

Offerta esclusiva per i nostri soci: privaLex®

Approfitta subito del 50% di sconto su privaLex®, l'assicurazione di protezione giuridica globale per privati e famiglie!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica



Sconto speciale del 50%!

Non puoi sbagliare

Qualunque sia la situazione in cui vuoi tutelare i tuoi interessi di consumatore, utente della strada, turista, lavoratore, paziente, sportivo o altro: privaLex® fa rispettare i tuoi diritti in tutto il mondo.



privaLex® è tutela globale

Avere ragione è bene, ottenere ragione è meglio. E CAP offre assistenza rapida ed efficiente, senza costringerti a mettere sul piatto migliaia di franchi per avvocati, spese giudiziarie e perizie.

Impossibile farsi valere per meno!

privaLex®
assume

- onorari di avvocati
- spese di perizia
- spese giudiziarie e di inchiesta
- indennità di processo
- cauzioni penali
- spese di mediazione

Sì, intendo aderire!

Dichiaro di avere letto le condizioni generali (CG) su <http://www.cap.ch>, di essere socio di VSLF (Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti) e di voler stipulare la protezione giuridica globale per:

locatario famiglia CHF 173.30 invece di CHF 346.50 proprietario e famiglia CHF 227.90 invece di CHF 455.70
locatario singolo CHF 144.90 invece di CHF 289.80 proprietario singolo CHF 199.50 invece di CHF 399.00

Durata del contratto: 1 anno, con rinnovo tacito annuale, salvo disdetta tre mesi prima della scadenza
Pagamento: annuale anticipato
Valida dal: _____ (almeno un giorno dopo la ricezione del plico postale presso CAP)

Nome e cognome: _____

Indirizzo, NPA, luogo: _____

Telefono fisso / cellulare: _____ Data di nascita: _____

Socio dal / Tessera n.: _____

Luogo, data: _____ Firma: _____

Inviare direttamente a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Baslerstrasse 52, 8048 Zurigo, Tel. 058 358 09 09, hugo.nuss@cap.ch

Fanno fede le condizioni generali (CG) privaLex®, Protezione giuridica globale per locatari / proprietari, edizione 06/2009. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell'associazione VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base di VSLF. I dati del cliente saranno trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo / una polizza o invio di documentazione) e non saranno trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati del cliente nell'ambito di iniziative di ottimizzazione prodotti per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto all'informazione e, a determinate condizioni, alla rettifica, al blocco o all'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici o nel dossier.

Editoriale

Hubert Giger, Presidente VSLF AR

Care colleghe, stimati colleghi,

nel frattempo si è avverata anche la peggiore delle ipotesi, in quanto le previste misure di risanamento della CP FFS sono ormai un dato di fatto, la Confederazione non ha ancora deciso se sostenerci o meno e, in caso affermativo, in che misura.

L'entità di queste misure di risanamento, la cui introduzione è prevista per il prossimo anno prossimo, verrà percepita dal personale solo in misura limitata, non per ultimo perché sul certificato di salario non verranno riportate ulteriori deduzioni. Con un tasso d'interesse zero sul capitale del secondo pilastro, solo andando avanti con gli anni ci accorgeremo che esso non ci consentirà per niente una pensione da nababbi e che praticamente più nessuno potrà permettersi di andare in pensione anticipata.

La situazione non è molto migliore per la CP Ascoop, ma nel frattempo le ferrovie continuano a buttare dentro soldi in un grosso buco nero. È solo questione di tempo finché le prime imprese di trasporti dovranno dichiarare fallimento.

Curiosamente, l'effetto ritardato dell'azione legale contro la Confederazione si è fatto sentire, nel mentre da parte sua il Consiglio di fondazione della CP FFS ha garantito che non avrebbe tentato un'azione legale per una durata di tre anni. In questo modo, né il Consiglio federale né il Parlamento hanno bisogno di esercitare una pressione sulla questione della CP FFS e Ascoop, e perché poi? Ci sia consentita la domanda, visto che ci ritroviamo a dover prendere in mano da soli il nostro destino e anche quello dei nostri trasporti pubblici. Solo obbedendo ligiamente a queste misure di risanamento, che stando alle previsioni non riusciranno mai a raggiungere il loro scopo, non riusciremo di certo a far sì che la Confederazione si assuma la responsabilità per le pensioni dei suoi ex funzionari.

Nel frattempo il CCL, che il VSLF non aveva sottoscritto a suo tempo (senza interventi da parte nostra), è stato ulteriormente sviluppato dalla BLS SA, anche se tutto sommato la sua sostanza non è cambiata più di quel tanto. La sezione BLS del VSLF ha interpellato i propri membri sulla questione ed è emerso che la base operativa auspica una sottoscrizione del CCL da parte del VSLF, di modo che possa avere un dialogo attivo con la BLS in merito a tutte le possibili problematiche e non solo a quelle concernenti il reparto Z. Il mandato è chiaro, ciò che ci offre l'opportunità di otte-

nere dei sostanziali miglioramenti, cosa che finora non è stata raggiunta dalle attuali parti contrattuali della BLS. Abbiamo già discusso con BLS, SEV e transfair in merito alle modalità di un'eventuale adesione. In questa edizione potrete trovare un testo relativo alla storia del CCL della BLS.

Dopo la disdetta di Vision 2010, i vertici delle FFS hanno indetto dei colloqui che, tutto sommato, possono essere definiti molto positivi. In altre parole, possiamo dire che in soli due giorni si è riusciti a definire più di quanto non sia stato possibile negli ultimi tre anni messi insieme. La classificazione dei macchinisti resta provvisoriamente invariata, ma dal 2010 non sarà più regolamentata. Tra l'altro, se la prossima estate il progetto ToCo dovesse rivelarsi una bufala, si ricomincerà punto a capo con la definizione delle retribuzioni del personale di locomotiva. In questo numero potrete trovare ulteriori informazioni sull'argomento. Resto comunque della convinzione che la rescissione di Vision 2010 fosse una cosa giusta e necessaria.

A causa dell'ormai consolidata crisi finanziaria ed economica svizzera, il libero mercato ha prodotto dei frutti alquanto insoliti per i macchinisti. Da una parte, si sta pensando chiaramente a dei licenziamenti e, dall'altra parte, si sta facendo tutto il possibile per formare nuovi macchinisti da impiegare a salari minimi. Da notare, però, che per le persone con più di 40 anni non si prevede più una formazione e che, ultimamente, con grande naturalezza ci si avvale dell'impiego flessibile, dato ormai per morto da tanti anni, sia per i treni merci che per i treni passeggeri. Da parte nostra dobbiamo assolutamente rivendicare il diritto al nostro tempo libero e ai nostri giorni di riposo, per far sì che il mercato cominci a girare, dato che è l'offerta che determina la domanda (o viceversa).

È con viva apprensione che siamo venuti a conoscenza della situazione sempre più insostenibile nell'ambito della formazione dei nostri giovani colleghi. Nel frattempo non si può nemmeno più parlare di formazione, quanto piuttosto di brevi corsi di istruzione raffazzonati alla svelta. Nell'ambito delle ferrovie svizzere, la guida dei treni si è nel frattempo trasformata in una sorta di *learning-by-doing*. Il VSLF ha provveduto a reclamare presso l'UFT in tal senso, ma la risposta che ci è pervenuta è davvero misera, anche se del resto non ci si aspet-

tava niente di diverso. A completare il quadro, c'è il fatto che si prevede di abbassare l'età minima dei macchinisti di locomotiva (nuova OVF) e che, allo stesso tempo, non si richiede più l'assolvimento di un apprendistato o il conseguimento della maturità professionale. È del resto logico che, fatta eccezione per il VSLF quale associazione per la categoria dei macchinisti, tutte le parti in causa abbiano un interesse a tenere i requisiti di base possibilmente bassi, affinché chiunque abbia la possibilità di diventare macchinista. Siete pregati di leggere i rapporti sull'argomento che abbiamo pubblicato su questo numero.

Personalmente, quello che mi opprime non poco sono le varie conversazioni che ho avuto con alcuni macchinisti un po' più anziani che sono finiti negli ingranaggi delle misure di reintegrazione previste dai progetti per la gestione della salute. Il principio, secondo cui con delle misure adeguate si possono ridurre le assenze e il personale può godere di una migliore salute, mi sta più che bene. Le modalità di attuazione assomigliano però sempre più ad una sorta di caccia forzata e non fanno che fomentare tutta una serie di giustificate paure esistenziali. Naturalmente non vi sono né mezzi o risorse disponibili (per esempio per un'adeguata pianificazione dei piani di servizio) per prevedere realmente i necessari miglioramenti per i propri collaboratori. Intanto si continua a trovare delle giustificazioni solo per i posti dell'amministrazione, a mettere a repentaglio l'esercizio ferroviario rendendo insicuri i collaboratori più anziani e ad aggravare sempre più il già forte carico di lavoro legato all'irregolarità dei servizi. Mi ricordo perfettamente di quando la responsabilità di un progetto per la gestione della salute ha lasciato le FFS affermando che, con i cambiamenti previsti dalle FFS, la buona idea di base avrebbe prodotto esattamente l'effetto opposto. E, purtroppo, aveva ragione.

Tra il 12 e il 28 novembre avranno luogo le assemblee generali delle singole sezioni. Sarò presente a tutti questi incontri e pertanto resterò più che volentieri a vostra disposizione. Cerchiamo di approfittare di questa opportunità per portare avanti un valido scambio di opinioni e per definire insieme le azioni future del VSLF.

Il vostro presidente
Hubert Giger



Origini di Vision 2010

Vision 2010 è il progetto consecutivo a quello denominato «Z» (con la Z iniziano infatti in tedesco le parole «futuro / soddisfazione / collaborazione») che è naufragato nel 2003. Data l'esigenza delle FFS di avere dei macchinisti a basso costo per il traffico regionale, mediante l'introduzione dell'11a e della 12a CF (classe di funzione) si è fatto un compromesso onde poter offrire un traffico regionale più conveniente e, nel contempo, rinunciare all'introduzione di macchinisti regionali. Dopo quattro workshops dei sindacati con il personale di locomotiva attivo a livello nazionale, nel 2005 sono cominciate le trattative con le FFS per il progetto Vision 2010 che avrebbe dovuto prevedere nuovi profili professionali e una nuova struttura salariale. Il 26 settembre 2005 si è apposta la firma sul progetto Vision 2010.

Contenuto di Vision 2010

In sostanza, Vision 2010 disciplina l'avanzamento professionale dei macchinisti secondo una graduatoria che va dall'11a alla 15a classe di funzione (con possibilità di promuovere qualche macchinista nella 16a CF). Le varie sedi di lavoro sono state suddivise in depositi a basso, medio, alto potenziale di avanzamento, ciò che corrisponde alla 12a, 14a e 15a classe di funzione. Le ripartizioni ai vari depositi sono state definite in base alle linee, ai veicoli e alla complessità stessa delle

prestazioni. Per certi versi, esse possono essere considerate una sorta di inquadramento politico. Il macchinista Z200 e Z140 sono stati sostituiti dal macchinista di cat. D (OVF), per cui tutti i macchinisti sono operativi su tutte le linee e con tutti i veicoli del rispettivo deposito.

Al personale di locomotiva è inoltre stato assicurato un ulteriore perfezionamento professionale nell'ambito del pool di nuove leve dirigenziali, come pure un'autodistribuzione e il riconoscimento per la professione del macchinista da parte dell'UFFT.

La valutazione del personale (VP) per i macchinisti di locomotiva è stata sostituita con un colloquio standard dirigenziale e di sviluppo e si basa sul valore fisso VP «C».

Sviluppo di Vision 2010

Dopo la firma del progetto Vision 2010, un comitato di sorveglianza ha organizzato degli incontri regolari con la direzione P-OP per lavorare sull'introduzione dei punti in questione e disciplinare i molti processi non ancora ben definiti.

Nell'ambito del comitato di sorveglianza Vision 2010, ben di rado si è riusciti a trovare delle soluzioni durature e, spesso e volentieri, si è semplicemente perso tempo. Il costante aumento dei problemi irrisolti ci fa giungere alla conclusione che le FFS non siano per nulla interessate a trovare delle soluzioni.

Con la prevista introduzione nell'autunno

2008 di macchinisti regionali a Basilea per la primavera del 2009, nel frattempo estesa a tutta la Svizzera, le FFS hanno violato le basi di Vision 2010. Intanto il rapporto di fiducia reciproca è diventato pressoché inesistente e il VSLF ha dichiarato che, dati i presupposti, non era più disposto ad adempiere agli accordi che lo concernevano direttamente. Dall'entrata in vigore di Vision 2010 nel settembre 2005, questo accordo non ha mai realmente soddisfatto, oltre al fatto che nel corso degli anni si sono poi aggiunte delle problematiche sempre più complesse.

Qui di seguito i punti ancora irrisolti alla metà del 2009:

Graduatoria a livello nazionale

La ripartizione del 25% nelle classi di funzione da 11 a 15, da cui era sempre partito il VSLF, non è avvenuta in base alla graduatoria svizzera, bensì in base ai singoli depositi. In questo modo, molti macchinisti attivi in quei depositi con molti colleghi più anziani sono stati discriminati. Questo sistema, introdotto dalle FFS solo dopo la messa in atto di Vision 2010, ha reso impossibile la creazione di un equo avanzamento sulla base dell'esperienza. Attualmente ci sono dei macchinisti con decisamente pochi anni di servizio al proprio attivo che rientrano nella 15a CF, nel mentre altri colleghi molto più esperti rientrano ancora nella 14a. Solo dopo annosi interventi da parte del VSLF, un anno fa si

è potuti passare alla graduatoria in vigore a livello nazionale – purtroppo, troppo tardi, dal momento che il caos era già totale.

16a CF / Indennità per servizio all'estero

Per la ripartizione prevista da Vision 2010 della 16a CF non si è riusciti a trovare dei macchinisti con compiti accessori. Un compromesso è dato dalla conversione in indennità per i macchinisti con una licenza per l'estero, ciò che è stato accettato da entrambe le parti. Entrambe le parti hanno sottoposto una proposta, ma poi le FFS non ne hanno applicata nessuna delle due, bensì ha imposto un'ingiusta ed inaccettabile versione basata sul risparmio. Non si sono tenute delle trattative e quindi vi è stata un'ennesima violazione di Vision 2010.

Ripartizione dei depositi in base al potenziale di avanzamento

I depositi sono stati suddivisi in tre diverse categorie sulla base dei requisiti. Questa ripartizione non è avvenuta in base a dei criteri accettabili e non è stata affatto di nostro gradimento. Qui si tratta però piuttosto di una ripartizione politica. L'esame di queste ripartizioni è sempre stato procrastinato, con il risultato che per molti depositi esse sono assolutamente infondate e non rispettano assolutamente il senso dell'assegnazione sulla base dei requisiti.

Formazione del macchinista

Le FFS hanno dislocato la formazione del macchinista presso delle sedi con un limitato numero di tratte e di tipi di veicoli. L'obiettivo consisteva nel prevedere una formazione quanto più economica possibile, purtroppo però a spese della qualità. Dal momento che si sono trascurati degli importanti elementi del sistema, il passaggio in un deposito più grande non ha mancato di creare seri problemi a molti macchinisti. Qui, infatti, si ritrovavano a dover guidare dei veicoli, come per esempio dei pesanti treni Intercity ad alta velocità, per i quali non erano stati né istruiti né esaminati. L'inadeguata presentazione di un nuovo concetto di formazione rivela ancora una volta la mancanza di competenza del reparto Direzione trazione. Una formazione modulare, in cui non si stabilisce il momento opportuno per prevedere l'insegnamento dei singoli moduli, bensì la scelta viene semplicemente fatta a discrezione delle FFS, è assolutamente in netta contraddizione con Vision 2010. È prevista unicamente una formazione per diventare macchinisti di cat. D (OVF), con il profilo completo del deposito e senza veicoli speciali (ICE, TGV, CIS).

Attuale formazione a Basilea

L'ormai conclusa formazione della classe di macchinisti per il traffico regionale pre-

vista a Basilea dalle FFS, equivale a quella del macchinista Z140 che è stato espressamente abolito da Vision 2010. Anche questo è in contraddizione con Vision 2010.

Numero di posti in base alla CF / Il personale in soprannumero non viene considerato nel sistema

Dato che Vision 2010 prevede la ripartizione dei posti per singola classe di funzione in base alla domanda di macchinisti, dobbiamo ritenere che questo fabbisogno venga appositamente tenuto basso in modo artificioso. Le ripercussioni le possiamo ormai vedere tutti i giorni, dovuto al numero eccessivamente limitato di macchinisti anche in caso di organico equilibrato. Inoltre, nel calcolo del fabbisogno 2009 vengono integrati determinati obiettivi, come per esempio le assenze in caso di malattia o infortunio. Questo obiettivo è di due giorni inferiore rispetto alla media delle assenze effettive del 2008. Calcolato su tutto il personale di locomotiva, questo dà oltre 4.000 giorni, ossia ben 20 macchinisti che poi mancano realmente. Così facendo, però, le FFS riescono ad impedire l'avanzamento di cinque colleghi nella 15a CF. Se l'organico dei macchinisti è superiore rispetto al fabbisogno (per es. calcolo del fabbisogno del 2007), non c'è nulla che disciplini come e dove annoverare queste persone in soprannumero. Secondo Vision 2010, queste persone non hanno affatto un posto di lavoro. Diversi collaboratori sono inoltre stati dimenticati nel calcolo del fabbisogno; sono sì impiegati come macchinisti, ma non completamente operativi con questa funzione. Anche questo aspetto ha abbassato il fabbisogno e in realtà mancano degli altri macchinisti.

Modello di percorso professionale

Il modello di percorso professionale delle classi di funzione da 11 a 15 può funzionare unicamente se si reclutano dei nuovi macchinisti che iniziano la propria attività partendo dall'11a CF. Solo in questo modo è possibile un avanzamento dei macchinisti dell'11a CF alla 12a e via di seguito. Con l'assunzione di macchinisti formati in una classe di funzione superiore all'11a questo non è infatti possibile, in quanto si addirittura rischia di retrocedere nel sistema. Il decentramento del lavoro al posto dell'assunzione di nuovi macchinisti rallenta ulteriormente il processo relativo al modello di percorso professionale. Tutti questi fattori vanno a scapito del proprio percorso professionale e discriminano i nostri giovani colleghi. Questo non ha più niente a che fare con una corretta retribuzione.

Macchinisti della 12a CF

Già oggi ci sono dei macchinisti integrati

nella 12a CF, malgrado secondo Vision 2010 questo non sia possibile fintanto che il 25% degli effettivi non rientrano nell'11a CF. Sono in atto delle promozioni bilaterali in disaccordo con Vision 2010?

Riconoscimento dell'UFFT

Nell'ambito dell'accordo Vision 2010 si prevede che le FFS aspirino al riconoscimento della professione del macchinista presso l'Ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia (UFFT). A tutt'oggi, però, né le FFS né l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) hanno inoltrato una domanda di riconoscimento all'UFFT in tal senso.

Autodistribuzione

Dopo oltre due anni, le FFS non sono ancora state in grado di sottoporre un valido modello di autodistribuzione. Un possibile tentativo è naufragato a seguito della condizione posta dalle FFS di introdurre a livello svizzero il sistema prescelto dopo un periodo di prova. Poiché all'epoca non si riusciva ad intravedere un miglioramento del livello di soddisfazione del personale di locomotiva e, in seno allo stesso, regnava un forte rifiuto e una grande sfiducia nei confronti dell'autodistribuzione, si è deciso di respingere la sua introduzione così come era stata prevista. Fino ad oggi i costi preventivati per l'autodistribuzione non sono stati impiegati a favore del personale di locomotiva.

Conduzione del personale mirata alla valorizzazione

Secondo Vision 2010, alla conduzione del personale di locomotiva va attribuita una grande importanza. I pesanti problemi legati alla valutazione del personale hanno potuto essere appianati grazie alla trasformazione della stessa, peraltro chiesta espressamente da noi, in un colloquio dirigenziale e di sviluppo. Fino ad oggi, di una conduzione del personale seria e mirata alla valorizzazione non c'è proprio traccia alcuna.

Disdetta di Vision 2010 da parte del VSLF

In occasione dell'Assemblea generale del 28 marzo 2009 a Briga, la base operativa ha approvato la proposta del VSLF di disdire l'accordo Vision 2010. La comunicazione della disdetta alle FFS e alle altre parti sociali è avvenuta nel mese di giugno 2009 e diventerà effettiva al 31 dicembre 2009. Tutte le parti in causa hanno accettato la disdetta del VSLF, prevista per la fine del 2009.

In sostanza, con la menzionata disdetta il profilo professionale del macchinista e la sua retribuzione presso FFS V non saranno più disciplinati a partire dal 1° gennaio 2010. ■

Riunione «Retraite» a porte chiuse con le FFS

Hubert Giger, Presidente VSLF AR

A seguito della disdetta di Vision 2010 da parte del VSLF, dei diversi problemi ancora irrisolti nell'ambito del personale di locomotiva di FFS V, delle successive tensioni tra il VSLF e le FFS, ciò che è sfociato anche con un'importante presenza sui media da parte del VSLF, come pure dei colloqui in seno al comitato di sorveglianza Vision 2010, nel frattempo interrotti, le FFS hanno indetto una sorta di riunione a porte chiuse tra i vertici e tutte le parti in causa, con il coinvolgimento del capo del personale delle FFS. Questi incontri si sono svolti l'11 e il 28 settembre 2009 a Berna.

Risultati emersi:

- **Colloquio dirigenziale e di sviluppo:** Al posto della valutazione del personale come da CCL, nell'ambito del personale di locomotiva V anche in futuro si continuerà a prevedere il colloquio in questione, come contemplato da Vision 2010.
- **Profilo professionale:** Il profilo professionale del personale di locomotiva va ridefinito in collaborazione con la CoPe. La formazione della cat. D viene disciplinata dall'OVF.
- **Riconoscimento dell'UFFT:** Bisogna aspirare al riconoscimento dell'UFFT. Verrà allestito un piano di progetto e, in collaborazione con l'Unione dei trasporti pubblici, nel gennaio 2010 si procederà ad informare circa le previste azioni future.
- **Formazione di base:** Bisogna definire con la CoPe lo spazio di tempo in cui un macchinista che segue una formazione modulare potrà raggiungere il corrispondente profilo di deposito del centro di formazione. Anche le linee e i veicoli sono da definire.
- **Retribuzione durante la formazione:** Il salario previsto durante la formazione va definito in un accordo insieme alle parti sociali; inoltre si dovrà chiarire se le indennità devono essere corrisposte for-

fettariamente anche in futuro.

- **Salario iniziale dopo la formazione:** Allestire un accordo con le parti sociali per l'anno di transizione 2010. L'odierna struttura delle CF (da 11 a 15) resta invariata fino all'applicazione del progetto ToCo.
- **Indennità per l'estero:** I macchinisti che circolano all'estero (per ora, Bellegarde, Frasnè e Singen) vanno integrati nella 15a CF. Quelli che già rientrano in questa CF ricevono un premio unico per il 2009/10. Il sistema ToCo prevede una nuova valutazione dei requisiti. I risultati emersi vanno poi integrati nei nuovi livelli di requisiti (ToCo).
- **Frequenza di corsi (per es. LEA2):** Per quanto concerne le formazioni future, analogamente all'istruzione LEA i processi e le eventuali compensazioni di tempo vanno precedentemente chiarite con la CoPe V. Grazie all'intervento del VSLF, in questo modo lo svolgimento di corsi durante il tempo libero e al di fuori dei turni di servizio dovrebbe fare parte del passato.
- **Trattativa sul BAR:** Gruppo di lavoro 1. Stesura «immediatamente modificabile» / Analisi sistematica per una comprensione generale in ottobre 2009 / Trattative BAR fino a giugno 2010.
- **Osservanza delle fasce di oscillazione (orario annuale 150 ore):** L'azione legale del VSLF presso il tribunale arbitrale viene momentaneamente portata avanti. Le FFS liquidano al 100% i conteggi di lavoro elevati. Il VSLF chiede che questo tempo supplementare venga almeno accettato come tempo supplementare e che venga liquidato al 125%.
- **Distribuzione mensile:** In futuro, per il 20 del mese precedente la distribuzione mensile deve raggiungere la percentuale del 90%. L'ultimo giorno di lavoro prima di ferie o giorni liberi come da distribu-

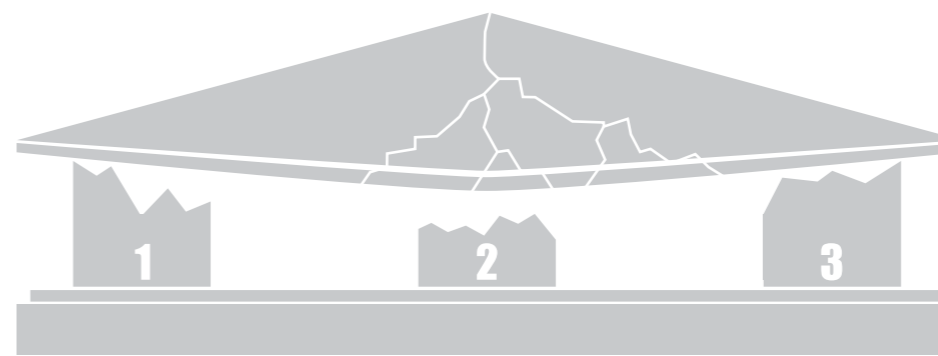
one annuale, devono essere noti i servizi per il primo giorno di ripresa del lavoro. Ne consegue che il VSLF e il SEV ritirano la loro querela presso il tribunale arbitrale.

- **Inizio del lavoro:** Per ogni sede viene definito un punto in cui depositare il proprio materiale (stazione o deposito) che si trova nella parte della stazione riservata agli armadietti del guardaroba. A tutti i macchinisti viene assegnato un armadietto.
- **Inizio del lavoro in caso di cambio del personale:** L'UTP è intervenuta presso l'UFT e raccomanda ai propri membri di attenersi al calcolo attuale (tempo supplementare). Le FFS si attengono alla regolamentazione odierna.

Per quanto concerne i risultati ottenuti, bisogna tener conto del fatto che, con il progetto ToCo (Total Compensation), verso la metà del 2010 le FFS ridefiniranno tutte le classificazioni nell'ambito della propria compagnia e che pertanto certe decisioni sono da considerarsi transitorie. Le parti sociali hanno potere decisionale per quanto riguarda l'introduzione del progetto ToCo. La disdetta di Vision 2010 era una cosa giusta e dovuta. Nell'eventualità che il nuovo sistema ToCo non dovesse prevedere una corretta retribuzione dei macchinisti, ovviamente si renderanno necessarie delle nuove trattative. Per quanto concerne la forte carenza di personale di locomotiva nell'ambito di FFS V, non si è purtroppo riusciti a trovare delle soluzioni, per cui ci sembra logico portare avanti l'azione legale intrapresa con il tribunale arbitrale. Il VSLF non è disposto ad accontentarsi di una liquidazione al 100% dei conteggi in eccesso. Grazie a queste due impegnative giornate di lavoro si è potuto instaurare un nuovo clima di fiducia. Se tutte le questioni ancora aperte verranno attuate speditamente e correttamente e anche in futuro ci sarà questa disponibilità da parte delle FFS di trovare delle soluzioni valide e durature, allora possiamo dire di essere riusciti a trovare un costruttivo e buon livello di partenariato sociale con FFS V. ■

Misure di risanamento della cassa pensioni FFS

Richard Widmer, CO-Redattore Loco Folio AR



Adesso è ufficiale: tramite la lettera del mese di settembre 2009, il presidente del consiglio di fondazione e rappresentante del personale Erwin Schwarb, come pure il dimissionario direttore generale Rudolf Stampfli hanno provveduto ad informare in merito alle previste dolorose misure di risanamento che, in particolar modo, toccheranno gli assicurati attivi. Quindi, a partire da gennaio 2010 gli impiegati delle FFS dovranno pagare di nuovo dei contributi di risanamento del 2% e, da luglio 2010, del 2,5% del salario soggetto a contributo. Inoltre, sull'aver di vecchiaia del 2009 non verrà pagato alcun interesse e, fino al 2019, solo in modo minimo, nel mentre l'età di pensionamento auspicata passerà da 63,5 a 65 anni. – Si tratta di una combinazione di diversi provvedimenti, ognuno dei quali è già di per sé alquanto incisivo, ma che, messi insieme, hanno ripercussioni non indifferenti sul nostro salario e sulle nostre rendite future. – Con questo nuovo concetto di risanamento non cambierà niente per i beneficiari di una rendita che, infatti, continueranno a non percepire un'indennità di carovita.

Ma come si sentono i macchinisti alla luce di queste misure? Rabbia? Delusione? Frustrazione? Quanti sono quelli che preferiscono disinteressarsi di questo argomento spinoso secondo il motto: „meglio mettere la testa sotto la sabbia“? – Sono moltissime le persone direttamente toccate che hanno capito la gravità della situazione, come ha confermato l'impressionante partecipazione alla “Dimostrazione contro il siluramento della cassa pensioni” del 19 settembre 2009. Sono molti i colleghi che si sentono defraudati e che stentano a reprimere la rabbia. – Di certo questi colpi bassi non contribuiranno ad incentivare la motivazione e il livello di soddisfazione dei collaboratori – anzi, al contrario! L'entità dei danni per gli assicurati attivi non è indifferente. Per una corretta valutazione, una volta vale proprio la pena di

fare un raffronto tra le prospettive di rendita dell'ultimo certificato della cassa pensioni (stato al 01.01.2009) e quanto risulta dall'attuale calcolo di rendita (www.pksbb.ch). Rispetto al tasso di interesse del 3,5% riportato nel certificato della CP, risultano delle differenze non indifferenti di oltre CHF 1000.- al mese. Anche il confronto con la variante „Interesse LPP del 2%“ è estremamente deludente! Raccomando a tutti i colleghi di effettuare questo calcolo della rendita e di confrontare le proprie cifre personali. Il risultato non mancherà di sorprendervi, in senso negativo ovviamente. – Già la sola mancata corresponsione degli interessi sul capitale risparmiato nel 2009 ha pesanti ripercussioni. Quanti più soldi un collaboratore ha sul proprio conto, tanto maggiore sarà l'effetto di questa misura. Il calcolo è semplice: con un importo di CHF 400'000.- e un interesse del 2,75% (tasso di interesse del 2008), l'assicurato perde ben CHF 11'000.-! Secondo il piano di risanamento seguiranno 10 anni ad un tasso di interesse minimo rispetto a quello previsto dalla LPP del 2% (da notare che, per il raggiungimento del traguardo pensionabile, si necessita di un interesse del 3,5%!). Bisogna inoltre tener conto della perdita di salario a seguito delle deduzioni per il contributo al risanamento.

Indipendentemente dalla pessima situazione della CP FFS, a livello politico al momento la discussione verte sul tasso di conversione. Anche in questo caso si profila quanto segue: Le future rendite di vecchiaia subiranno un calo. Con il tasso di conversione, nel primato dei contributi l'importo della rendita viene calcolato in base al capitale disponibile (prima del 7,2% e ora del 7,05%; fino al 2014 scenderà al 6,8%, anche se si prevede già una riduzione al 6,4%). La base di queste discussioni è la crescita continua dell'aspettativa di vita. Già da anni Martin Janssen, professore di teoria del mercato finanziario, sta sottolineando il fatto che le odierne rendite sono

troppo alte del 30-40% (cioè che i dipendenti attivi devono pagare per le rendite eccessive dei beneficiari). Dal suo punto di vista, un tasso di conversione del 5 - 5,5% sarebbe realistico (vedi Tagesanzeiger del 24.09.09). Ci si dovrà attendere che questo valore, determinante per l'importo delle rendite, si abbassi nel corso dei prossimi anni. – La simulazione su www.pk.sbb parte da un tasso del 6,515%, ciò che, visto a lungo termine, è da considerarsi eccessivamente ottimistico.

Conclusione: Per gli assicurati attivi la situazione è a dir poco deprimente: prospettive di rendita decisamente peggiori e, come se non bastasse, l'enorme onere delle misure di risanamento, in quanto tutto deve essere finanziato tramite questi provvedimenti e le stesse FFS. Il prospettato e di per sé insufficiente contributo della Confederazione, pari a 1,15 miliardi di franchi, non è inoltre assolutamente garantito, in quanto la consultazione parlamentare in materia è ancora pendente. Meglio non pensare alle conseguenze per noi se anche questo pagamento supplementare da parte della Confederazione venisse a cadere!

Nell'ambito della nostra attività professionale noi macchinisti siamo abituati ad assumerci la responsabilità per il nostro operato. Ora, invece, in pratica ci viene chiesto di rendere conto delle decisioni sbagliate di altri. Alla luce della grave situazione in cui si trova la nostra CP FFS (disavanzo a fine 2008 pari a 2'982 milioni di franchi – già solo nel 2008 si è registrato un disavanzo di 1'882 milioni), ci si deve porre la domanda su chi siano i veri responsabili dell'attuale stato di cose. È incomprensibile come nessuno venga chiamato a rispondere di situazioni del genere! Quando poi sentiamo come il direttore generale Rudolf Stampfli, che andrà in pensione alla fine di ottobre 2009, viene lodato per essere stato in grado di „strutturare e gestire in modo efficace la cassa pensioni FFS negli ultimi 11 anni con la sua équipe di collaboratori altamente qualificati“ (citazione estrapolata da una lettera, chiaramente non firmata, fatta pervenire agli assicurati nel settembre 2009), come minimo bisogna riconoscere che lo sconosciuto autore ha una fantasia a dir poco fervida. – Noi, i diretti interessati, che adesso ci ritroviamo a dover pagare lo scotto di tutto questo, possiamo solo restare increduli di fronte ad un simile travisamento dei fatti.

(Fonti: Foglio informativo sul risanamento della cassa pensione del settembre 2009; informazioni del VSLF in merito al risanamento della CP FFS del 7 settembre 2009; Tagesanzeiger del 24 settembre 2009) ■



Criteri d'esame per conducenti di veicoli motore

Lettera del VSLF all'UFT AR

Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna

Zurigo, 19 giugno 2009

Criteri d'esame per conducenti di veicoli motore ai sensi dell'OVF

Gentili signore, egregi signori,

dopo approfonditi accertamenti, il Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti VSLF ha constatato come diverse imprese di trasporto ferroviarie ITF non prevedano una formazione del macchinista e, in particolar modo, dei criteri di punteggio e di valutazione per gli esami pratici di idoneità del macchinista per l'ottenimento della licenza di cat. C e D, in conformità alle vigenti direttive del DATEC e come, malgrado il suo ruolo di autorità di sorveglianza, questa procedura venga accettata dall'UFT.

Questa inosservanza riguarda in particolar modo la direttiva ai sensi dell'art. 33-42 e 50-52 dell'Ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF1).

Ecco un estratto della direttiva in questione:

1.4 Contenuti degli esami

1.4.1 In generale

Per ogni esame, sia esso orale, scritto o pratico, si verifica se il candidato soddisfa i requisiti in base a un campione di prove, che deve essere rappresentativo dell'attività svolta dal candidato. Per questo motivo le conoscenze vanno sempre verificate su una base sufficientemente ampia, in modo da disporre di un quadro per quanto possibile oggettivo per la valutazione finale. (...)

2.1.1 Principi alla base dell'esame di capacità

(...) Fanno parte di una pianificazione sistematica l'analisi precedente delle capacità da esaminare sulla base del percorso formativo del candidato e del tipo di esame da sostenere (orale, scritto, pratico o ripetizione). Nella pianificazione dell'esame pratico vanno inoltre considerate tratte significative (a binario unico, a doppio binario e ad esercizio banalizzato, a seconda dell'impresa) e composizioni di treni nonché le prescrizioni minime rilevanti per la categoria in questione in materia di velocità massima e di lunghezza delle tratte.

2.5 Esame pratico

2.5.1 In generale

(...) Il grado di difficoltà della prova di guida

varia a seconda della categoria per la quale viene sostenuto l'esame e dall'attività che il candidato dovrà svolgere in modo autonomo dopo l'esame. (...)

Concretamente, però, i seguenti punti vengono rispettati solo in parte e fondamentalmente sono in contraddizione tra di loro:

(...) Il grado di difficoltà della prova di guida varia a seconda della categoria per la quale viene sostenuto l'esame e dall'attività che il candidato dovrà svolgere in modo autonomo dopo l'esame. (...)

Dopo l'esame, con la licenza D di principio è possibile guidare tutti i treni ammessi in Svizzera della categoria treni passeggeri e/o i treni merci ammessi su tutta la rete ferroviaria svizzera a scartamento normale (fatta eccezione, per es., per ETCS, tratte senza blocco).

Come l'impresa di trasporti ferroviaria intenda successivamente impiegare i macchinisti a formazione ultimata, non deve avere alcuna influenza sull'entità e il grado di difficoltà dell'esame pratico, dato che viene concessa una licenza illimitata e non limitata alle presunte prestazioni da fornire dopo l'esame. I macchinisti, infatti, possono cambiare l'ITF subito dopo aver superato gli esami di idoneità, oppure in qualsiasi momento la stessa ITF può dislocare i propri macchinisti presso un'altra sede (cambio di deposito, istruzione su veicoli, dislocazione di prestazioni). Questo indubbiamente va a modificare «l'attività che il candidato dovrà svolgere in modo autonomo», tuttavia senza che si renda necessario superare il relativo esame di idoneità.

(...) Per ogni esame, sia esso orale, scritto o pratico, si verifica se il candidato soddisfa i requisiti in base a un campione di prove, che deve essere rappresentativo dell'attività svolta dal candidato. Per questo motivo le conoscenze vanno sempre verificate su una base sufficientemente ampia, (...)

È evidente che le corse previste per l'esame pratico su dei treni regionali corti e leggeri e su un limitato numero di tratte secondarie, non è un valido metro di misura per accordare una licenza che fondamentalmente prevede la guida di pesanti treni per il traffico a lunga distanza, su linee alquanto complesse e ad elevate velocità. D'altro canto, anche gli esami pratici con piccoli treni postali o treni merci non costituiscono una base sufficientemente ampia per la futura guida di pesanti treni merci, talvolta con merci pericolose a bordo. Con questi esami pratici decisamente non si può parlare di campione rappresentativo.

Anche il settore delle tratte previsto per gli esami pratici è spesso volte molto limitato. Sulla problematica dell'assegnazione di moduli V o M e la guida di composizioni miste di treni, comunemente conosciuti come treni postali, non entriamo volutamente in merito.

Dai nostri accertamenti è emerso che, per l'ottenimento di una licenza della cat. D nel traffico viaggiatori, durante l'esame pratico devono essere esaminate almeno le seguenti capacità:

- Guida sicura e corretta su
- tratte con blocco breve
- tratte con forti pendenze e treni pesanti
- tratte su cui si transita a 160 km/h
- tratte complesse con un elevato numero di segnali e soglie di velocità (per es. nodi ferroviari)
- stazioni complesse

Guida sicura e corretta di treni

- con un peso superiore a 800 t
- di lunghezza superiore a 300 m
- che necessitano di un accompagnatore
- che non necessitano di un accompagnatore
- trainati da una locomotiva (comprese le locomotive a regolazione graduale)
- non trainati da una locomotiva (unità motrici e treni navetta)
- alla velocità massima consentita (in base alle singole categorie)
- durante il giorno e durante la notte
- in caso di retrocessione dovuta ad emergenza
- con regolatore di velocità
- senza regolatore di velocità

Gestione sicura e corretta dei problemi tecnici e delle situazioni di tutti i giorni:

- aggancio di mezzi di trazione e vagoni
- guida indiretta di treni e movimento di manovra
- rimozione di problemi legati alla perturbazione dei freni
- esecuzione di prove dei freni «da terra»

Per non disturbare il traffico regolare, le seguenti capacità possono anche essere esaminate mediante un apposito simulatore:

- tutti i punti riportati sul formulario generale «Ordini»
- movimenti di manovra sulla tratta
- condotta in caso di freno d'emergenza tirato
- condotta in caso di infortunio con danni a persone
- condotta in caso di incendio nel treno

I succitati argomenti d'esame non sono espressamente disciplinati nei criteri di punteggio e di valutazione per l'esame pratico (all. 3 OVF), motivo per cui non vengono necessariamente esaminati. Ciò consente alle ITF di configurare gli esami pratici per l'ottenimento della licenza di cat. D nel modo più semplice possibile e, a licenza ottenuta, di allargare notevolmente il grado di difficoltà prevedendo istruzioni per nuovi veicoli e nuove tratte senza un controllo da parte dell'UFT. Questo è chiaramente dannoso per la sicurezza e l'efficienza delle ferrovie e, solo in minima parte, assicura una guida sicura di tutti i treni da parte dei macchinisti, così come previsto dall'OVF.

Per il VSLF è inaccettabile il fatto che l'UFT lasci alle ITF la competenza di decidere in merito all'entità dell'esame da sostenere per l'abilitazione di macchinisti di veicoli motore. Dal nostro punto di vista questa responsabilità ricade chiaramente sull'UFT. Il VSLF si aspetta dall'UFT una chiara presa di posizione in merito alla problematica segnalata.

Cordiali saluti
Hubert Giger
Presidente del VSLF

Copia: Segretario generale del DATEC, dr. Hans Werder

Nuovo formulario per le comunicazioni degli aspiranti macchinisti

AR Il VSLF è particolarmente interessato alla vostra formazione come aspiranti macchinisti. Mediante il nuovo formulario che troverete in Internet potrete comunicarci eventuali problemi, domande, critiche e osservazioni in merito alla vostra formazione. Grazie alle comunicazioni di voi aspiranti macchinisti, il VSLF potrà formulare delle richieste e delle proposte concrete presso i centri di formazione, le ferrovie e l'UFT.

www.vslf.com > [CONTATTO](#) > [Comunicazione aspirante macchinista](#)

Risposta UFT AR

Confederazione Svizzera
DATEC / UFT
CH-3003 Berna

Sindacato svizzero dei macchinisti
e degli aspiranti
Att. sig. H. Giger

Incaricato: Karl Jetzer

Berna, 13 luglio 2009

Criteri d'esame per conducenti di veicoli motore ai sensi dell'OVF

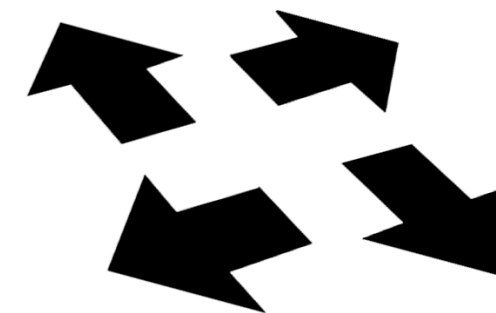
Egregio signor Giger,

la ringraziamo per la sua lettera del 19 giugno 2009 in merito ai criteri d'esame contemplati nell'OVF e prendiamo posizione come segue:

Con la riforma ferroviaria del 1999 si sono create le premesse per il libero accesso alla rete ferroviaria svizzera. Nel 2003 ha fatto seguito l'entrata in vigore dell'Ordinanza concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF). Questo ha permesso la creazione di criteri standardizzati per quanto concerne i requisiti di base e le categorie standard di conducenti di veicoli motore delle diverse imprese ferroviarie del diversificato «panorama ferroviario» svizzero. Si è debitamente tenuto conto della tendenza verso un allineamento delle specifiche esigenze di trasporto, prevedendo dei moduli per treni viaggiatori e treni merci. Grazie alle prescrizioni vincolanti in materia di idoneità psicologica si è inoltre potuto maggiormente garantire che, in caso normale, la formazione e l'esame per diventare macchinista di linea della cat. C o D vengano conclusi con successo e che, in un secondo tempo, sia possibile un impiego esteso a più reti oppure nell'ambito del traffico transfrontaliero.

La responsabilità per la formazione resta anche in futuro di competenza delle imprese ferroviarie, nel mentre i criteri d'esame sono stati definiti dall'UFT.

Lo sviluppo sul piano tecnico e dei trasporti ha inevitabilmente toccato anche il settore del materiale rotabile, per cui le direttive devono prendere in considerazione tutta la vasta gamma di treni; da quelli nostalgici con trazione a vapore ai treni viaggiatori classici dotati di locomotiva, dalle ultimissime innovazioni (pendolino, unità motrici per traffico a breve e lunga distanza) e gli spostamenti di manovra nei binari di raccordo, ai treni merci a breve distanza e i treni merci internazionali.



Era pertanto chiaro che si potevano definire solo dei semplici criteri minimi, in modo da renderne possibile l'applicazione e tenere conto della moltitudine di imprese di trasporti ferroviarie. In generale, si è pertanto rinunciato a prevedere una prescrizione concernente il numero di assi, i pesi rimorchiati, il tipo di costruzione e il diverso uso dei veicoli motore. Una limitazione si è resa necessaria per quanto concerne la differenziazione tra le due categorie C e D, prevedendo delle ulteriori limitazioni di peso del carico rimorchiato per la circolazione su forti pendenze per la cat. C.

Nel suo scritto si accenna a diverse ITF che, a quanto pare, non si atterrebbero alle direttive in materia di esami di capacità ed esami periodici. Da parte nostra provvediamo a verificare l'osservanza delle direttive mediante la saltuaria presenza di esperti dell'UFT durante gli esami, come pure mediante il controllo dei protocolli d'esame. Le siamo riconoscenti per averci resi attenti sulla possibilità di eventuali infrazioni. Affinché l'UFT possa attivarsi concretamente, si necessita tuttavia di indicazioni precise. La preghiamo pertanto di volerci comunicare quali sono esattamente e concretamente gli esami in questione e quali sono le imprese ferroviarie che non rispettano quanto prescritto dalle direttive. Naturalmente qualsiasi informazione da parte sua verrà trattata in modo del tutto confidenziale.

Attualmente la bozza dell'OVF è in fase di indagine conoscitiva presso le ITF e altre cerchie interessate. Anche lei ha ricevuto una comunicazione a questo proposito. La preghiamo gentilmente di voler prendere posizione in merito alla bozza in questione.

Cordiali saluti
Dr. Max Friedli, direttore

Impressioni sulla formazione professionale di macchinisti FFS a Basilea

Classe di macchinisti per traffico viaggiatori FFS a Basilea AR



Professionalità degli istruttori di login

Stando alla giornata informativa, prima di iniziare il corso in questione tutti gli istruttori dovrebbero essere in possesso di un'adeguata formazione, ma purtroppo non è così. A parte poche eccezioni, sono infatti emerse solo una grande insicurezza e praticamente nessuna esperienza nel gestire una classe.

Durante il corso Re 420, dopo la messa a punto del comando multiplo (da notare, da parte di una partecipante al corso, dal momento che tutti gli altri non dovevano aiutare e intanto vagavano sullo smarrito andante intorno alla locomotiva => esperienza metodico-didattica degli istruttori?), un corsista ha dovuto spiegare all'istruttore come lo si dovesse testare. Spiegazione successiva da parte di login a questo proposito: l'istruttore in questione lavora presso la BLS e pertanto non conosce le relative direttive delle FFS.

Giornata di istruzione sulla conoscenza delle stazioni di Olten / Delémont: L'istruttore non era assolutamente preparato, non era per niente informato sulle tratte che percorriamo e pertanto voleva mostrarci l'AS in direzione di Aarburg. Ehi, ma noi circoliamo sulla S3 di Basilea!!! Dall'altra parte, questa giornata è stata pianificata dopo ben

due mesi che avevamo iniziato ad approfondire la conoscenza delle linee ferroviarie e non ci ha portato proprio un bel niente. La soluzione ideale sarebbe stata quella di prevedere l'approfondimento della conoscenza delle tratte già dall'inizio.

Organizzazione generale

Durante tutta la durata del corso, l'organizzazione è stata a dir poco dilettevole. Nell'ambito della formazione di base (i primi tre mesi) le FFS avevano deciso che avremmo dovuto essere istruiti sulla preparazione del treno e, pertanto, di tutti i veicoli ad eccezione dell'ICE e del CIS. Questi corsi sono stati introdotti a forza nel mese di giugno, con il risultato che dopo il secondo corso tutti ne avevano fin sopra ai capelli di sentir parlare di schemi pneumatici e difficilmente c'era ancora qualcuno in grado di recepire qualcosa. Durante il corso ICN, invece, è arrivata una locomotiva di soccorso (per l'agganciamento mediante accoppiamento ausiliario) che poi si è subito volatilizzata di nuovo: la gestione locomotive era infatti intervenuta reclamando proprio quel veicolo, dopodiché c'è stata una sorta di maratona telefonica tra il nostro istruttore, login e la gestione locomotive. Dopo un'ora, finalmente è arrivata

un'altra locomotiva, anche se dalla parte sbagliata dell'ICN....

Dobbiamo dire che questi corsi sui veicoli non sono neanche lontanamente sufficienti per permetterci di essere all'altezza di manovrarli. Il numero dei partecipanti era troppo elevato ed era difficile seguire il tutto. In pratica, abbiamo dovuto ripetere ancora una volta questo corso durante il nostro tempo libero.

Arrivati a quasi due settimane dall'esame pratico di guida e veicoli, tutti avevamo seri dubbi di avere le conoscenze necessarie per riuscire a superarlo! Ed è proprio per questo che, nei nostri fine settimana, si andava di nuovo su quei veicoli, lavorando senza sosta.

Pratica di guida sulla Re 420 / NPZ:

Ben presto ci siamo resi conto che non ci sarebbe capitato molto spesso di lavorare su questi veicoli, anche se era proprio su quelli che ci mancava la pratica! Quando abbiamo comunicato la cosa al PEX presente nel centro di formazione Löwenberg AZL, facendogli addirittura capire che molti avevano paura se non un grande rispetto di quei veicoli e del loro uso, ci ha risposto che la responsabilità di acquisire una sufficiente esperienza di guida su quei

veicoli era nostra! Non esiste proprio che in un corso di addestramento si rendano responsabili proprio quelli che stanno ancora imparando! A seguito di ciò, i nostri istruttori hanno provveduto a creare spontaneamente delle corse speciali sulle Re 420-NPZ.

Simulatori

All'inizio dell'addestramento abbiamo trascorso innumerevoli ore al simulatore da tavolo, nel mentre gran parte delle esercitazioni di manovra si sono svolte su una locomotiva diesel. In estate è poi arrivato il piatto forte: simulatore Re 420! Queste esercitazioni ci sono state estremamente utili ed è quanto poi abbiamo comunicato ai nostri istruttori. In risposta ci è stato detto che, in programma, ci sarebbe stata un'altra giornata su questo simulatore. Bene, solo adesso, più o meno ad un mese dall'esame di guida, possiamo esercitarci di nuovo con il simulatore. Ma perché poi un simulatore Re 420? Del tutto fuori luogo! Ben venga il simulatore da tavolo, sempre però che vi sia anche una regolare giornata di istruzione del macchinista. Ci tornerebbe davvero molto più utile però poter fare ancora pratica su questo simulatore.

Complessivamente, abbiamo trascorso sei giornate presso il centro di formazione AZL durante le quali abbiamo lavorato sul simulatore Re 460, malgrado si potrà utilizzare questo veicolo solo tra circa mezz'anno. È pur vero che è stata una gran bella cosa ritrovarsi a dover gestire da soli questo trabiccolo e poter far pratica su questioni di servizio movimento. Quando però poi ci si è improvvisamente ritrovati con un carrello in meno, nessuno di noi sapeva più cosa fare. Tra l'altro, ci è anche stato comunicato tra le righe che mostravamo scarso interesse e poca iniziativa personale. Le giornate presso il centro iniziavano alle 07:30 e finivano alle 20:30! Dal punto di vista dell'apprendimento questa è pura follia. Non si è inoltre capito che quando si lavora a tempo pieno a turni dal lunedì al venerdì, non si ha più così tanta voglia di imparare e che una regolare «giornata di studio» (per es. un giorno ogni due settimane) non è possibile. Sarebbe per esempio pensabile che si preveda una giornata in cui un istruttore si mette a disposizione per aiutare coloro che hanno ancora delle lacune; oppure, per quelli che preferiscono studiare da soli, di poterlo fare a casa propria. Sono sorte delle divergenze tra login e FFS anche in merito alla percentuale necessaria per il superamento di un esame. Stando a login, questa è del 60% invece, secondo i nostri superiori, è del 68%. Curiosamente, in seno a login nessuno ne sapeva niente e, per la verità, ancora oggi non sappiamo bene quale sia effettivamente la percentuale valida.

Accordo sugli obiettivi

Daniel Hurter; Redattore Loco Folio AR

Dopo le ormai risapute minacce di licenziamento pronunciate per ogni sorta di «trasgressione», come per esempio il mancato uso delle scarpe di protezione, ora il boom del momento presso P-OP-ZF è un altro strumento dirigenziale, ossia l'accordo sugli obiettivi. Un caso di accordo sugli obiettivi può essere per esempio il fatto di oltrepassare inavvertitamente un segnale basso completamente ricoperto di neve e assolutamente invisibile, come accaduto lo scorso inverno a Lucerna per ben due volte. Negli accordi in questione possono rientrare però anche le irregolarità in connessione a situazioni non contemplate nel CCL, come per esempio i conteggi eccessivi del tempo di lavoro.

Dopo che, a causa della grave penuria di macchinisti e dell'ormai insostenibile situazione, negli ultimi mesi il VSLF si è più volte rivolto alla stampa e, con nostra grande sorpresa, si è dovuto prendere atto del parere ufficiale del nostro datore di lavoro secondo cui l'organico va bilanciato ed è in corso la riduzione del credito orario, a quanto pare ora è esplosa una certa frenesia nell'ambito delle FFS. All'origine vi è senz'altro l'azione legale intrapresa dal VSLF presso il tribunale arbitrale, a causa dei saldi dei conteggi annuali del tempo di lavoro non conformi alle norme del CCL. Si è quindi trovata in fretta e furia una soluzione: l'accordo sugli obiettivi. Poiché i macchinisti vengono regolarmente bombardati con richieste di perdita di giorni di riposo e poi devono assistere a come praticamente

tutte le loro domande di giorni liberi vengono respinte, con la firma dell'accordo sugli obiettivi i macchinisti che presentano un saldo annuale superiore a 150 ore in futuro si rendono corresponsabili della non conformità con il CCL. Nel contempo, in questo modo i diretti interessati danno anche il proprio consenso affinché si continui a trasgredire il CCL, dal momento che l'accordo sugli obiettivi prevede una riduzione del tempo di lavoro a 150 ore solo a partire dal 31 dicembre 2010. Nell'art. 66, par. 1, del CCL si legge però: «Il valore limite stabilito per la fine del periodo di conteggio prevede un saldo attivo di 75 ore e, rispettivamente, un saldo passivo di 30 ore.» Inoltre, l'art. 65, par. 1, del CCL dice: «Di norma, come periodo di conteggio vale l'anno civile.»

È comunque incomprensibile come il personale di locomotiva possa adoperarsi per ottenere una riduzione del tempo di lavoro, quando evidentemente le stesse FFS hanno non pochi problemi interni per far accettare una richiesta in tal senso da parte della direzione generale. Secondo la lettera di accompagnamento, l'accordo sugli obiettivi ha tra l'altro la funzione «di porre un certo accento su questa richiesta nei confronti di RP e della direzione.»

Tra l'altro, anche la *Rhätische Bahn* attualmente presenta una carenza di macchinisti, quindi si sfrutta il momento favorevole e intanto si impiegano temporaneamente dei macchinisti della BLS. ■

Le nostre conclusioni:

Se si pensa alla grande responsabilità che si deve assumere un macchinista, c'è veramente da chiedersi se questa formazione professionale sia in grado di trasmetterci tutte le conoscenze necessarie in così breve tempo. Che l'addestramento professionale non sia facile e richieda molto tempo ci è più che chiaro. Nel corso di questo addestramento, però, non si è fatto che risparmiare da una parte e dall'altra, sia a livello di tempo che di materiale (i fogli di lavoro sono completamente inutilizzabili). Saremmo stati ben felici di aver avuto uno o due mesi in più a nostra disposizione per poter fare maggiore pratica di guida. Abbiamo non poche perplessità se pensiamo che, a partire da novembre, circoleremo da soli, tra l'altro senza essere sicuri al 100% di quello che facciamo! Ancora peggiore è però il fatto

che se dovessimo fare un errore, senz'altro ci sentiremmo dire: Ma questo aspetto è stato trattato durante l'addestramento professionale, dovrete essere in grado di farlo e di saperlo! Anche con il modulo per il traffico a lunga distanza, molto probabilmente sarà la stessa cosa: durante le esercitazioni sui veicoli siamo stati istruiti che, per il momento, possiamo utilizzarli solo per le manovre, e va bene così. Dobbiamo dunque fare pratica sulle linee del traffico a grande distanza, dal momento che ne conosciamo già l'uso e gli eventuali guasti tecnici. C'è però da chiedersi cosa succederebbe se sorgesse realmente un problema durante la corsa e se saremmo all'altezza della situazione. Siamo dell'opinione che la responsabilità che dobbiamo assumerci è troppo grande e che quindi dovremmo sapere esattamente quello che facciamo! ■



All'inizio del 2004 l'ex BLS Lötschbergbahn AG e i sindacati SEV, transfair e VSLF avevano deciso di raggruppare tutte le disposizioni contemplate nei diversi contratti individuali in un unico contratto collettivo di lavoro (CCL). I tre sindacati si sono quindi uniti in un'unione delle trattative, al fine di rappresentare i lavoratori della BLS Lötschbergbahn AG in modo efficiente.

Le trattative per il CCL si sono protratte per mesi e mesi, senza tuttavia riuscire a portare dei risultati concreti. Ad aggravare la cosa si è anche aggiunto il fatto che, in vista della prevista fusione della BLS Lötschbergbahn AG con la RM Regionalverkehr Mittelland AG, il CCL avrebbe dovuto soddisfare delle esigenze supplementari.

In occasione delle due ultime sedute sul CCL del mese di luglio del 2005, sotto un'enorme pressione di tempo si sono finalmente potute appianare le esistenti divergenze. Quanto emerso dalle trattative ha quindi potuto essere siglato e trasmesso per consultazione a tutti gli organi direttivi dei vari sindacati.

Ad eccezione di quattro giorni liberi addizionali per tutti i collaboratori, per la maggiore il nuovo CCL prevedeva un sostanziale peggioramento delle condizioni relative al diritto del lavoro, come pure delle decurtazioni in materia di indennizzi per il tempo di lavoro irregolare. Con questo nuovo CCL, i perdenti erano e sono tuttora i ferrovieri che svolgono un'attività irregolare. Nell'estate

del 2005, il VSLF ha previsto una votazione in seno ai propri membri attivi della BLS. Con il 94% di voti a sfavore e una partecipazione dell'87%, la risposta del personale di locomotiva BLS organizzato nel VSLF era un chiaro invito al comitato direttivo del VSLF a non sottoscrivere il CCL. I punti principali del CCL BLS che si criticavano erano le sue condizioni in materia di tempo di lavoro, che rappresentavano un netto peggioramento rispetto alle direttive vigenti all'epoca, come pure il divieto di lotta; tutti aspetti che sono stati introdotti nel nuovo CCL senza però prevedere un controvalore per il personale sotto forma di una protezione contro licenziamenti ingiustificati per motivi economici, analogamente alle FFS.

Il VSLF ha pertanto preteso dei miglioramenti, a cui però né la BLS AG né i due sindacati consociati hanno aderito, con la conseguenza che il VSLF ha dovuto prendere la decisione di non firmare il primo CCL BLS.

Il 20 settembre 2005 è stato firmato il contratto collettivo di lavoro tra la BLS Lötschbergbahn AG, il SEV e transfair, nel mentre il VSLF si è opposto alla sua sottoscrizione.

Né il SEV, transfair o la BLS hanno tuttavia approfittato del primo termine possibile per la disdetta del CCL BLS, previsto per il 31 dicembre 2007. Si sono previste delle trattative per un ulteriore sviluppo del CCL che però, a seguito della mancata disdetta

dello stesso, non comportavano alcun obbligo vincolante per le parti in causa. Il VSLF non ha preso parte alle trattative.

Per quanto concerne queste trattative, in qualità di rappresentante di un numero elevato di macchinisti attivi presso la BLS, il VSLF ha sottoposto delle richieste concrete al SEV e transfair, affinché si prevedesse un miglioramento delle condizioni di impiego. Una parte importante delle nostre rivendicazioni non ha potuto trovare applicazione. Ad eccezione di alcuni punti nuovi motivati dall'introduzione di nuove basi giuridiche, il successivo CCL non prevedeva alcuna modifica sostanziale. I nuovi punti soggetti a negoziazione sono entrati in vigore il 1° giugno 2009.

Dalla firma del CCL nel settembre 2005, i tanto auspicati miglioramenti grazie alle trattative con la direzione Z purtroppo non si sono ancora avverati. Anche le trattative che si sono tenute all'inizio del 2009 in merito ad un ulteriore sviluppo del CCL hanno prodotto scarsi risultati.

Malgrado ciò, in occasione di una votazione effettuata quest'autunno dalla sezione BLS del VSLF che ha visto una partecipazione del 66%, il 70% dei membri del VSLF hanno votato a favore di una sottoscrizione dell'attuale CCL da parte del VSLF.

Il comitato del VSLF si è rivolto a BLS, SEV e transfair per quanto concerne i passi da compiere per l'eventuale firma del CCL da parte del VSLF. ■

Qui di seguito i punti salienti che concernono direttamente il personale di locomotiva BLS:

Giorno di lavoro

Il giorno di lavoro comprende il turno di servizio e il turno di riposo.

I servizi vengono assegnati come segue:

- Turno del mattino: servizio che inizia tra le 4 e le 6 h.
- Turno medio: servizio che rientra totalmente nel periodo di tempo che va dalle 6 alle 20 h.
- Turno serale: servizio che finisce tra le 20 e le 24 h.
- Turno di notte: servizio che rientra totalmente nel periodo di tempo che va dalle 24 alle 4 h.

Tempo di lavoro:

La durata giornaliera del lavoro è, nella media di 28 giorni, di 7 ore al massimo.

La durata del lavoro non deve eccedere 10 ore in un singolo turno di servizio, né 9 ore nella media di 7 giorni di lavoro consecutivi. In casi eccezionali e se richiesto per una questione d'esercizio, la durata massima del turno può essere superata di max. 40 minuti per il tempo di viaggio.

Definizione del conteggio del tempo di viaggio mediante regolamentazione a parte, non disciplinata nel CCL (vedi «Regolamentazione del tempo di viaggio dal 1° luglio 2009» e «Regolamentazione A W 010709» in Intranet)

Se, per motivi di esercizio, il lavoro non può essere iniziato nel momento previsto, il tempo di lavoro viene lo stesso calcolato a partire dalla ripresa stabilita, ad eccezione se prima di iniziare il lavoro, al più tardi prima di lasciare il proprio domicilio, i collaboratori hanno potuto essere informati in tempo.

Se, conformemente al precedente paragrafo, per gli stessi motivi la ripresa del lavoro dopo una pausa viene ritardata, il tempo d'attesa viene considerato una pausa, a condizione che la comunicazione circa la nuova entrata in servizio abbia avuto luogo prima dell'inizio della pausa. Qualora ciò non fosse possibile, solo il tempo d'attesa superiore a 30 minuti viene considerato come pausa.

I giorni di compensazione vengono inclusi nel conteggio della media del tempo di lavoro giornaliero.

Lavoro straordinario

Se la durata del lavoro stabilita è superata per motivi di servizio fino a 30 minuti, la

parte eccedente è considerata tempo di lavoro. Se la durata del lavoro stabilita è superata di oltre 30 minuti, la parte eccedente è considerata lavoro straordinario.

Durante un anno civile, possono essere remunerate in contanti 150 ore straordinarie al massimo.

Qualora alla fine del periodo di calcolo, il conteggio delle ore di lavoro presenti in via eccezionale un saldo in negativo e il collaboratore abbia delle ore straordinarie al proprio attivo, in accordo con il collaboratore il conteggio delle ore di lavoro può essere pareggiato completamente mediante le ore straordinarie.

Superamento della durata massima del lavoro

Se per motivi imperativi, come casi di forza maggiore o perturbazioni dell'esercizio, la durata massima del lavoro deve essere superata di più di 10 minuti, la durata del lavoro eccedente le 10 ore, deve essere interamente compensata con tempo libero della stessa durata, nei tre giorni di lavoro successivi. Inoltre, deve essere pagata un'indennità.

Le maggiorazioni di tempo per il turno di notte non valgono come prestazione di lavoro ai sensi della durata massima del lavoro. Il tempo massimo di lavoro consentito non viene pertanto superato se, per esempio, la durata dell'effettivo tempo di lavoro assegnato è di 600 minuti e il turno rientra completamente o parzialmente nel periodo di tempo che va dalle 20 alle 4 h, rispettivamente le 5 h.

Turno di servizio

Il turno di servizio comprende il tempo di lavoro e le pause; nella media di 28 giorni, esso non deve superare 12 ore. In singoli giorni, la sua durata può però essere prolungata fino a 13 ore.

CCL: Nella media di 28 giorni o in una rotazione chiusa dei turni, il turno di servizio non può essere superiore a 11 ore. In singoli giorni, esso può essere prolungato fino a 12 ore (possibile anche in più giorni consecutivi).

Con il consenso dei collaboratori interessati o dei rispettivi rappresentanti, nella media di 28 giorni o in una rotazione chiusa dei turni il turno di servizio può tuttavia essere prolungato fino ad un massimo di 13 ore. Con il consenso dei collaboratori interessati o dei rispettivi rappresentanti, in via eccezionale il turno di servizio può essere prolungato fino ad un massimo di 15 ore, tuttavia, nella media di tre giorni di lavoro

consecutivi, non può superare le 12 ore: in caso di carenza di personale a seguito di servizio militare, servizio di protezione civile, malattia o infortunio; in caso di disbrigo di compiti straordinari e temporanei.

I giorni di compensazione non vanno integrati nel conteggio della media dei turni di lavoro.

Pause

Dopo circa la metà della durata del lavoro, deve essere accordata una pausa che consenta di prendere un pasto. Di norma, essa non deve essere inferiore a un'ora e, purché il servizio lo consenta, il lavoratore deve poterla trascorrere al proprio domicilio. Con il consenso dei collaboratori o dei rispettivi rappresentanti, essa può essere ridotta a 30 minuti.

In caso di turni di servizio di oltre 9 ore bisogna prevedere una pausa.

In caso di turni di servizio di 9 o un numero inferiore di ore, invece di una pausa si può prevedere un'interruzione del lavoro di 20 minuti.

Non è consentito un tempo di lavoro ininterrotto di più di 5 ore.

Interruzioni del lavoro

Se non si prende un pasto principale, un'interruzione del lavoro di 20 minuti, che conta come tempo di lavoro, può sostituire una pausa sempre che sussistano tutte e tre le condizioni seguenti:

- la durata ininterrotta del lavoro è più di cinque ore, ma non supera le 9 ore;
- i collaboratori hanno la possibilità di assumere un pasto intermedio sul posto di lavoro o nelle dirette vicinanze (locale di riposo, ristorante per il personale o simili, come per esempio pranzo al sacco);
- sussiste il consenso dei collaboratori interessati o dei rispettivi rappresentanti.

Turno di riposo

Il turno di riposo comprende il periodo di tempo tra due turni di servizio e ammonta, nella media di 28 giorni o in una rotazione chiusa dei turni, ad almeno 12 ore. Tra due giorni di riposo, rispettivamente giorni di compensazione, può essere ridotto una volta a 11 ore.

Con il consenso dei collaboratori o dei rispettivi rappresentanti, può essere ridotto a 10 ore nei casi riportati qui di seguito, ma nella media di tre giorni di lavoro consecutivi deve essere di almeno 12 ore:

Una volta alla settimana, nel passaggio - dal turno di notte al turno intermedio o

- serale, sempre che il turno di notte non vada oltre le 2 h;
- dal turno serale al turno del mattino, intermedio o serale;
- dal turno intermedio al turno del mattino o intermedio, oppure
- dal turno del mattino a quello del mattino.
- In caso di turni di riposo fuori sede.
- In caso di mancanza di personale a seguito di servizio militare, servizio di protezione civile, malattia o infortunio
- In caso di disbrigo di compiti straordinari e temporanei.

Questo significa pertanto che tra due giorni di riposo, e rispettivamente giorni di compensazione, il turno di riposo può essere ridotto una volta fino a 11 ore e una volta addirittura a 10, tenendo naturalmente conto delle summenzionate limitazioni.

Lavoro notturno

È considerato lavoro notturno quello svolto tra le 24 e le 4 h.

Il lavoro notturno non può essere assegnato al personale di locomotiva più di 5 volte consecutive, né per più di 14 giorni durante un periodo di 28 giorni.

Per il personale di locomotiva, l'assegnazione di un'ora di lavoro notturno in più è possibile solo con più di 4 notti consecutive.

Giorni di compensazione e giorni di riposo

Per ogni anno civile, si ha diritto a 63 giorni di riposo e a 52 giorni di compensazione.

Per ogni mese civile, si devono accordare almeno 4 giorni di riposo e 2 giorni di compensazione. Nei limiti del possibile, vanno evitati gli intervalli superiori a 10 giorni tra 2 giorni di compensazione e/o riposo. Gli intervalli superiori a 12 giorni sono permessi solo se sussiste il consenso dei collaboratori o dei rispettivi rappresentanti. Gli intervalli superiori a 14 giorni non sono consentiti.

Per ogni mese civile, si devono accordare almeno una domenica libera e, per ogni anno civile, almeno 20 domeniche libere.

Gli intervalli superiori a 21 giorni tra 2 domeniche libere non sono consentiti. Eventuali deroghe (max. 28 giorni) necessitano il consenso da parte del collaboratore o del rispettivo rappresentante.

Se un giorno festivo cade in un giorno lavorativo, nella pianificazione delle distribuzioni di lavoro bisognerà fare in modo che non si lavori durante 3 domeniche e giorni festivi consecutivi (sempre se possibile sul piano lavorativo).

Il giorno di riposo comprende 24 ore consecutive e deve poter essere trascorso nel luogo di domicilio. Il giorno di riposo deve essere preceduto da un turno di riposo che, nella media di 42 giorni, ammonta ad almeno 12 ore. Il turno di riposo non deve

Macchinisti in esubero presso la BLS

Andreas Jost; Capo KTU/BLS VSLF AR

Per il 50%, nel 2010 la BLS corrisponderà al personale di locomotiva le indennità per il lavoro notturno e domenicale sotto forma di compensazione di tempo.

Non esiste proprio che sia solo una categoria del personale a doversi fare carico dei calcoli sbagliati di BLS Cargo!!! Con ben migliaia di giorni di riposo in arretrato e una flessibilità senza pari (trasferimenti, impieghi sul Gottardo, ecc.), è proprio questa categoria del personale che ha reso possibile una simile crescita della BLS AG. Nell'eventualità che il personale di locomotiva si ritrovi a dover rinunciare alle indennità che gli spettano di diritto, di sicuro avrà sì più tempo libero a propria disposizione, ciò che però non gli permetterà di pagare né l'affitto né le proprie tasse!

In natura è così che quando, per esempio, una figlia non sta bene, con grandi sacrifici e grande dedizione la mamma va avanti ad occuparsi amorevolmente della sua famiglia e di lei fintanto che si ristabilisce completamente, ciò che a quanto pare non funziona a livello di economia. Con questo vogliamo dire che, quando un settore operativo della BLS SA sta attraversando una crisi, è tutto il gruppo che dovrebbe rendersi partecipe e dare una mano per poterla superare senza grossi danni. Quando le cose vanno bene, i profitti vanno ripartiti tra tutti e, dunque, dovrebbe essere così anche in caso di perdita.

Con l'entrata in vigore del primo CCL BLS, la trasformazione delle indennità prevista per tutto il personale BLS ha fatto sì che i macchinisti ci abbiano rimesso altri 4 giorni di ferie! Sarebbe finalmente ora che venissimo risarciti e che, per esempio, in segno di solidarietà i singoli lavoratori della BLS rinunciassero ad una piccola parte del proprio salario. Con il denaro che si rispar-

però essere inferiore a 10 ore. Qualora siano concessi due o più giorni di riposo consecutivi, questa disposizione si applica soltanto al primo di detti giorni.

Il giorno di compensazione è di 24 ore. I giorni di compensazione di norma vanno assegnati insieme ai giorni di riposo. Con il consenso del collaboratore o del rispettivo rappresentante, si possono prevedere 2 giorni interi di compensazione senza giorno di riposo.

Qualora vengano assegnati uno o più giorni di riposo insieme ad uno o più giorni di compensazione, con il consenso del col-

mierebbe, i macchinisti in esubero potrebbero essere impiegati in modo intelligente. Bisogna inoltre riflettere sul fatto che la formazione di macchinista costa alla BLS oltre 100'000.- Fr. Se ora la BLS dovesse decidere di licenziare 55 macchinisti e più in avanti prevedere una nuova formazione, l'importo che si butterebbe al vento sarebbe di ben 5,5 milioni di franchi. Se a Berna e Spiez si decidesse di formare dei grossi gruppi di riserva, questi potrebbero essere impiegati alternatamente nell'officina per la manutenzione, permettendo così di non perdere la pratica di guida. Questo avrebbe inoltre il vantaggio che si potrebbero approfondire le conoscenze dei veicoli motore, di conseguenza aumentando la qualità sul piano della pratica. Sarebbe senz'altro una cosa molto utile, soprattutto tenuto conto della breve durata delle formazioni odierne. Questo permetterebbe inoltre di ovviare al problema di qualità che la BLS si ritrova nell'ambito del materiale rotante, con la conseguenza che alcune Re 420 con danni piuttosto importanti non sono più operative. Sono proprio queste locomotive che adesso andrebbero riportate ad un buono stato di funzionamento, in modo da essere subito disponibili in caso di eventuale ripresa delle prestazioni Cargo e da non essere di nuovo costretti a noleggiare delle locomotive molto costose.

Un altro problema da risolvere è quello delle istruzioni in generale. Esse, infatti, dovrebbero già iniziare adesso, in modo da essere tutti pronti e preparati in caso di ripresa. Questo sarebbe fattibile anche con il personale proprio, senza quindi doverlo acquisire altrove e a caro prezzo! ■

laboratore o del rispettivo rappresentante uno dei giorni di compensazione può essere ridotto a 22 ore.

Un unico giorno di compensazione non può essere ridotto!

Indennizzi

Integrazione di un indennizzo forfetario durante le ferie del 10%, indipendentemente dall'età, per le indennità per lavoro notturno e domenicale.

Aumento per il lavoro notturno da Fr. 6.- a 6.40 all'ora. Aumento per il giorno domenicale e festivo da Fr. 13.- a 14.- all'ora. ■



Redazione Loco Folio

Stephan Gut; ex-Redattore Loco Folio AR

Una decina di anni fa l'allora vicepresidente del VSLF, Gabriela Arnold, mi aveva chiesto se fossi disposto ad occuparmi del layout e della produzione del Loco Folio. La sua attenzione era caduta su di me per via delle mie storielle «Asterix con i ferrovieri» che creavo per le segnalazioni nel vagone ristorante per i macchinisti a Zurigo. Si trattava indubbiamente, anche sul piano informatico, di ben altri tempi rispetto ad adesso. Il mio predecessore, Alex Wicker, mi aveva messo in guardia contro tutte le possibili magagne e difficoltà. In mancanza di adeguati sistemi di memorizzazione, doveva infatti girare alla tipografia tutto il prodotto finito via ISDN per cui, alle 6 di sera, premeva su «invia» nella speranza che il mattino dopo i dati fossero passati correttamente, cosa che di norma funzionava «addirittura» dopo il terzo tentativo. Tempi passati. Ho quindi deciso di accettare, tuttavia alla condizione di essere libero di apportare alcuni cambiamenti. Ed è così che l'organo

Premere ben 72 volte

Stephan Gut; Presidente della sezione Ostschweiz AR

Numero di operazioni (O) di un macchinista di locomotiva tra la presa a carico e la partenza di un treno, per es. per il tragitto Zurigo-Lucerna (treno navetta EW4; tempo: 5 minuti): introdurre la chiave 1(O), disinserire la posizione di stazionamento 1(O), DMI 1: 30(O), DMI 2: 10(O), computer di bordo 041: 1-10(O), prova dei freni: 7(O), natel: 10(O), tel. con ZP: 3(O); per un totale di: 63-72(O); rispetto a 10 anni fa, con una Re 420: 15(O).

La colpa di tutto questo assurdo pigiare sui tasti è da addebitare ai sistemi informatici che non sono compatibili; già il solo numero del treno va immesso ben 3 volte, rispettivamente confermato. Ora, oltre a queste operazioni, si viene ad aggiungere anche il LEA 2: togliere dalla custodia: 10 sec., accendere: 15 sec., inserire la password: 10 sec., girare il monitor - orientare l'attacco - fissare - girare - bloccare - orientare il monitor - cavo di alimentazione: 25 sec.; per un totale di: 1 min. (LEA 1: 3 sec.). E' a dir poco stupefacente come si sia circondati dalle tecnologie più avanzate con una capacità fino a 100.000 operazioni di calcolo al secondo che, però, invece di semplificare il nostro lavoro non fanno che renderlo estremamente più complesso.

Per il 95%, il macchinista ha bisogno del LEA 2 per svolgere la propria attività, quindi per

ufficiale del nostro sindacato è passato dal voluminoso formato A3 al più pratico formato A4; vi è stata una separazione delle lingue per consentire una maggiore leggibilità (secondo un ordine alterno politicamente corretto, onde evitare che qualcuno si trasformasse nell'eterno no. 2 o addirittura no. 3) e se ne è modernizzato il look. Dopo che Werner Schachtler, che all'epoca gestiva la redazione con grande impegno e passione, ha lasciato la sua carica, è seguita un'era di transizione particolarmente difficile. Le sempre più grandi possibilità di accedere ad Internet per ottenere delle informazioni rapide e richiamabili in qualsiasi momento e da ovunque, hanno finito per soppiantare le parole stampate. Il Loco Folio ha quindi dovuto essere ridimensionato da 6 a 2 edizioni all'anno, i contenuti hanno dovuto essere reimpostati da cima a fondo e, di fatto, il lavoro della redazione era spesso ridotto ai minimi termini. Quattro anni fa ho dunque deciso di assumere io stesso la redazione, per la verità senza eccessivo entusiasmo dal momento che preferisco esprimermi con le immagini, quanto piuttosto per una convinzione puramente pragmatica. Adesso è ora di cedere il passo a qualcun altro. Non è stato affatto semplice riuscire ad entusi-

asmare qualcuno per questo mia attività di redattore, dal momento che si tratta di un lavoro non indifferente. Elementi fondamentali per allestire in modo avvincente un giornale come il Loco Folio sono la voglia di mettere in moto le cose, come pure la volontà di creare sempre nuovi contesti. Infatti, per quanto Internet possa essere veloce, le parole stampate hanno indubbiamente un peso maggiore.

A partire da questa nuova edizione è Daniel Hurter, macchinista FFS a Zurigo, che riterà la funzione di redattore del Loco Folio. Richard Widmer, pure lui macchinista FFS a Zurigo, lo sosterrà in qualità di «collaboratore freelance» per il giornale del VSLF. In futuro, continuerò ad occuparmi del Loco Folio in veste di responsabile artistico e di responsabile di produzione; colgo quindi l'occasione per augurare tanto successo alla nuova équipe della redazione.

E, per concludere, ancora una preghiera: un interessante giornale associativo vive del consenso e delle opinioni dei propri soci e dei propri lettori. Con il Loco Folio, il VSLF offre un'importante piattaforma in tal senso. Approfittatene e non mancate di far pervenire i vostri articoli a locofolio@vslf.com.

LEA 2

Redazione del Loco Folio AR

Quasi tutti i macchinisti della divisione Traffico viaggiatori FFS hanno nel frattempo ricevuto il nuovo apparecchio LEA 2. La scelta del modello, avvenuta in circostanze a dir poco insolite, ha riservato al personale di locomotiva un apparecchio che, rispetto al limite di peso prescritto di 2 kg, ne pesa oltre mezzo chilo in più. Anche altri particolari, come per esempio il sistema di fissaggio dell'apparecchio ai supporti, non convincono proprio per niente.

Dal momento che si dovrà convivere con questo apparecchio almeno per alcuni anni, la redazione del LocoFolio desidera conoscere le esperienze che avete fatto voi, come pure le vostre considerazioni e critiche, sia positive che negative.

Comunicatecele tramite l'indirizzo e-mail locofolio@vslf.com.

Chissà, magari avete delle proposte per migliorare la situazione!

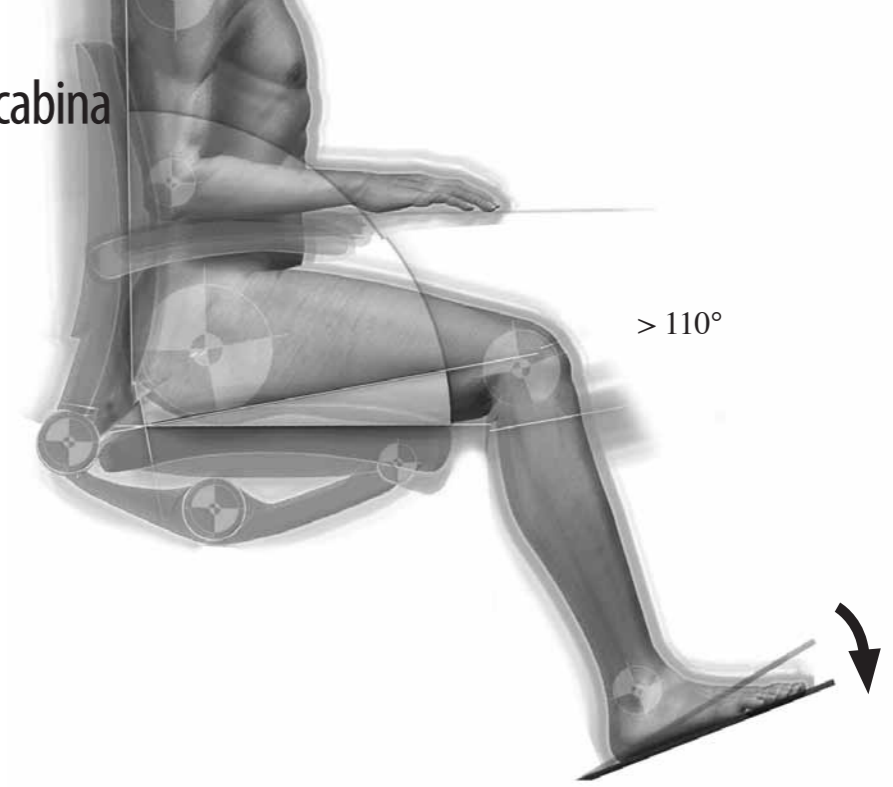
Seduti in posizione corretta in cabina

Hubert Giger, Presidente VSLF AR

Ancora una volta la divisione traffico viaggiatori delle FFS ha emanato una raccomandazione rivolta ai macchinisti di locomotiva circa una corretta posizione seduta in cabina. L'obiettivo consiste nel poter lavorare in modo sano e restare in salute. Questo obiettivo delle FFS coincide al 100% con quello di tutti noi macchinisti. Il problema però è che, durante la nostra attività quotidiana, non abbiamo assolutamente modo di applicare questa raccomandazione, dal momento che sul posto di guida il macchinista si ritrova a dover schiacciare di continuo sul pedale a uomo morto del sistema di sicurezza. Questo pedale ha un angolo di circa 20° e non è installato in prossimità del sedile, bensì circa 10-20 cm più in avanti. Da notare, inoltre, che la forza richiesta per riuscire a premere questo pedale con la punta del piede è pari a diversi chili.

In diversi veicoli stranieri (TGV), durante la corsa è possibile segnalare la presenza del macchinista semplicemente toccando con il dito le piastre di metallo, per cui la posizione seduta può essere comodamente regolata individualmente e le raccomandazioni delle FFS e della SUVA possono essere seguite senza problemi. Qualsiasi medico può confermare che la posizione seduta che si è costretti ad adottare azionando il pedale in questione senz'altro non è buona per la nostra salute.

Sarebbe ora che le ferrovie riesaminassero la questione dell'installazione di moderni dispositivi di controllo della presenza. Senz'altro i costi per questa installazione verrebbero oltremodo compensati grazie al risparmio risultante dalla perdita di giorni di assenza o malattia per problemi alla schiena e, di certo, il personale di locomotiva avrebbe molto meno male!



BENEFICIARE DEI PREMI PER I PIÙ TACCAGNI CON L'ASSICURAZIONE COLLETTIVA ONLINE DEL VSLF IL SUO SINDACATO E LA CONVENIENTE CASSA MALATI CPT SI ALLEANO: WWW.VSLF.KPT.CH

Quale socio del VSLF può stipulare presso la CPT assicurazioni complementari a prezzi invidiati anche dai più avari. Infatti, riceve **più del 25% di ribasso**. Può beneficiare inoltre di servizi esclusivi quali, per esempio, VitaClic, la piattaforma della salute con dossier personale d'emergenza. Richieda una consulenza gratuita e senza impegno allo 058 310 98 72. Oppure calcoli in modo facile e veloce il suo conveniente premio collettivo online su www.vslf.kpt.ch

La CPT è peraltro organizzata in società cooperativa. Ciò consente di corrispondere le eccedenze agli stessi assicurati, che potranno così beneficiare dei premi stabili e convenienti di una sana cassa malati.

SBB CFF FFS
Divisione
Viaggiatori

Info Sicurezza sul lavoro

Richtig Sitzen im Führerstand Stellen Sie den Sitz vor der Abfahrt richtig ein

Gehen sie bei der Einstellung schrittweise vor. Am besten in der unten empfohlenen Reihenfolge. Verfügt Ihr Sitz nicht über alle genannten Verstellmöglichkeiten, überspringen Sie den betreffenden Punkt.



- Zunächst auf dem Sitz so weit nach hinten sitzen, dass Becken und Rücken voll an der Rückenlehne anliegen
 - Sitzhöhe und -distanz so einstellen, dass die Beine bei gedrücktem Pedal leicht angewinkelt sind
 - Sitzneigung so einstellen, dass die Oberschenkel auf der ganzen Länge locker aufliegen
 - Zwischen Sitzkante und Kniekehle sollte noch Platz für 2-3 Finger sein
 - Neigung der Rückenlehne so einstellen, dass der Winkel zwischen Oberschenkel und Oberkörper 90° oder mehr bildet
 - Sitzposition so wählen, dass die wichtigsten Bedienungselemente mühelos mit leicht abgewinkelten Armen erreicht und bedient werden können
 - Seitenführung* für Rücken so einstellen, dass keine Beugung am Rücken, aber trotzdem genügend Seitenhalt bei Querbewegungen besteht
 - Kopfstütze* so einstellen, dass die Oberkante ungefähr auf Höhe der Augenbrauen liegt und der Abstand zum Hinterkopf bei bequemer Kopfhaltung ca. 2-4 cm beträgt
 - Fluchtweg freihalten und testen ob Flucht hindernisfrei erfolgen kann
 - Körpergewicht* einstellen und durch Wippbewegung kontrollieren
 - Bei schwergängigem und defektem Sitz bitte eine Meldung erstellen
- * (falls Sitz entsprechend ausgerüstet)

Dieses Merkblatt wurde in Zusammenarbeit mit der Suva entwickelt.

SBB CFF FFS **Gesund arbeiten. Gesund bleiben.**

Titolare del processo: P-OP-ZF
Valido dal: 24.07.2009
Elaborato il: P-OP-ZF West, Sico J.-M. Wahler
Approvazione: P-OP-ZF, C.Pellettieri
Affissione fino al: 30.09.2009

Info Sicurezza sul lavoro

Dossier sedile macchinista !

> Evento
Nel mese di aprile, in seguito ad un movimento improvviso della schiena di un sedile di una locomotiva, un macchinista si è ferito alla schiena (fori dopo a livello bancario che ha portato ad un'assenza di 10 giorni. Questo mese, è capitato un secondo incidente identico e nelle stesse circostanze.

> Come diminuire i rischi
Quando grande peso in una cabina di guida è occupata con un sedile Grammer (VSLF/AR/2012) a 80 Distanz, seguire le regole seguenti:

- controllare che la leva grigia non sia danneggiata e correttamente disposta nella propria sede
- controllare il sedile che sia fisso esercitando una pressione con la mano sul lato superiore dello schienale
- in presenza di un sedile difettoso, mettere un avviso in cabina di guida e fare un annuncio al 1912
- segnalare un annuncio al vostro CLP indicando il numero della locomotiva e della cabina.

> Provvedimenti tecnici
I responsabili delle difformità fatte sono stati informati sul problema, una denuncia è stata fatta per un controllo e un risanamento, quindi dei difformità tecnici vengono con questi sedili.

> Provvedimenti riguardanti il personale
Sono stati promossi concesso delle informazioni sostanziali, opportunamente il viaggio diurna del sedile, questo per permettere di avere un posto di lavoro ergonomico.

Prove di frenatura con personale non formato

Ruedi Gfeller; Presidente sezione Basilea AR

...ma forse è solo una questione di interpretazione!

Da quando l'impianto di manutenzione Wolf di Basilea (denominato anche PZR) è diventato operativo, spesso e volentieri ci sono delle divergenze per quanto concerne la procedura da seguire e l'esecuzione di una prova dei freni ogni qualvolta sono coinvolti anche degli addetti alla manutenzione. Da notare che l'esecuzione esatta è riportata sia nel R 300.5 che nell'allegato al R 300.5 e che non lascia alcun spazio ad altre interpretazioni. Qui di seguito desidero segnalarvi gli ultimi avvenimenti verificatisi con un ETR 470, che non hanno assolutamente niente a che vedere con la sua affidabilità.

Come tanti altri veicoli ferroviari, anche l'ETR 470 necessita di primo mattino di una prova generale dei freni. Fin dall'inizio questo veniva eseguito dal personale preposto alla verifica degli stessi, nel mentre in seguito si è impiegato il personale del treno. La variante con i verificatori mi andava molto bene in quanto, con i loro occhi ben allenati, non mancavano di notificare anche altri eventuali difetti meccanici. Con l'introduzione dell'orario dei treni 08/09, le rotazioni delle unità motrici sono cambiate. Adesso, al mattino presto, viene trasferita un'unità vuota da Basilea a Zurigo.

Siamo rimasti non poco sorpresi quando, improvvisamente, del personale della manutenzione voleva eseguire la prova dei freni con noi. La cosa sarebbe anche andata bene se, prima, non avessimo dovuto fungere anche da istruttori. I diversi collaboratori dell'impianto di manutenzione Wolf non avevano infatti la più pallida idea né della procedura esatta di una prova dei freni, né dei segnali previsti per una tale prova. È ovvio che è lo stesso personale del treno a generare un certo dispendio di tempo se alle 3.30 h si reca presso il PZR dopo mezz'ora di tragitto, esegue insieme a noi una prova generale dei freni e poi ha bisogno di un'altra mezz'ora per tornare indietro in stazione. In linea di massima, questa prova dei freni potremmo eseguirla da soli, ma comporterebbe all'incirca 20 minuti di tempo supplementare (doppio tragitto). Questo tempo in più non lo si vuole concedere a noi macchinisti, molto probabilmente perché di primo mattino il personale addetto alla manutenzione del PZR si ritrova con troppo poco lavoro. Solo così possiamo spiegarci come mai venga messo a disposizione di continuo per essere di supporto nell'esecuzione di quei

lavori che non rientrano nella loro sfera di competenza. A seguito del verificarsi di ricorrenti irregolarità, sono stato incaricato di fare degli accertamenti circa il livello di preparazione nell'esecuzione delle prove dei freni da parte del personale addetto alla manutenzione.

Qui di seguito potrete trovare lo scambio di mail che descrive le irregolarità e i provvedimenti che sono stati presi.

Ciao xxxxx,
durante la nostra ultima riunione di sezione del comitato direttivo abbiamo avuto un'accesa discussione per quanto concerne l'esecuzione delle prove dei freni presso il PZR di Basilea. xxxxx xxxxx mi ha consigliato di mettermi in contatto con te. Di cosa si tratta concretamente? Di regola, è raro che si facciano delle prove dei freni con gli addetti alla manutenzione del PZR. Ma non è così per il Cisalpino! Questo treno, infatti, al mattino viene trasferito ancora vuoto fino a Zurigo, dopodiché il personale di manutenzione procede alla prova dei freni insieme a noi. Ciò che abbiamo constatato è che alcuni collaboratori non hanno la più pallida idea di come si debba eseguire una simile prova, partendo dal fatto che gli assi vanno prima allentati e controllati, per finire poi con gli specifici segnali per le prove di frenatura. Problemi poi ce ne sono anche con l'annuncio che i freni sono buoni! La ditta Cisalpino, e rispettivamente il servizio di manutenzione in Italia, in passato aveva fatto una separazione dei singoli assi a seguito della presenza di problemi con il dispositivo di antisliittamento. Parte di loro era stata inserita nella «Scheda rossa». Penso che prima che mi venga annunciato che i freni sono buoni, dovrei almeno sapere se tutti gli assi sono in grado di frenare! Altrimenti mi ritrovo a dover ricontrollare il tutto ancora una volta, per poi eventualmente adattare il BV. Dal momento però che ci sono anche dei collaboratori che seguono tutta la procedura in modo corretto, c'è da chiedersi se vengano istruiti tutti allo stesso modo o solo in parte. Da notare che è già capitato che la prova dei freni sia stata dimenticata, per cui l'ha dovuta effettuare il macchinista stesso.

Questa mail è poi stata successivamente inoltrata:

Ciao xxxxx,
questo è un problema per il gruppo di lavoro Sicurezza sul lavoro e tutela della salute. Dal momento che la questione concerne più persone, questo problema dovrebbe essere risolto a livello di CoPe. Qui non si tratta di accusare qualcuno in particolare del settore manutenzione, quanto piuttosto di prevedere una formazione per tutto il personale addetto alla manutenzione, eventualmente unitamente al personale di loco-

tiva del Cisalpino. Di certo conoscerai anche i rispettivi responsabili e le persone di contatto, altrimenti xxxxx xxxxx potrà dirti a chi dovrai rivolgerti. Bisognerà anche chiarire se quelli che non hanno una formazione adeguata possano, tutto sommato, eseguire delle prove dei freni. La prova dei freni è assolutamente fondamentale per la sicurezza! Ma tu, questo, come esperto di diagnostica dei veicoli, lo sai più che bene.

Ti prego di comunicare a Ruedi Gfeller, VSLF Basilea, gli sviluppi a questo proposito.

Tante grazie e saluti xxxxx xxxxx

Questa mail è stata inoltrata a più persone, fintanto che è giunta la seguente risposta:

Egregi signori,
credo che qui ci sia un malinteso. Il Cisalpino è l'unico treno su cui viene effettuata una prova generale dei freni con il macchinista presso il PZR di Basilea. La responsabilità per l'esecuzione corretta della prova dei freni è del macchinista, dal momento che il personale non è istruito per eseguire una prova generale dei freni. I nostri collaboratori vengono messi a disposizione solo in qualità di supporto. Data la situazione e il fatto di dover assicurare la sicurezza, dovremmo trovare una regolamentazione fattibile per tutte le parti in causa. Dal momento che i macchinisti ricevono una formazione in tal senso, dal mio punto di vista sarebbe sensato che ci mettessero a disposizione un piano operativo. In questo modo avremmo un piano unitario, ossia una base per una collaborazione sicura e ben regolamentata. Per la comunicazione e il feedback tra i nostri collaboratori e il macchinista ci si potrebbe avvalere del telefono/natel. Mi auguro di aver potuto contribuire a chiarire la questione, così da consentire il proseguo del lavoro senza grossi inconvenienti.

Cordiali saluti xxxxxxx xxxxxxx

Questa risposta non mi è piaciuta molto, per cui ho deciso di sottoporre una richiesta generale sull'argomento all'UFT tramite la sezione responsabile:

Buongiorno, desidero porvi delle domande circa il livello di formazione del personale che si occupa delle prove dei freni. Che tipo di formazione devono avere dei collaboratori di un'impresa di traffico ferroviaria (devono ricevere uno specifico addestramento?) e devono sottostare a degli esami (si deve verificare il loro livello di conoscenze?) quando devono effettuare delle prove dei freni, oppure contribuiscono alla loro esecuzione?

Alla base della mia richiesta c'è il fatto che presso l'impresa di manutenzione Wolf di Basilea, le FFS mettono a disposizione il proprio personale per l'esecuzione delle prove dei freni. L'interrogativo circa una specifica formazione è sorto a seguito di irregolarità nell'esecuzione delle stesse (scarsa, se non nessuna conoscenza dell'esatto svolgimento di una prova dei freni / notifica, come pure scarsa, se non nessuna conoscenza dei segnali previsti per la prova dei freni). Ci è stato confermato per iscritto che

questo personale che viene messo a disposizione non è istruito per eseguire delle prove dei freni. Questo è ammesso? Ed è consentito quando un macchinista debitamente istruito è presente in cabina?

Grazie per un suo riscontro in merito.

Cordiali saluti

R. Gfeller

Qui di seguito la presa di posizione dell'UFT:

Egregio signor Gfeller
È con piacere che prendiamo posizione in merito al suo scritto.

Regolamentazione generale:
L'ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF), disciplina l'abilitazione alla guida di veicoli ferroviari. Art. 1, lit. a, OVF.

Tutte le attività che non rientrano direttamente o indirettamente nella guida di veicoli motore non sottostanno all'OVF.

Per il personale che non rientra nell'OVF, vale tuttavia l'Oferr (Ordinanza sulle ferrovie); per es. Oferr, art. 14, oppure PCT, R 300.1, cifra 2.1.7.

Oferr, art. 14

Personale per l'esercizio e la manutenzione
L'esercizio e la manutenzione possono essere affidati soltanto a personale formato all'uopo. Per quanto la sicurezza dell'esercizio imponga particolari esigenze, le conoscenze del servizio e le condizioni di salute devono essere esaminate periodicamente.

PCT, R 300.1, cifra 2.1.7

L'esame e l'impiego del personale sono disciplinati dalle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT, R 300.1, cifra 2.1.7: Impiego e comportamento del personale.

Le compagnie ferroviarie sono responsabili per la formazione, l'esame e il controllo del personale.

Risposta alle sue domande:

Solo l'attività della prova dei freni locale che ci ha descritto non rientra nell'ordinanza (OVF).

L'esame e l'impiego del personale sono disciplinati dalle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT, R 300.1, cifra 2.1.7. Il personale deve pertanto essere debitamente istruito ed esaminato.

Ne consegue che non è pertanto consentito che solo il macchinista abbia una specifica formazione, quando altre persone svolgono delle mansioni di servizio movimento conformemente alle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT, R 300.1, cifra 2.1.7.

Mi auguro di esserle stato utile con queste mie informazioni.

Cordiali saluti

xxxxx xxxxxx

Esperto del settore DATEC/UFT

Tutto chiaro? Proprio per niente!

Ho dunque trasmesso la presa di posizione dell'UFT a chi di competenza:

Ciao xxxxx,

tu conosci bene la diatriba in merito alle prove

dei freni presso il PZR di Basilea. Qualche tempo fa, tramite la CoPe mi sono informato circa il livello di formazione dei collaboratori che ci vengono messi a disposizione. In allegato potrai trovare lo scambio di mail sull'argomento. Il 4 maggio 2009, xxxxx xxxxxx ha confermato che il personale di manutenzione in questione non è istruito per l'esecuzione delle prove dei freni. In base all'informazione dell'UFT questo non è ammesso (mail). Al riguardo bisogna trovare una soluzione: o si mette a disposizione del personale istruito ed esaminato, oppure facciamo la prova dei freni da soli, ciò che però richiede un dispendio supplementare di tempo di circa 20 min. Ti prego di adottare delle misure in tal senso.

Un saluto, Ruedi

La mail è stata successivamente inoltrata: Ciao xxxxxx, sei già a conoscenza del problema? In caso affermativo, come stanno le cose?

Un cordiale saluto

Risposta:

Ciao xxxxx,

noi siamo autorizzati ad eseguire solo il collaudo di funzionamento e non la prova dei freni, anche perché non abbiamo dei veicoli che richiedono un tale controllo. Il macchinista è responsabile per la prova dei freni, ma noi gli mettiamo a disposizione delle persone che gli siano di supporto. Mi spiace di non poterti aiutare.

Un saluto, xxxxxx

È interessante leggere anche da altre parti per l'ennesima volta come il macchinista sia ritenuto responsabile per la prova dei freni. Ed ecco il successivo scambio di mail: Salve a tutti, xxxxxx, grazie per la tua pronta risposta. Avrei però un'altra domanda. La tua risposta si riferisce solo al CIS oppure anche a tutti i veicoli?

xxxxx & xxxxx

A seguito della mia richiesta di informazioni al responsabile della manutenzione del deposito locomotive di Basilea è emerso che il personale della manutenzione non è istruito ed esaminato per eseguire la prova dei freni (vedi qui di seguito).

Questo ha delle conseguenze per noi. Dal momento che ci troviamo davanti ad un'incognita, dobbiamo trovare quanto prima delle valide soluzioni.

Nell'eventualità che sia il macchinista a dover eseguire autonomamente la prova dei freni, allora nelle distribuzioni bisognerà riportare questa attività supplementare, come pure prevedere il relativo dispendio di tempo necessario. Attualmente questo concerne il CIS.

Cordiali saluti

Nel frattempo, anche il PEX si è interessato della questione a seguito della presa

di posizione dell'UFT. In base alla descrizione dei fatti all'UFT, a quanto pare si è giunti alla conclusione che, anche in futuro, il personale di supporto non dovrà essere formato per la prova dei freni e istruito sulle relative prescrizioni.

A suo sfavore parlano chiaramente le PCT, R 300.1, cifra 2.1.7, come illustrato nella presa di posizione dell'UFT, come pure le PCT, R 300.5, cifra 3.2.2, Fine della prova dei freni: L'annuncio concernente la fine della prova dei freni può avvenire solo una volta conclusa la preparazione del treno. Esso va comunicato per tutto il treno dal preposto preparatore del treno al macchinista, secondo le prescrizioni «Segnali» o con obbligo di quietanza con l'avviso: «Treno... freno buono».

- 1. In questo caso l'addetto alla manutenzione ha solo temporaneamente una funzione di preparatore del treno.

- 2. Deve sapere come e quando annunciare «Treno ... freno buono».

- 3. Deve anche sapere che questo annuncio va quietanzato da parte del macchinista.

Vi si aggiungono le seguenti irregolarità del mese di settembre 2009. L'addetto alla manutenzione viene da me alle 3.45 h e si informa circa la disponibilità per la prova dei freni. Allento il freno automatico del treno, aspetto fintanto che si spegne la luce del freno e poi gli do l'ok che può cominciare con la prova dei freni. Mi ha anche chiesto spiegazioni sui segnali manuali da prevedere durante una prova dei freni. Breve spiegazione da parte mia; per frenare si fa così e, per allentare, così. Dopodiché è andato fino al primo asse e io mi aspettavo di ricevere l'ordine di frenare!

Senza dire niente si è incamminato lungo tutto il treno e, arrivato alla fine, ha sollevato il segnale di allentare! Qua c'è qualcosa che non funziona, mi sono detto, e allora ho frenato il treno. Subito dopo si è incamminato di nuovo lungo il treno. Arrivato vicino a me, alza il pollice per aria, evidentemente per segnalare che i freni erano buoni. Durante il successivo controllo del dispositivo antisliittamento sui singoli vagoni, ho constatato che un asse portante era disinserito. Un controllo esterno del vagone ha infatti confermato questa indicazione. Stando ad alcuni, sarebbe stato compito mio istruire in modo adeguato l'addetto alla manutenzione. Figurarsi, con i miei tempi di preparazione calcolati con il contagocce!

È evidente che è molto più semplice andare avanti a ribadire che la responsabilità è del macchinista, invece che istruire la gente in modo professionale.

Ma se la responsabilità è davvero del macchinista, perché non ci viene concesso del tempo supplementare così in futuro possiamo farci la prova dei freni da soli?

La sicurezza concerne tutti! Cari saluti. ■

Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici (SII)

Daniel Hurter; Redattore Loco Folio AR



LRZ della BLS davanti al centro d'intervento di Frutigen

È probabile che la maggior parte dei macchinisti abbia già sentito parlare del Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici (SII) e, magari, molti di loro avranno già letto in Internet i rapporti sulle inchieste già concluse. Ma cosa si nasconde realmente dietro a questo servizio, come funziona e quali sono i suoi compiti sono veramente pochi ad esserne a conoscenza. Quando poi si ha un contatto più ravvicinato con questo servizio, di norma avviene sempre in circostanze alquanto spiacevoli. Vale pertanto la pena di conoscere meglio il SII e le sue competenze operative.

Con l'apertura degli impianti svizzeri di infrastruttura ferroviaria ad altri operatori, si è resa necessaria la creazione di un'autorità di vigilanza indipendente, ossia il Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici. Le basi giuridiche per l'attività del SII sono: la nuova legge sulle ferrovie e l'ordinanza sulla notifica e l'inchiesta relative a infortuni e incidenti gravi nell'esercizio dei mezzi pubblici di trasporto.

Integrato nella Segreteria generale del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), il Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici ha iniziato la sua attività il 1° ottobre 2000. Il suo compito consiste nel condurre inchieste sugli infortuni ed eventi gravi, come pure in caso di atti di sabotaggio presunti o commessi presso le ferrovie, funivie, reti tranviarie e imprese di navigazione. Lo scopo di queste inchieste consiste nel prevenire futuri infortuni e incidenti gravi, migliorando così la sicurezza delle imprese di trasporto. Ogni qualvolta si verifica un evento soggetto ad obbligo di notifica, esso va annunciato immediatamente al SII tramite la centrale d'allarme della REGA.

I casi soggetti all'obbligo di notifica sono i seguenti:

Infortuni

- con danni materiali superiori a CHF 100'000.-
- vittime
- feriti gravi (degenza all'ospedale di oltre 24 h)
- più di 10 feriti lievi

Incidenti gravi

- Messa in pericolo del treno (ad eccezione dei casi di segnaletica semplice, come pure dei casi in cui i normali dispositivi di sicurezza hanno impedito una possibile collisione)
- Incendi di veicoli

Eventi secondo l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (incidenti chimici)

Atti di sabotaggio commessi, presunti o annunciati in cui sono implicate ferrovie, funivie, reti tranviarie e imprese di navigazione.

Sulla base dei primi accertamenti telefonici, gli inquirenti del SII decidono se occorre aprire un'inchiesta. Il SII può rinunciare ad un'inchiesta se il presumibile dispendio per le operazioni è sproporzionato rispetto al risultato previsto. Per queste inchieste vale il principio «bene quanto basta» e non «quanto meglio possibile». Le società di infrastruttura ferroviaria sono obbligate a notificare anche gli incidenti sfiorati che andranno anch'essi esaminati da parte del SII. Questo servizio non ha tuttavia la facoltà di intervenire senza la presenza di irregolarità e può unicamente richiamare l'attenzione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) sulla presenza di determinati punti deboli.

Attualmente il SII è composto da tre inquirenti a tempo pieno e da altri collaboratori a tempo parziale. Per quanto concerne gli inquirenti a tempo parziale, si tratta di esperti in parte prepensionati o ancora attivi professionalmente. Gli inquirenti proven-

gono da diverse esperienze professionali, ad esempio, come capo operativo o capo della manutenzione del materiale rotabile presso ferrovie private, oppure come direttore generale di uno stabilimento delle FFS. L'inquirente dispone di una documentazione completa, provvista di carta della rete e informazioni su settori BLZ, regioni BF, tipi di apparati centrali, tensioni della linea di contatto, dispositivi di controllo dei treni, come pure di apparecchiature di rilevamento di dati sui veicoli (blackbox, strisce di registrazione). Per lo svolgimento dell'indagine è prevista una check-list. Per gli interrogatori, l'inquirente prevede delle domande standardizzate. In caso di bisogno, l'inquirente può avvalersi di ulteriori collaboratori, come pure decidere se chiedere l'intervento di periti o esperti esterni. Se necessario, per chiarire la situazione il Servizio d'inchiesta sugli infortuni può ordinare perquisizioni domiciliari, sequestri, autopsie e perizie, nonché citare in giudizio, far accompagnare in giudizio e interrogare testimoni e persone informate sui fatti. La citazione in giudizio avviene tramite i superiori, anche se il SII predilige la cooperazione con i diretti interessati. Le persone direttamente coinvolte di norma vengono interrogate in stretta collaborazione con la polizia, anche se spetta all'inquirente porre delle domande specialistiche.

Viene accertata la plausibilità delle dichiarazioni. Di routine, viene effettuato un test del tasso alcolico. Esso viene eseguito per la tutela del personale, onde evitare eventuali accuse future. La prova del tasso alcolico può essere rifiutata, tuttavia questo verrà successivamente riportato nel rapporto d'inchiesta. Si verifica inoltre se la legge sul tempo di lavoro è stata osservata.

I veicoli coinvolti in un infortunio vengono eventualmente esaminati solo in un secondo momento, per esempio in un impianto di

manutenzione o di ricovero. Il SII può tuttavia negare il proseguimento della corsa di un treno, ponendolo sotto sequestro. Il servizio in questione preleva le strisce di registrazione e di rilevamento ottico, nel mentre i dati degli apparecchi elettronici per l'indicazione degli itinerari e la misurazione della velocità vanno selezionati da parte della compagnia di trasporti ferroviari, per poi essere messi a disposizione del SII sotto forma di dati grezzi e di documento. Se opportuno, anche le condizioni locali vengono esaminate solo in un secondo tempo. Per le indagini vige esclusivamente il principio territoriale. In caso di incidente verificatosi a Jestetten, per esempio, la competenza spetta esclusivamente alle autorità inquirenti germaniche. Esse hanno tuttavia la facoltà di chiedere l'intervento specialistico del SII. Allo stesso modo, un incidente che si verifica presso la stazione SNCF di Genève-Eaux-de-Vives è esclusivamente di competenza del servizio d'inchiesta svizzero che, da parte sua, può chiedere la collaborazione delle autorità francesi. In generale, con l'introduzione del libero accesso alla rete la situazione è diventata molto più complessa. Si pensi per esempio all'incidente verificatosi alla Badischer Bahnhof di Basilea, in cui erano coinvolte la DB, in veste di gestore della rete e proprietario dell'infrastruttura, FFS Cargo, in veste di affittuario delle tratte, i porti e la stazione merci della Köln AG (HGK), quale utente della locomotiva presa in leasing dalla ditta Adtranz, un'altra compagnia, in qualità di locatore del macchinista, come pure dei locatori privati di vagoni.

I risultati dell'indagine vengono riassunti in un rapporto d'inchiesta che può essere consultato in Internet. Le raccomandazioni di sicurezza contenute nello stesso vanno fatte pervenire all'UFT che, da parte sua, decide in merito alla loro eventuale applicazione. Nel caso in cui l'UFT rinunci all'applicazione delle stesse, è tenuto a fornire delle motivazioni plausibili. Di norma, queste raccomandazioni di sicurezza vengono introdotte nell'ambito del traffico viaggiatori FFS e FFS Cargo, ma questo non è sempre il caso per FFS Infrastruttura. Da parte sua, il SII non si assume alcuna responsabilità per quanto concerne l'applicazione delle raccomandazioni di sicurezza e non prevede nemmeno la denuncia delle persone coinvolte. L'obiettivo del SII consiste unicamente nel prevenire altri incidenti futuri. Per questo motivo resta a disposizione in caso di domande e, in modo informale, riceve tutte le notifiche di incidente. Il SII prevede inoltre delle giornate informative.

Desidero ringraziare il sig. Walter Kobelt, responsabile del Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici, per le informazioni che ci ha gentilmente fornito.

Segnali di rallentamento

Oliver Altendorfer; Gruppo tecnico VSLF AR

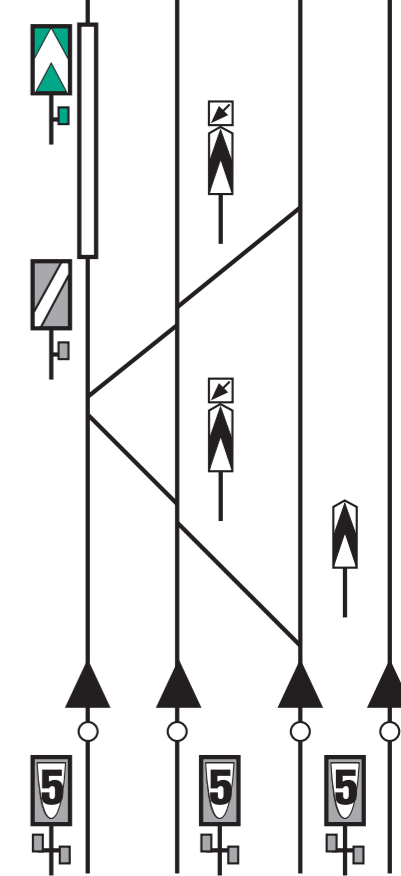
Il 25.06.2009 si è tenuto a Berna un incontro tra Hubert Giger e Oliver Altendorfer, a nome del VSLF, con i rappresentanti di FFS Infrastruttura. Da parte delle FFS erano presenti: Georg Schmalz, responsabile delle vie di circolazione I-FW, Heinz Pfarrer I-FW-SI, Thomas Kuchler I-UB e Andreas Rufener P-OP-RSQ. La discussione verteva sull'impiego, l'installazione e la manutenzione dei segnali di rallentamento sulla rete ferroviaria FFS. A seguito dei numerosi reclami e richiami da parte di molti macchinisti sotto forma di comunicazioni ESI circa l'ubicazione scorretta dei rallentamenti, il VSLF ha chiesto a FFS Infrastruttura di prevedere una piattaforma di dialogo a questo proposito. Ecco i punti in discussione:

- Installazione scorretta dei segnali di rallentamento
 - Attivazione/disattivazione inadeguata dei segnali di rallentamento (assenza di cartelli)
 - Illuminazione difettosa con il buio
 - Misurazione talvolta insufficiente della distanza degli spazi di frenatura
 - Ubicazioni inadeguate dei cartelli (dimensione / altezza di installazione)
- I difetti succitati sono parzialmente noti a FFS Infrastruttura che ha già compiuto degli sforzi per ovviare al problema.
- FFS Infrastruttura dispone di un gruppo di lavoro che si occupa di questi rallentamenti e che, attualmente, si sta occupando dello sviluppo di nuovi segnali più flessibili dotati di controllo ETM. Questi segnali possono essere comandati a distanza a seconda delle necessità e possono essere programmati individualmente. Il progetto è tuttavia ancora in fase di sviluppo.

- In linea di massima, anche in futuro dovrebbero trovare applicazione i grandi cartelli segnaletici (50 x 70 cm), nel mentre i piccoli cartelli (30 x 70 cm) sono consentiti unicamente nei casi in cui la sagoma limite non ammette dimensioni maggiori.

- Prima dello sblocco del segnale di rallentamento, i macchinisti di Infrastruttura effettuano una corsa di controllo, per la quale sono stati resi particolarmente sensibili.

Un altro punto di discussione verteva sull'attivazione/disattivazione inadeguata dei segnali di rallentamento. Fintanto che si continuerà ad adottare l'odierna tecnica di segnalamento, purtroppo non sarà possibile escludere che si ripresentino dei problemi. Non bisogna dimenticare che un segnale di rallentamento di medie dimensioni inevitabilmente presuppone l'installazione



di almeno una dozzina di cartelli segnaletici.

L'illuminazione insoddisfacente è anch'esso un problema ben noto. Le luci intermittenti sono dotate di variatore di luminosità per l'attivazione automatica. A seconda delle diverse condizioni di luminosità è pertanto possibile che tutte e due le luci intermittenti non si attivino contemporaneamente.

Nel corso del colloquio abbiamo notato che questi problemi sono più o meno analoghi per entrambe le parti e che, fondamentalmente, si è piuttosto insoddisfatti dell'attuale stato di cose. Si sta cercando quanto più possibile di evitare l'insorgere di eventuali incidenti. Abbiamo trovato molto positivo il fatto che FFS Infrastruttura abbia accolto le nostre richieste molto seriamente e che, alla fine del colloquio, si sia ringraziato per la nostra collaborazione e il nostro feedback. Contiamo ora sulla creazione di prodotti innovativi da parte di FFS Infrastruttura, di modo da poter ovviare definitivamente a questi problemi.

In considerazione dei problemi con la segnalazione dei rallentamenti, invitiamo caldamente il personale di locomotiva a voler notificare sempre la presenza di segnali di rallentamento situati in modo errato mediante l'avviso ESI e di farne pervenire una copia al VSLF. Se l'avviso viene fatto tramite LEA, vogliate inserire l'indirizzo del caso nel campo «Altro indirizzo e-mail». Qui di seguito l'indirizzo: am@vslf.com

Importanza dell'assunzione di cibo durante una giornata lavorativa

Lettera VSLF al Medical Service AR

Egr. sig.
Dr. med. Pierre-Albert Voumard
Capo Medico FFS SA, MedicalService

Zurigo, 6 agosto 2009

Importanza dell'assunzione di cibo durante una giornata lavorativa

Egregio signor Voumard, con la divisione Traffico viaggiatori FFS, al momento si sta discutendo in merito alla necessità di prevedere una pausa per assumere un pasto in caso di giornate lavorative con più di 8 ore. I lavoratori interessati svolgono un'attività in un settore estremamente importante sul piano della sicurezza e, conformemente a Z 162.1, all. 1, rientrano nel gruppo 1.

La preghiamo di volerci dare la sua opinione professionale e ufficiale in merito alla necessità di assumere cibo durante una giornata di lavoro con riferimento alla salute e all'efficienza, soprattutto in relazione con attività legate alla sicurezza dell'esercizio.

La ringraziamo per le informazioni che vorrà fornirci.

Cordialmente
Hubert Giger
Presidente del VSLF



Risposta Medical Service AR

MedicalService CH 3000 Berna 65

Sindacato svizzero
dei macchinisti e degli aspiranti
Sig. Hubert Giger
Presidente del VSLF

Berna, 1° settembre 2009

Importanza dell'assunzione di cibo durante una giornata lavorativa

Sua richiesta del 6.08.2009

Egregio signor Giger, la ringraziamo per la sua richiesta in merito alla necessità di assumere cibo nel corso di una giornata lavorativa, in particolar modo nel caso di attività legate alla sicurezza dell'esercizio. Prendiamo posizione come segue:

Per poter soddisfare le condizioni professionali legate alla sicurezza, oltre ad uno stato di salute fondamentale buono, ad un'adeguata efficienza psico-mentale e ad una buona idoneità sul piano professionale, sono necessari anche altri elementi. Per quanto concerne la capacità di rendimento in determinati momenti della giornata, anche l'attuale stato fisico e mentale di produttività e motivazione è fondamentale. Conformemente a RZ 162.1, punto 6.1, prima di iniziare il lavoro ciascun macchinista di locomotiva è invitato ad effettuare una sorta di autoesame e, nell'eventualità che dovesse riscontrare dei problemi particolari, è tenuto ad informarne i diretti superiori, chiedendo di essere dispensato dal dover fornire le proprie prestazioni. Un adeguato approvvigionamento di liquidi e sostanze nutritive del proprio corpo e, in particolar modo, del cervello, è anch'esso una premessa fondamentale per una buona produttività. Le direttive della LDL in materia di pause e interruzioni del lavoro sono mirate tra l'altro anche ad offrire ai lavoratori la possibilità di bere e assumere cibo.

Dal punto di vista medico-sanitario, non sussistono dei motivi costrittivi secondo cui, per esempio, dopo una certa durata dell'attività lavorativa vada necessariamente prevista l'assunzione di cibo. Dall'altra parte, bisogna dire che una regolare assunzione di liquidi, in particolar modo in giornate molto calde, è vivamente raccomandata per poter mantenere una

buona capacità di rendimento.

Gli art. 33 e 35 dell'Ordinanza 3 sulla Legge federale sul lavoro non disciplinano tanto l'assunzione di cibo e di liquidi, quanto piuttosto i presupposti che il datore di lavoro deve prevedere, affinché sia i pasti che le bevande possano essere assunti in un ambiente adeguato e assolutamente igienico.

Anche dal punto di vista della medicina in generale, difficilmente si può evincere una disposizione relativa a prescrizioni quanto al tempo. Il margine di variazione e il fabbisogno individuale sono molto soggettivi. Dal nostro punto di vista, delle abitudini alimentari che vanno da «un pasto principale una volta al giorno» all'«assunzione di cibo in brevi intervalli di tempo», si possono considerare plausibili e non comportano alcun rischio sul piano medico.

Per riassumere, desideriamo ribadire quanto segue:

- Le regolamentazioni vincolanti in materia di pause e interruzioni di lavoro sono contemplate nella LDL.
- Ai sensi dell'art. 33 e 35, il datore di lavoro è tenuto a creare i presupposti affinché sia possibile un'adeguata assunzione di cibo e di bevande.
- Non vi sono direttive normative o ragionevoli prescrizioni mediche che stabiliscono come, e con che intervalli minimi, i lavoratori debbano poter assumere cibo o bevande.

La SECO ha pubblicato un opuscolo informativo «Pause e alimentazione» per i lavoratori che svolgono un'attività durante la notte o a turni. Le informazioni in esso contenute sono da considerare delle semplici raccomandazioni e, pertanto, non hanno una funzione prescrittiva. Limitatamente al punto succitato, vorremmo richiamare l'attenzione sul fatto che le preferenze e le abitudini personali non mancheranno di modificare in gran misura queste raccomandazioni generali.

Ci auguriamo che queste nostre informazioni possano esservi di utilità.

Cordiali saluti
MedicalService

Dr. med. Pierre-A. Voumard
Direttore e medico primario

Dr. med. Klaus Stadtmüller
Capisettore Prot. della salute sul lavoro

Servizio di assistenza psicologica

Christiane Dubuis; Responsabile del Servizio di assistenza psicologica HR FFS della Rete sociale assistenziale AR

«Prima di entrare nella stazione X, all'uscita della curva ho notato una persona che si trovava proprio sul bordo all'inizio del marciapiede. Essendo la vista alquanto limitata a causa della curva, improvvisamente mi sono trovato molto vicino a questa persona (ca. 200 metri). Ho subito cominciato a lanciare dei segnali di avvertimento, ma la persona è scesa in mezzo alle rotaie, mi ha girato le spalle e si è messa in posizione accovacciata. Ho attivato il freno d'emergenza, ma l'incidente era ormai inevitabile.»

Ed è più o meno sempre questa la descrizione che viene fatta dai macchinisti* dopo un incidente in cui restano coinvolte delle persone. Durante l'esercizio della propria professione, ogni macchinista deve purtroppo rendersi conto che una volta gli potrebbe capitare di investire una persona, ciò che non di rado è seguito da un percorso molto difficile per riuscire a tornare di nuovo alla guida. Ai tempi, in queste situazioni il macchinista veniva completamente abbandonato a se stesso e quindi doveva riuscire a superare l'accaduto con le proprie sole forze. Oggigiorno si ha una conoscenza molto maggiore circa le misure da adottare per elaborare in modo adeguato degli avvenimenti del genere e per riacquistare di nuovo le necessarie competenze di guida. Su iniziativa di alcuni macchinisti delle FFS, intorno agli anni '90 si è creato un sistema di intervento di personale non professionista, a cui potevano fare ricorso i macchinisti che avevano vissuto un'esperienza traumatica. Nel 2002, l'allora direzione decise di offrire a tutti i dipendenti delle FFS che avevano subito un'esperienza traumatica la possibilità di ricorrere ad un'assistenza psicologica. Questo ha dato il via all'odierno sistema di assistenza in caso di eventi gravi. Più tardi questo servizio di assistenza psicologica è stato modernizzato (vedi immagine 1), fino a prevedere un'adeguata formazione dei collaboratori e dei superiori delle categorie professionali a rischio. Da alcuni anni, per esempio, nel corso di un'intera giornata i macchinisti in fase di formazione vengono istruiti sul tema della gestione dello stress e di un adeguato superamento del trauma dopo un evento estremo. In questo modo è possibile garantire che gli elementi portanti del concetto di assistenza psicologica esplichino tutta la loro efficacia. Un pilastro portante delle misure è dato dal supporto psicologico da parte di personale qualificato. A questo pilastro se ne affiancano altri due, ossia «il supporto da parte dei superiori» e «l'autoaiuto». L'apice del concetto di assistenza psicologica è dato dall'offerta di

provvedimenti aggiuntivi, grazie ai quali è possibile fornire un supporto specifico ed individuale ai diretti interessati.

Chi sono questi addetti del servizio di assistenza?

L'équipe si avvale di colleghe e colleghi provenienti da tutte le sfere di competenza delle FFS e, pertanto macchinisti, agenti di scorta, personale di vendita, collaboratori del servizio di pronto intervento e assistenti sociali. Tutti loro devono aver assolto uno specifico addestramento e vengono seguiti da uno psicologo che si è specializzato in psicologia dell'emergenza. I colleghi attivi in seno al servizio di assistenza psicologica mettono a sua disposizione max. 10% del proprio tempo di lavoro.

Come si svolge l'assistenza psicologica?

Il primo intervento di regola viene effettuato dal diretto superiore o dal suo sostituto nelle prime ore immediatamente dopo l'accaduto. Nel corso di questo colloquio il diretto interessato viene informato sulla possibilità di ricorrere al servizio di assistenza psicologica. Spetterà poi alla persona direttamente coinvolta decidere se avvalersi o meno di questo servizio. Ciò presuppone pertanto che la scelta è facoltativa e che spetterà pertanto al diretto interessato annunciarsi presso il servizio in questione. Le procedure possibili sono le seguenti:

- Il diretto interessato conosce un addetto del servizio di assistenza di cui ha fiducia e lo contatta telefonicamente.
- Sceglie un addetto del servizio di assistenza dall'elenco delle persone di contatto che ha scaricato da Intranet (Personale>Pr odotti&Servizi>Assistenza psicologica) e lo contatta telefonicamente.
- Si annuncia al numero centrale del servizio di assistenza psicologica e chiede di

essere messo in comunicazione con un suo addetto (051 220 69 69; Al di fuori degli orari d'ufficio questo numero viene deviato su un cellulare, di modo che il contatto sia possibile anche di sera e durante i fine settimana).

- Scrive un'e-mail al servizio in questione (indirizzo: xpe039@sbb.ch), chiedendo che gli venga comunicato il nominativo di una persona qualificata.

Questi colloqui sono strettamente confidenziali, per cui ciò che viene discusso non viene in nessun caso riportato ad altri, ed hanno lo scopo di aiutare il diretto interessato ad elaborare quanto accaduto. Di norma non si prevedono più di uno-due colloqui, dal momento che la filosofia del servizio è la seguente: solo il minimo necessario – tanto quanto necessario. L'offerta di assistenza psicologica è pensata come «aiuto all'autoaiuto» e non consiste in alcun modo in una terapia.

Qual è la sua utilità per il collaboratore?

Grazie al supporto dell'assistenza psicologica, il collaboratore può di nuovo acquisire rapidamente la propria competenza personale e, pertanto, ritornare al più presto alla propria attività lavorativa. La conoscenza dei fattori scatenanti del trauma e delle relative conseguenze è un valido aiuto per riuscire a prendere le misure appropriate per superare quanto accaduto. Così facendo è possibile riconoscere in tempo l'insorgere di eventuali problemi e di avviare a possibili conseguenze tardive. L'obiettivo principale di tutte queste misure consiste nel consentire al collaboratore di sentirsi nuovamente bene con se stesso e sicuro di sé.

* Per una maggiore leggibilità abbiamo utilizzato la forma al maschile, ma chiaramente è sottintesa anche la forma al femminile. ■

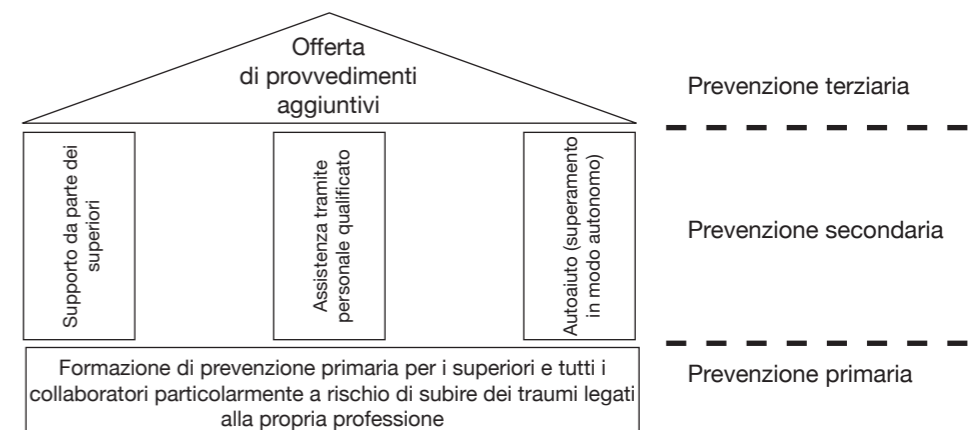


Immagine: Elementi fondamentali del concetto, sulla base di quello di emergenza psicologica adottato dall'aeronautica militare svizzera (secondo A. Müller)

I contributi di base

Comitato del VSLF AR

I contributi di base nelle rivendicazioni salariali

Durante le trattative salariali, sempre più di frequente negli ultimi anni si sono rivendicati dei contributi di base, tra l'altro anche da parte di diverse ferrovie. Questi contributi consistono in importi fissi in franchi, sono assicurati e tornano utili a tutti indistintamente. Essi rappresentano un beneficio per i redditi più bassi, dal momento che, in percentuale, risultano più elevati rispetto ai redditi più alti. Essi costituiscono pertanto uno strumento per il livellamento dei salari e dei livelli retributivi.

Nell'ambito della maggior parte delle ferrovie si prevedono, da una parte, delle trattative per un aumento dell'indennità di carovita (che, teoricamente, ha anche un effetto compensativo sui salari e sui livelli retributivi) e, dall'altra parte, vengono negoziati degli aumenti salariali individuali affinché i giovani collaboratori possano salire di livello retributivo e raggiungere il traguardo salariale. Per far sì che possibilmente tutti i dipendenti possano ricevere l'indennità di carovita e i giovani dipendenti non restino fermi nella rispettiva classe salariale, tenendo conto anche della loro sempre maggiore esperienza, bisogna sempre alimentare entrambi i settori contemporaneamente. Con questa rivendicazione di contributi di base restano pertanto meno mezzi a disposizione sia per i dipendenti più anziani (rincarare) che per quelli più giovani (avanzamento). In questo modo, ci rimettono soprattutto i collaboratori giovani e quelli più anziani a partire da un livello di reddito medio, ciò che riteniamo scorretto sia sul piano sociale che della solidarietà. Le eventuali rivendicazioni sociali vanno definite nei corrispondenti sistemi salariali tramite le trattative CCL, o altrimenti vanno sottoposte in tale sede e non nell'ambito delle trattative salariali.

Anche se i mezzi finanziari fossero sufficienti, i sistemi salariali che sono stati negoziati congiuntamente non potrebbero essere mantenuti con dei contributi di base, ciò che andrebbe a scapito soprattutto dei più giovani. In occasione delle trattative salariali il VSLF intende pertanto opporsi all'introduzione dei contributi di base.

Le risorse del personale ecc.

Kay Rudolf; Vicepresidente sezione Ostschweiz AR

Per quanto concerne il tempo di lavoro, ad ogni nuovo orario dei treni ci si ritrova ad un punto come se ogni volta si dovesse ripartire per una nuova spedizione per l'Himalaya. Questo è particolarmente fastidioso, soprattutto quando il tempo di lavoro che ci viene assegnato è troppo basso. Ancora più increscioso è il fatto che ciò accada da ben tre anni consecutivi. Anche dei controlli precisi e i reclami in merito alle bozze dei piani di marcia portano a poco o niente. Ogni volta che si interviene, si riceve sempre la stessa risposta: il problema è conosciuto e verrà risolto. Ad ogni cambio di orario ci si ritrova puntualmente ai piedi di una grande montagna e la marcia riparte da zero. È davvero peccato che, evidentemente, non ci sia la volontà di risolvere questo problema ed è inammissibile che, «per via del sistema», i sempre più frequenti conteggi del tempo di lavoro in eccesso vengano regolarmente fatti scendere!

Anche le risorse del personale rappresentano un tema di grande attualità. Purtroppo è un dato di fatto che, generalmente parlando, oggi il nostro lavoro non suscita più chissà che entusiasmo e che, negli ultimi anni, la nostra immagine professionale è stata dispersa ai quattro venti. L'azienda dovrà assolutamente trovare quanto prima delle valide soluzioni a questo proposito. Oserei dire che, in questo contesto, di provvedimenti non ce n'è stata neanche l'ombra e che le eterne pressioni salariali non hanno di certo contribuito a rendere più affascinante questa professione. Adesso naturalmente la cosa si sta facendo di nuovo pressante e così si viene a sapere da parte della DT che di candidati ce n'è a sufficienza. Speriamo sia veramente così, altrimenti rischieremo di ritrovarci con un'insostenibile carenza di personale. Non dobbiamo anche dimenticarci che, nei prossimi 10 anni, ci sarà un numero consistente di collaboratori che andranno in pensione.

Il grado di soddisfazione del personale sale e scende esattamente come la nostra immagine professionale e il nostro salario. Negli ultimi anni non ci sono stati eventi degni di nota su entrambi i fronti. Il progetto Vision 2010 è ad un punto morto ed è stato enfatizzato eccessivamente da parte delle FFS. Per fortuna, adesso il VSLF ha deciso di tirare il freno a mano e di disdire questo accordo.

Per quanto riguarda la questione dei salari, adesso si è riusciti a trovare una soluzione per i macchinisti che si spostano all'estero, anche se riteniamo che finalmente dovrebbe entrare qualcosa di più anche nel borsellino

di tutti gli altri collaboratori (apprezzamento!)

Di grande attualità è ora l'introduzione del LEA II. Qui si può senz'altro parlare di un passo azzardato. Un buon esempio ci viene dato invece dalla formazione FFS KIS, durante la quale il personale di locomotiva della Svizzera orientale è stato dispensato dal lavoro e dislocato a Zurigo, dove ha avuto modo di seguire questo addestramento, al termine del quale ha potuto riprendere normalmente la propria attività. Si è trattata di una formazione davvero esemplare che non ha violato né la LDL, l'OLDL o i BAR. Per quanto riguarda invece il LEA II, a quanto pare tutto doveva essere fatto di gran fretta. I collaboratori sono stati invitati ad iscriversi negli appositi elenchi e, solo tre settimane più tardi, il capo DT ha attirato la loro attenzione sul fatto che, ovviamente, gli unici responsabili dell'osservanza di LDL, OLDL, CCL e BAR erano solo i macchinisti. Nell'eventualità che si voglia partecipare in un giorno non lavorativo, con la propria registrazione nell'elenco automaticamente si rinuncia alla durata minima di lavoro e vengono abbuonati «ben» 90 minuti. Non ci sono parole...

Si può ben obiettare dicendo che la fornitura andava fatta in fretta e furia, ma adesso siamo agli inizi di ottobre e non c'è ancora niente di nuovo. In fin dei conti il lavoro con il LEA I procede molto bene. I corsi sono iniziati all'inizio di luglio e, da allora, la partenza ufficiale è già stata rimandata ben due volte. Da ottobre dovrebbe essere possibile effettuare l'update senza cavi e, in questo modo, rieccoci di nuovo ai famosi quattro mesi di cui avremmo avuto bisogno per un regolare addestramento durante il tempo di lavoro.

Con la cassa pensioni FFS ci saranno di sicuro ancora delle importanti ripercussioni. Evidentemente sono stati fatti degli errori madornali in materia di rifinanziamenti, ma praticamente metà del Parlamento e dei cantoni sembrano non interessarsene più di quel tanto. Un'altra cosa che non riesco a capire è come mai ai tempi i nostri pensionati non siano stati ammessi nella cassa pensioni della Confederazione.

Quello che è certo è che la frustrazione del personale è destinata ad aumentare con le misure di risanamento e le ulteriori misure di risparmio che sono state annunciate. Il prossimo anno la soddisfazione del personale toccherà l'ennesimo minimo storico. Mi chiedo per quanto tempo ancora staremo semplicemente a guardare l'evolversi degli eventi! ■

Risoluzione dell'ALE

Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva AR

Risoluzione dell'ALE circa un suo coinvolgimento da parte dell'Unione Europea in caso di rilevanti procedure decisionali e legislative che concernono i macchinisti e altro personale viaggiante.

Da due anni l'ALE sta conducendo delle intense trattative con la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF / rappresentanza dei lavoratori attivi nel settore ferroviario in Europa). L'obiettivo principale è la partecipazione dell'ALE nel dialogo sociale del settore ferroviario. L'ETF ha tuttavia assunto un atteggiamento alquanto inflessibile, nel senso che ha offerto di integrare l'ALE nel dialogo sociale in ambito ferroviario, tuttavia solo prevedendo una cooperazione con l'ETF. Il concetto di base non prevedeva un diretto riconoscimento dell'ALE quale parte sociale, in quanto la stessa avrebbe dovuto integrarsi nella struttura organizzativa e decisionale della stessa ETF.

L'ALE disapprova una partecipazione così concepita, in quanto è dell'opinione che in questo modo verrebbe privata di un pezzo della propria identità. In quanto organizzazione rappresentativa del settore ferroviario europeo, l'ALE non avrebbe infatti più alcuna visibilità e non avrebbe più modo di diffondere e di sostenere le proprie opinioni verso l'esterno.

Dati questi presupposti, l'ALE non è pertanto d'accordo di accettare una cooperazione con l'ETF. In qualità di organizzazione che rappresenta la maggioranza dei macchinisti dell'Unione Europea, l'ALE non è tuttavia disposta a tollerare oltre la sua esclusione dal forum in cui vengono prese delle decisioni fondamentali che concernono i collaboratori che essa tutela. Come, del resto, l'ALE non intende assolutamente accettare che la sua partecipazione avvenga mediante la delega ad altre organizzazioni. A livello europeo, negli ultimi anni si sono verificati degli sviluppi importanti nel settore ferroviario per quanto concerne il varo di nuove norme e direttive. Esse riguardano in primo luogo i macchinisti e, più in avanti, probabilmente anche gli accompagnatori dei treni, dal momento che attualmente le rispettive condizioni transfrontaliere sul piano sociale, del lavoro e della sicurezza sono al centro dei testi di legge. Le ferrovie sono internazionali, per cui anche le soluzioni dovranno essere tali. In qualità di associazione europea dei sindacati dei macchinisti, l'ALE chiede che

la Comunità delle ferrovie europee (CER / Community of European Railways) e la Commissione Europea la consultino direttamente, in particolar modo in merito ai seguenti argomenti:

- Condizioni di lavoro nel traffico transfrontaliero
- Norme minime per l'abilitazione e l'esame dei macchinisti
- Integrazione e precisazione dell'attuale direttiva europea per la licenza dei macchinisti

A questo proposito, invitiamo le competenti istituzioni e autorità nazionali ed internazionali a sostenere l'ALE in merito alla sua richiesta di essere riconosciuta quale controparte nelle trattative con la Commissione Europea e il CER. L'ALE sta facendo quanto è in suo potere per ottenere un consenso a livello di dialogo. Qualora anche in futuro dovesse continuare a delinearci una forma di emarginazione dagli organi decisionali dell'UE, l'ALE, ma anche i singoli sindacati nazionali, si vedranno costretti a portare avanti direttamente con il CER la tutela degli interessi dei macchinisti. I sindacati affiliati all'ALE perseguono questo obiettivo secondo modalità congiunte e coordinate.

ALE, Roma, maggio 2009

La lettera che il VSLF ha scritto in proposito alla BLS SA e alla FFS SA, quali ferrovie affiliate al CER (Community of European Railways), ha dato un riscontro positivo da parte di entrambe. La BLS sottolinea il fatto che, trattandosi di una piccola impresa, può avere un'influenza molto limitata in seno al CER, ma che è senz'altro disposta ad appoggiare l'ammissione dell'ALE in seno ai notified bodies.

Le FFS sono a favore del riconoscimento dell'ALE da parte del CER e, in caso di un'eventuale procedura di consultazione presso il CER, anch'esse sono pronte a formulare una raccomandazione per un'estensione dei notified bodies all'ALE.

Informazioni sull'ALE: www.ale.li
Informazioni sul CER: www.cer.be



Qui di seguito i sindacati affiliati all'ALE:

- FAST Ferrovie** – Federazione Autonoma die Syndacati die Trasporti (Italien)
- FML** – Federatia Sindicatelor Mecanicilor de Locomotiva din Romania (Rumänien)
- FS CR** – Federace strojvudcu Ceske republiky (Tschechien)
- FS SR** – Federácia Strojvodcov Slovenskej Republiky (Slovakei)
- GDL** – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (Deutschland)
- MOSZ** – Mozdonyvezetők Szakszervezete (Ungarn)
- NSMS** – Nezavisni Sindikat Masinovoda Srbije (Serbien)
- P.E.P.E.** – Panelinia.Enossi.Prosopikou.Elxis (Griechenland)
- SACT** – Syndicat Autonome des Conducteurs de Train (Belgien)
- SEMAF** – Sindicato Espanol de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios (Spanien)
- SMAQ** – Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses (Portugal)
- SSH** – Sindikat Strojovoda Hrvatske, Railroad Engineer Trade Union of Croatia, (Kroatien)
- ULDB** – Union of Locomotive Drivers in Bulgaria (Bulgarien)
- VSLF** – Sindicato svizzero dei macchinisti e aspiranti
- VVMC** – Vakbond Voor Rijdend Personeel (Niederlande)
- ZZM** – Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych W Polsce (Polen)

Event am 18. September 2009

Am Nachmittag des 18. Septembers trafen sich eine gut gelaunte Schar Frauen mit ihren pensionierten oder noch aktiven Lokführern vor dem Bahnhof Biel zum diesjährigen Gewerkschaftsausflug. Der Bus brachte uns zur Talstation der Biel-Leubringenbahn, wo Frau Lehner von Biel Tourismus bereits auf uns wartete. Sie führte uns in einer guten Stunde durch die Altstadt von Biel.

Biel wurde zwischen 1220 und 1230 auf dem Kalksteinhügel der Römerquelle als südliche Grenzbefestigung der Ländereien des Fürstbischofs von Basel gegründet. Der Name der Stadt leitet sich vom keltischen Sonnengott Belenus ab, dem hier eine Kultstätte gewidmet war. Die beiden gekreuzten Beile auf rotem Grund sind durch die Fehlinterpretation des Namens Biel ins Stadtwappen gelangt.



Vor den Resten der fürstbischöflichen Burg erzählte uns Frau Lehner vom Stadtbrand von 1367. Nach einem Streit zwischen der Stadtbevölkerung und der bischöflichen Burgbesatzung riefen die Bürger ihre Verbündeten aus Bern zu Hilfe. Bevor es zum Kampf kam, zogen sich die fürstbischöflichen Soldaten zurück und setzten die Burg in Brand. Durch Funkenflug und Wind wurde das Feuer in die Stadt getragen und fand in den Holzhäusern reichlich Nahrung. Als das Bernerheer in Biel eintraf, war hier nichts mehr zu holen, so wurden kurzerhand die Dörfer östlich der Stadt gebrandschatzt und ausgeplündert. Glücklicherweise sind die Bieler aber nicht nachtragend, und man wird als Berner, wie ich aus eigener Erfahrung weiss, freundlich aufgenommen.

Nur im Kampf gegen überhebliche Berner Hockeyspieler schlugen die Bieler auf einheimischem Eis erbarmungslos zurück.

Durchs Bäse- oder Bisetöri betraten wir die Altstadt. Frau Lehner führte uns durch ein

schmales Gässchen, um uns den typischen Hausbau mit Vorder- und Hinterhaus zu zeigen. Im Vorderhaus wurde gearbeitet und im Hinterhaus gewohnt.

Auf dem Ring sei früher zu Gericht «gesessen» worden. Ringsum sind und waren Handwerker ansässig. Wer nicht Recht tat, wurde mitunter beim nahen Kircheneingang angekettet und von Passanten und Kirchgängern angespuckt und aufs Übelste beschimpft.

Im finsternen Mittelalter heiteren sich die Bieler mit täglich 2 Litern Wein auf. Auch heute werde in Biel noch viel Rebensaft getrunken, meint unsere Stadtführerin. Tja, die Einen wappnen sich mit Tamiflu gegen die Schweinegrippe, die Bieler hingegen desinfizieren vorbeugend mit Wein. Weiter ging es vorbei am Engelbrunnen und den schmucken Häuserfronten der Obergasse.

Auf der Höhe des Fürstenhauses markiert, wie in drei andern Altstadtgassen auch, ein über der Strasse hängendes Bielerwappen den Standort eines ehemaligen Stadttors. Gedenktafeln weisen darauf hin, dass wir nicht die ersten Besucher Biels waren. Johann Wolfgang von Goethe logierte im Herbst 1779 zwei Tage in der Alten Krone an der Obergasse 1.

Jean-Jacques Rousseau hielt es 1765 keine Woche in der Dachkammer an der Untergasse 12 aus, die Leute seien unfreundlich, gar feindlich gesinnt zu ihm und es stinke ihm zu streng hier. So ging er via Basel und Strassburg über den Jordan... – pardon – über den Ärmelkanal nach England.

Heinrich Pestalozzi betreute vom Herbst 1767 bis Frühjahr 1768 im Haus an der Untergasse 4 verschiedene Male den jüngeren Bruder von Pfarrer Lavater. Er konnte aber gegen die Flegelhaftigkeit und das unsittliche Verhalten von Hans Heinrich Lavater nichts ausrichten. Tja, auch ein Bieler-Schädel ist ein «Bern-Gring» und die sind bekanntlich nicht aus Plastik!

Ob wegen uns nach unserem Sektionsausflug in die Bieler-Altstadt auch eine Gedenktafel aufgehängt wird, ist noch ungewiss!

Sollte dies jedoch geschehen, wird die breite Öffentlichkeit vom Vorstand der VSLF-Sektion Bern über all ihm zur Verfügung stehenden Medien informiert! Durch die Hintertür gelangten wir in den E-Graben (Exkrementengraben) hinter den Hinterhäusern. Laut Vorschrift musste der E-Graben mindestens so breit sein, dass sich ein Schwein darin wenden konnte. Saukomisch war für uns auch, dass dieser Ort an dem wir nun standen, nur einmal im Jahr gesäubert wurde. Es muss hier saumässig gestunken haben!

«1411 l'eau de Bienne, le Parfum médié-

val», und wer spricht da noch von der guten alten Zeit?!

Nur um falschen Geruch(t)en zuvor zu kommen, der E-Graben wurde aufgeschüttet und ist heute nicht mehr im Gebrauch! Dafür brauchen wir heute E-Mails, die stinken zwar nicht, aber man sollte sie gleichfalls mehr als einmal jährlich ausmisten! Auch kann man manche E-Mails so oft drehen und wenden wie man will, und trotzdem versteht kein Schwein, was der Absender von einem will!

In Biel lagen Himmel und Hölle nahe beisammen, denn in dem Hang unterhalb der Kirche wurde eine unterirdische Schmiede betrieben, in der das Feuer in der Esse Tag und Nacht brannte. Heute befindet sich die älteste Metzgerei Biels in den Räumlichkeiten der ehemaligen Schmiede.

Von der Untergasse zum Burgplatz und dem Gerechtigkeitsbrunnen, wo unser Rundgang endete, war es nur ein kurzer Weg. Dass wir aktiven Lokführer diese interessante Altstadtführung so unbelastet geniessen konnten, war nicht zuletzt dem Umstand zu verdanken, dass uns keine Login-Lernkontrolle im e-tutor bevorstand



und wir das positive Feedback direkt bei Frau Lehner, die uns auf sympathische Art und Weise Biel näher brachte, anbringen konnten.

Die Zeit verging wie im Zug! Übrigens ist die Zeit der Grund, wieso Biel auch Bienne ist. Als ab 1842 die Uhrenindustrie in Biel Fuss fasste, fehlte es an ausgebildeten Fachkräften. Die von der Gemeinde Biel beschlossenen Vergünstigungen für neu zugezogene Uhrmacher bewogen etliche Fachleute aus Le Locle und La Chaux-de-Fonds nach Bienne zu ziehen. So wurde Biel/Bienne wortwörtlich «mit der Zeit» zweisprachig.

Nachdem wir uns bei Frau Lehner bedankt und verabschiedet hatten, ging es mit unserer Ausflugsgruppe bachab. Der Schüss

entlang spazierend, erreichten wir nach einer halben Stunde die Schiffländte, wo die BSG-Hoch-Seejacht (Bielersee 429 m ü.M.) für uns bereitstand.

Kaffee und Crèmeschnitten sorgten dafür, dass nach dem Kopf auch der Bauch gefüllt wurde. Mit der Anzahl Crèmeschnitten habe ich mich etwas vertan, ich danke hiermit all den Kollegen, die sich aufopfernd der Vernichtung der gemein-gefährlichen Kalorienbomben angenommen hatten. Dank dem Ausbleiben des Joran (Wind) wurde niemand grün im Gesicht und da an diesem Tag auch niemand blau war, blieben die von mir mitgeführten Plastiksäcke unbenutzt.

In Twann verliessen wir den Boden der Stadt Biel / Ville de Bienne und begaben uns zum Apéro zur Vinothek Pflöpfhüsli. Im Kampf gegen die Reblausplage wurden um 1910 auf die einheimischen Rebenarten laus-resistente Hölzer aus den USA, im eigens dafür gebauten Häuschen, aufgepfropft.

So kam das Pflöpfhaus zu seinem Namen. Die gemütliche Rebenlaube animierte einige Kollegen zum Planen eines Nachbaus vor dem eigenen Heim. Als aber das Alter der schattenspendenden Rebe (ca. 100-jährig) bekannt wurde, zerschlugen sich diese Pläne schlagartig! Neben Rot- und Weisswein schenkte man uns auch Oeil-de-Pedrix in die Gläser und wer von uns Rosé bestellte, wurde sofort von der Pflöpfhüsli-Leiterin, Frau Scholer, zurechtgewiesen, Oeil-de-Pedrix sei nicht einfach Rosé, sondern werde ausschliesslich aus Pinot Noir-Trauben gekeltert. Wenn auch kaum einer von uns je vorher ein Rebhuhn gesehen hat, werden wir in Zukunft den Vogel an den roséfarbenen Oeil-de-Pedrix sicher erkennen können.



Schliesslich liessen wir den diesjährigen Sektionsausflug beim Nachtessen im Restaurant Bären ausklingen. Ich danke Allen, die am Ausflug teilnahmen, fürs gemütliche Zusammensein und hoffe, dass es ihnen ebenso viel Spass gemacht hat wie mir.

Andreas Herren
Lyss, 12. Oktober 2009

**22. Generalversammlung**

Datum: Dienstag 24. November 2009
Ort: Restaurant Gotthard, Goldau
Zeit: 14.15 – 17.30 Uhr
Apéro: ca. 15.15 – 15.45 Uhr
Nachtessen: ab 18.00 Uhr
(mit PartnerInnen)

Der erste Teil ist für die Gäste Claudio Pellettieri, Bereichsleiter P Mitte, und Jens Blättler, LLP Goldau, reserviert. Im zweiten Teil stehen Vorstandswahlen sowie die Wahl eines GRPK-Mitgliedes und des APK-Mitgliedes an. Zudem gibt es neues vom Verband durch Hubert Giger und Philipp Maurer.

Damit die Sektion auch noch in einem Jahr besteht, sind dringend Nachwuchskräfte gesucht. Bei der gegenwärtigen Unzufriedenheit ist das die Gelegenheit, aktiv im Vorstand mitzumachen und dafür zu sorgen, dass in Zukunft wieder ein besseres Arbeitsklima beim Lokpersonal herrscht!

Einladung, Traktandenliste, eingegangene Anträge, Anmeldung Nachtessen usw. werden im Programmheftchen, welches Anfang November 2009 erschienen ist, ersichtlich sein.

Auf eine grosse Teilnehmerzahl freut sich der Vorstand und

Hansruedi Niederhäuser
Sektionspräsident

Bericht Präsident Sektion Luzern-Gotthard

In diesem Jahr habe ich die Suche nach einem neuen Sektionspräsidenten intensiviert. Ein gutes Dutzend Mitglieder wurde ausserdem schriftlich angefragt, ob sie ein Vorstandsamt übernehmen. Leider ist das Echo mehr als dürftig. Es haben nur 3 Personen mit mir Kontakt aufgenommen, alle sind negativ verlaufen. Die Wahrscheinlichkeit, dass spätestens ab Nov. 2010 kein Sektionsvorstand vorhanden ist, wird wohl Realität. Ich bitte daher dringend, etwas Zeit für den Verband zu investieren und aktiv im Vorstand mitzumachen.

Mitgliederversammlung 26. Mai 2009 in Erstfeld

Am Morgen fand unsere Mitgliederversammlung statt. Obwohl wir Raphael Weber vom BAV als Gast begrüssen konnten, der uns Aufschluss gab, was eigentlich das

BAV beim Lokpersonal prüft, war der Mitgliederaufmarsch dürftig! Der Vorstand hat nun beschlossen, dass ab dem nächsten Jahr auch die Mitgliederversammlungen in Goldau statt Erstfeld stattfinden. Am Nachmittag besuchten wir die NEAT-Baustelle in Erstfeld.

Einteilungen P Depot Luzern ab Fahrplanwechsel

Anfang Jahr wurden von 2 VSLF-Lokführern Unterschriften gesammelt, weil sich das Lokpersonal bei der jetzigen Einteilung übergangen fühlt. Dank den vielen Protest-Unterschriften wurde nun im Juni eine Abstimmung durchgeführt, leider ohne Vorschlag von V. Stalder und Th. Lisibach! Anhand der Fragenswahl war schon vorher absehbar, dass es keine wesentliche Änderung geben wird. Leider scheinen im Moment die Umgangsformen gegenseitig verletzend zu sein.

Vorbereitung Verbands-GV 13. März 2010

Unsere Sektion ist momentan stark damit beschäftigt, die Verbands-GV auf die Beine zu stellen. Folgende Mitglieder sind im OK und nehmen regelmässig an den Sitzungen teil: Brunner Joe als Leiter, Bisig Hansruedi, Müller Bruno, Niederhäuser HR, Suter Edwin, Stegmüller Urs, Tschopp Paul. Jeder von ihnen betreut ein verantwortliches Ressort. Dies sind zum Beispiel: Organisatorisches, Sponsoring, Rahmenprogramm, Begleitprogramm usw.

Hansruedi Niederhäuser
Sektionspräsident

Neuer CEO

Nachdem Dr. Guido Schoch überraschend auf den 01. September 2009 die Führung der VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) übernahm, wurde Bruno P. Melnik, Verwaltungsrat SOB, interimistisch die Führungsverantwortung in der Rolle als Delegierter des Verwaltungsrates mit allen Kompetenzen übertragen. Der Verwaltungsrat wählte Herrn Thomas Küchler – Lehmann zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung SOB. Der Bauingenieur HTL/FH ist seit 1998 bei der SBB tätig und leitet ab 2005 die Geschäftseinheit «Unterhalt Bau und Logistik». Er wird seine neue Aufgabe am 01. Januar 2010 antreten.

BAR

Nach 3 Verhandlungsrunden über das Nachfolgedokument zum Z 303/03 (Arbeitszeitregelung für Fahrpersonal) konnten am 10. September 2009, die letzten Einigungen erzielt werden. Die neue Vereinbarung gilt nun für das ganze unregelmässig arbeitende Personal.

Erfreut darf zur Kenntnis genommen werden, dass das unter der Federführung vom VSLF erarbeitete Grundlagenpapier wesentlich zu diesem Verhandlungsergebnis beigetragen hat. Mit den Sozialpartnern zusammen, konnte ein doch sehenswertes Ergebnis herbeigeführt werden.

Die wichtigsten Regelungen lauten:

Arbeitszeit: Die durchschnittliche Soll-Arbeitszeit beträgt 492 Minuten.

Vorgeleistete Arbeitszeit: Guthaben können in Form von Minuten, Stunden oder ganzen Tagen ausgeglichen werden.

Zeitzuschläge: Die Zeitzuschläge werden in zusätzlichen arbeitsfreien Tagen (ZZ-Tag) ausgeglichen. Der Bezug erfolgt auf Gesuch des Mitarbeiters.

Mindestarbeitszeit: Es werden keine Dienstsichten mit weniger als 360 Minuten effektiver Arbeitszeit eingeteilt.

Arbeitsunterbrechungen/Kurzpausen/Pausen: Werden bis 49 Minuten voll als Arbeitszeit angerechnet. Bei 50 bis 59 Minuten gelten 20 Minuten als Arbeitszeit.

Arbeitsfreie Tage: Zusätzlich zu den Ferien besteht der Anspruch auf 63 Ruhetagen plus effektiver Anzahl Samstag (52/53) = Ausgleichstage.

Bezug von Ausgleichstagen: Im Einvernehmen mit dem Personal können Ausgleichstage einzeln eingeteilt werden.

Ruhesonntage: Abstände von mehr als 21 Tagen zwischen Ruhesonntagen sind nicht gestattet. Es darf maximal an 4 Ruhesonntagen nacheinander gearbeitet werden.

Ferien: Die Ferien beginnen grundsätzlich an einem Montag und enden an einem Sonntag. Auf Wunsch des Mitarbeiters

wird der vorangehende Sonntag und Samstag frei gewährt, sofern dies mindestens 2 Monate vor Beginn der Ferien mitgeteilt wird. Am letzten Arbeitstag vor den Ferien ist spätestens Arbeitschluss um 22 Uhr. Wir sind überzeugt, dass die Umsetzung dieser neuen Bestimmungen von einer grossen Mehrheit der betroffenen Mitarbeitenden mitgetragen wird und die unzähligen Diskussionen über Interpretation und Anwendung von AZG und AZGV der Vergangenheit angehören werden.

Pensionskasse ASCOOP

Das Jahr 2008 geht als eines der schwärzesten Anlagejahre weltweit in die Geschichte ein. Das schlägt sich leider auch in den Performancezahlen der Pensionskassen nieder. Die Pensionskasse ASCOOP erzielte im Jahr 2008 eine Performance von -10.63%. Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes SOB betrug am 31.12.2008 bedenkliche 68.35%. Ende 2009 muss der Deckungsgrad von 81.23% auch von der SOB zwingend erreicht werden. Dies ist auf dem Sanierungspfad der ASCOOP vorgeschrieben. Um dieses Ziel zu erreichen fehlen rund CHF 20.4 Mio. Diese Differenz ist wohl im Abschluss 2008 zurückgestellt, aber der Betrag ist nicht «flüssig». Es bleibt also die zentrale Frage, wie bringt die SOB diesen Betrag auf.

Da viele der kantonalen Pensionskassen ebenfalls eine Unterdeckung aufweisen, werden sich die Kantone prioritär um die Sanierung der eigenen Vorsorgewerke bemühen. Ende Juni 2009 wurde auch bekannt, dass sich der Bund nur an einer teilweisen Hilfe der SBB-Pensionskasse beteiligen wird. Es ist zu befürchten, dass die ASCOOP «leer» ausgehen wird. Zwangsläufig hat die Sanierung durch die Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu erfolgen. Dazu wurde ein Ausschuss innerhalb der paritätischen Vorsorgekommission gegründet. Diese hat den Auftrag verschiedene Varianten auszuarbeiten. Ohne Tabus müssen auch schmerzhaft Lösungsansätze sowohl für Arbeitnehmer wie auch Arbeitgeber diskutiert werden. Auf November 2009 sind neue Informationen in Aussicht gestellt worden.

Situation beim Lokpersonal

Die in Kraft getretenen GAV-Änderungen auf 2009 und mit dem Abschluss der BAR-Verhandlungen konnte ein Beitrag zur Klimaberuhigung beim LP beigesteuert werden. Die angespannte Personalsituation wird sich spürbar entschärfen, sobald die 12 Lf Kat. D in Ausbildung das P-Modul abgeschlossen haben. Bis Mitte November 2009 sollten alle selbständig im Personenverkehr einsatzbereit sein. Anschliessend

werden sie bis Ende Jahr noch zusätzlich im G-Modul ausgebildet.

Für die Betreuung des Lokpersonals wurden 2 Olf-Stellen ausgeschrieben. Nach einem zweistufigen Wahlverfahren wurden Heinz Jäger und Daniel Thoma gewählt. Beide neuen Mitarbeiter haben sich nach der Lehre als Elektromonteur / Elektroniker zum Elektroingenieur HTL/FH weitergebildet und zahlreiche Jahre bei den SBB im Bereich Lokpersonal gearbeitet. Mit grosser Spannung werden wir verfolgen, ob den Lf-Anliegen in Zukunft mehr Beachtung geschenkt wird.

Nachfolge von LEA I

SBB P wechselt bekanntlich zum LEA II. Da stellte sich auch bei der SOB die Zukunftsfrage wie es weitergehen soll. Nach der BLS hat sich auch die SOB für das RailOpt-Zusatzmodul RailOpt DIS (Lokführer Dienst Informations-System) entschieden. Damit kann die SOB die Auftragsdokumente für ihr Lokpersonal selber aufbereiten. Bisher wurde bei der SOB das LEA I der SBB verwendet. Bereits seit 2005 plant und disponiert die SOB Personal und Rollmaterial mit der Software RailOpt der Qnamic AG. Diese RailOpt-Anwendung wird nun mit dem Lokführer Dienst Informations-System DIS ausgebaut. RailOpt DIS lässt sich einfach in die bestehenden RailOpt-Applikationen der SOB integrieren. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 stehen dem SOB-LP über RailOpt alle relevanten Informationen aus Fahrordnung und Streckendaten elektronisch auf dem mobilen Endgerät zur Verfügung. Die Informationen der Streckendaten werden in einer eigenen RADN-Datenbank verwaltet. Als Endgerät wird das Netbook DELL Inspiron Mini 10 zur Anwendung kommen. Die Verbindung zum Zentralrechner erfolgt mit dem neuen Netbook über das UMTS-Netz statt über Kabelanbindung im Personalzimmer. Damit kann jederzeit von einem beliebigen Standort mit GSM-Abdeckung ein Update der Fahrordnungen durchgeführt werden. Ein Touchpad ermöglicht mit den Fingern die Maus zu bedienen. Die wichtigsten Funktionen werden statt über Touch-Screen direkt über Tasten aufgerufen.

Zwischenzeitlich hat sich in der Computerwelt das Bildschirmformat 16:9 durchgesetzt. Dadurch sind die neuen Netbook in der Breite gewachsen. Dieser Umstand bewirkt, dass die LEA I – Halterungen nicht mehr ohne Anpassungen für das DIS übernommen werden können. Die umgebauten Halterungen erlauben neben dem DIS-Netbook, in aufgeklapptem Zustand auch das deutlich grössere SBB LEA II Gerät zu platzieren.

Mitgliederversammlung

Von der inzwischen auf 37 Mitglieder angewachsenen VSLF-SOB Gruppe folgten 12 der Einladung zur 2. Mitgliederversammlung SOB nach Wattwil. Die beiden Präsidenten Hubert Giger und Stephan Gut informierten über aktuelle Geschäfte. Das Hauptinteresse galt aber den Ausführungen von Daniel Ruf zu den vor Wochenfrist erfolgreich abgeschlossenen BAR-Verhandlungen. Beim anschliessenden «Zvieri-Teller» wurde heftig weiter diskutiert.

Ruedi Brunner
Leiter SOB
Sektion Ostschweiz

SEKTION OSTSCHWEIZ

Diesen Herbst erhielten wir das neue LEA. Es sei mir erlaubt, dies allegorisch zu kommentieren: Wir brauchen ein neue Autos für unsere Flotte. Voraussetzungen: Es wird im Stadtverkehr gebraucht, muss also klein, leicht, stabil, zuverlässig und wendig sein. Wir erhalten einen Hummer auf Dacia-Basis. Leider säuft er ziemlich viel, und nach 2 Stunden Stadtverkehr muss bereits wieder getankt werden; Trick: man kann 2 Kerzen herausdrehen und bei der Abwärtsfahrt den Motor ausschalten. Leider ist er ein wenig unhandlich und schwer zu manövrieren im Stadtverkehr und beim Parkieren, und leider nicht so stabil, wie er gross ist. Es sind viele Extras eingebaut, die aber leider noch nicht funktionieren und statt einer Handbremse muss das Auto mit einem Klettverschluss gesichert werden. Ausserdem kostet der jährliche Service ein Heidengeld (8 Mio. Franken?!), denn statt eines Mechanikers werden vor allem IT-Spezialisten für die noch nicht funktionierenden Gadgets benötigt. Obwohl sich kein einziger Verantwortlicher positiv äussert über diese Beschaffung heisst die offizielle Devise: «Ein tolles Gerät, ihr müsst jetzt stolz sein, Freude herrscht.» Wer unangenehme Fragen stellt, oder gar die Frechheit besitzt, die Funktionalität oder Batterielaufdauer mit privaten (z.B. 5-jährigen Laptops) in Frage zu stellen, wird als notorischer Nörgler verunglimpft. Wieder einmal stehen nicht die Bedürfnisse des Endnutzers im Vordergrund, sondern die Spielwiese der IT-Spezialisten. Dies darf man getrost als Arbeitsbeschaffungskriminalität bezeichnen.

Stephan Gut
Sektionspräsident

Seit etwa 10 Jahre bekleide ich nun in der einen oder anderen Form diesen Job in der Sektion Ostschweiz. Darum ist es für mich langsam Zeit, einem der zahlreichen und drängelnden Nachfolger, nicht länger im Weg zu stehen.

Die Zusammenlegung der Sektionen Zürich und Säntis war für mich der Start in die Verbandstätigkeit als Regionalleiter Ostschweiz. Wenn ich nun alle meine verfassten Jahresberichte so betrachte, sehe ich drei Punkte, die immer wieder zu heftigen Diskussionen führten. Arbeitszeitprobleme, Personalressourcen und Mitarbeiterzufriedenheit.

Bei der Arbeitszeit stehen wir bei jeder neuen Fahrplanperiode wieder am Anfang einer Himalayaexpedition. Ärgerlich vor allem, wenn man zuwenig Arbeitszeit eingeteilt hat. Noch ärgerlicher, wenn dies schon das 3. Jahr in Folge ist. Auch die genaue Kontrolle und Beanstandung der Fahrplan-Entwürfe hilft da nicht weiter. Man interveniert und bekommt jeweils die Antwort: Problem erkannt und es wird behoben. Am Fahrplanwechsel steht man wieder am Fusse des RP- Berges und der Marsch beginnt von vorne. Schade, dass man scheinbar nicht gross gewillt ist, dieses Problem zu lösen. Unhaltbar, dass die zum Teil hohen Arbeitszeitkonten quasi «systembedingt» dadurch runter gefahren werden!

Die Personalressourcen sind auch immer wieder ein Topthema. Es ist leider nicht so, dass unser Job auf der Strasse noch grosse Begeisterung auslöst. Dazu wurde das Berufsbild in den letzten Jahren zu sehr auseinander gepflückt. Da wird die Unternehmung ziemlich schnell gefordert sein, Lösungen zu präsentieren. Ich würde einmal behaupten, dass hier Massnahmen schlicht verschlafen wurden und mit der ewigen Lohnrückerei wurde auch kein zusätzlicher Anreiz geschaffen. Jetzt presiert es natürlich wieder und wir hören aus dem Hause ZF, dass genügend Bewerber vorhanden sind. Wollen wir es hoffen, ansonsten laufen wir in einen beträchtlichen Personalunterbestand. Vielleicht noch ein kleiner Hinweis auf die beachtliche Anzahl der Pensionierungen in den nächsten 10 Jahren.

Die Zufriedenheit steht und fällt mit dem Berufsbild und dem Lohn. An beiden Positionen gab es in den letzten Jahren keine grossen Erfolgsgeschichten. Die VISION 2010 kommt nicht vom Fleck und wurde sehr SBB-lastig umgesetzt. Zum Glück hat der VSLF die Bremse gezogen und diesen Vertrag gekündigt.

Beim Lohn konnte eine Lösung für Lokführer, die ins Ausland fahren, gefunden werden. Natürlich müsste auch bei den übrigen Leuten wieder etwas mehr in die Geldbörse fliessen. (Wertschätzung!)

Ziemlich aktuell ist die LEAII Einführung. Hier kann von einem Schnellschuss gesprochen werden. Als sehr gutes Beispiel sei die SBB-KIS-Schulung erwähnt. Dort wurde das Lokpersonal aus der Ostschweiz in Zürich aus dem Dienst genommen und konnte die Schulung absolvieren. Danach ging es wieder weiter mit der Arbeit. Dies war wirklich eine vorbildliche Instruktion ohne AZG, AZGV oder BAR-Verletzung.

Beim LEAII hingegen musste scheinbar alles sehr schnell gehen. Die Leute wurden aufgefordert sich in Listen einzuschreiben. 3 Wochen später machte der Leiter ZF sie aufmerksam, dass selbstverständlich alle Lokführer selber verantwortlich seien, dass AZG/AZGV/GAV/BAR eingehalten werden. Für den Fall, dass man an einem Freitag gehen will, verzichtet man mit dem Eintrag in die Liste auf die Mindestarbeitszeit und bekommt dafür sagenhafte 90 Min. gutgeschrieben. Mir fehlen die Worte...

Jetzt kann man ja einwenden, dass die Auslieferung sehr schnell gehen musste. Dafür sehe ich auch Anfangs Oktober noch keinen Anlass. Noch immer fährt man sehr gut mit LEA I. Anfangs Juli starteten die Kurse und seitdem wurde der offizielle Start schon zwei Mal verschoben. Ab Oktober sollte das Kabellelose-Update möglich sein, somit wären wir wieder bei den 4 Monaten, welche für eine ordentliche Instruktion während der Arbeitszeit nötig gewesen wäre.

Die Pensionskasse SBB dürfte noch hohe Wellen schlagen. Scheinbar wurden grobe Fehler bei der Ausfinanzierung gemacht und fast die Hälfte des Parlaments und der Kantone schert sich nicht darum. Ich begreife auch nicht, wieso dazumal unsere Rentner nicht in die Rentnerkasse des Bundes aufgenommen wurden.

Sicher ist, der Frust beim Personal wird mit diesen angekündigten Sanierungsmassnahmen und weiteren Sparmassnahmen der SBB weiter anwachsen. Die Personalzufriedenheit wird nächstes Jahr wohl ein historisch, tiefes Ergebnis zu Tage bringen. Ich frage mich, wie lange schauen wir noch zu?

Kay Rudolf
Vizepräsident SBB P
Sektion Ostschweiz



Wir haben die schmerzliche Pflicht, Euch über den Hinschied unseres langjährigen und allseits geschätzten Aktiv-Mitgliedees

Daniel Messerli
Lokomotivführer Bern

in Kenntnis zu setzen.

Daniel Messerli verstarb am 13. Juli 2009, im Alter von 44 Jahren nach langer geduldig ertragener Krankheit.

Wir verlieren in unserer Sektion ein kompetentes und am Zeitgeschehen interessiertes Mitglied, welches uns durch seine Hilfsbereitschaft und seine Freundlichkeit in Erinnerung bleiben wird.

Wir bitten Euch, Daniel Messerli ein ehrendes Andenken zu bewahren und Ihm die letzte Ehre zu erweisen.

In stiller Anteilnahme

VSLF
Sektion Bern
Der Präsident
Gerhard Siegrist

Mercoledì 29 aprile, alle ore 17:30, presso il ristorante Gamper di Bellinzona, si è tenuta l'assemblea dei membri per discutere del futuro della Sezione Ticino del VSLF. Il VSLF ha dimostrato in passato che lavora bene e che è necessario un Sindacato indipendente che si occupi dei problemi del personale viaggiante. Alla fine di quest'anno, l'attuale Presidente si ritira per motivi di salute. Nel corso dell'assemblea, l'attuale Vicepresidente, Sergio Morelli, si è dichiarato disposto ad assumere l'incarico. Quindi sono state poste le condizioni di base per continuare con la sezione. Nel frattempo abbiamo trovato nella persona di Mario Cigardi un nuovo Vicepresidente che si occuperà delle questioni riguardanti il personale viaggiatori e TILO. Alla riunione di coordinamento del 5 e 6 ottobre 2009, il comitato centrale ha deciso di

accogliere un membro ticinese e un membro romando nel comitato centrale per rappresentare meglio le minoranze e avere un contatto diretto con la dirigenza del sindacato. Siamo alla ricerca di una persona interessata a ricoprire quest'importante incarico. In primavera si svolgerà il congresso dell'ALE a Barcellona. In quest'occasione, il Presidente della Sezione Ticino, si ritira dall'incarico di cassiere ALE. Il cassiere del Sindacato, Karl Liechti, ha accettato la proposta di svolgere in futuro questo compito in seno all'ALE. L'assemblea generale della Sezione Ticino del VSLF si terrà il 21 novembre 2009. Il comitato spera in una massiccia partecipazione per eleggere i nuovi candidati.

Herbert Nezosi
Presidente VSLF Sezione Ticino

Anträge GV:
Motions AG: 15.12.2009
Proposte AG:

GENERALVERSAMMLUNG
ASSEMBLEE GENERALE
ASSEMBLEA GENERALE
13.3.2010 LUZERN



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*	<input type="checkbox"/> Propriétaire	<input type="checkbox"/> Locataire	dès	<input type="checkbox"/> non
Supplemento assicurazione privata*	<input type="checkbox"/> Proprietario	<input type="checkbox"/> Inquilino	da	<input type="checkbox"/> no
Zusätzlich Privatrechtsschutz*	<input type="checkbox"/> Eigentümer	<input type="checkbox"/> Mieter	ab	<input type="checkbox"/> nein
Déjà assuré juridiquement chez:	Police No:		<input type="checkbox"/> non	
Sono già assicurato presso:	Polizza No:		<input type="checkbox"/> no	
Schon berufsrechtsschutzversichert bei:	Police Nr:		<input type="checkbox"/> nein	
Je désire information à l'assurance collectif	<input type="checkbox"/> CPT	<input type="checkbox"/> Assurance Zurich	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> KPT	<input type="checkbox"/> Zürich Versicherung	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	jusqu'au	
In formazione	<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> si	fino a	
In Ausbildung	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	bis	
Adhésion au VSLF à partir de	<input type="checkbox"/> tout de suite	comme	<input type="checkbox"/> Membre actif	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> sofort	als	<input type="checkbox"/> Aktivmitglied	<input type="checkbox"/> Gönner
Actuellement organisé par	<input type="checkbox"/> SEV	<input type="checkbox"/> Autres	jusqu'au	
Attualmente organizzato presso	<input type="checkbox"/> TRANSFAIR	<input type="checkbox"/> Altri	fino a	
Jetzt organisiert im	<input type="checkbox"/> VPOD	<input type="checkbox"/> Andere	bis	
<input type="checkbox"/> non organisé				
<input type="checkbox"/> non organizzato				
<input type="checkbox"/> 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

Séance de coordination

Koordinationsitzung

An der Koordinationsitzung des VSLF vom 5./6. Oktober 2009 in Schönenwerd, an der nebst dem Vorstand auch alle Sektionspräsidenten anwesend waren, wurden unter anderem folgende Beschlüsse gefasst.

Auf die nächste Generalversammlung des VSLF am 13. März 2010 in Luzern hin wurde beschlossen, dass sich der Vorstand erweitert. Neu sollen die Regionen Tessin und Westschweiz besser im Vorstand vertreten sein und je ein Vorstandsmitglied stellen. Die Sektionen Lausanne, Genève und Ticino sind aufgerufen, Kandidaten zu melden.

Der Vorstand hat das positive Resultat der Abstimmung bei den Mitgliedern der Sektion BLS über die Unterzeichnung des BLS GAV durch den VSLF zur Kenntnis genommen. Der VSLF wird das Gespräch mit dem CEO BLS Bernard Guillelmon aufnehmen.

Der VSLF wird sich dafür einsetzen, dass die unterbrochenen Pausen in einer Tour nicht mehr übermässig lange sind, bei den entsprechenden Bahnen sind begehren einzureichen. Begründung: In den aktuellen Touren gibt es unterbrochene Pausen von zwei Stunden und mehr. Diese verlängern die Arbeitsschicht unnötig und sollen in der Regel 90 Min. nicht mehr übersteigen.

Für Neumitglieder im VSLF wird ein USB-Stick als Begrüssungsgeschenk beschafft. Weiter wurde beschlossen, eine grosse Anzahl von VSLF Überzugswesten zu bestellen.

Der erweiterte Vorstand hat bekräftigt, dass das Abwerben von organisierten Lokführern mittels Sammelkündigungsbrieffen nicht der Strategie des VSLF entspricht.

Unser langjähriger Schatzmeister bei der ALE Herbert Nezosi legt sein Amt auf den nächsten ALE-Kongress im Frühling 2010 in Barcelona nieder. Der VSLF schlägt der ALE unseren Verbandskassier K. Liechti für dieses Amt vor.

Les 5/6 octobre 2009, une séance de coordination s'est déroulée à Schönenwerd en présence du Comité central et des Présidents de toutes les sections. Les résolutions suivantes ont été prises.

Lors de la prochaine assemblée générale du VSLF qui se déroulera le 13 mars 2010 à Lucerne, le Comité central devrait s'élargir. Les régions de Suisse occidentale et du Tessin devraient être mieux représentées au sein du Comité et chaque région est priée de mettre à disposition un représentant. Un appel est donc fait aux sections Lausanne, Genève et Ticino afin que celles-ci proposent des candidats.

La Comité central a pris connaissance du résultat positif de la consultation effectuée auprès des membres de la section BLS concernant la signature de la CCT BLS par le VSLF. Le VSLF va amorcer un dialogue avec le CEO du BLS Bernard Guillelmon.

Le VSLF va tenter d'intervenir auprès de certaines compagnies ferroviaires qui ont tendance à placer des pauses « trait coupé » parfois démesurées dans les tours de service. Motif: Dans les tours actuels il y a des pauses de 2 heures et parfois plus. Cela rallonge le temps de service inutilement et ces pauses ne devraient plus dépasser les 90 minutes en règle générale.

Les nouveaux membres se verront offrir une clé USB en guise de cadeau de bienvenue. En outre il a été prévu de commander une grande quantité de vestes de protection VSLF.

Le Comité élargi a souligné avec insistance que le débauchage de mécaniciens syndiqués par le biais le lettres de démission collectives ne correspondait pas à la stratégie du VSLF.

Notre trésorier de longue date auprès de l'ALE, Herbert Nezosi, a décidé de remettre son mandat pour le prochain congrès de l'ALE qui se déroulera au printemps 2010 à Barcelone. Le VSLF propose que cette charge soit reprise par le caissier actuel du VSLF, K. Liechti.

Riunione di coordinamento

In occasione della riunione di coordinamento del VSLF del 5/6 ottobre 2009 a Schönenwerd dove, oltre ai membri del comitato direttivo, erano presenti anche tutti i presidenti di sezione, tra le varie cose sono state prese anche le seguenti decisioni.

Per la prossima Assemblea generale del VSLF, prevista per il 13 marzo 2010 a Lucerna, si è deciso di ampliare il comitato direttivo. In futuro le regioni Ticino e la Svizzera occidentale dovranno essere meglio rappresentate in seno al comitato e ciascuna dovrà poter disporre di un proprio membro in seno allo stesso. Le sezioni di Losanna, Ginevra e Ticino sono pertanto caldamente invitate a notificare i propri candidati.

Il comitato direttivo ha preso atto dell'esito positivo della votazione promossa presso i membri della sezione BLS in merito alla sottoscrizione da parte del VSLF del CCL della BLS. A questo proposito, il VSLF intende prendere contatto con il CEO della BLS, Bernard Guillelmon.

Il VSLF farà tutto il possibile affinché i turni di servizio non prevedano più delle interruzioni delle pause eccessivamente lunghe, per cui intende inoltrare una richiesta in tal senso presso le ferrovie in questione. Motivazione: i turni di servizio odierni prevedono delle interruzioni di due o più ore, ciò che li va a prolungare inutilmente, nel mentre di norma non dovrebbero superare i 90 minuti.

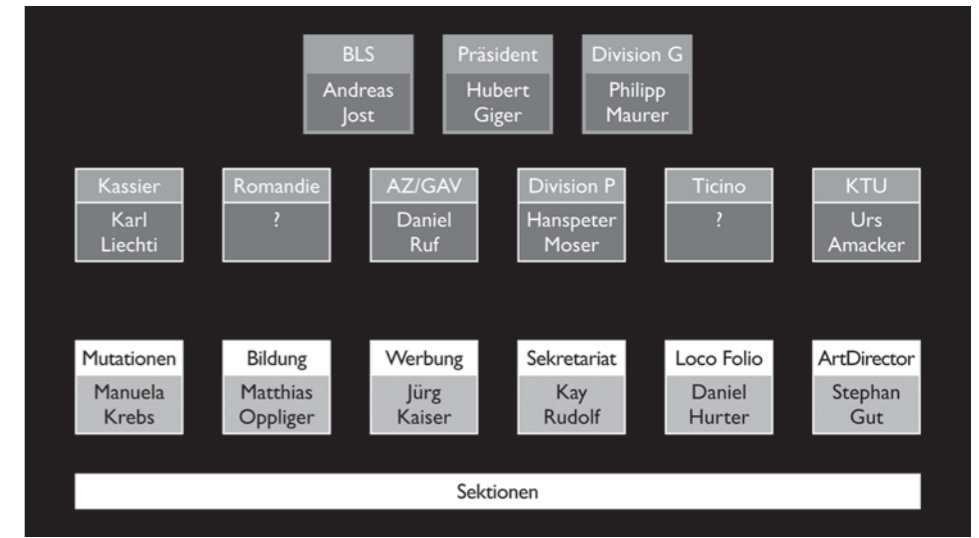
Per i nuovi membri del VSLF si prevede l'acquisto di un memory stick USB come regalo di benvenuto. Inoltre si è deciso di acquistare un certo numero di giubbotti VSLF.

Il comitato direttivo esteso ha ribadito che l'accaparramento di macchinisti organizzati mediante lettere circolari non rientra nella strategia del VSLF.

Il nostro tesoriere di lunga data presso l'ALE, Herbert Nezosi, si dimetterà dalla sua carica in occasione del prossimo congresso dell'ALE previsto per la primavera 2010 a Barcellona. Per questa carica il VSLF propone all'ALE il nostro cassiere K. Liechti.



Herbert Nezosi; langjähriger Sektionspräsident Ticino und Schatzmeister der ALE.



Die neue Struktur des Vorstands und der Administration VSLF gemäss den Beschlüssen der Koordinationsitzung im Oktober 2009.

Arbeitspläne B.A.H.N.

Version: 0
Gültig ab: 13.12.2009

Tour	AZ, TT / AS,TS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	01	02	03	04	05	06	
Bn 7701	AZ = 673 / BezAZ = 682 / DS = 709																																
Brig 7108	AZ = 619 / BezAZ = 619 / DS = 619																																
Bel 7442	AZ = 645 / BezAZ = 709 / DS = 765																																
Z0 7998	AZ = 615 / BezAZ = 700 / DS = 710																																
Lz 7775	AZ = 725 / BezAZ = 749 / DS = 810																																
Rb 779	AZ = 679 / BezAZ = 694 / DS = 740																																
Oi 7001	AZ = 565 / BezAZ = 620 / DS = 610																																
Ge 7331	AZ = 760 / BezAZ = 787 / DS = 840																																
Bs 7656	AZ = 756 / BezAZ = 884 / DS = 820																																
Sam 711	AZ = 690 / BezAZ = 714 / DS = 790																																

Oben: Die für Übungszwecke kreierten fiktiven Dienstpläne von Philipp Maurer gaben einiges zu reden.

Links: Die Ausgangslage der Verhandlungen als Blickschlagzeile.

Unten: Ebenfalls zur Übung wurden Verhandlungen geübt, anhand von 10 verschiedenen Themen konnten sich die Funktionäre mit 5 Vorstandsmitgliedern messen, wobei diese die B.A.H.N. repräsentierten.



The slide discusses the modular training concept for the B.A.H.N. It states that the B.A.H.N. requires modular training for its staff and that the trade unions are against a reduction in training. The slide also mentions that the B.A.H.N. aims to improve its competitiveness in regional traffic by reducing training time, and that if the goal of 25 million francs in savings is not reached, the B.A.H.N. will have to close down parts of its regional traffic in its subsidiaries, leading to a significant loss of jobs.