaborò un piano con un «orario fisso dei treni», oggi meglio conosciuto come orario cadenzato, con delle partenze ogni 30 minuti. Per attuare questo piano, bisognava però prima costruire i due tratti a doppio binario Küsnacht-Herrliberg-Feldmeilen e Stäfa-Uerikon, ma anche provvedere all'acquisto di veicoli ad alta accelerazione. Dopo aver indetto un concorso, le FFS si decisero per l'acquisto di 20 unità motrici a tre elementi e a trasmissione totale che consentissero di raggiungere gli elevati valori di accelerazione richiesti. La costruzione dei veicoli venne affidata alle ditte Schindler Waggon AG Pratteln (SWP), Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG (FFA), Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) e alla Brown Boveri & Cie (BBC) che fornirono le RABDe 12/12 1101-1120 tra il mese di marzo 1965 e aprile del 1967. Le ditte Georg Fischer e Bühler &

Cie diedero il loro contributo fornendo gli accoppiamenti centrali +GF+. Per il trasferimento dei singoli veicoli tra i diversi stabilimenti, si rese tra l'altro necessario dotare provvisoriamente di accoppiamenti +GF+ anche una motrice Be 4/6.

Fino all'inaugurazione della S-Bahn di Zurigo, avvenuta nel 1990, la tratta Zurigo-Meilen-Rapperswil rimase da sempre la zona operativa dei «Mirage». Al di fuori delle ore di punta e durante i fine settimana, questi veicoli li si poteva incontrare anche su altre tratte della regione di Zurigo, come pure tra Rapperswil e Linthal. Per molti anni, vennero impiegati

anche per gli spostamenti verso le stazioni termali di Zurigo-Bülach-Zurzach. Nell'era della S-Bahn, inizialmente i Mirage restarono fedeli alla loro zona operativa originaria e vennero impiegati sulla S7. Dopo mille peripezie sulle linee S14, S6, S3, S1 e S14, come pure dopo l'impiego come «Studentland-Express» tra Winterthur e Coblenza e come «Shuttle» tra Wald e Rüti ZH, a partire dal dicembre 2004 ripresero nuovamente servizio sulla S16, l'originaria tratta della «costa d'oro». Con il pro-

lungamento della S16 fino a Thayngen, alla fine della loro vita i Mirage poterono circolare regolarmente anche sui binari della DB. Era già da un po' di tempo che non tutti i veicoli erano ancora in servizio. Il 18 gennaio 1971, i treni 1109 und 1119 ebbero una collisione nei pressi di Feldmeilen. Il treno 1119 venne pertanto messo fuori servizio. Una delle carrozze di coda venne riutilizzata per il risanamento del treno 1109 nel mentre, nel 1980, un carro centrale venne trasformato in un veicolo per l'ispezione della linea di controllo.

Il 25 marzo 1971, quindi solo poche settimane più tardi, ad Uerikon si verificò



Nei pressi di Münsingen, 9.11.1965. Qui il collaudo del dispositivo antisaltamento della RABDe 12/12 1101 si è concluso in modo catastrofico. A seguito del peggioramento artificiale dell'aderenza, il relè di antipattinamento non ha retto e, al momento della messa in moto, un motore di trazione si è imballato. Ora il team di collaudo sta cercando di raccogliere tutte le lamine del collettore che sono volate via. (Foto: H. Schneeberger)

un'ennesima collisione e, questa volta, il no. 1117 dovette essere messo definitivamente fuori servizio. Una delle carrozze di coda poté essere utilizzata per risanare il no. 1113, anch'essa danneggiata in modo grave. Il treno con il no. 1120 prese quindi il no. 1117.

Il treno 1111, già precedentemente sottoposto ad un'importante revisione e contrassegnato con il nome RABDe 510 010-2, dopo la collisione del 23 febbraio 2001 ad Effretikon con il treno RABDe 510 013-6, dovette essere messo fuori uso, anche se si poté riutilizzare una carrozza di coda per la riparazione dell'altro treno rimasto danneggiato.

Il treno 1106, che il 12 settembre 1982 si era scontrato con una corriera tedesca nei pressi di Pfäffikon ZH ad un passaggio a livello le cui barriere erano state erroneamente lasciate aperte, poté invece essere risanato.

Dopo circa 25 anni di servizio attivo, i Mirage avevano assolutamente bisogno di revisione. La discussione, che verteva sulla loro «messa fuori uso e sostituzione» o su una «grande revisione», si concluse con la decisione di procedere ad una revisione 4 che venne eseguita presso le officine di Zurigo tra il 1995 e il 2001. Tra le varie modifiche apportate, i treni vennero dotati di sistema computerizzato «Mitrac» per il comando di marcia e il comando dei freni, come pure di una «posizione di parcheggio», di fari, di porte laterali elettriche «IFE» per l'esercizio senza conduttore e, non per ultimo, al posto dell'originario color rosso vino, vennero pitturati con gli allora tipici colori del traffico regionale, ossia il blu/grigio pietra. I treni vennero ridenominati RABDe 510 000 - 017.

Stando alle previsioni, questi veicoli avrebbero dovuto essere in grado di affrontare altri 15-20 anni di servizio. Tuttavia, la crescente impopolarità tra i passeggeri e in seno all'Unione zurighese dei trasporti pubblici, come pure le sempre maggiori difficoltà legate alla manutenzione dei Mirage a causa della cessazione dell'attività di molti collaboratori che avevano dimistichezza con questi veicoli, finirono per contrastare questi progetti. Poiché, già in precedenza, diversi treni erano stati messi fuori servizio, il loro addio definitivo dal servizio attivo è avvenuto in concomitanza con il nuovo orario che è entrato in vigore il 14 dicembre 2008. I Mirage sono stati posteggiati a Sciaffusa ed Olten e, in parte, vengono ancora usati come «riserva di sicurezza». Uno dopo l'altro sono però destinati ad essere demoliti.

Anche se la loro attività si è conclusa prima del previsto, i loro successori, i «Chiquita» RABDe 8/16 2001-2004, sono comunque sopravvissuti ai Mirage di un bel po' di anni. ■

# Presenza di posizione dell'équipe tecnica del VSLF

Oliver Altorfer; Equipe tecnica del VSLF AR



**Segnalamento dell'uscita RBL-Tivoli in direzione della tratta centrale Dietikon - Killwangen-Spreitenbach**

## Stato di cose attuale

Passando attraverso la nuova uscita RBL che è stata messa in funzione di recente, subito dopo il cambio di binario in direzione Killwangen-Spreitenbach il macchinista trova la seguente segnaletica: precedente segnale d'uscita RBL aperto; prima del segnale di cambio binario indicante «fermata», riceve una segnalazione in quanto il segnale indicatore di binario è ancora chiuso.

Mentre osserva il percorso, il macchinista nota che il segnale basso G167A situato prima del passaggio a livello, regolarmente chiuso, indica «via libera», nel mentre quello successivo all'altezza del segnale indicatore di binario, «fermata» (vedi foto). Di primo acchito questa segnalazione sembra essere sbagliata.

## Delucidazioni tratte dalle PCT

Conformemente alle PCT, 300.2, par. 2.4.3 si prevede quanto segue: «Con un percorso treno impostato, i segnali bassi indicano «via libera». Se un segnale principale o di sbarramento indica «fermata», il segnale basso precedente indica «via libera con prudenza».

Il paragrafo 2.4.2 cita inoltre: «I segnali bassi per la protezione di impianti di passaggio a livello e per la suddivisione di lunghi tratti di binario sono collocati indipendentemente dagli scambi. ...

Par. 2.4.4: *Ultimo segnale basso verso la tratta: «In caso di una corsa treno l'ultimo segnale basso indica «via libera», nel mentre se si tratta di un movimento di manovra indica «via libera con prudenza».*

Il segnale basso G167A posato davanti ad un passaggio a livello copre il passaggio a livello situato immediatamente dopo ed è l'ultimo segnale basso nell'area della stazione RBL verso la tratta e, pertanto, indica «via libera». Dopo il passaggio a livello, sulla destra è ben visibile sia il segnale d'entrata RBL della direzione opposta che il sezionamento di tratta, per cui è lì che comincia il binario di tratta tra la RBL e il segnale indicatore di binario di Silber. Il segnale d'arresto per movimenti di manovra dopo il passaggio a livello ha lo scopo di segnalare ancora una volta quali sono i limiti di manovra.

## In conclusione

La segnaletica presente è assolutamente corretta e, grazie all'addizionale segnale d'arresto per movimenti di manovra, è addirittura esemplare. ■



# Problemi di batteria per le locomotive e le vetture di comando nell'estate 2008

Thomas Oetli; FFS P-OP-RFT AR

## Introduzione

L'affidabilità dell'esercizio ferroviario dipende da tutta una serie di fattori. I veicoli ferroviari costituiscono uno degli elementi più importanti, per cui il loro buon funzionamento è assolutamente prioritario. Spesse volte non ci si rende però conto che le batterie di questi veicoli rivestono un ruolo centrale.

Nell'estate del 2008 si sono verificate almeno 10 soppressioni di treni dovute a delle batterie difettose. Purtroppo, alcuni di questi contrattempi si sono verificati su tratte particolarmente importanti sotto il profilo strategico ferroviario, oppure in galleria. Le tratte hanno quindi dovuto essere bloccate per diverse ore e si è dovuto procedere al difficoltoso e increscioso recupero dei passeggeri.

## Come mai queste batterie rivestono un ruolo centrale?

Per ragioni di completezza, approfittiamo di questa opportunità per ribadire brevemente quanto ormai noto a tutti. Quando l'interruttore principale è disinserito, l'alimentazione avviene solo tramite la batteria. Qualunque sia il motivo per il quale ad un certo punto una batteria non funziona più, le conseguenze sono sempre immediate. L'impianto di distribuzione, la protezione del treno, il comando dell'interruttore principale, ecc. sono pertanto completamente morti e non vanno più. Ne consegue che, se la batteria di un veicolo motore presenta dei problemi in una sezione neutra, c'è il rischio che dopo l'apertura dell'interruttore principale il treno si fermi e risulti impossibile riavviarlo. Se la batteria difettosa è quella di una vettura di comando e quelle della locomotiva sono ancora buone, c'è almeno la possibilità di liberare la linea. Se però la batteria è quella della locomotiva, inevitabilmente il treno finisce per bloccare la linea.

## Qual era la causa?

Si è quasi subito potuto scoprire la causa all'origine del problema, e cioè le batterie prodotte da un certo fabbricante. Senza andare troppo nei dettagli, possiamo dire che questo tipo di batteria è piuttosto debole sotto il profilo strutturale, ciò che malgrado una corretta tensione di carica, ma associato ad evidenti difetti di costruzione, ad un certo punto ha prodotto un eccessivo autosurriscaldamento delle batterie e lo svilupparsi del fenomeno di un'elevata corrente di carica.

Le temperature elevate favoriscono questo genere di difetti.

Il problema si comincia a manifestare con l'insorgere di tipici sintomi, per cui la corrente di carica resta a dei livelli decisamente alti per alcuni giorni, nel mentre la batteria comincia a surriscaldarsi. La tensione della batteria si presenta più o meno normale anche in caso di carico, dopodiché la situazione si deteriora molto rapidamente. Entro due/tre ore la batteria perde la propria capacità di rendimento e non funziona più.

## Intervento del personale di locomotiva nel momento del bisogno

Una volta scoperta la causa, è parsa una soluzione logica quella di smontare dai veicoli le batterie di quel determinato fabbricante. Ma cosa mettere al loro posto? Il prodotto sostitutivo era stato trovato, ma prima di investire tutto quel denaro si voleva essere certi al 100% che si trattasse di quello giusto. Si sono quindi fatti degli ulteriori accertamenti e poi si trattava di fabbricare un numero sufficiente di batterie, ma anche di mettere in moto l'enorme ingranaggio dell'amministrazione e della manutenzione della nostra grande com-



La nuova batteria con contenitore metallico ignifugo e l'efficiente tecnologia gel-VRLA (nell'illustrazione, senza coperchio).



Indizio di surriscaldamento della batteria: vite di colore leggermente diverso.

pagnia, ciò che ovviamente richiedeva il suo tempo.

Tramite l'istruzione P 20003635, la gestione del parco veicoli si è allora rivolta al personale di locomotiva in cerca d'aiuto, chiedendo di prestare attenzione ai tipici sintomi mediante i display presenti in cabina. Approfittiamo di questa occasione per ringraziare il personale di locomotiva per il suo prezioso supporto.

## Le misure

Gli ulteriori accertamenti effettuati sulle batterie difettose ci hanno pienamente confermato che, all'origine della soppressione dei treni, c'erano le batterie della ditta Leclanché SA. Successivamente ad un ordine di modifica, si è dunque deciso di sostituire quanto prima su tutte le Re450 e Re460 le batterie della ditta Leclanché con quelle della Oerlikon. Con un'ulteriore istruzione a tutti i centri di manutenzione si è ora definito che, ogni qualvolta si dovranno sostituire le batterie dei veicoli, in futuro bisognerà far capo unicamente a quelle della Oerlikon.

Il management del parco veicoli ha chiesto espressamente che sui veicoli venga installato unicamente questo tipo di batteria, onde evitare che nei periodi di gran caldo si ripresentino di nuovo i problemi sperimentati a suo tempo con le batterie della ditta Leclanché.

## Uno sguardo nel futuro

In stretta collaborazione con il management del parco veicoli, nell'autunno del 2008 il nostro ufficio acquisti strategico aveva indetto un bando di concorso internazionale per l'approvvigionamento delle batterie per i nostri veicoli. Il procedimento di selezione e i criteri di valutazione erano stati precedentemente definiti sotto stretta la sorveglianza del servizio giuridico.

È ormai deciso che da metà febbraio 2009 sarà la ditta «Oerlikon Stationär-Batterien AG Aesch BL» ad aggiudicarsi la fornitura delle batterie per i prossimi anni.

Con la «Oerlikon Stationär-Batterien AG Aesch BL» le FFS hanno trovato una ditta molto affidabile che, anche in passato, ha sempre avuto un buon rapporto collaborativo con le FFS. L'industria svizzera sta dando prova della propria competitività e, alla luce del difficile contesto economico odierno, siamo ben contenti di poter mantenere i posti di lavoro in Svizzera. ■

# Relazione all'assemblea generale VSLF 2008

Hans Arnold; Socio fondatore, nonché socio onorario VSLF AR



Di nome faccio Hans, di cognome Arnold e sono nato a Reiden, nel canton Lucerna nel 1917. Sono sicuro che potrete capire che, con i miei 92 anni e in qualità di socio fondatore più anziano, non mi riesce più di ricordare con precisione quello che ho vissuto una settantina di anni fa.

2 settembre 1939: All'età di 22 anni sono entrato in servizio durante la mobilitazione come sottufficiale di artiglieria e mi sono fatto un intero anno di servizio militare. Chi può ancora dire una cosa simile al giorno d'oggi? Il soldo era di Fr. 2.50, ma niente stipendio!

2 settembre 1940: Ho iniziato la mia attività come meccanico presso le officine FFS di Zurigo-Altstetten con un salario mensile di Fr. 240.-. Normalmente si poteva lasciare l'uniforme in custodia. Non ho nemmeno fatto tempo a cominciare che

ho ricevuto l'ordine di marcia per iniziare l'addestramento quadri FFS nella contraerea gr. 129. Motivo: questo corpo dell'esercito, che aveva il compito di sorvegliare la linea del San Gottardo e i bacini idrici dotati di centrali elettriche, era in servizio attivo già da un anno e voleva prendersi una vacanza. Dove prendere i soldati dal momento che tutti gli uomini erano in servizio attivo? Erano soprattutto i contadini che volevano una vacanza, perché dovevano occuparsi dei propri raccolti. Il comando dell'esercito ha allora preso contatto con l'allora direttore generale delle FFS Paschoud e insieme hanno deciso di mobiliare e di formare un certo numero di effettivi del personale FFS che non erano subordinati alla compagnia, bensì alle leggi sulle fabbriche. Il comando è quindi stato affidato al colonnello Hans Hutmacher,



capo sezione del reparto centrali elettriche FFS della G.D.

Novembre 1940, Burgdorf: Addestramento quadri con pezzi d'artiglieria da 20 m/m della Oerlikon. Questo corso si è tenuto a Burgdorf ed era diretto dal maggiore Aebi. Nel maggio 1941, addestramento della truppa a Konolfingen. Si trattava di soldati dei vari corpi d'arma provenienti dalle officine FFS che, in precedenza, avevano già prestato servizio militare. Alle officine FFS sono state assegnate diverse centrali elettriche. Le officine di Zurigo dovevano sorvegliare le centrali di Etzel e di Amsteg, quelle di Bellinzona, la centrale del Ritom, nel mentre quelle di Olten e Biel, le centrali Barberine e Vernayaz. Abbiamo potuto adempiere al meglio la nostra missione, anche prevedendo delle esercitazioni di tiro a Crans-Montana, Brigels e Sll-Yiese contro bersagli mobili trainati da aerei.

La mia postazione era nei pressi delle rovine del castello Zwing Uri sulla collina vicino ad Amsteg, sotto la quale si trovava il bunker del generale Guisan e del Consiglio federale che dovevamo difendere, alla pari della centrale elettrica FFS di Amsteg. In quel periodo sono stato promosso al grado di brigadiere.

1943: Ispezione da parte del padre di Andreas Meyer, l'attuale presidente della direzione FFS di Muttenz.

1947: Inizio come aspirante per il servizio movimento presso l'ispezione depositi di Zurigo.

1948: Congedo dall'esercito con 760 giorni di servizio, di cui 500 nel servizio attivo.

1957: Fondazione del VSLF no 2.

Il collega Hans Utzinger ed io avevamo deciso di fondare un nuovo sindacato. Anche tre colleghi della classe 1895 e 1896, ex membri del VSLF ancora attivi come macchinisti, si erano dichiarati pronti ad aderire all'iniziativa. Sia Jakob Hatt, presidente, che Heinrich Salzmann e Franz Mutter avevano una grande esperienza sotto il profilo sindacale. Si è proceduto alla nomina del comitato e poi alla stesura degli statuti.

Attualmente, alcuni nostri soci fondatori sono ancora in vita; dei colleghi che ai tempi svolgevano con grande entusiasmo un'attività come fochista o macchinista a bordo di treni che trasportavano viaggiatori e merci con grande puntualità. In questo contesto, avevo scritto un libro intitolato «Dal romanticismo del vapore allo Swiss-Express» in cui ho descritto tutte le mie esperienze. Ben 2.500 esemplari: tutto esaurito! Purtroppo l'editore ora non c'è più.

Noi soci fondatori siamo estremamente contenti che il seme che abbiamo seminato ai tempi abbia dato così tanti frutti. Tutti noi auguriamo al VSLF tanto successo, collegialità e un buon viaggio nel futuro. ■



**04/09 AZG Seminar (d):** Dieses Seminar hat zum Ziel, die Kenntnisse über die gesetzlichen Vorschriften zur Arbeitszeit zu vertiefen. Für jede Lokführerin und für jeden Lokführer ist es wichtig, sich in den grundsätzlichen Belangen des Arbeitszeitgesetzes auszukennen.

Das Seminar eignet sich auch sehr gut für Vertreter der PeKo, Arbeitszeit- und Dienstplankommissionen, sowie Verbands- und Sektionsfunktionäre.

#### Themen:

- Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs AZG
- Verordnung zum Arbeitszeitgesetz AZGV
- Begriffe
- Ausgleichstage und Ruhetage, Entstehung und Handhabung
- Zulässige Minimalwerte, Maximalwerte und Durchschnittswerte
- Interpretationen BAV
- Fallbeispiele

Datum: 03. September 2009  
Zeit: 08:15 bis 16:45 Uhr  
Ort: Swisscom Conference Center, Olten  
Referent: Bahn-Support GmbH  
Anmeldeschluss: 31. Juli 2009  
Teilnehmerzahl: max. 20 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 78.-  
Nichtmitglieder: Fr. 220.-

Seminarpauschale inkl. Begrüßungskaffee und Gipfeli, Kaffeepausen, Mittagessen mit 1 alkoholfreiem Getränk, Dessert und Kaffee.

Für VSLF Funktionäre (APK/DEK/Sektionspräsident/etc.) übernimmt der VSLF sämtliche Kosten.

**05/09 Seminario PCT (i):** Questo seminario ti aiuta a rinfrescare e a approfondire le nozioni in materia di prescrizioni sulla circolazione (PCT), le disposizioni esecutive e il regolamento d'esercizio, nonché a conoscere le nuove prescrizioni. Buona preparazione in vista dell'esame periodico.

Data: dal: 5 ottobre 2009, ore 09:00  
al: 7 ottobre 2009, ore 15:45  
Luogo: Albergo Serpiano / www.serpiano.ch  
Relatore: Gianluca Romanini  
Iscrizione: 31 agosto 2009  
No. partecipanti: massimo 20 persone  
Costo del corso: Membri: Fr. 505.-  
Non membri: Fr. 685.-

2 pernottamenti in camera singola confortevole, pranzo di 3 portate incl. litro acqua minerale e 1 caffè, cena di 4 portate incl. litro acqua minerale e 1 caffè, acqua minerale nella sala del seminario, caffè al benvenuto, pausa caffè alla mattina e nel pomeriggio, entrata libera al centro Spa (Salus per aquam) con piscina, whirlpool, sauna e bagno a vapore.

**06/09 FDV Seminar (d):** Dieses Seminar hilft Dir Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

Datum: 22. bis 25. November 2009  
Anreise: 22. November 2009, 18:15 Uhr  
(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)  
(Ohne Übernachtungen: Anreise 23. Nov. 2009, 08:00 Uhr)  
Abreise: 25. November 2009, 16:45  
Ort: Solbadhotel Sigriswil  
Referent: Urs Schär  
Anmeldeschluss: 30. September 2009  
Teilnehmerzahl: max. 20 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 615.-  
Nichtmitglieder: Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum). Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder: Fr. 255.-  
Nichtmitglieder: Fr. 435.-

**07/09 Séminaire PCT (f):** Ce séminaire sert à approfondir les connaissances des prescriptions de circulation ainsi que les directives d'exécution PCT et DE PCT. Il permet, de plus, de découvrir de nouvelles prescriptions. En outre, il constitue une préparation optimale aux examens périodiques.

Date: 26 au 28 novembre 2009  
Lieu: Buffet de la Gare, Lausanne  
Horaire: 08:30 à 17:00 heures  
Conférencier: Paolo Induni  
Inscriptions: 30 septembre 2009  
Participants: max. 20 personnes  
Coûts: Membres: Fr. 150.-  
Non membres: Fr. 330.-

Incluant: location de la salle, boisson lors des pauses, repas de midi (sans les boissons).

**08/09 Sozial- und Selbstkompetenz I (d):** Sich und andere verstehen, positives Sozialklima, effektivere Problem- und Konfliktlösungen, verbesserte Kommunikation im Umgang mit Menschen, Wertschätzung und Einfühlungsvermögen.

#### Seminarziel:

Die Teilnehmenden sind in der Lage durch diesen Kurs Ihre Sozialkompetenz zu verbessern und in ihrem Alltag folgendes zu bewirken:

- ein positives Sozialklima,
- effektivere Problem- und Konfliktlösungen,
- Wertschätzung und Einfühlungsvermögen,
- verbesserte Kommunikation im Umgang mit Mitmenschen.

Datum: 26. und 27. November 2009

von: 26. November 2009, 09:15 Uhr  
bis: 27. November 2009, 16:45 Uhr  
Ort: Solbadhotel Sigriswil  
Referent: Peter Lüthi, personalvertretung.ch  
Anmeldeschluss: 15. August 2009  
Teilnehmerzahl: max. 15 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 290.-  
Nichtmitglieder: Fr. 650.-

Übernachtung im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

**09/09 Anti-Ärger-Seminar (d):** Persönlicher Umgang mit Ärger-situationen verändern, die persönliche Ärgerzeit verkürzen, lernen sich richtig zu ärgern, zu akzeptieren oder es zu ändern, Techniken und Methoden kennen lernen die Spass machen und sofort wirken. Wie funktioniert unser Gehirn? Was löst Ärger aus?

#### Ziel des Seminars:

- den persönlichen Umgang mit Ärger-Situationen verändern
- die persönliche Ärgerzeit zu verkürzen
- lernen sich richtig zu ärgern, zu akzeptieren oder es zu ändern
- Techniken und Methoden kennen lernen, die Spass machen und sofort wirken

Datum: 03. und 04. Dezember 2009  
von: 03. Dezember 2009, 09:15 Uhr  
bis: 04. Dezember 2009, 16:45 Uhr  
Ort: Solbadhotel Sigriswil  
Referent: Peter Lüthi, personalvertretung.ch  
Anmeldeschluss: 31. August 2009  
Teilnehmerzahl: max. 15 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 290.-  
Nichtmitglieder: Fr. 650.-

Übernachtung im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

**01/10 FDV Seminar (d):** Dieses Seminar hilft Dir, Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

Datum: 27. bis 29. Januar 2010  
täglich 08:15 bis 16:45 Uhr  
Ort: Swisscom Conference Center, Olten  
Referent: Gérard Rochat, Bahn-Support GmbH  
Anmeldeschluss: 31. Oktober 2009  
Teilnehmerzahl: max. 20 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 235.-  
Nichtmitglieder: Fr. 605.-

Inkl. Willkommenskaffee, Kaffeepausen, Mittagessen mit 1 alkoholfreiem Getränk, Dessert und Kaffee

**02/10 FDV Seminar (d):** Dieses Seminar hilft Dir Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

Datum: 27. bis 30. Januar 2010  
Anreise: 27. Januar 2010, 18:15 Uhr  
(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)  
(Ohne Übernachtungen: Anreise 28. Jan. 2010, 08:00 Uhr)  
Abreise: 30. Januar 2010, 16:45  
Ort: Solbadhotel Sigriswil  
Referent: Urs Schär  
Anmeldeschluss: 30. November 2009  
Teilnehmerzahl: max. 20 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 615.-  
Nichtmitglieder: Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum etc.)

Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder: Fr. 255.-  
Nichtmitglieder: Fr. 435.-



**03/10 DB Seminar mit LZB & PZB 90 (d):** Auffrischung und Vertiefung der DB – Vorschriften für Kolleginnen und Kollegen welche nach Deutschland fahren, inkl. LZB & PZB 90 Lektionen.

Datum: 31. Januar bis 03. Februar 2010  
Anreise: 31. Januar 2010, 18:15 Uhr  
(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)  
(Ohne Übernachtungen: Anreise 01. Feb. 2010, 08:00 Uhr)  
Abreise: 03. Februar 2010, 15:45 Uhr  
Ort: Solbadhotel Sigriswil  
Referent: Urs Schär  
Anmeldeschluss: 30. November 2009  
Teilnehmerzahl: max. 15 Personen  
Kosten: Mitglieder: Fr. 615.-  
Nichtmitglieder: Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder: Fr. 255.-  
Nichtmitglieder: Fr. 435.-



**04/10 DB Seminar (ohne LZB & PZB 90) (d): Auffrischung und Vertiefung der DB – Vorschriften für Kolleginnen und Kollegen welche nach Deutschland fahren.**

Datum: 01. bis 03. Februar 2010  
 Anreise: 01. Februar 2010, 12:15 Uhr  
 (Kursbeginn 13:15 Uhr)  
 Abreise: 03. Februar 2010, 15:45 Uhr  
 Ort: Solbadhotel Sigriswil  
 Referent: Urs Schär  
 Anmeldeschluss: 30. November 2009  
 Teilnehmerzahl: max. 15 Personen  
 Kosten: Mitglieder: Fr. 495.-  
 Nichtmitglieder: Fr. 685.-

2 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum) Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder: Fr. 255.-  
 Nichtmitglieder: Fr. 435.-

**05/10 FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung des Wissens über FDV, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften**

Datum: 03. bis 06. Februar 2010  
 Anreise: 03. Februar 2010, 18:15 Uhr  
 (Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)  
 (Ohne Übernachtungen: Anreise 04. Feb. 2010, 08:00 Uhr)  
 Abreise: 06. Februar 2010, 16:45  
 Ort: Solbadhotel Sigriswil  
 Referent: Urs Schär  
 Anmeldeschluss: 30. November 2009  
 Teilnehmerzahl: max. 20 Personen  
 Kosten: Mitglieder: Fr. 615.-  
 Nichtmitglieder: Fr. 795.-

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum) Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

Mitglieder: Fr. 255.-  
 Nichtmitglieder: Fr. 435.-

SBB/SBB Cargo gewährt, im Umfang gemäss GAV Anhang 6, Artikel 6, für die VSLF Seminare Bildungsurlaub. Teilnehmer anderer Bahnen erkundigen sich über Bildungsurlaub, bzw. beantragen diesen bei Ihrem Arbeitgeber. Anmeldung und weitere Informationen unter: [www.vslf.com/Dienste/Weiterbildung](http://www.vslf.com/Dienste/Weiterbildung)

CFF et CFF Cargo accordent des congés de formation conformément à la CCT annexe 6, article 6, pour les séminaires de formation du VSLF. Des participants d'autres entreprises ferroviaires se renseignent sur les congés de formation ou font une demande à leur employeur. Inscription et autres informations sous: [www.vslf.com/Services/Formation](http://www.vslf.com/Services/Formation)

Conformemente al supplemento 6 del CCL, art. 6, le FFS e FFS Cargo sono tenute ad accordare dei permessi di studio a coloro che partecipano ai seminari del VSLF. I partecipanti delle altre ferrovie sono pregati di informarsi in merito ai permessi di studio, come pure di richiederli presso il rispettivo datore di lavoro. Per annunciarsi o per ulteriori informazioni vogliate consultare il sito [www.vslf.com/Servizi/Formazione](http://www.vslf.com/Servizi/Formazione)

**Bericht des Referenten zu den Kursen über DB- und SBB-Vorschriften**

Seit 2003 habe ich die FDV - Kurse auf dem Bürgenstock geleitet. Ende 2007 und Anfang 2008 zeichnete sich ab, dass es nicht mehr möglich sein wird weiterhin im Waldhotel Seminare durchzuführen. Daraufhin musste ein neues Seminarhotel gefunden werden, welches unseren Vorstellungen entsprechen, aber auch im gleichen Preissegment liegen musste. Dies war keine leichte Aufgabe. Matthias Oppliger entdeckte nach längerem Suchen das Solbadhotel in Sigriswil. Bei meinem ersten Besuch im Herbst 2008 merkte ich sofort, dass wir sehr willkommen sind und das Hotel unsere Erwartungen erfüllen wird. Während den Seminaren fragte das Gastgeberpaar Wicki immer wieder, ob alles in Ordnung ist und wir zufrieden sind. Das Servicepersonal und die Küchenmannschaft arbeiten hervorragend und meine Waage zu Hause bestätigte mir jeweils, dass ich nicht zu wenig gegessen hatte. Die Seminarräume sind modern, hell und nach heutigen Standards eingerichtet. Die herrliche Aussicht über den Thunersee und in die Berner Alpen, war das einzige was vom Unterricht ablenkte. Zwischenmorgens wurden wir mit einer Früchteschale, Fruchtsäften, Kaffee und Apé-rohähppchen verwöhnt, welche für die Seminar Teilnehmer kostenlos sind. Übrigens sind die alkoholfreien Getränke zu den Mahlzeiten und der Kaffee auch schon im Preis inbegriffen. Wie ihr seht, lohnt sich der Weg nach Sigriswil.

**Rapport du conférencier sur le cours traitant des directives CFF et DB TS**

Depuis 2003, j'ai administré les cours PCT au Bürgenstock. Vers la fin 2007, début 2008, il s'est avéré qu'à l'avenir, il ne serait plus possible d'organiser des séminaires au Waldhotel. Sur ce, il fallait trouver un nouvel hôtel qui corresponde à nos exigences et qui, toutefois, se situe dans le même segment de prix. Cela n'était pas une tâche facile. Après de longues recherches, Matthias Oppliger a découvert l'hôtel Solbad à Sigriswil. Lors de ma première visite en automne 2008, j'ai immédiatement remarqué que nous étions les bienvenus et que l'hôtel correspondait à nos attentes. Lors des séminaires, les Wicki – le couple d'hôteliers – nous demandaient souvent si tout était en ordre et si nous étions satisfaits. Le personnel de service et celui de la cuisine travaillent remarquablement bien et, de retour à la maison, ma balance a confirmé que j'avais suffisamment mangé. Les locaux de séminaire sont aménagés de façon moderne, ils sont lumineux et équipés selon les normes actuelles. La magnifique vue sur le lac de Thoun et les Alpes bernoises était la seule chose à pouvoir détourner notre attention du cours. De temps à autre, nous avons eu droit à une coupe de fruits, des jus, du café et des amuse-gueules, gratuits pour les participants au séminaire. D'ailleurs, les boissons sans alcool pendant les repas, ainsi que le café, étaient également compris dans le prix. Comme vous pouvez le constater, un détour par Sigriswil en vaut la peine.

**Rapporto del relatore circa i corsi sulle prescrizioni DB e FFS AR**

Nel 2003 ho cominciato a gestire i corsi PCT che, all'epoca, si tenevano sul Bürgenstock. Alla fine del 2007 / inizio del 2008 ci siamo resi conto che non sarebbe più stato possibile organizzare i nostri seminari presso il Waldhotel. Di conseguenza, per l'organizzazione dei nostri seminari bisognava trovare un altro albergo che corrispondesse alle nostre aspettative ma che, nel contempo, si situasse in un analogo segmento di prezzo. La cosa non si presentava affatto semplice. Dopo lunghe ricerche, Matthias Oppliger è riuscito a sco-

vare il Solbadhotel a Sigriswil. Nell'autunno 2008, nel corso della mia prima visita ho subito notato che lì eravamo veramente i benvenuti e che senz'altro l'albergo avrebbe soddisfatto pienamente le nostre aspettative. Durante i seminari, di tanto in tanto il signore e la signora Wicki, i due padroni di casa, venivano a chiederci se andava tutto bene e se eravamo contenti. Sia il personale di servizio che quello delle cucine lavorano in modo eccellente; infatti, ogni volta che torno a casa la mia bilancia mi conferma che non ho di certo mangiato poco.

I locali per i seminari sono moderni, luminosi e arredati secondo gli standard odierni. L'unica cosa che può distrarre un po' dalle lezioni è la magnifica vista panoramica sul Lago di Thun e sulle Alpi bernesi. Di tanto in tanto, durante i seminari si veniva viziati con frutta, succhi di frutta, caffè e stuzzichini che, per chi partecipa al seminario, vengono offerti gratuitamente.

Tra l'altro, sia le bibite analcoliche offerte durante i pasti che il caffè sono inclusi nel prezzo. Come potete vedere, vale la pena fare il viaggio fino a Sigriswil!

Der Referent DB und FDV  
 Le conférencier DB et PCT  
 Il relatore DB e PCT



Urs Schär

**WELLNESS HIT** Angebot gültig für Aufenthalte bis 21. Dez. 2009  
**AM THUNERSEE IM BERNER OBERLAND**  
 Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.

1 **ÜBERNACHTUNG WEEKEND** CHF 165.- pro Person (Aufenthalt Sa bis So)  
 1 **ÜBERNACHTUNG FÜR NUR** CHF 155.- pro Person (Aufenthalt So bis Sa)  
 2 **ÜBERNACHTUNGEN FÜR NUR** CHF 310.- statt CHF 320.-/350.- pro Person  
 3 **ÜBERNACHTUNGEN FÜR NUR** CHF 435.- statt CHF 495.- pro Person  
 7 **ÜBERNACHTUNGEN NUR** CHF 959.- statt CHF 1'059.- pro Person

Im Angebot inklusive ist:  
 - Welcome-Cupli bei der Anreise  
 - Übernachtung im neu renovierten Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haartön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV  
 - reichhaltiges Schlemmer-Frühstücksbuffet & 4-Gang-Diner mit Menüwahl  
 - freier Eintritt in unsere neue Wellness-Oase mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, neue Aussen-Sauna, Hammbad, gediegene Ruheoase und Fitnessraum  
 Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.- / Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 1.90

Neue Saunalandschaft & neu renovierte Zimmer  
 Neue Fitness-, Massage- & Beautyräume  
 NEU – exklusiver Private SPA

**SOLBADHOTEL SIGRISWIL**  
 Sigriswilstrasse 117  
 CH-3655 Sigriswil  
 Tel ++41 +33 252 25 25  
 Fax ++41 +33 252 25 00  
 info@solbadhotel.ch  
 www.solbadhotel.ch





Werter Präsident/ Vorstand VSLF/ Sektionspräsident

Anlässlich der 20. Generalversammlung VSLF Sektion Bern vom 20. November 2008, bin ich zum Neuen Präsidenten der Sektion Bern gewählt worden. Für das Vertrauen, danke ich bestens.

Nach gründlicher Überlegung habe ich mich entschieden, die Herausforderung des Sektionspräsidenten ein zweites Mal in Angriff zu nehmen. Nachdem ich bereits bei der BLS vor meinem Stellenwechsel 2002 ein Jahr Präsident der Sektion BLS war.

Ich bin überzeugt, die Vorzeichen stehen diesmal besser. Hatten wir doch bei der BLS nach der Sektionsgründung erst mal mit Akzeptanzschwierigkeiten zu kämpfen.

Ich darf von meinem Vorgänger Hanspeter Moser eine perfekt geführte Sektion übernehmen, und das Präsidium in einem motivierten und pflichtbewussten Vorstand antreten. Besten Dank.

Ich verzichte hier bewusst, meine Ziele zu formulieren. Bitte messt mich an meiner Arbeit in meinem Amt. Für konstruktive Kritik habe ich jedoch stets ein offenes Ohr.

Auf eine gute Zusammenarbeit mit  
Euch hofft  
Gerhard Siegrist



Gerhard Siegrist; 06.04.1965  
Mitglied VSLF seit 1990  
1981 Lehre Elektromech. SBB HW Olten  
1986 Lokführerausbildung SBB Basel  
1988 Lokführer SBB Basel  
1990 Lokführer BLS Bern/Spiez  
2002 Lokführer SBB Bern  
2003 Lokführer SBB Interlaken

### Generalversammlung 2008 Sektion Bern

Die 20. Generalversammlung vom 20. November 2008 fand wie gewohnt im Restaurant Beaulieu in Bern statt. Pünktlich begrüßte unser Sektions-Präsident Hans-Peter Moser die anwesenden Mitglieder und unseren Präsidenten Hubert Giger. Hans-Peter begrüßte ein neues Aktiv-Mitglied und einen Gönner in unserer Sektion. Zwei Pensionierte werden verabschiedet und erhalten traditionsgemäss einen Zinnteller.

Drei Ämter mussten neu besetzt werden. Vorgeschlagen als neuer Sektionspräsident war Gerhard Siegrist. Er wird von der Versammlung einstimmig gewählt.

Als Depotobmann in Interlaken stellt sich auch Gerhard zur Wahl. Er wird einstimmig gewählt. Gerhard hält eine kurze Rede zu seiner Wahl und appelliert an Alle für eine offene Kommunikation. Er dankt für das geschenkte Vertrauen und nimmt beide Ämter an.

Als Delegierter stellt sich Markus Sommer zur Verfügung. Auch dieser Vorschlag wird von der Versammlung angenommen. Markus nimmt das Amt an.

Hans-Peter informierte uns über verschiedene Geschäfte in unserer Sektion. Einige konnten erfreulicherweise abgeschlossen werden. Im Veloraum Stadtbach wurde ein abschliessbarer Taschen-Schrank montiert, im Aufenthaltsraum steht uns ein Töggelikasten zur Verfügung und Dank der Intervention unseres PEKO-Mitgliedes, kostet das Jahresabo für einen VeloEinstellplatz im Milchgässli nur noch Fr. 20.-.

Andere Geschäfte werden gar zum Dauerthema. Die teilweise unhaltbaren Zustände mit der Steuerung/Lenkung in Lausanne wurden mit Gauderon und Fattebert diskutiert. Lösungen wurden erarbeitet und eingeführt, brachten aber nicht mehr Zufriedenheit. Kollegen, auf der VSLF-Homepage könnt ihr die BAR studieren, druckt sie aus und wendet sie konsequent an!

Hans-Peter berichtet über unser Jubiläum, 20 Jahre VSLF Sektion-Bern. Mit einem Trotti-Grillplausch wurde das ausgiebig gefeiert. So fuhr die Sektion mit Schuss und frischem Elan in die nächsten 20 Jahre! Hans-Peter dankt uns für die gute Zusammenarbeit, während der vergangenen Jahre.

Gerhard dankt Hans-Peter für die 10 Jahre Vorstandsarbeit, (2 Jahre als Sekretär, 8 Jahre als Präsident) und überreicht ihm ein Geschenk.

Die Versammlung verabschiedet Hans-Peter mit Applaus.

Hubert Giger orientiert uns über die PK.

Bei der Privatisierung der SBB blieben die Rentner dabei, bei der Swisscom übernahm sie der Bund. Unsere PK hat im Moment eine Unterdeckung von 1,6 Milliarden Franken. Die PK will im Moment nicht sanieren, bis der Bund entschieden hat. (Kapital für Sanierung ca. 4,2 Mia. Fr.)

Unsere PK hat im Moment ca. 52% Pensionierte, wenn nur das aktive Personal sanieren müsste, würde das jeden LF pro Jahr ca. Fr. 5'000.- kosten. Der VSLF bleibt dran! Orangeurteil: die SBB hat bezahlt, die SOB und die Rhätische Bahn werden zahlen, die BLS wird noch bearbeitet. Erwin Lätsch hat gesagt: «Dann müssten wir das Geld anderswo abziehen»...

Thomas stellt uns aktuelle Geschäfte der PEKO vor.

- Seit 1 Jahren sucht die PEKO eine Einigung in der Vereinbarung «Zusammenarbeit Planung/Lenkung - LP». Hofstetter stellt sich quer.

- Depot Neuenburg; 12 Touren sind da, aber das Depot noch nicht!

- LEA 2: wird im April/Mai 09 eingeführt, das Projekt ist bei Cargo gestoppt. (kein Geld)

- Das LF-Handbuch soll ins LEA 2 integriert werden.

- Projekt Selbsteinteilung ist auf Eis gelegt. (Sehr grosse Ablehnung durch das LP)

- Uniform LP: Kleider werden evaluiert, neue LF werden eine Tragpflicht haben, jetzige LF können freiwillig mitmachen...

- Medical-Service: Besuch in der Freizeit! Per PC auswählen und anmelden;

- gibt 2h AZ pauschal, oder Zeit für Arztbesuch und Weg. Die PEKO ist klar dagegen!

- PEKO Wahlen: 4 Personen sind zu ersetzen, der VSLF stellt 3 Kandidaten. Kollegen wählt!

Manfred Haller von P-OP-RM informiert uns über die zukünftige Fahrzeugflotte beim Personenverkehr SBB. Wegen der stetigen Zunahme der Reisenden (+ 5,8%, GA's + 8,3%, Abo's + 3,6%), gibt's in nächster Zeit etliche neue Fahrzeuge. In den letzten 3 Jahren war die Zunahme immer grösser als geplant.

Im Moment laufen zwischen Bern und Lausanne DTZ-Versuchsfahrten mit Wankompensation (Zeiteinsparung).

International sind nur noch HGV-Triebzüge geplant, national sind neue Fahrzeuge nur noch doppelstöckig und ohne Neigung vorgesehen. (Triebzüge oder Pendelzüge)

Gegenwärtig laufen auch optimierende Massnahmen der aktuellen Flotte. Bei den EW IV werden alle Türen neu eingestellt, was eine Reduktion der Verspätungsmi-nuten um 20% bringen soll. Die Aktion wird weiter beobachtet; wenn der Erfolg

ausbleibt werden die Türen eventuell mit Elektroantrieben ausgerüstet.

Bei den ICN gibt's einen Online-Zugriff auf die DDS, - man sieht wenn ein Zug krank wird. Der Unterhalt kann die nötigen Reparaturen schon im voraus planen, auch wenn der Zug noch gar nicht im Unterhalt ist! Zur Zeit sind 9 ICN mit «Orbita» ausgerüstet, bis April 09 sollen alle 44 damit ausgerüstet werden. Man will damit die Verfügbarkeit von heute 39 ICN auf 41 erhöhen. Auch die Helpdesk wird den Zugriff erhalten, zur Pannenhilfe.

Den gemütlichen Teil der Generalversammlung geniessen wir mit unseren Partnerinnen beim anschliessenden Apéro. Aus Anlass des 20-Jahr-Jubiläums offeriert uns die Sektion das Nachtessen.

Hans Schäfer

Tief erschüttert müssen wir von unserem ehemaligen Arbeits- und Verbandskollegen Abschied nehmen

Peter Haussener

20.4.1959  
Lokomotivführer  
Depot Bern

Wir trauern mit seiner Familie und werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.

Die Trauerfeier findet auf Wunsch der Familie im engsten Familienkreis statt.

Adresse der Trauerfamilie:  
Fam. Haussener-Walther  
Oberdorfstrasse 10  
3303 Münchringen

### Bericht GV 2008 der Sektion BLS

Am Donnerstag den 15. Januar 2009 fand im Restaurant Bernerhof in Burgdorf die 15. Generalversammlung der Sektion BLS statt. Unser Präsident Res Jost durfte 27 Mitglieder und als Gäste Hubert Giger und Philipp Maurer, Vorstand VSLF, Markus Beer, BAV, sowie Roger Bhend, Leiter Ressort Einsatz und Martin Wüthrich, Leiter Ressort Ausbildung und Sicherheit bei der Abteilung Zugförderung BLS begrüßen. Nach einer kurzen Begrüssung von unserem Präsidenten wurden die ersten Traktanden in Angriff genommen. Per 31. Oktober 2008 hatte die VSLF Sektion BLS 162 Mitglieder. Im Jahr 2008 traten 36 neue Mitglieder ein.

Als Nachfolger von Marcel Stähli in die GRPK wird Michael Blaser, als Delegierter Thomas Bengs gewählt. Der gesamte Vorstand der Sektion BLS wurde von den anwesenden Mitgliedern bestätigt.

Als weiteren Punkt erwähnt Andreas Jost, dass die FDV-Zusammenfassung von Mirko Helm neu als Heft und an alle Mitglieder des VSLF Schweiz verteilt wird. Die Änderungsverhandlungen zum GAV BLS laufen, der Personalchef der BLS, Erwin Lätsch findet den GAV BLS gut und es soll nur geändert werden, was nach Gesetz nicht stimmt.

Nun war die Reihe an unserem Verbandspräsidenten Hubert Giger. Er informierte über folgende Themen:

- ASCOOP
- Pensionskasse SBB
- Diverses
- VSLF intern

Anschliessend an das Referat wurde noch über das eine oder andere Thema diskutiert, interessante Fragen wurden gestellt und auch beantwortet.

Nach einer kurzen Pause war die Reihe an den beiden Gästen der Abteilung Zugförderung der BLS AG. Der neugewählte Leiter Einsatz (Personaleinteilung) Roger Bhend erzählte uns interessantes zu den Themen Planungszuständigkeiten nach der Neuorganisation der Abteilung Z und Planungsgrundsätze bei Cargo und Personenverkehr. Die Jahres- (Miteinbezug EVU), die Monats- und die Tageseinteilung werden von Z Einsatz geplant. Das Lokpersonal wird neu direkt von den Leitstellen Cargo und Personenverkehr disponiert.

Martin Wüthrich äussert sich zum sehr unglücklich formulierten Brief der Personalabteilung an das Lokpersonal wegen den Konjunkturmassnahmen beim Überbestand Lokpersonal. BLS Cargo rechne erst ab Mitte 2009 mit einem spürbaren Rückgang. Auf die Frage, warum die BLS bereits

heute zuwenig Lokführer hat, meint Martin, dass noch viele Instruktionen geplant seien. Den kommenden Überbestand will die BLS unter anderem mit befristeten Ausmietungen an andere Bahnen abfedern. Im weiteren sollen die LfA nach bestandener Prüfung nur zu 80% angestellt werden, damit diese zu genügend Fahrpraxis kommen.

Zum Schluss bedanken sich die beiden Gäste der Zugförderung bei den Anwesenden für die der BLS entgegengebrachten Flexibilität des Lokpersonals, ohne die die BLS AG nicht dort wäre wo sie heute ist.

Nach der Versammlung ging man dann zusammen mit den Angehörigen bei einem Apéro und einem Nachtessen zum gemütlichen Teil der GV über.

Der Aktuar  
Ralph Lauber

X

### Steuererklärung

Am 19. Februar 2009 bei einer Aussprache mit der PeKo U wurde dem VSLF bekannt gegeben, dass sich zukünftig die PeKo SBB um die Problematik des X in der Lohnbestätigung zugunsten der Steuerklärung kümmert. Adresse PeKo SBB: in Intranet.

### Certificat de salaire TS

Lors d'un débat avec la COPE U le 19 février 2009, le VSLF a appris qu'à l'avenir, la COPE CFF s'occupera de la problématique du X du certificat de salaire pour la déclaration d'impôts. Adresse COPE CFF: Intranet

### Attestazione di salario AR

Durante uno scambio di idee con CoPe U, il 19 febbraio 2009 il VSLF è stato informato che, in futuro, la commissione del personale delle FFS si occuperà della questione della «X» nell'attestazione di salario a favore della dichiarazione fiscale. Indirizzo di CoPe FFS: in Intranet.



**EINLADUNG ZUR  
MITGLIEDERVERSAMMLUNG  
2009 SEKTION OSTSCHWEIZ  
22. MAI 2009  
RAPPERSWIL**



HOCHSCHULE (BEIM BAHNHOF)  
14.15 - 17.30 UHR

← SBB CFF FFS

Themen: Substanzialität Lokführer der Lokführer als Postfach/Handballer in den Zügen  
2.700 SW  
Veranstaltung 19.0000

Gäste: Von Vorstand VSLF:  
- Hubert Giger  
- Präsident VSLF  
- Daniel Ruf  
- Leiter AZGAV

Auch Nichtmitglieder VSLF sind herzlich willkommen zum mitdiskutieren.  
Anschließend offeriert die Sektion Ostschweiz einen Apéro.

### Mitgliederversammlung

Pünktlich um 14.15 Uhr eröffnete der Sektionspräsident Stephan Gut die Versammlung. Trotz den sehr sommerlichen (Raum) Temperaturen, hatte sich eine stattliche Anzahl Mitglieder eingefunden. Vom Gesamtverband konnten wir den Präsidenten Hubert Giger, den Leiter Division Cargo Philipp Maurer und den Leiter AZG/GAV Daniel Ruf begrüßen.

Nach einer Vorstellungsrunde des vollzählig versammelten Vorstandes der Sektion Ostschweiz informierte S. Gut über die positive Mitgliederentwicklung des VSLF. Danach konnten die Mitglieder dem Vorstand fragen stellen, was diese auch rege nutzten. Einige Diskussionspunkte waren:

### Pausen

Kritisiert wurden die zum Teil sehr langen Pausen in den Diensten. Lange Arbeitsschicht und wenig generierte Arbeitszeit daraus, stösst bei fast allen Anwesenden sauer auf. Lösungspunkt: Mögliche Einflussnahme der APK und bei neuen BAR-Verhandlungen.

### Produktivitätssteigerung

Leider schöpft die SBB immer mehr den gesetzlichen Rahmen aus. 5 Std. auf dem gleichen Fahrzeug sind genug! Jetzt wird wieder diskutiert, ob es 5 Std. und 10 Min. sein sollten. Der VSLF distanziert sich klar davon!

### Zeitungen einsammeln

Bei der THURBO AG wird das Lokpersonal zu diesem Thema wie folgt sensibilisiert. Im Sinne eines sauberen Auftretts

gegenüber unseren Kunden und wenn die zeitliche Möglichkeit dazu besteht, sollte der Lokführer etwas Ordnung schaffen im Fahrgastraum. Bei den SBB versuchen sie dieses Problem wieder einmal zu verordnen. Mit diesem Vorgehen ist der VSLF nicht einverstanden und wird gegebenenfalls Massnahmen ergreifen.

### SOB

Bei den Löhnen haben wir eine gute Lösung gefunden. Eine saubere Einstufung und nach spätestens 13 Jahren ist jeder Lokführer auf dem Lohnmaximum. Mit der Arbeitszeit sind wir auf gutem Wege. Neu wird ein ex. VBZ-Mann interimistisch als Verwaltungsratspräsident eingesetzt, bis der neue Vorsitzender des Verwaltungsrates gewählt ist.

### Berufskleider SBB / Garderobe

Die SBB hat zusammen mit der PeKo den gesetzlichen Rahmen abgeklärt. Bei den jungen Lokführern wird die Uniform Pflicht sein. Gesetzlich zulässig, weil im GAV verankert. Hoffnung besteht, dass durch eine qualitative gute und optisch ansprechbare Kleidung, die Akzeptanz beim Lokpersonal steigt.

### THURBO

Der ausführliche Sozialpartnersitzungs-Bericht ist auf der Homepage VSLF verfügbar.

### SBB Cargo

In den neuen BAR Cargo haben wir bei den Zeitgutschriften für Reservendienste einen Fehler entdeckt.

### VISION 2010

Die VISION sollte ganz klar den Regionallokkführer verhindern. Bei der Ausbildung macht die SBB jetzt wieder und nicht das erste Mal, was sie wollen und nicht das dieses Vertragswerk haltet, haben wir kein Interesse mehr, dort weiter mit zu arbeiten. Die VISION wird auf Ende Jahr gekündigt. Mit dem Projekt ToCo wird die SBB wieder einmal das Salärssystem und die Einreihungen überarbeiten.

**Die GV der Sektion Ostschweiz findet dieses Jahr am 14. November im Hotel Continental in Zürich statt.**

Nach der Versammlung konnten wir den Tag noch gemütlich bei einem Apéro ausklingen lassen.

Kay Rudolf

Leiter P SBB Sektion Ostschweiz

12.11.2009: Lausanne

14.11.2009: Ostschweiz

17.11.2009: Genève

19.11.2009: Bern

23.11.2009: Basel

24.11.2009: Luzern/Gotthard

26.11.2009: BLS

28.11.2009: Hauenstein/Bözberg

### Urlaub in St. Georgen/Schwarzwald



2-Zimmer Ferienwohnung am Ortsrand von St. Georgen zu vermieten.  
Die Ferienwohnung ist etwa 2 km vom Bahnhof entfernt.

Zimmer 1



Zimmer 2



Küche und Bad



Die Wohnung ist komplett ausgestattet. (Auch WLAN)  
Der Mietpreis beträgt € 26,-/Übernachtung (max. 4 Personen)  
zuzüglich Kurtaxe.

In der Kurtaxe enthalten ist z.B. die Konus-Gästekarte.  
(nähere Information unter: [www.schwarzwald-tourismus.info](http://www.schwarzwald-tourismus.info)  
oder [www.konus-schwarzwald.info](http://www.konus-schwarzwald.info))

Nähere Informationen unter  
Familie Spallek Blauenweg 40 in 78112 St. Georgen  
Tel. 07724/949615 oder 0172/7450446  
Mail: [Martin.Spallek@online.de](mailto:Martin.Spallek@online.de)

Adhésion online:

Adesione online:

Beitrittserklärung online:

**www.vslf.com** > contact  
> contatti  
> Kontakt

**34.-**

p. mois  
p. mese  
p. Monat

Nom et prénom Cognome e nome Name und Vorname	Rue + No Via + No Strasse + Nr			
NPA + Lieu NAP + Luogo PLZ + Ort	Date de naissance Data di nascita Geburtsdatum	Langue maternelle Lingua madre Muttersprache		
E-Mail	Fax			
Tel.	Mobile			
AHV / AVS No.	Personal No.	Depot	P	G

Assurance protection juridique professionnelle VSLF (Assurance de base) y compris dès 1 avril 2008

Protezione giuridica professionale VSLF (Assicurazione di base) compresa da 1° aprile 2008

Berufs-Rechtsschutzversicherung VSLF (Grundversicherung) inbegriffen seit 1. April 2008

Complément assurance privé*	Propriétaire	Locataire	dès	non
Supplemento assicurazione privata*	<input type="checkbox"/> Proprietario	<input type="checkbox"/> Inquilino	da	<input type="checkbox"/> no
Zusätzlich Privatrechtsschutz*	Eigentümer	Mieter	ab .....	nein

Déjà assuré juridiquement chez:	Police No:	non
Sono già assicurato presso:	Polizza No:	<input type="checkbox"/> no
Schon berufsrechtsschutzversichert bei: .....	Police Nr: .....	nein

Je désire information à l'assurance collectif	CPT	Assurance Zurich	non
Desidero informazione sull'assicurazione collettiva	<input type="checkbox"/> CPT	<input type="checkbox"/> Assicurazione Zurigo	<input type="checkbox"/> no
Ich wünsche Information über die Kollektivversicherung	KPT	Zürich Versicherung	nein

Apprentissage	Durée de formation	Employeur actuel	Entrée de
Formazione prof.	Anni di formazione	Attuale datore di lavoro	Entrata il
Gelernter Beruf .....	Ausbildungsdauer .....	Jetztiger Arbeitgeber .....	Eintrittsdatum .....

In formation	non	oui	jusqu'au	Quel formation de mé. (Z140, Z200, LC...)
In formazione	<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> si	fino a	Quale formazione di mach. (LC, LCN...)
In Ausbildung	nein	ja	bis .....	Welche Lf-Ausbildung (Z200, Z140, LCN...)

Adhésion au VSLF à partir de	tout de suite	comme	Membre actif	Sympathisant
Adesione al VSLF a partire dal	<input type="checkbox"/> subito	come	<input type="checkbox"/> Membro attivo	<input type="checkbox"/> Sostenitore
Beitritt zum VSLF per .....	sofort	als	Aktivmitglied	Gönner

Actuellement organisé par	<input type="checkbox"/> SEV	Autres	jusqu'au	non organisé
Attualmente organizzato presso	<input type="checkbox"/> TRANFAIR	<input type="checkbox"/> Altri	fino a	<input type="checkbox"/> non organizzato
Jetzt organisiert im	<input type="checkbox"/> VPOD	Andere	bis .....	nicht organisiert

Les nouveaux membres du VSLF qui adhèrent encore à un autre syndicat et dont la démission a été donnée pour le prochain terme légal, sont dispensés de cotisations jusqu'à l'extinction de leur affiliation dans l'autre syndicat.  
I nuovi membri del VSLF che attualmente sono organizzati in un sindacato e ne hanno trasmesso il ritiro per il prossimo termine possibile, sono esonerati dalla quota di affiliazione del VSLF fino alla scadenza dell'affiliazione che è stata disdetta.  
Bereits organisierte Neumitglieder des VSLF, welche bereits in einer Gewerkschaft organisiert sind und ihren Austritt auf den nächstmöglichen Termin eingereicht haben, werden vom Mitgliederbeitrag beim VSLF befreit, bis die bestehende Mitgliedschaft erlischt.

\*Propriétaire: CHF 220.50 au lieu de CHF 441.00 / Locataire: CHF 160.15 au lieu de CHF 320.30  
Dans tous les deux, la protection juridique de trafic est inclus.  
\*Proprietario: CHF 220.50 anziché CHF 441.00 / Inquilino: CHF 160.15 anziché CHF 320.30  
In entrambi i prodotti di protezione giuridica privata è inclusa la prot. giuridica del traffico.  
\*Eigentümer: CHF 220.50 statt CHF 441.00 / Mieter: CHF 160.15 statt CHF 320.30  
In beiden Produkten Privat-RS ist der Verkehrsschutz inbegriffen.

Les anciens contrats restent valides (primes inchangés). Pour les nouveaux contrats, les conditions du nouveau produit sont applicables. On peut bénéficier de la protection juridique de personne privée pour autant qu'il existe déjà une protection juridique professionnelle (à l'exception des retraités).  
I contratti già stipulati decorrono normalmente (prezzo invariato). I contratti nuovi: solo il nuovo prodotto. La protezione giuridica privata è possibile solo abbinata alla protezione giuridica professionale (esclusi i pensionati)  
Alte Verträge laufen normal weiter (unveränderter Preis). Neue Verträge: nur noch das neue Produkt. Privatrechtsschutz nur erhältlich, wenn auch Berufsrechtsschutz vorhanden (ausser Pensionierte).

Date  
Data  
Datum .....

Signature  
Firma  
Unterschrift .....

**Manuela Krebs**  
Gyrisbergstrasse 144  
3400 Burgdorf



# Ferienwohnungen / Appartements de vacances / Appartamenti di vacanza

Stiftung Personalfonds SBB / Fondation Fonds du personnel CFF / Fondazione Fondo per il personale FFS

Die Stiftung Personalfonds SBB besitzt Ferienwohnungen in Scuol, Leukerbad und Unterbäch. Mitarbeitende sowie Pensionierte der SBB erhalten das ganze Jahr 20% Ermässigung. Mehr Infos im Internet unter:

[www.sbb.ch/benefit](http://www.sbb.ch/benefit) > Reisen/Mobilität > Stiftung Personalfonds SBB  
Benutzernamen: benefit  
Passwort: sbb

La Fondation Fonds du personnel CFF possède des appartements de vacances à Scuol, Loèche-les-Bains et Unterbäch. Les collaborateurs ainsi que les retraités des CFF bénéficient d'une réduction de 20%. D'autres informations se trouvent dans l'internet sous:

[www.cff.ch/benefit](http://www.cff.ch/benefit) > Mobilité/Voyages > Fonds du personnel CFF  
Nom d'utilisateur: benefit  
Mot de passe: cff

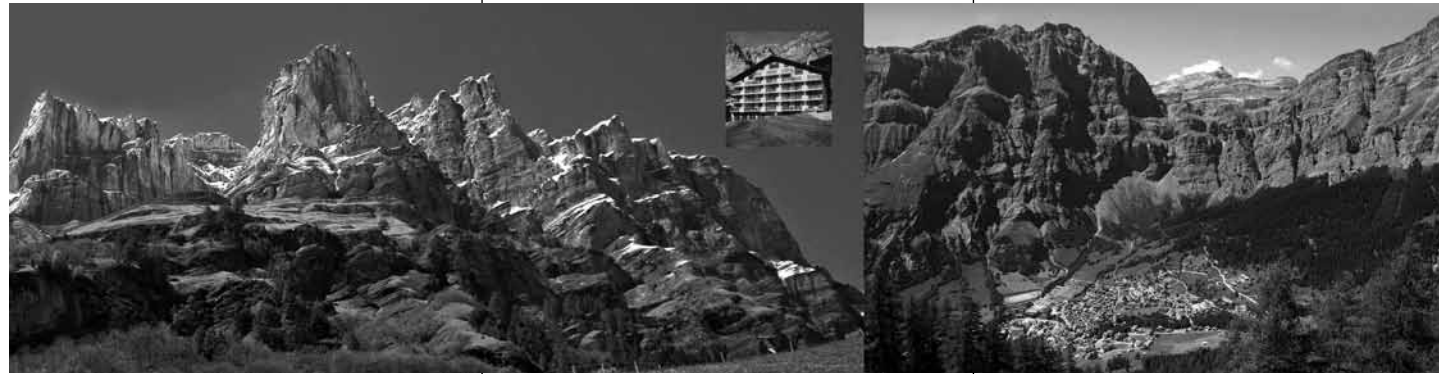
La Fondazione Fondo per il personale FFS possiede appartamenti di vacanza a Scuol, Leukerbad e Unterbäch. In linea generale, i collaboratori e i pensionati che affittano un appartamento beneficiano di uno sconto del 20%. Potete trovare ulteriori informazioni nel sito Internet:

[www.ffi.ch/benefit](http://www.ffi.ch/benefit) > Mobilità/Viaggiare > Fondo del personale FFS  
Nome dell'utente: benefit  
Parola d'accesso: ffi

## Aktionen im Haus Goliath in Leukerbad

## Actions résidence Goliath à Loèche-les-bains

## Azioni casa Goliath a Leukerbad



### Aktion 2 für 1

Sie geniessen zwei Wochen Ferien in einer unserer Wohnungen, bezahlen aber nur eine Woche! Dieses Angebot gilt: Im Frühling vom 28.03 bis 04.07.2009 und im Herbst vom 19.09 bis 19.12.2009.

### Aktion Thermalbad

Wir offerieren Ihnen 20% Ermässigung auf den veröffentlichten Preisen und pro Wohnung und Woche 3 Eintritte ins Bürgerbad! Dieses Angebot gilt: Im Sommer vom 04.07 bis 19.09.2009.

**Preise** (inkl. Bettwäsche, Strom, Heizung)  
Studios ab Fr. 441.–  
2-Zi-Wohnungen ab Fr. 588.–  
(Reka-Buchungsgebühr, Kurtaxen und Schlussreinigung sind separat zu bezahlen)

Buchen Sie direkt bei der Schweizerischen Reisekasse in Bern, Tel. 031 329 66 33. Weitere Informationen gibt's auch im Internet unter [www.reka.ch](http://www.reka.ch). Halten Sie bei der Buchung Ihre Personalnummer bereit, Pensionierte können ihre ehemalige Tätigkeit/Funktion angeben.

### Action 2 pour 1

Offrez-vous deux semaines de vacances pour le prix d'une seule dans l'un de nos appartements! Cette offre est valable: au printemps du 28.03 au 04.07.2009 et en automne du 19.09 au 19.12.2009.

### Action bains thermaux

Vos atouts: une réduction de 20% sur les prix officiels et par appartement/semaine, 3 entrées gratuites aux bains Bürgerbad! Cette offre est valable: en été du 04.07 au 19.09.2009.

**Prix** (litterie, chauffage et électricité inclus)  
Studio dès Fr. 441.–  
Appartement de 2 pièces dès Fr. 588.–  
(Les frais de dossier Reka, la taxe de séjour et le nettoyage final sont à payer sur place)

Réservation directement auprès de la Caisse suisse de voyage à Berne, tél. 031 329 66 33. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site [www.reka.ch](http://www.reka.ch). Lors de la réservation, veuillez indiquer votre numéro personnel ou, pour les retraités, votre ancienne fonction.

### Azione 2 per 1

Trascorrete due settimane di vacanza in uno dei nostri appartamenti di vacanza e pagate solo una settimana! Questa offerta è valevole: in primavera, dal 28.03 al 04.07.09, e in autunno, dal 19.09 al 19.12.2009.

### Azione Terme

Vi offriamo una riduzione del 20% sui prezzi ufficiali nonché 3 entrate gratuite alle terme Bürgerbad per appartamento a settimana! Questa offerta è valevole: in estate dal 04.07.2009 al 19.09.2009.

**Prezzi** (compresi la biancheria da letto, l'elettricità e il riscaldamento)  
monolocali da Fr. 441.–  
bilocali da Fr. 588.–  
(La tassa di prenotazione Reka, la tassa di soggiorno e la pulizia finale devono essere pagate separatamente.)

Prenotate direttamente presso Reka Cassa svizzera di viaggio a Berna, Tel. 031 329 66 33. Potete trovare ulteriori informazioni anche nel sito Internet [www.reka.ch](http://www.reka.ch). Al momento della prenotazione indicate anche il numero personale oppure, per i pensionati e le pensionate, l'attività risp. la funzione svolta prima del pensionamento.

## Aktionen im Haus Schwarzhorn in Unterbäch

## Actions résidence Schwarzhorn à Unterbäch

## Azioni casa Schwarzhorn a Unterbäch



### Aktion 2 für 1

Sie geniessen zwei Wochen Ferien in einer unserer Wohnungen, bezahlen aber nur eine Woche! Dieses Angebot gilt: Im Frühling vom 07.03 bis 04.07.2009 und im Herbst vom 19.09 bis 19.12.2009.

### Ferien für 100 Franken pro Woche

Familien und Alleinerziehende mit geringem Einkommen können unsere Wohnungen zum Preis von 100 Franken pro Woche mieten! Dieses Angebot gilt: das ganze Jahr.

**Voraussetzungen:** Sie arbeiten bei den SBB und gehen mit Ihren Kindern in die Ferien. Ihr steuerbares Einkommen gemäss Steuerrechnung der direkten Bundessteuer überschreitet CHF 45'000 nicht. Sie versteuern kein Vermögen. Ablauf: Sie buchen und bezahlen selbst über die REKA. Anschliessend senden Sie die Rechnung zusammen mit einer Kopie Ihrer aktuellen Steuerveranlagung an folgende Adresse: Stiftung Personalfonds SBB, Bollwerk 4, 3000 Bern 65.

**Preise** (inkl. Bettwäsche, Strom, Heizung)  
Studios ab Fr. 308.–  
2-Zi-Wohnungen: ab Fr. 392.–  
3-Zi ab Fr. 441.–  
(Reka-Buchungsgebühr, Kurtaxen und Schlussreinigung sind separat zu bezahlen)

Buchen Sie direkt bei der Schweizerischen Reisekasse in Bern, Tel. 031 329 66 33. Weitere Informationen gibt's auch im Internet unter [www.reka.ch](http://www.reka.ch).

Halten Sie bei der Buchung Ihre Personalnummer bereit, Pensionierte können ihre ehemalige Tätigkeit/Funktion angeben.

### Action 2 pour 1

Offrez-vous deux semaines de vacances pour le prix d'une seule dans l'un de nos appartements! Cette offre est valable: au printemps du 07.03 au 04.07.2009 et en automne du 19.09 au 19.12.2009.

### Des vacances pour 100 francs par semaine

On propose aux familles et familles monoparentales à revenu modeste une offre spéciale: vous pouvez louer l'un de nos appartements de vacances au prix de 100 francs par semaine. Cette offre est valable: toute l'année.

**Conditions:** Vous travaillez aux CFF et partez en vacances avec vos enfants. Votre revenu imposable selon bordereau de l'impôt fédéral direct n'excède pas Fr. 45'000. En outre, vous n'êtes pas imposé sur la fortune. Modalités: Vous réservez et payez vous-même par la Reka. Envoyez ensuite la facture avec une copie de votre dernier avis de taxation à la Fondation Fonds du personnel CFF, Bollwerk 4, 3000 Bern 65.

**Prix** (litterie, chauffage et électricité inclus)  
Studio dès Fr. 308.–  
appart. 2 pièces dès Fr. 392.–  
3-p. dès Fr. 441.–  
(Les frais de dossier Reka, la taxe de séjour et le nettoyage final sont à payer sur place)

Réservation directement auprès de la Caisse suisse de voyage à Berne, tél. 031 329 66 33. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site [www.reka.ch](http://www.reka.ch).

Lors de la réservation, veuillez indiquer votre numéro personnel ou, pour les retraités, votre ancienne fonction.

### Azione 2 per 1

Trascorrete due settimane di vacanza in uno dei nostri appartamenti di vacanza e pagate solo una settimana! Questa offerta è valevole: in primavera, dal 07.03 al 04.07.09, e in autunno, dal 19.09 al 19.12.2009.

### In vacanza per 100 franchi alla settimana

La Fondazione propone un'offerta speciale destinata alle famiglie e ai genitori monoparentali con reddito modesto. Potete affittare uno dei nostri appartamenti di vacanza per 100 franchi alla settimana. Questa offerta è valevole: tutto l'anno.

**Requisiti:** Siete impiegati presso le FFS e andate in vacanza assieme ai vostri figli. Il vostro reddito imponibile secondo il conto per l'imposta federale diretta non supera i CHF 45'000. Inoltre non pagate imposte sulla sostanza. Modalità: Prenotate e pagate individualmente tramite la REKA. In seguito inviate la fattura alla Fondazione Fondo per il personale delle FFS, Bollwerk 4, 3000 Berna 65 allegando una copia della vostra attuale decisione di tassazione.

**Prezzi** (compresi la biancheria da letto, l'elettricità e il riscaldamento)  
monolocali da Fr. 308.–  
bilocali da Fr. 392.–  
trilocali da Fr. 441.–  
(La tassa di prenotazione Reka, la tassa di soggiorno e la pulizia finale devono essere pagate separatamente.)

Prenotate direttamente Reka Cassa svizzera di viaggio a Berna, Tel. 031 329 66 33. Potete trovare ulteriori informazioni anche nel sito Internet [www.reka.ch](http://www.reka.ch).

Al momento della prenotazione indicate anche il numero personale oppure, per i pensionati e le pensionate, l'attività risp. la funzione svolta prima del pensionamento.



