

# 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.: \_\_\_\_\_

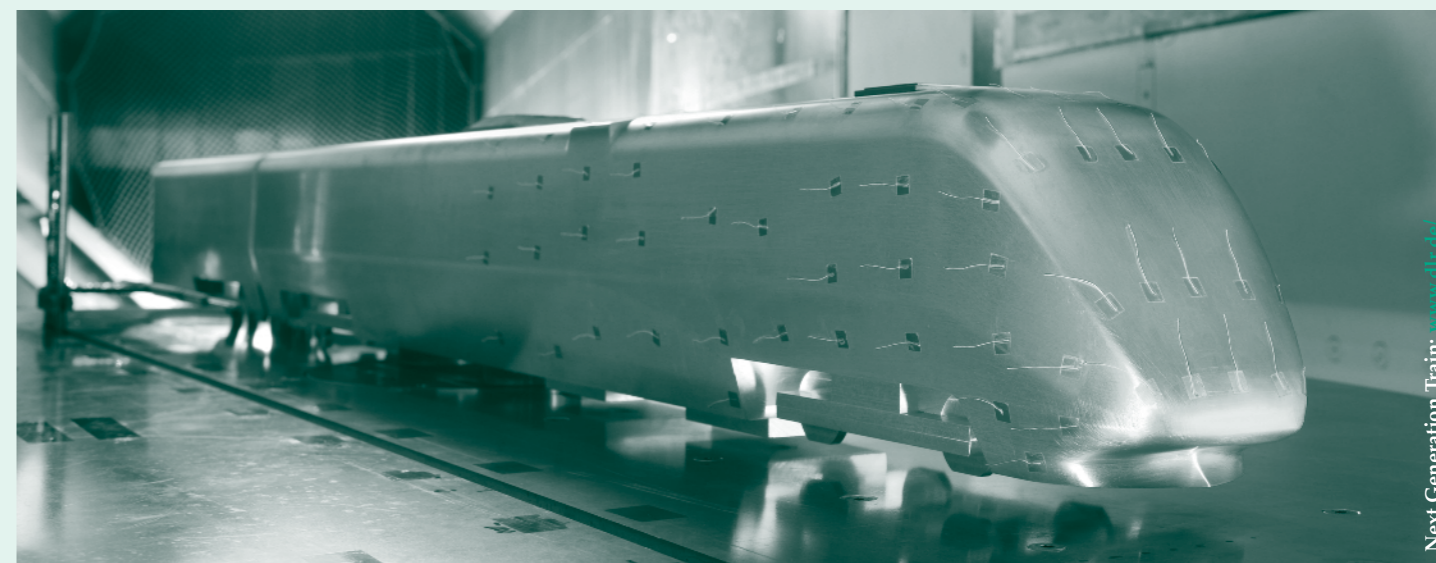
Luogo, data: \_\_\_\_\_      Firma: \_\_\_\_\_

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



Next Generation Train: [www.dlr.de](http://www.dlr.de)

Care colleghe, stimati colleghi, penso che la nostra recente Assemblea Generale di Lucerna del mese di marzo 2010 possa senz'altro essere definita un pieno successo. Il comitato ha ora due nuovi membri in più; si tratta di André Alder, quale rappresentante della Svizzera romanda, e di Roberto Kraschitz, che rappresenta il canton Ticino. In questa occasione mi avete inoltre dato la vostra fiducia per un ulteriore mandato come presidente del VSLF che ho iniziato con grandissima motivazione. Vi ringrazio tutti.

Il senso di coesione nell'ambito del VSLF è ancora più forte e questo mi dà la forza necessaria per affrontare insieme a voi le importanti sfide che inevitabilmente ci attendono al varco.

Dalla ricostituzione del VSLF nel 1957 si sono dovute attuare delle decisioni di enorme portata, come per esempio per quanto riguarda le misure di risanamento delle casse pensioni, anche se si sarebbe piuttosto tentati di dire «il furto preannunciato del risanamento che è, o sarebbe, compito della Confederazione».

Molto pazientemente, stiamo ora aspettando una decisione positiva da parte dell'apparato politico per vedere se deciderà di assumersi una parte delle misure di risanamento, anche se si è già definito che la fetta più grande dovrà comunque essere assunta dal personale ferroviario attivo. In questa edizione potrete trovare un altro articolo sull'argomento.

Attualmente da parte nostra sono in corso degli accertamenti legali per quanto riguarda il risanamento delle casse pensioni, ma sembra che il margine di azione sia molto limitato. Le eventuali azioni future in caso di decisione sfavorevole da parte

del Parlamento sono già state definite in occasione dell'Assemblea Generale. È a dir poco «interessante» il fatto che, né le FFS né il Consiglio di fondazione della CP FFS, abbiano previsto un piano B qualora il Parlamento non desse la propria approvazione al preannunciato stanziamento di 1'148 miliardo di franchi.

Dove probabilmente ci ritroveremo per la prima volta a metterci attivamente alla prova tutti insieme sarà nell'ambito delle «azioni compensatorie», prima della decisione parlamentare che è prevista al più tardi per l'inverno 2010.

Il resto delle nostre attività consiste nell'evasione delle consuete e laboriose questioni di tutti i giorni, che tuttavia affronteremo nella consapevolezza di fare sempre la cosa giusta.

Per quanto concerne un'integrazione del VSLF nel CCL della BLS, il SEV prevede di prendere una decisione definitiva nel corso dell'autunno 2010. Da parte di transfair non abbiamo invece ricevuto una risposta per ben sei mesi e poi ci è stata comunicata la loro decisione che daranno il consenso ad un'eventuale integrazione del VSLF solo nel corso delle prossime trattative CCL. Con la decisione del VSLF nel 2005 di non sottoscrivere il CCL BLS e le rivendicazioni per un termine di disdetta al massimo entro il 31 dicembre 2007, il VSLF si è sempre battuto affinché vi fosse un miglioramento delle condizioni per il personale ad attività irregolare con l'aggiunta di altri quattro giorni ferie, ma certamente non si è mai trattato di giochi strategico-politici. Si ha l'impressione che per certe persone tutto giri intorno al gioco. Segue...

Da una parte, le FFS e la Comunità di negoziazione hanno posticipato il primo termine

possibile per la disdetta del CCL FFS per la fine del 2010 e, dall'altra parte, hanno concordato delle trattative approfondite per quanto concerne un nuovo sistema salariale (ToCo). Nell'ambito di queste trattative siamo rappresentati attivamente in seno a tutti i gruppi di progetto e quindi possiamo dire di essere padroni della situazione. D'altra parte, invece, non abbiamo assolutamente contribuito al fatto che, per motivi a noi del tutto inspiegabili, il numero di capi del personale di locomotiva CLP venga raddoppiato e che sempre più donne vengano allettate a lavorare in cabina.

Le affermazioni, che ormai si possono leggere ovunque, secondo cui il personale di locomotiva e il rispettivo lavoro sono estremamente apprezzati, sono in netta contraddizione con il fatto che i macchinisti possano essere ripartiti in Traffico regionale e Traffico a lunga percorrenza, non solo a svantaggio della ferrovia ma anche nostro. Anche l'assegnazione di pause nell'area dei binari senza la possibilità di fare dei pasti è indice della reale stima di cui si gode.

Ciò che tutto sommato ci interessa realmente sono le condizioni di impiego e, pertanto, lo stipendio, il lavoro da svolgere e la qualità delle pause che ci vengono concesse giornalmente. L'intero pacchetto viene ora messo in discussione e non vediamo assolutamente alcun motivo per dover accettare un peggioramento delle condizioni attuali. Ciò che temiamo di meno è invece il libero mercato.

Vi ringrazio tutti per il vostro impegno quotidiano e vi auguro una buona continuazione.

Il vostro presidente  
Hubert Giger

# Contributo di risanamento

Cassa Pensioni FFS AR

Newsletter VSLF no. 249, 16 gennaio 2010

## Commenti in merito alla lettera di dicembre 2009 della CP FFS a tutti gli assicurati

Nella lettera di dicembre 2009 che la CP FFS ha fatto pervenire a tutti gli assicurati, a seguito delle misure di risanamento si parla, rispetto al 2009, di un onere pecuniario netto dell'1,25% a partire dal 1° luglio 2010.

Riteniamo questo tipo di approccio non solo sbagliato, ma anche fuorviante.

È un dato di fatto che, a partire dal 1° luglio 2010, le prestazioni del personale attivo si abbasseranno nella misura dell'1,25% del salario assicurato (il contributo di risparmio delle FFS agli assicurati verrà ridotto dell'1,25% del salario assicurato) e, in futuro, tutti i collaboratori dovranno contribuire al risanamento con una percentuale pari al 2,5%.

Nel contempo, i singoli collaboratori verseranno nella cassa pensioni dei contributi di risparmio inferiori dell'1,25%. Rispetto al 2009, dal 1° luglio 2010 l'onere pecuniario netto dei singoli collaboratori per le misure di risanamento ammonterà al 3,75% del salario assicurato.

Dal punto di vista del VSLF, escludere come onere pecuniario netto del collaboratore tutti i contributi che non affluiscono direttamente nell'aver di vecchiaia personale, costituisce una sorta di autoinganno. Le misure atte a risanare la cassa pensioni sono dolorose, ma dovrebbero essere presentate al personale in maniera oggettiva. Con queste forme di comunicazione non è assolutamente possibile ricreare la necessaria fiducia nei confronti della cassa pensioni. In futuro, il VSLF si aspetta da parte della cassa pensioni FFS una comunicazione precisa e trasparente.

Cassa pensioni FFS; 11 febbraio 2010

## Informazioni sbagliate nella vostra newsletter di gennaio 2010 in merito alla lettera della CP FFS di dicembre 2009

Egregio signor Giger, facciamo riferimento alla newsletter di gennaio 2010 che avete distribuito ai vostri membri, in cui purtroppo avete divulgato varie informazioni che sono del tutto infondate.

Non è vero che a partire dal 1° luglio 2010

l'onere pecuniario del nostro pacchetto di risanamento scaglionato ammonterà al 3,75% del salario assicurato. Non potete assolutamente manipolare a vostro piacimento le singole, interdipendenti misure di risanamento: A seguito dell'aumento dell'età pensionabile di 1,5 anni, la CP FFS è in grado di ridurre i contributi di risparmio mensili. Questa riduzione permette di contrastare l'onere legato ai contributi di risanamento supplementari e di limitare i costi supplementari per ogni assicurato all'1,25% del salario contributivo (più precisamente, i costi per i contributi di risanamento del 2,5% meno la riduzione dei contributi di risparmio dell'1,25% sul salario contributivo). L'aver di vecchiaia crescerà pertanto più lentamente e, in futuro, il previsto traguardo pensionabile verrà raggiunto soltanto all'età di 60 anni.

Onde evitare in futuro delle simili gaffe in materia di CP, vi preghiamo di volervi avvalere del supporto specialistico della CP FFS prima di prevedere delle pubblicazioni o di rilasciare delle dichiarazioni sul tema della CP FFS. Il Consiglio di fondazione della CP FFS è consapevole del fatto che queste misure di risanamento comporteranno delle decurtazioni molto dolorose sia sul piano salariale che delle prestazioni per i collaboratori delle FFS. La fiducia nel prezioso lavoro della CP FFS non può e non deve tuttavia essere pregiudicata da delle informazioni sbagliate, come quella che avete divulgato nella vostra newsletter. Ci aspettiamo pertanto che, in futuro, il VSLF si impegni a fornire un resoconto corretto e competente in materia di CP FFS.

Cordiali saluti

Erwin Schwarb

Presidente del Consiglio di fondazione

Markus Hübscher

Direttore CP FFS

Ueli Kieser; Avvocato VSLF

Zurigo, 4 marzo 2010

## Contributo di risanamento: onere netto

Egregio signor Giger, con la presente faccio riferimento alla lettera del VSLF del 16 gennaio 2010 («onere netto del 3,75%»), come pure allo scritto della Cassa pensioni FFS dell'11 febbraio 2010 secondo cui il comunicato del VSLF riportava un'informazione sbagliata.

L'informazione della Cassa pensioni FFS, riportata nello scritto informativo di dicembre 2009 a proposito di un «onere netto dell'1,25% rispetto ad oggi» a partire dal 1° luglio 2010, non è senz'altro corretta ed è a dir poco fuorviante.

È innanzitutto importante far notare che i previsti contributi di risanamento del 2,5% (dal 1° luglio 2010) non significheranno anche migliori prestazioni per i singoli collaboratori. Si tratta di un semplice risanamento, da cui i singoli collaboratori non trarranno alcun profitto, motivo per cui inizialmente rappresenterà un chiaro aggravio supplementare.

Il fatto che i contributi di risparmio vengano diminuiti dell'1,25% (moltiplicato per due, in quanto ne sono direttamente toccati sia il datore di lavoro che i collaboratori), in un certo senso rappresenta sì una sorta di sgravio, anche se è strettamente collegato con il differimento dell'età pensionabile a 65 anni. Non si tratta dunque di un «risparmio», quanto piuttosto del rinvio di un finanziamento (dovuto al fatto che i singoli collaboratori ora dovranno pagare fino all'età di 65 anni).

Ne consegue che, fino al raggiungimento del pensionamento effettivo a 65 anni, il singolo collaboratore perderà il contributo annuo del datore di lavoro, che attualmente è dell'1,25%. Questo avrà delle ripercussioni nel caso in cui un collaboratore decida di cambiare il posto di lavoro prima del raggiungimento dell'età pensionabile, in quanto il suo conto di vecchiaia presenterà un contributo di risparmio inferiore. Qualora non dovessero lavorare fino all'età di 65 anni e pertanto dovessero percepire la pensione, i singoli collaboratori perderanno inoltre anche il contributo del datore di lavoro dell'1,25%.

Dati questi presupposti, è più che comprensibile che si parli di un onere netto del 3,75%. Il singolo collaboratore percepirà la stessa pensione così come previsto prima con il pensionamento anticipato, unicamente nel (solitamente abituale) caso che continui a lavorare fino all'età di 65 anni, quindi in virtù del periodo effettivo di lavoro più lungo.

Sono pertanto fermamente convinto che qui non si possa parlare di un futuro «onere netto» dell'1,25%. Dal mio punto di vista si tratta dunque di un'informazione sbagliata da parte della Cassa pensioni FFS.

Cordiali saluti  
Ueli Kieser

# Cassa pensioni FFS

Richard Widmer; Collaboratore redazione Loco Folio AR

## Caso concreto di evoluzione nelle prospettive di rendita di vecchiaia

Mi sono messo ad esaminare attentamente i miei certificati d'assicurazione della CP FFS degli ultimi anni, facendo un raffronto tra le diverse previsioni di rendita che vi vengono raffigurate. All'epoca in cui la CP FFS è diventata autonoma, inizialmente per ogni età di pensionamento compariva un solo importo della pensione ma, improvvisamente, sul certificato dell'1.01.2009 sono comparse due varianti: Il primo prende come base un «tasso d'interesse modello» del 3,5%, nel mentre il secondo un «tasso d'interesse LPP» del 2% (fino al 2009, il tasso d'interesse del 3,5% costituiva la base per il calcolo della pensione). Partendo da tassi d'interesse diversi, ovviamente risultano anche delle rendite che si differenziano considerevolmente tra di loro. Nel mio caso, per esempio, la differenza mensile tra «tasso d'interesse modello» e «tasso d'interesse LPP» ad un'età pensionabile di 65 anni ammonta a CHF 931.-! Nel calcolo con il tasso d'interesse modello si parte inoltre da un aumento salariale annuo dell'1,5%, nel mentre in quello con il tasso d'interesse LPP si parte ancora da un aumento annuo del salario contributivo dell'1%.

Le drastiche misure di risanamento che sono entrate in vigore il 1° gennaio 2010 evidenziano chiaramente come la variante con il «tasso d'interesse LPP» sia, tutto sommato, ancora la più realistica. Grazie a queste misure di risanamento, nel 2009 tutto il nostro capitale della cassa pensioni ha fruttato degli interessi pari a 0% (!), nel mentre durante il periodo di risanamento (probabilmente fino al 2019) si applicherà il tasso d'interesse minimo LPP. Stando alle recenti trattative salariali, ci sono forti dubbi che l'aumento salariale annuale possa essere in media dell'1%. C'è veramente da chiedersi come mai questa pratica, ma irrealistica variante del «tasso d'interesse modello» venga ancora riportata sul certificato della cassa pensioni...

Risultato per i dipendenti delle FFS: Dopo le buone stime di rendita fatte fino al 2008, in un colpo solo nel 2009 le prospettive in materia di rendita di vecchiaia si sono abbassate, almeno nel mio caso, di quasi CHF 1'000.- al mese! – Siete tutti caldamente invitati a voler verificare anche voi le rispettive cifre sul vostro certificato della cassa pensioni. Vi si vanno ad aggiungere anche le riduzioni salariali introdotte nel corso degli anni con i contributi di risanamento che, nel mio caso specifico,



ammontano a CHF 1'588.- all'anno (anche questi importi sono riportati nei certificati d'assicurazione).

La lettera che la Cassa pensioni FFS ha inviato agli assicurati nel dicembre 2008 ha quasi del romantico. Infatti, in vista dell'imminente autonomia della CP FFS, si riporta testualmente quanto segue: «Finora gran parte del capitale veniva investito nella Confederazione, rispettivamente nelle FFS e, attualmente, frutta un interesse del 4%. Nei prossimi 4 anni questo denaro (circa 11 miliardi di franchi) verrà trasferito interamente nella CP FFS che potrà investirlo liberamente nel mercato finanziario, nel rispetto delle leggi e delle direttive interne. A medio termine, questo consentirà di realizzare una rendita superiore al 4%, motivo per cui a lungo termine la situazione finanziaria della CP FFS subirà notevoli miglioramenti. Per il denaro che non è ancora stato trasferito, la Confederazione, rispettivamente le FFS, versano alla CP FFS un interesse del 4,5%. Un'équipe completamente nuova, formata da specialisti, è responsabile della gestione patrimoniale.»

È risaputo che al giorno d'oggi la situazione della CP FFS non è però assolutamente rosea. Non sono solo gli assicurati attivi ad essere duramente colpiti da queste incisive misure di risanamento e dalle diminuite prospettive di rendita, in quanto anche le FFS stanno incontrando forti difficoltà a causa dell'attuale situazione finanziaria e dell'alta quota di pensionati nell'ambito del settore assicurativo. Ecco perché il contributo di 1'148 milioni di franchi che il Consiglio federale ha chiesto al Parlamento per il risanamento della CP FFS è determinante, non solo per i collaboratori ma anche per le FFS. A questo proposito, in un comunicato stampa del 5 marzo 2010, le FFS hanno scritto quanto segue: «In vista

del risanamento della CP FFS, l'alta quota di pensionati, pari ad oltre il 50% degli assicurati, senz'altro costituisce un fattore aggravante. Contrariamente ad altre casse confederate, al momento della sua istituzione la CP FFS aveva infatti integrato nella propria cassa i beneficiari di una rendita che ora però non possono essere chiamati a contribuire attivamente al risanamento delle casse. Le prestazioni di questi beneficiari sono inoltre tutelate legalmente. Una partecipazione della Confederazione ai costi per il risanamento della CP FFS è assolutamente indispensabile, anche dovuto al fatto che da soli le FFS e gli assicurati non sono in grado di far fronte a questo risanamento senza compromettere le capacità di rendimento e le prospettive future delle FFS. È da quasi otto anni che le FFS, gli assicurati e la CP FFS sono impegnati nel risanamento della cassa pensioni.... Fino alla fine del 2009, le FFS e gli assicurati sono già riusciti a realizzare insieme dei contributi di risanamento pari a complessivamente 1'661 milioni di franchi. In aggiunta, tra il 2007 e il 2009 gli assicurati hanno dovuto far fronte a delle perdite pari a 253 milioni di franchi, dovute alla riduzione del tasso d'interesse dell'aver di vecchiaia. Il pacchetto di risanamento supplementare, approvato dal Consiglio di fondazione della CP FFS nell'autunno 2009, pretende dalle FFS e dagli assicurati degli ulteriori importanti contributi al risanamento per un volume di circa un miliardo di franchi ciascuno. Adesso spetta finalmente alla Confederazione dare il proprio contributo.»

Per quanto ancora i consiglieri federali potrebbero procrastinare l'approvazione di questo contributo? Con questo intendo dire che sia nell'ambito degli assicurati attivi che delle FFS ormai non c'è più niente da spremere e che ora non si è più disposti ad accettare altri tagli alle pensioni o ulteriori misure di risanamento! ■

**Attualmente sono ancora diverse le questioni aperte nell'ambito della divisione Traffico viaggiatori FFS. Eccovene una panoramica:**

## Adeguamento dei tempi per l'update del LEA II

Con l'introduzione del LEA I nel 2002, per l'aggiornamento sono stati concessi 0,7 min. per giorno lavorativo, ciò che corrisponde a 2.625 ore all'anno. Non manca pertanto di sorprendere che ora le FFS parlino di un risparmio di tempo di circa 9 ore all'anno con il LEA II. A suo tempo, le stesse FFS avevano calcolato che il solo update del sistema operativo Windows XP e OPUS richiedeva 7,5 ore all'anno.

Con la sua lettera del 16 marzo, il VSLF chiedeva un adeguamento dei tempi per il lavoro accessorio, come pure una compensazione a parte del tempo effettivo per queste attività supplementari previste dal sistema che i macchinisti devono svolgere con il LEA II. Questi tempi supplementari per il LEA II devono assolutamente essere concessi e non sono affatto un oggetto di trattativa. Le cose procedono e si attende una risposta per il mese di giugno.

## Trattative BAR

Alla fine di aprile 2010 i sindacati hanno sottoposto alle FFS le rispettive proposte per la modifica delle regolamentazioni sul tempo di lavoro per specifico settore BAR, una pendenza che ormai si trascina dal 2008. I punti centrali sono il tempo minimo di lavoro per turno, il tempo di lavoro continuato di max. 4,5 ore, niente più pernottamenti, conto separato per il servizio di notte 2, pausa di max. 90 min. per servizio, regolamentazioni per i corsi di istruzione, pause nell'area dei binari, inizio e fine del lavoro in caso di giorni liberi.

Si prevede di riuscire a definire il BAR con le dovute modifiche dopo le trattative del 30 giugno.

## Nuovo deposito di Soletta

Nel bando di concorso per i posti di lavoro per il nuovo deposito di Soletta le FFS offrono la possibilità di lavorare con un grado d'occupazione a tempo parziale (due contratti di lavoro). Dal punto di vista del VSLF, l'impiego con due contratti di lavoro / sedi di lavoro e delle sedi operative sempre differenti costituisce una trasgressione alla LDL. L'UFT è già stato contattato per iscritto dal VSLF a questo proposito. Vedi anche i comunicati del VSLF no. 264 e 265. Nel caso P-OP-ZF decida di attuare

le sue idee, il VSLF provvederà immediatamente a sporgere denuncia presso l'UFT. Vi facciamo inoltre osservare che con un nuovo contratto di lavoro andrebbero perse sia l'indennità regionale che le relative garanzie.

## Pause nell'area dei binari

Sembra che da quando ci sono stati i colloqui con la CoPe, durante i quali non si è riusciti a trovare un accordo circa una possibile definizione delle pause nell'area dei binari, queste pause vengono assegnate ancora di più. I reparti centrali HR hanno rimandato il problema alla divisione V.

L'arroganza nei confronti del personale sta assumendo dei tratti a dir poco grotteschi, ma ben si adatta al concetto con cui si tratta con il personale. Non è purtroppo possibile trovare una soluzione ragionevole con gli attuali responsabili.

Vi preghiamo di notificare immediatamente al VSLF l'assegnazione di pause nell'area dei binari. Siamo pronti ad offrire un'assistenza giuridica per quei macchinisti che non sono d'accordo con queste pause.

## Ripartizione dei macchinisti in Traffico regionale e Traffico a lunga percorrenza

In occasione del meeting dell'11 settembre 2009, le FFS ci avevano assicurato che i macchinisti avrebbero potuto continuare a svolgere la propria attività in base al profilo del rispettivo deposito (veicoli e linee). A sorpresa, il 4 gennaio 2010 le FFS hanno comunicato che in futuro si prevede un avanzamento modulare per il personale di locomotiva; in poche parole, un macchinista regionale analogamente al precedente progetto Z140. La direzione FFS V ci ha informati in merito ad un progetto per la divisione V in cui si prevede la ripartizione in Traffico regionale e Traffico a lunga percorrenza, ma senza alcun riferimento diretto con un'eventuale suddivisione del personale di locomotiva.

Durante il colloquio ai vertici tra le parti sociali e la direzione del gruppo FFS del 7 maggio, si è comunicato che si sarebbe abbandonato il progetto di ripartizione in Traffico regionale e Traffico a lunga percorrenza nell'ambito della divisione V. Le conseguenze di una tale ripartizione per il personale di locomotiva non sono chiare. Per ulteriori informazioni bisognerà attendere l'incontro previsto per l'11 giugno con il nuovo direttore della divisione V, il sig. Schmid.

Indipendentemente da questo, il VSLF

ha comunicato ufficialmente alle FFS che l'assunzione di giovani macchinisti nel Traffico regionale è in contrasto con il contratto collettivo quadro in vigore per il Traffico viaggiatori regionale delle ferrovie a scartamento normale, in quanto in ogni regione bisogna raggiungere delle prestazioni medie per ogni singola categoria delle varie imprese. Con dei giovani macchinisti unicamente nel Traffico regionale questo non sarebbe possibile. Da parte delle FFS ci aspettiamo pertanto che venga rispettato il contratto collettivo quadro in vigore per il Traffico viaggiatori regionale delle ferrovie a scartamento normale.

Alla domanda del VSLF se, in futuro, diverse sedi di lavoro (Winterthur) prevederanno unicamente il Traffico regionale, ci è stato risposto ufficialmente che la questione è attualmente al vaglio e che non appena ci saranno dei risultati concreti anche le parti sociali verranno debitamente informate.

Alle ripetute domande in merito alla ripartizione del personale di locomotiva in Traffico regionale e Traffico a lunga percorrenza, durante i colloqui preliminari di S. Gallo e Zurigo il CEO Andreas Meyer ha risposto che questo non rientra nei piani e che non farebbe alcun senso sul piano economico.

È evidente che nell'ambito delle FFS, né il CEO né il direttore della divisione V o i reparti HR sanno esattamente cosa P-OP-ZF abbia in mente di fare con il personale di locomotiva.

## Profilo professionale / Descrizione del lavoro per il personale di locomotiva

Nella recente newsletter di P-OP-ZF (con l'annotazione «solo per l'albo») si parla del profilo professionale definito in collaborazione con la CoPe PL come di «costante attuazione del profilo professionale da parte della pianificazione delle risorse». Il profilo professionale prevede un'immagine della professione e non definisce cosa ci sia da attuare. Non è inoltre corretto che si sia abolita la graduatoria per il personale di locomotiva V.

Malgrado i macchinisti della divisione Traffico viaggiatori rappresentino la categoria di personale più numerosa nell'ambito del gruppo FFS, per gli stessi non si è ancora prevista una descrizione aggiornata del posto di lavoro. Questo getta un'ombra negativa sul progetto ToCo, secondo cui la classificazione dovrebbe avvenire in base alle descrizioni dei posti di lavoro.

Si pone l'interrogativo se, per ottenere l'esito sperato, per la classificazione prevista dal ToCo si debba prima definire il livello dei requisiti e solo successivamente risolvere la questione delle descrizioni dei posti (analogamente a Salsa).

Attualmente la descrizione del lavoro

viene allestita in accordo con la CoPe. Da notare che la decisione finale spetta poi alle FFS e che la CoPe non ha alcun potere decisionale.

## Tribunale arbitrale: fasce di oscillazione dei conti delle ore lavorative

Dopo i colloqui di conciliazione con le FFS nel giugno del 2008, la situazione dei macchinisti FFS V non si è ancora appianata; anzi, per la fine del 2008 il solo nuovo orario dei treni ha prodotto un volume supplementare del traffico pari a +5%, con la conseguenza che i conti dell'orario lavorativo continuano ad aumentare sempre più. Dal momento che non si prospettano dei provvedimenti efficaci per ovviare a questa violazione del CCL per quanto riguarda le fasce di oscillazione dei conti delle ore lavorative (nel corso dell'anno +150 ore, alla fine dell'anno +75 ore di orario lavorativo) e che anche altre questioni non sono assolutamente state risolte in modo soddisfacente per il personale di locomotiva, come da CCL FFS il 12 giugno 2009 il VSLF si è appellato al tribunale arbitrale.

La procedura giudiziaria è stata avviata e nel corso dell'estate verrà emanata la sentenza e si definiranno dei provvedimenti per riportare quanto prima i conti in questione entro le previste fasce di oscillazione. Vogliamo ricordarvi che, dal punto di vista del VSLF, sono anni che le FFS violano sistematicamente, intenzionalmente e premeditadamente il CCL nei confronti di tutta una categoria professionale e che, come da CCL, non hanno mai cercato il dialogo con le parti sociali.

Su richiesta delle FFS, il VSLF ha dichiarato la propria disponibilità ad aderire all'invito a partecipare ad un ulteriore colloquio previsto per il 26 maggio. Data la situazione generale, per ritornare sulla decisione presa un'eventuale offerta da parte delle FFS deve poter soddisfare ben più che i normali requisiti minimi. Di principio, si può escludere a priori che il VSLF sia disposto ad aderire alle vuote promesse delle FFS, analogamente ai meeting che si sono tenuti nel 2009.

## Indennità per servizio all'estero: Thayngen / deposito Sciaffusa

In seno alla commissione di sorveglianza di Vision 2010, in aprile 2009 si è deciso che i macchinisti con relativa licenza per l'estero dovevano avere diritto ad un'indennità. I macchinisti che prestano servizio a Bellegarde (F) e Frasnè (F), indipendentemente dal rispettivo grado, sono stati integrati nella 15a CF e hanno ricevuto un aumento salariale di Fr. 2'000.-. Successivamente si sono presi in considerazione anche i macchinisti che prestano servizio a Singen (D), contrariamente a quelli che svolgono la loro attività a La Plaine (SNCF/RFF) e

Thayngen (rete DB).

In questi giorni i macchinisti del deposito di Sciaffusa (servizi a Thayngen) hanno scritto alla direzione P-OP-ZF chiedendo parità di trattamento, allo stesso tempo rispedito indietro alle FFS i regolamenti della DB.

Già a maggio del 2009 il VSLF aveva sottolineato che questa variante di indennità, in definitiva deliberata dalle FFS, non tiene conto di una parte dei servizi effettuati all'estero (vedi comunicato VSLF no. 208). In occasione della riunione di coordinamento CCL del 10 giugno 2009, una richiesta in tal senso da parte del VSLF per l'integrazione dei colleghi che prestano servizio a Thayngen è purtroppo stata respinta da parte delle FFS. Un'analoga situazione si presenta anche per i nuovi colleghi di Neuchâtel che prestano servizio in Francia, ciò che ancora una volta costituisce una violazione di concreti accordi da parte delle FFS.

## Aumento del numero di CLP / filiali

Il consistente aumento del numero di CLP da 30 a 65, come pure il raddoppiamento delle filiali presso P-OP-ZF, sono passi decisi dalle FFS e di cui le parti sociali sono state semplicemente informate.

Dopo che nell'ultimo comunicato OP questi provvedimenti sono stati prospettati come un reale miglioramento della vici-

nanza al Traffico regionale (cosa significhi veramente non è molto chiaro), stando alle affermazioni più recenti servono a migliorare il grado di soddisfazione del personale. La strategia non è affatto chiara; i costi supplementari senza plusvalore per le FFS non sono giustificabili.

## In conclusione

Siamo in grado di documentare tutte queste dichiarazioni con documenti e protocolli. Purtroppo la divisione Traffico viaggiatori, in particolar modo P-OP-ZF, non è più un partner affidabile e una collaborazione di partenariato sociale non è praticamente più possibile; la situazione minaccia di inasprirsi ulteriormente. Malgrado le FFS siano assolutamente informate su questo stato di cose, non c'è nessuno in tutto il gruppo che dia prova di voler intraprendere qualcosa per riportare la situazione alla normalità, ciò che invece un datore di lavoro come si deve dovrebbe assolutamente fare.

Nell'ambito della divisione Traffico viaggiatori FFS, evidentemente sprovvista di guida, si può andare avanti tranquillamente a lavoricchiare a vuoto. Le varie leggi, il CCL e gli accordi vengono costantemente ignorati e i derivanti costi vanno a carico delle FFS e, di conseguenza, della mano pubblica. Il VSLF non intende tollerare questo stato di cose. ■

## Valorizzazione

Il nuovo locale riposo per il personale di locomotiva a Zurigo a partire da maggio 2010 AR



## Calo della sicurezza a seguito dell'impiego di boe Eurobalise

Équipe tecnica del VSLF AR

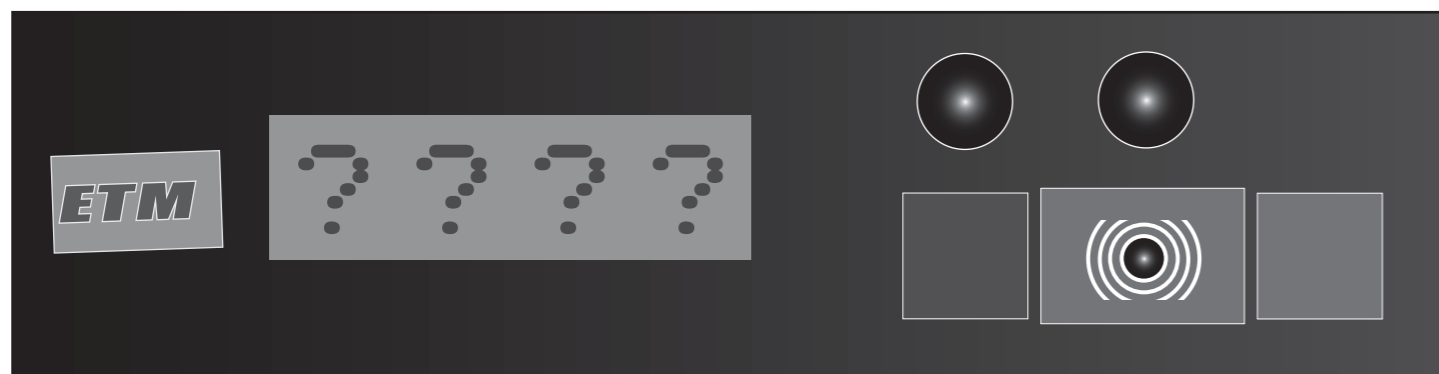
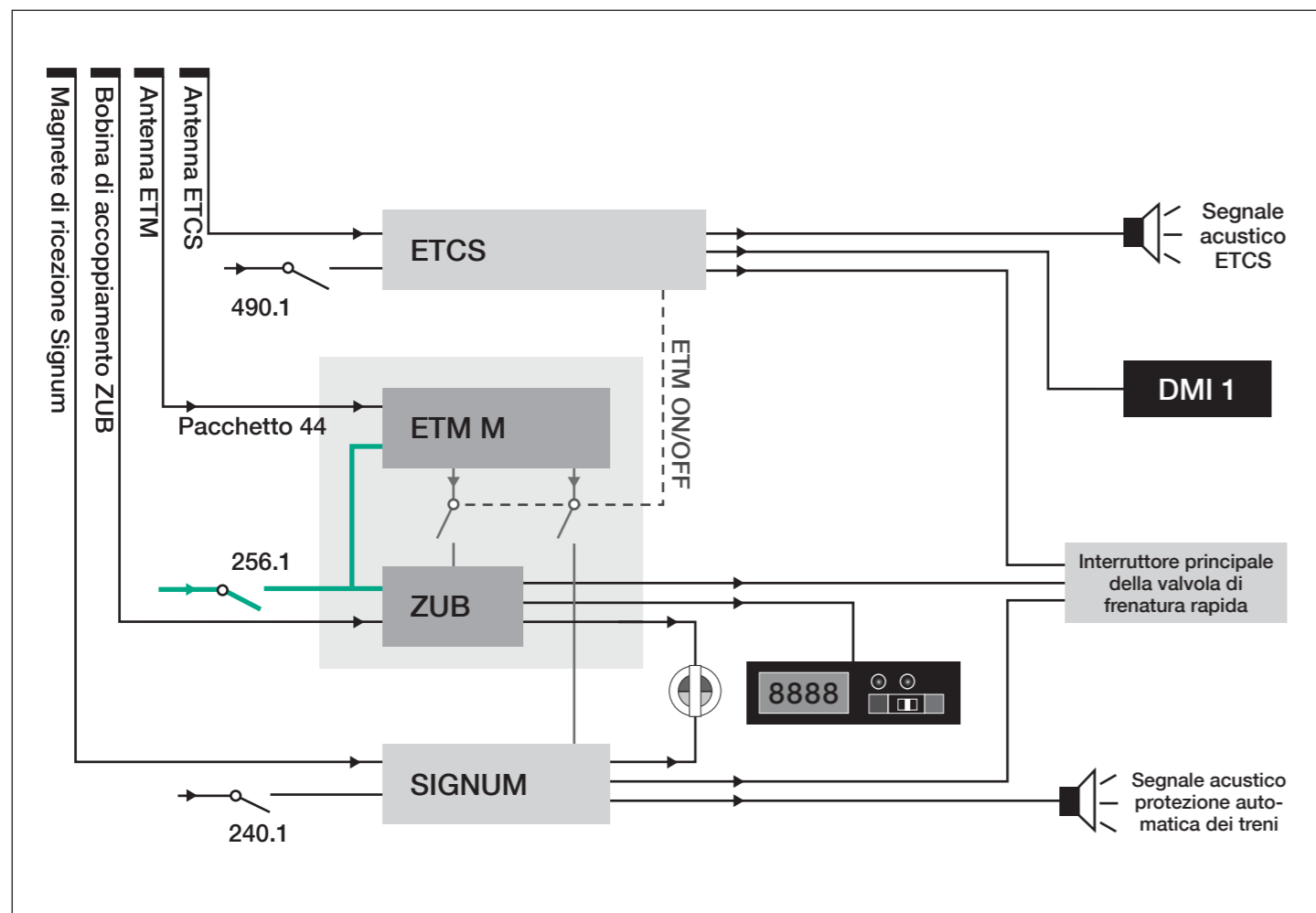
Il passaggio dai tradizionali magneti per binari Signum e dalle bobine di binari ZUB alle boe Eurobalise fa sì che entrambe le informazioni (Signum e ZUB) vengano trasmesse dall'antenna ETM al sistema di elaborazione dati ETM M tramite il pacchetto 44. L'ETM M successivamente inoltra le informazioni al sistema di sicurezza Signum e al sistema ZUB per essere elaborate.

Dal momento che l'alimentazione dell'ETM M avviene in parallelo a quella del sistema di sicurezza ZUB, in caso di irregolarità nel funzionamento del ZUB (256.1), anche l'ETM M non funziona più. In un simile

caso, finora le informazioni del sistema di sicurezza potevano essere trasmesse ugualmente al sistema Signum mediante i tradizionali magneti per binari. Adesso, invece, in caso di disinserimento del ZUB (256.1) le informazioni non vengono più elaborate e, in particolar modo, gli impulsi di arresto e avviso non vengono più trasmessi al sistema Signum, in quanto tutte le informazioni passano attraverso le boe Eurobalise e il pacchetto 44, per cui l'ETM M non funziona più. In caso di corse con il sistema ZUB disinserito, al passaggio sulle boe Eurobalise non vi è assolutamente più

alcun controllo sull'andamento del treno. Dal momento che così il sistema ZUB chiaramente presenta maggiori inconvenienti e pertanto deve essere disinserito più frequentemente rispetto al sistema di sicurezza Signum, con l'introduzione delle boe Eurobalise e l'assenza di un'alimentazione separata dell'ETM M anche la trasmissione di informazioni Signum è compromessa, a scapito della sicurezza del treno.

Questo rappresenta un chiaro passo indietro sul piano della sicurezza dei treni e, di conseguenza, della sicurezza di tutta la rete svizzera a scartamento normale. ■



## Poco funzionale ed eccessivamente costoso: ETCS Level 2

Hans Berger; macchinista del deposito di Losanna, Equipe tecnica VSLF AR



### Il sistema ETCS Level 2 non è necessario sulle tratte ad alta velocità

Il motivo dell'introduzione dell'ETCS Level 2 in Svizzera è il seguente: «L'identificazione da parte del macchinista dei tradizionali segnali esterni non è più garantita in caso di velocità superiore a 160 km/h, per cui le informazioni di marcia devono essere trasmesse in cabina». Questa decisione di base ha tutta una serie di conseguenze; oltre 600 milioni di franchi sono stati investiti finora nell'ETCS, senza tuttavia che vi siano stati dei miglioramenti. Il concetto di base, secondo cui un macchinista non è più in grado di riconoscere dei segnali esterni ad una velocità superiore a 160 km/h è una pura speculazione. Sono già decenni che in Francia i treni della SNCF viaggiano fino a 220 km/h con i segnali esterni. In caso di cattiva visibilità (per es. in caso di nebbia) o di marcia ad alta velocità, per l'identificazione dei segnali si ha comunque a disposizione solo qualche frazione di secondo anche se si viaggia a velocità più basse. Non si può pertanto addurre come motivazione una presunta insufficiente percezione dei segnali in caso di alta velocità.

### Niente velocità a 200 km/h in Svizzera senza l'ETCS?

Con la segnaletica tradizionale, la velo-

rità fino a 200 km/h è senz'altro possibile utilizzando l'ETCS Level 1 LS. L'equipaggiamento delle tratte ad alta velocità con la segnaletica tradizionale è decisamente meno oneroso, consente un maggiore controllo operativo e garantisce lo stesso livello di sicurezza. Gli eventuali ritardi dovuti alla velocità più bassa in caso di cattiva visibilità sono decisamente marginali rispetto ai tuttora frequenti e complessi guasti dell'ETCS Level 2.

Una costante trasmissione dei dati, tra l'altro non strettamente indispensabile, può essere ottenuta senza problemi anche con l'ETCS Level 1 LS mediante l'EuroLoop.

### Sistema ETCS Level 2: un sistema migliore rispetto a quelli odierni?

L'ETCS Level 2 è eccessivamente complesso: alcune funzioni sono già state previste per l'ETCS Level 3. Un impiego dell'ETCS Level 3 senza sezioni di blocco fissi non è prevedibile (il sistema di controllo gestisce le corse a livello elettronico da oltre 40 anni). In particolar modo, i grossi problemi a livello odometrico fanno supporre che una circolazione sicura dei treni non sia ancora realistica e sostenibile con la sola trasmissione dei dati via radio e senza dei sistemi di terra di localizzazione dei treni (GFM).

### Costi del sistema ETCS

Le ferrovie svizzere hanno già totalizzato dei costi che vanno dai 600 milioni ad 1 miliardo di franchi. Rispetto al sistema ZUB, l'ETCS non ha portato alcun aumento della sicurezza e nemmeno un aumento della capacità delle linee.

Malgrado l'esperimento effettuato sulla linea Zofingen - Sempach nel 2001, le tratte di nuova costruzione e quelle ampliate, come pure successivamente anche gli accessi alle gallerie del tunnel di base del Lötschberg, sono stati dotati di segnaletica esterna. Questi segnali continuano ad essere utilizzati come soluzione di ripiego in caso di inconvenienti dell'impianto di bordo o della centrale di linea e sono indispensabili per un'adeguata gestione dei guasti. L'ETCS Level 2 non è adatto per la ferrovia soprattutto perché, in caso di guasto, i treni che transitano nella modalità ETCS Level 2 e i treni che a seguito del disinserimento dell'ETCS circolano in base ai segnali esterni, non ricevono più delle informazioni esatte.

Con l'ETM / ETCS Level 1 LS un impianto di terra ETCS Level 2 non è necessario, per cui si può procedere con la sostituzione del sistema ZUB e Signum grazie all'installazione di EuroBalise e dell'EuroLoop. Le corse a 200 km/h sono pertanto possibili garantendo la massima sicurezza e, contempo-

## ETCS Levels

**ETCS Level 0:** Veicolo dotato di ETCS su una linea non protetta con tale sistema. Il veicolo viene sorvegliato solo in caso di alta velocità. La guida avviene in base ai segnali esterni.

**ETCS Level 1:** Le informazioni dei segnali luminosi vengono captate tramite adattatori di segnale e codificatori di telegrammi (LEU) e, insieme ai dati di tratta, vengono poi trasmesse al veicolo mediante EuroBalise autorizzandone la marcia. In base a questi dati, il calcolatore di bordo calcola e sorveglia costantemente la velocità massima consentita e la curva di frenatura. Il treno deve transitare sulla relativa EuroBalise per poter ricevere una nuova informazione in merito alla marcia. L'inserimento di ulteriori EuroBalise (cosiddette «Balise Infill») o di un'antenna EuroLoop tra il segnale di avviso e il segnale principale permette la regolare trasmissione di nuove informazioni di marcia. L'EuroLoop consiste nel prolungamento dell'EuroBalise lungo una determinata distanza e consente la trasmissione semicontinua dei dati al veicolo tramite un cavo elettrico radiante.

**ETCS Level LS «Limited Supervision»:** In Svizzera praticamente tutti i segnali sono dotati di un dispositivo di sorveglianza che riconosce i due concetti «allarme» e «fermata» (SIGNUM). I segnali ad alto potenziale di rischio vengono sorvegliati anche tramite il sistema ZUB. L'esposizione della norma ETCS per il Level 1 e Level 2 non è scalabile, ossia tutti i punti della tratta devono essere dotati di controllo della velocità secondo la cosiddetta modalità «Full Supervision». Non è tuttavia possibile prevedere l'implementazione di un sistema di controllo più semplificato rispetto all'attuale concetto di segnalazione presente in Svizzera.

Le FFS hanno presentato una proposta di emendamento insieme ad altre ferrovie presso l'autorità europea competente AEIF, in cui si sollecitava l'introduzione della modalità «Limited Supervision». L'ETCS Level 1 Limited Supervision (L1LS) consente una funzionalità scalabile che permette di attrezzare tutti i punti segnalati garantendo la massima sicurezza. La modalità «Limited Supervision» verrà probabilmente integrata nella norma ETCS nel quadro di un regolare passaggio alla versione SRS 3.0.0.

**Euro Signum / Euro ZUB, ETM S21:** (European Transmission Module ETM /

Rucksack) è un ampliamento del sistema ZUB 121 e della protezione del treno SIGNUM; è dotato di un dispositivo di lettura per i componenti ETCS EuroBalise e EuroLoop. Nel telegramma ETCS vengono integrati il telegramma ZUB e le modalità SIGNUM (pacchetto dati 44 per sistema ETCS). L'ETM S21 rileva i dati contenuti nel pacchetto 44 e li inoltra al sistema ZUB 121 del veicolo, rispettivamente al SIGNUM.

**ETCS Level 2:** Consiste in un sistema di protezione dei treni con una comunicazione via radio digitale che consente di segnalare in cabina l'autorizzazione di marcia e la velocità.

Fatta eccezione per alcuni pannelli indicatori, consente pertanto di rinunciare alla segnalazione tradizionale, tuttavia garantendo la totale sicurezza della tratta. Ad intervalli regolari tutti i treni notificano automaticamente alla centrale (Radio Block Centre RBC) la rispettiva posizione e la direzione di marcia. Gli spostamenti dei treni sono costantemente monitorati dalla centrale. L'autorizzazione di marcia, come pure i dati relativi alla velocità e i dati della tratta vengono trasmessi regolarmente al veicolo via GSM-R.

Le EuroBalise vengono utilizzate come boe passive o «cippi chilometrici elettronici». Tra due balise di localizzazione il treno determina la propria posizione tramite dei sensori (sensori dell'asse, accelerometro e radar). Queste balise di localizzazione servono pertanto da punti di riferimento per correggere eventuali errori nel calcolo della distanza. Il calcolatore di bordo effettua un monitoraggio costante dei dati trasmessi, come pure della velocità massima consentita. L'introduzione dell'ETCS su tutta la rete nazionale dovrà avvenire in due fasi entro il 2015:

**Fase 1:** I vecchi sistemi di terra ZUB e Signum verranno sostituiti con le EuroBalise o l'EuroLoop (ETCS Level LS «Limited Supervision»).

**Fase 2:** Mediante un upgrade del software, sul piano funzionale le EuroBalise verranno estese all'ETCS Level 1 Limited Supervision, consentendo pertanto di raggiungere il livello di interoperabilità tecnica presente a livello europeo. Per transitare su tutta la rete ferroviaria svizzera a scartamento normale, a partire dal 2015 i veicoli necessiteranno unicamente del sistema ETCS.

Per ulteriori informazioni:  
[www.railxperts.ch](http://www.railxperts.ch)

raneamente, eliminando tutti gli inconvenienti legati all'ETCS Level 2.

**Una cadenza inferiore a 2 minuti a 200 km/h e con segnali tradizionali**

Questo è assolutamente possibile, malgrado molte opinioni divergenti al riguardo. Tra Martigny e Sion, per esempio, ad una velocità massima di 160 km/h i segnali sono installati ogni 1.400 metri. Per le corse consecutive, i segnali indicano libera circolazione (M), avvertimento (-0) e fermata (H).

Per una velocità di 200 km/h si necessita delle seguenti indicazioni segnaletiche: libera circolazione (M), avvertimento 150 km/h (-15), avvertimento (-0) e fermata (H). Due treni possono succedersi con un intervallo di 90 secondi; ca. 500 metri, ovvero 9 secondi prima del transito di un secondo treno, il segnale di «avvertimento 150 km/h» passa su «libera circolazione».

Per motivi tecnici, dovuto alla «finestra di dialogo Interruzione di 40 sec. con il pulsante radio», questa alta cadenza dei treni non è possibile con il sistema ETCS Level 2, in quanto per una corsa di 40 sec., ovvero di 2.222 metri, bisogna garantire ulteriore spazio. Dato che per evitare un intervento del sistema di frenatura la maggior parte dei macchinisti normalmente comincia ad azionare il freno molto prima del previsto punto di frenata, ne deriva che automaticamente la capacità della tratta viene ulteriormente ridotta.

**Immissione dei dati – Conferma dei dati**

L'immissione dei dati nell'ETCS può indurre in errore; anche nel caso dei treni navetta che tutto il giorno transitano con la medesima formazione, ad ogni cambio di direzione bisogna infatti inserire nuovamente tutti i dati e confermarli a parte. Questa inutile e dispendiosa procedura di immissione dei dati, che tra l'altro va eseguita anche per le corse su tratte senza l'ETCS Level 2, non serve affatto ad aumentare la sicurezza, bensì porta piuttosto a sviluppare una certa superficialità. Il dover confermare di continuo gli stessi dati, che in mancanza di sufficienti informazioni il macchinista rileva con una semplice osservazione rapida del treno, non aumenta di certo la sicurezza, bensì penalizza unicamente la puntuale circolazione dello stesso. Il fatto che un nuovo sistema di sicurezza allunghi addirittura i tempi necessari per mantenere la capacità di movimento del treno a causa di procedure di immissione eccessivamente teoriche, ciò che annulla il guadagno di tempo che si è conquistato grazie ad investimenti molto importanti, sottolinea ancora una volta l'inservibilità del processo di immissione dati dell'ETCS.

**Esperienze di tutti i giorni con l'ETCS in Svizzera**

A dipendenza della versione del software, durante la corsa vengono rilevate delle imprevedibili differenze di velocità. Tra i vari rilevamenti dei diversi indicatori di velocità presenti sul veicolo vi sono delle discrepanze fino al 17% ciò che, in base alla velocità che bisogna rispettare, implica un'attivazione ingiustificata dei dispositivi di sicurezza. Il blocco delle velocità indicate fino a 15 secondi, soprattutto nel caso di cattivo stato dei binari, è ormai una consuetudine. Malgrado le diverse nuove versioni di software si osserva un inasprimento del problema dell'inattendibilità sul piano odometrico.

**Istruzione**

Per l'istruzione relativa al sistema ETCS Level 2 si prevedono due giornate informative; durante le prove periodiche dei macchinisti di locomotiva è inoltre previsto un esame per il modulo ETCS.

Dato che quando il macchinista normalmente transita sulle nuove tratte a libera circolazione non si avvale di nessuno dei vari sistemi operativi, è assolutamente necessario prevedere delle giornate informative nel corso dell'anno che permettano di gestire meglio il sistema ETCS Level 2. A tutt'oggi, queste giornate informative non sono previste. Si dovranno prevedere anche degli ulteriori corsi di formazione per il sistema ETCS Level 2 per il personale di manutenzione, il personale di manovra e i servizi tecnici.

**ETCS in Europa**

Per la modernizzazione delle varie linee europee viene preventivato un importo pari a 8 miliardi di € (circa 12 miliardi di franchi svizzeri)! Con l'attuale crisi finanziaria e la forte concorrenza nell'ambito del settore dei trasporti è a dir poco discutibile il fatto che le ferrovie siano costrette a fare degli investimenti così importanti. L'ETCS Level 2 non è di nessun beneficio e non porterà alcun profitto.

L'ETM / ETCS Level 1 LS garantisce il traffico transfrontaliero, tuttavia prevedendo solo una piccolissima parte delle spese necessarie per l'installazione del sistema ETCS 2: i segnali restano invariati, è sufficiente la semplice installazione di EuroBalise e EuroLoop e, con un dispendio piuttosto limitato, si provvede ad equipaggiare i singoli veicoli. Dal momento che Germania, Austria e Spagna hanno già dotato oltre 3.000 km delle proprie linee con il sistema di controllo della marcia del treno (LZB/SCMT) e che Francia, Belgio e il tunnel della Manica hanno già installato il sistema TVM su oltre 2'500 km, c'è da ritenere che l'ETCS venga installato parallelamente ai sistemi già esistenti e che vi sia una compatibilità di base dei sistemi.

**Punto a rischio: l'elettronica**

In Francia, sulla linea ad alta velocità due treni TGV si sono staccati autonomamente ad una velocità di 300 km/h. Da allora il dispositivo elettronico per la segnalazione del distacco è stato perfezionato, per cui per separare due treni adesso bisogna attivare un interruttore situato direttamente sull'accoppiatore automatico. All'arrivo alla stazione di Bellgarde (F) il macchinista ha notato che c'era una sola motrice e che il secondo veicolo si era staccato ed era rimasto chissà dove sulla linea. Anche nel caso dei treni navetta a due piani DPZ della S-Bahn di Zurigo si sono già verificate simili rotture del treno.

Questi esempi, che potremmo citare ancora a lungo, rivelano la complessità e l'inadeguatezza di queste soluzioni supportate dall'informatica che possono essere concepite in maniera assolutamente sicura solo con un grande dispendio di tempo e di denaro. Per finire, è l'uomo che deve esercitare un'ulteriore funzione di controllo per poter soddisfare gli obiettivi che si fanno man mano sempre più ambiziosi. I citati sistemi elettronici evidentemente non soddisfano il livello di sicurezza richiesto, oppure questo livello è troppo basso, ciò che pone degli interrogativi di fondo.

**In conclusione**

Malgrado l'installazione dell'ETCS Level 2, nel tunnel di base del Lötschberg si sono già verificate diverse irregolarità che, per fortuna, non hanno avuto gravi conseguenze: deviatoli tagliati, treni persi, problemi di distanza nella modalità «reversing» (retromarcia), indicazioni sbagliate nel caso di riduzione della velocità, ecc. Sempre in questo tunnel, di frequente si sono verificate delle irregolarità anche con il passaggio dal sistema Level 0 al Level 2, in particolar modo nel caso di movimenti di manovra, ciò che fa pensare che il sistema ETCS non sia in grado di gestirli. Sulle nuove tratte e nel tunnel di base del Lötschberg e del Gottardo si dovranno pertanto installare o completare i segnali esistenti. Si è ancora in tempo per evitare che nel tunnel di base del Gottardo si facciano dei grossi investimenti sbagliati in un sistema di protezione dei treni assolutamente inadeguato. In Svizzera si dovranno soddisfare pienamente sia le condizioni relative alla velocità fino a 200 km/h, come pure all'eurocompatibilità con l'ETM, il sistema ZUB, il Signum e, rispettivamente, l'ETCS Level 1 LS, nel contempo prevedendo un importante risparmio di mezzi finanziari. Bisogna assolutamente impedire che l'ETCS Level 2 venga esteso alle tratte convenzionali, dal momento che non contribuisce affatto ad aumentare la capacità delle tratte, anzi crea soltanto tutta una serie di grosse complicazioni. ■

## Segnali di Visp

Équipe tecnica del VSLF AR



Su questa foto che ci è stata trasmessa da un lettore, sul binario 2 della stazione di Visp in direzione Zermatt si possono vedere due segnali principali della ferrovia del Matterhorn-Gotthardbahn MGB. Il segnale davanti dovrebbe valere per il binario 2 (nella foto), nel mentre quello dietro per il binario 3 (a destra del marciapiede). Sul proprio campo visivo, il macchinista non solo si ritrova i due segnali del binario 2 allineati allo stesso modo, ma anche intersecati tra di loro, ciò che inevitabilmente può portare ad una falsa interpretazione degli stessi. Come se non bastasse, entrambi i segnali sono installati a destra del rispettivo binario e, pertanto, in base al regolamento R 300.2, comma 1.1.2, non devono essere rispettati da parte del macchinista, in quanto non validi. Un simile collaudo dell'impianto da parte dell'UFT costituisce una grave negligenza, per cui sarebbe opportuno intraprendere dei passi legali contro i responsabili del progetto e, rispettivamente, contro gli addetti al collaudo. ■

# Sondaggio sul LEA II

Richard Widmer & Daniel Hurter; Redazione Loco Folio AR

Il nostro sondaggio sulle esperienze del personale di locomotiva con lo strumento di lavoro LEA II si è svolto nello spazio di tempo da metà marzo a metà aprile 2010 ed è stato effettuato prevalentemente presso il deposito di Zurigo. Qui, infatti, a tutti i macchinisti sono stati distribuiti dei questionari, che però per tutto quel periodo erano disponibili anche presso i locali delle riserve della stazione centrale di Zurigo. Per un totale di 670 questionari, sono 317 gli esemplari compilati che ci sono stati recapitati. Desideriamo ringraziare sentitamente tutti i macchinisti e tutte le macchiniste per il tempo che hanno dedicato alla compilazione del formulario. I risultati del sondaggio sono illustrati nei seguenti grafici. Particolarmente negativa è stata la valutazione concernente la domanda 1 (dimensioni dell'apparecchio), 2 (peso dell'apparecchio) e 10 (installazione in cabina / alimentazione elettrica sui veicoli speciali). La maggior parte degli utenti ritiene invece che la leggibilità (domanda 4) e il supporto da parte dei collaboratori SEAL (domanda 8) sono buoni. Con un punteggio di 3,34, il livello di gradimento per quanto riguarda l'uso di questo impor-

tante strumento di lavoro risulta essere «insufficiente». Particolarmente significativi sono anche i numerosi commenti riportati sui questionari, alcuni dei quali meritano veramente di essere segnalati. Di proposito, preferiamo evitare di riportare le osservazioni «inadatte ad essere pubblicate», malgrado siano una dimostrazione tangibile della profonda scontentezza con il LEA II. Moltissimi commenti evidenziano come il LEA II sia senz'altro un ottimo laptop, anche se purtroppo assolutamente inadatto all'uso quotidiano da parte dei macchinisti.

- tempi lunghi di avvio
- preferivo il vecchio LEA
- un buon apparecchio a scopo privato, ma non adatto per l'uso quotidiano del macchinista
- LEA 1, I miss you
- nella scelta dell'apparecchio si è indubbiamente deciso per quello più pesante e meno maneggevole tra tutti i laptop
- qualcosa di meno darebbe di sicuro molto di più
- assolutamente inadatto per i macchinisti
- Internet è una gran bella cosa!
- scomodissimo da usare

- nella modalità standby si surriscalda eccessivamente
- l'accumulatore è troppo debole!
- il risparmio di tempo non è realistico
- i supporti sui veicoli FFS sono troppo alti (occhiali con lenti progressive!)
- strumento affidabile – ottima leggibilità – non sufficientemente maneggevole e funzionale
- troppo grande, troppo pesante, troppo complicato
- preferirei uno strumento con una tastiera come quella del LEA I e non con tutte queste manipolazioni
- la regolazione dei supporti è assolutamente inadatta!
- tutto sommato non è male, ma è troppo grande e troppo pesante
- ETR 470: bisogna portarsi dietro il cavo di caricamento – RE 4/4 Il Cargo: non ci sono gli attacchi
- va bene per l'ufficio, ma non per l'impiego mobile
- è a dir poco un forno
- si sarebbe dovuto comprare un netbook
- per il mio uso privato sarebbe un apparecchio fantastico
- di notte l'effetto abbagliante è eccessivo con le segnalazioni di rallentamento. ■

1 inutilizzabile    2 difettoso    3 insufficiente    4 sufficiente    5 buono    6 molto buono

Domande	Voto	1	2	3	4	5	6
Dimensioni dello strumento	Ø 2.7	60x	86x	77x	56x	31x	4x
Peso dello strumento	Ø 2.0	123x	96x	60x	27x	8x	1x
Facilità d'uso/Maneggevolezza	Ø 3.4	23x	61x	74x	91x	60x	6x
Leggibilità	Ø 4.9	2x	8x	16x	49x	155x	84x
Effetto abbagliante (notte)	Ø 4.2	9x	31x	30x	85x	140x	22x
Dispendio di tempo per gli aggiornamenti	Ø 3.4	32x	64x	63x	76x	65x	12x
Gestione guasti (Swisscom/166)	Ø 3.4	30x	24x	27x	64x	52x	8x
Supporto tecnico (SEAL)	Ø 4.8	4x	8x	11x	64x	143x	56x
Installazione in cabina/Fissaggio sui veicoli FFS	Ø 3.5	32x	44x	51x	105x	78x	6x
Instal. in cabina/Alimentazione elettrica sui veicoli speciali (ICE, ETR, TGV)	Ø 2.1	56x	30x	20x	19x	4x	0x
Impressione generale/Livello di gradimento del LEA II	Ø 3.3	25x	38x	95x	104x	50x	2x

# Adeguamento dei tempi per il lavoro accessorio

Lettere AR

Peter Mathis  
Presidente della CoPe  
Berna, 8 marzo 2010

## E-mail del 7 gennaio 2010 in merito all'indennizzo per gli update del LEA

Egregio signor Mathis, caro Peter, ancora grazie per la tua mail del 7 gennaio 2010. Ti prego di scusare i tempi lunghi per la risposta. Abbiamo esaminato la tua richiesta e prendiamo posizione come segue.

I normali update possono essere eseguiti direttamente via wireless, per cui i macchinisti non devono più necessariamente recarsi in un deposito per collegare il proprio apparecchio. Lo stesso dicasi anche per il fatto che non è più necessario restare sul posto e attendere che l'update sia ultimato. Teoreticamente parlando, il normale update del LEA potrebbe aver luogo anche durante la corsa stessa. Ecco perchè partiamo dal principio che per i macchinisti ci sia un risparmio di tempo pari a quasi 9 ore all'anno.

Al momento bisogna prevedere anche l'update dell'OPUS, che però presuppone che i macchinisti siano realmente collegati in rete. Si prevedono però dei miglioramenti al riguardo. Stando alle attuali previsioni dell'IT, questi aggiornamenti richiederanno 7,5 ore all'anno, anche se potranno essere fatti durante le pause e senza la presenza del macchinista. Questo comporta un dispendio di tempo decisamente inferiore rispetto ai 3 giorni necessari per gli odierni aggiornamenti. Per questi motivi siamo costretti a respingere la richiesta di un credito di tempo supplementare.

FFS HR  
Stefan Kull

Walter Hofstetter  
Direttore P-OP-ZF  
Zurigo, 16 marzo 2010

## Adeguamento dei tempi per il lavoro accessorio per il personale di locomotiva FFS V

A seguito dell'introduzione del LEA I, per l'update del programma LEA nel 2002 si sono concordati 2,1 min. / 0,7 min. per giorno lavorativo ogni 3 giorni, ciò che equivale a 2,625 ore all'anno. Sorprende pertanto quanto P-OP-ZF ha scritto alla CoPe Personale di locomotiva V in data 5 marzo 2010 a proposito di un potenziale di risparmio di quasi 9 ore (2,4 min. per giorno lavorativo) per l'update via wireless.

Desideriamo far notare che dopo dei giorni di riposo è estremamente importante per la sicurezza fare un update del LEA e che pertanto va assolutamente eseguito prima di iniziare il proprio servizio.

Con l'introduzione del LEA II bisogna effettuare anche l'update dei sistemi operativi Windows XP e OPUS. P-OP-ZF parla di 7,5 ore all'anno. Dal 1° febbraio 2010 bisogna inoltre occuparsi anche della lettura e dell'evasione delle mail.

La bacheca virtuale preannunciata con l'istruzione no. 1/2010 non è ancora attiva e finirà comunque per causare un ulteriore dispendio di tempo visto che, per una questione di sicurezza, ovviamente bisognerà occuparsene prima di iniziare il proprio servizio.

Noi chiediamo un adeguamento dei tempi per il lavoro accessorio e un indennizzo a parte per tutte le altre attività supplementari legate al sistema che il macchinista deve svolgere adicionalmente.

Cordiali saluti  
Hubert Giger

Hubert Giger  
Presidente del VSLF  
Berna, 7 aprile 2010

## Adeguamento del lavoro accessorio per il personale di locomotiva FFS V

Egregio signor Giger, la ringrazio per la sua lettera del 16 marzo 2010.

Nella sua lettera vengono confrontati dei valori che non hanno alcun nesso l'uno con l'altro, ciò che finisce per portare a delle conclusioni sbagliate.

Di certo si ricorderà che, prima dell'introduzione del LEA I nel 2002, il personale di locomotiva aveva dovuto sbrigare molte attività scritte tra cui, in particolare modo, le debite correzioni dell'orario del treno, ecc. Per quanto riguarda i valori definiti a suo tempo che lei ha citato, si tratta di un saldo tra le attività che erano state soppresse nel 2002 e il dispendio di tempo che si era venuto a creare a seguito dell'introduzione del LEA I.

I valori comparativi riportati nella lettera di risposta alla CoPe si basano sull'attuale dispendio di tempo per il LEA I (quindi non solo un dispendio supplementare di tempo dal 2002) e su quello per il LEA II. Durante i colloqui con i macchinisti è emerso che i nostri calcoli non sono sbagliati e che non si sentono affatto penalizzati.

Non condividiamo la sua opinione secondo cui una bacheca virtuale per i macchinisti comporterebbe un ulteriore dispendio di tempo. Pensiamo piuttosto che i macchinisti avranno la possibilità di rinviare questa attività durante le proprie pause pagate e...

FFS HR  
Stefan Kull

## Oggetto: LEA II

Lettere dei macchinisti ai propri superiori AR

Buongiorno signor Bretscher, è da qualche settimana che vado in giro con il nuovo apparecchio LEA II, ma non riesco proprio ad abituarci. Questo strumento di lavoro è decisamente inadatto per l'uso quotidiano del macchinista, in quanto è troppo pesante ed eccessivamente ingombrante. Come se non bastasse, bisogna adattare continuamente lo

schermo sull'apposito supporto di modo che si possa riuscire a fissarlo. Anche la possibilità di usare Internet non mi è di nessuna utilità quando sono sulla locomotiva. I macchinisti che l'avevano testato, ma anche la CoPe avevano scelto un laptop completamente diverso. In generale sono a favore delle innovazioni nell'ambito della mia attività quotidiana e sono sempre aperto a tutto, ma quando per me le cose diventano così laboriose, se non ancora più complicate rispetto a prima, allora non ho più nessuna comprensione. Chi dobbiamo ringraziare per aver scelto proprio questa

pesante baracca Fujitsu???

Cordiali saluti  
Martin Steurenthaler

Grazie alla connessione GSM Mobile il portatile Lea 2 è molto pratico. Se ci avessero dato un apparecchio più piccolo l'uso di Internet non sarebbe più interessante. Accetto senza problemi il peso supplementare di questo apparecchio. Da migliorare è invece il supporto in cabina di guida con un fissaggio più sicuro.

Gabriele Ferrari

Gentile signora Fischer, sono il presidente di sezione del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti VSLF di Basilea. In qualità di rappresentante dei macchinisti, la questione dei casi di segnaletica preoccupa anche noi ed è per questo che ho letto tutta la sua relazione finale di novembre 2007 sull'analisi delle cause dal punto di vista psicotecnico.

Questo è anche il fattore scatenante che mi ha spinto a scriverle.

Nell'analisi in questione, sul piano tecnico si parla del LEA (il nostro strumento di lavoro) come di uno strumento con sistema antiabbagliamento.

Lei senz'altro conosce il nostro LEA. È piccolo, maneggevole, compatto, robusto, relativamente leggero (ca. 1,2 kg) ed è appositamente strutturato per la nostra attività quotidiana. Malgrado qualche inconveniente per l'utente, in questi ultimi anni questo apparecchio ha fatto un ottimo servizio. Adesso da un po' di tempo le FFS si stanno occupando dell'acquisto di un nuovo apparecchio, il LEA II.

In qualità di esperta di usabilità, posso chiederle se per caso ha già visto questo nuovo apparecchio?

Si tratta di un laptop 13.3» alquanto tozzo, pesante (buoni 2,3 kg), con un hard disk SSD. L'apparecchio è per giunta poco maneggevole, decisamente poco facile da usare e, dal nostro punto di vista, con un'hardware alquanto cagionevole. Come se non bastasse, ha un consumo di corrente elevato, ciò che è in netta contraddizione con la filosofia ecologica delle FFS.

«Importantissima raccomandazione dal punto di vista psicotecnico»

- Valutazione formativa dell'usabilità nello sviluppo e nell'impiego di nuove tecnologie con il coinvolgimento di esperti di usabilità e utenti.

- Perfino un buon allenamento può compensare solo in minima parte una cattiva usabilità!

Cosa ci serve che per mesi e mesi vengano fatte delle valutazioni, se sono tutt'altre le persone che poi decidono cos'è buono per noi e per il nostro lavoro?

Anche sulla base di tanti scambi di opinione al riguardo con i miei colleghi, posso assicurarle che il personale di locomotiva non vedeva l'ora di ricevere questo "super

apparecchio", come preannunciato non senza una certa presunzione.

Vedendo questo tanto elaborato "modello neandertaliano", già oggi si osserva un sensibile e palpabile ritorno alla lucidità.

Nota bene, prima ancora che questo strumento ci sia stato consegnato.

Ma si immagina quanto grande sarà la delusione, ma anche la rabbia, quando verrà introdotto il nuovo LEA e, oltre ai tipici inconvenienti di ogni nuovo sistema e a quelli ormai conosciuti, se ne verranno ad aggiungere anche di nuovi?

In futuro ci ritroveremo a trascinarci dietro tutti i santi giorni questo scomodissimo, ingombrante e troppo pesante LEA II che, tutto sommato, dovrebbe rappresentare il nostro strumento di lavoro più importante. Il nostro giudizio? INSERVIBILE!



Nell'analisi psicotecnica delle cause inoltre si parla solo di raccomandazioni. Le nostre esperienze dimostrano che, di norma, le raccomandazioni rivolte all'impresa vengono sempre valutate come «non necessariamente vincolanti».

Grazie per il tempo che mi ha dedicato.

Cordiali saluti  
R. Gfeller

**Risparmiare sulle spalle dei macchinisti B-100 FFS V**

L'introduzione del LEA 2, che di recente

hanno ricevuto anche i macchinisti B-100, comporta meno burocrazia nello zaino, ma per contro un peso di 2.5 kg in più.

Si sta proprio risparmiando sulle nostre spalle (visto che questi apparecchi sono molto cari e si parla di oltre 10 milioni di franchi), dal momento che il lavoro accessorio, che per noi macchinisti B-100 veniva calcolato senza il LEA, non è stato adeguato di conseguenza. All'espressa domanda, i CLP rispondono solo che secondo il BAR è prevista una compensazione di 5 minuti di lavoro accessorio per giorno lavorativo. Il lavoro accessorio definito nel BAR non include affatto i tempi necessari per l'update e l'uso del LEA, per cui dobbiamo sbrigare questo lavoro durante il nostro tempo libero. Questa eterna politica del temporeggiamento e gli insipidi pretesti delle FFS non è che un voler risparmiare a scapito nostro!

Künzi Markus

#### Notifica KVP

**Qual è il problema (descrizione della situazione)?**

Sul TGV POS non c'è un caricabatterie. Dal momento che si prevedono diversi servizi con il TGV-POS 2 e ulteriori prestazioni TGV POS consecutive, non è possibile garantire una carica per molte ore. Il fatto che un'installazione fissa del TGV sia troppo onerosa, non dispensa l'impresa dall'attrezzarsi di determinati strumenti che sono fondamentali sul proprio posto di lavoro. Il fatto che il personale si accontenti di un solo apparecchio per cabina, ciò che sarebbe una condizione essenziale per ogni tipo

di attacco, è sinonimo di una flessibilità esemplare. Il doversi portare dietro anche un caricabatterie oltre al già pesante LEA II non è di certo una soluzione, bensì unicamente una prova di scarsa volontà e di negligenza.

**Quale sarebbe la soluzione (proposta di miglioramento)?**

Prevedere per i TGV POS un caricabatterie a 230V per cabina, di modo che il personale di locomotiva possa lavorare con il proprio strumento di lavoro LEA II.

Grazie. ■

## Novità dalla... fabbrica della carta

Qualitygroup VSLF AR



Era ora! Dopo ben 153 anni di storia della ferrovia svizzera, finalmente si è riconosciuta la necessità che i macchinisti debbano avere un documento ufficiale, con tanto di tessera dell'Ufficio federale dei trasporti, fotografia e quant'altro. Dato che negli ultimi anni la guida illegale dei treni è aumentata in modo esponenziale, è evidente che questo documento rappresentava ormai un'assoluta necessità. È tuttavia un dato di fatto che il documento di legittimazione che ci verrà consegnato non vale nemmeno il materiale con cui è stato prodotto. Perfino la carta Cumulus della Migros contiene dati più salienti. Con questo, non intendo assolutamente togliere a nessuno la soddisfazione per questa nuova creazione, ma basta veramente una rapida occhiata per mettere in dubbio la necessità e il valore di questo pezzo di carta.

In definitiva, l'Ufficio federale dei trasporti rilascia al personale di locomotiva queste tessere, per poi provvedere a valutarle ed esaminarle singolarmente. Un ufficio federale con un apparato burocratico in gran forma, si direbbe, ma non sarebbe stato più semplice e meno costoso seguire la prassi corrente (non sovvenzionata dai contribuenti), ossia di avvalersi di una banca dati con tutte le necessarie informazioni, per poi creare un collegamento con le tessere già esistenti o verificarne i dati personali e la legittimità mediante dei documenti ufficiali? I diretti interessati potrebbero, per esempio, presentare la propria carta di identità al funzionario dell'UFT che verifica la correttezza dei dati mediante il suo apparecchio ufficiale EDP. Ma, evidentemente, così sarebbe troppo semplice.

Per queste nuove tessere con foto, le FFS mettono ora a disposizione dell'UFT la

banca dati FVP, senza tuttavia il consenso dei collaboratori e, pertanto, illegalmente. È a dir poco inconcepibile che si facciano dei documenti ufficiali sulla base di foto fornite proprio da coloro che devono effettuare i controlli. Sarà ben difficile che queste foto vengano controllate durante la fase di lavorazione, motivo per cui anche la verifica finale non è che una semplice farsa. Per gli amanti dei cani si apre però così l'opportunità unica più che rara di avere un AG per cani: basta spedire la foto di Fido e la cosa è fatta!

In modo inversamente proporzionale al relativo dispendio, su questa tessera di plastica viene riportata solo la categoria OVF, ma non vi compaiono né le effettive tratte di infrastruttura su cui si può circolare e tanto meno i veicoli che si possono utilizzare. Questo necessita di un documento a parte. Visto che le diverse abilitazioni sono riportate in un foglio separato, ciò significa che quando un macchinista si presenta presso una nuova ITF potrà semplicemente dichiarare quello che vuole (sic!). Non essendoci alcun controllo sulle effettive tratte di competenza dei singoli macchinisti, ciascuno è libero di manipolare o di completare i rispettivi dati a proprio piacimento.

Perfino le modalità di incasso sono a dir dilettesche. Invece di ordinare e di pagare in blocco queste tessere, ai singoli macchinisti viene fatta pervenire una fattura per un servizio che, tra l'altro, non hanno nemmeno richiesto. Poi, come se tutto questo spreco non bastasse, con il formulario delle spese riportato nell'Intranet delle FFS, dopo «soli» 643 click si devono richiedere via LEA i 150 franchi precedentemente finanziati dalla cassa privata, biso-

gna stampare la richiesta di denaro e poi consegnarla al CLP che, a sua volta, dovrà vidimare la richiesta, apporvi la firma e infine inoltrare il formulario all'istanza successiva per ulteriore evasione. Indubbiamente è anche così che si può dare lavoro ai reparti HR... Prima o poi, dopo aver generato dei costi, orientati ai processi e ottimizzati, pari a ben 1'500.- franchi per tessera, il macchinista riceverà indietro i suoi soldi... o forse. Sta infatti a lui verificarlo.

#### Conclusioni

Fatta eccezione per la categoria OVF, da questa tessera non si può dedurre nient'altro; la foto potrebbe essere quella della propria nonna, nel mentre le abilitazioni sono stimate ad occhio e croce. Per dire il vero, bisognerebbe denunciare l'UFT all'autorità competente, il... - santo cielo! Gli enormi costi prodotti da questo non-senso burocratico gravano sulle ITF e, di conseguenza, anche sui collaboratori. In seno all'UFT sta evidentemente lievitando un esuberante sistema di leggi, prescrizioni, ordinanze e indicazioni, il cui dispendio sia a livello di tempo che di denaro è ormai superiore perfino a quello organizzativo. Come se non bastasse, le imprese ferroviarie caldeggiavano questo stato di cose con la loro pedante burocrazia all'insegna dell'incasso.

Dal momento che i macchinisti non hanno ordinato questa tessera, potranno tranquillamente gettare la relativa fattura nella spazzatura o, meglio ancora, darla al proprio CLP affinché provveda al pagamento. In fin dei conti, ci verranno alleggerite di quasi il 50%! ■

# Assemblea Generale Lucerna

Discorso di Hubert Giger, Presidente VSLF AR

*Il discorso che il nostro presidente ha pronunciato in occasione dell'AG del VSLF ha suscitato una forte eco tra i presenti. Desideriamo pertanto renderne partecipi anche quei colleghi che non hanno potuto prendere parte all'Assemblea generale.*

Care colleghe e cari colleghi, stimati ospiti, è per me un grande piacere potervi dare il benvenuto qui a Lucerna in occasione della 52a Assemblea generale del VSLF. Lucerna, come tutte le regioni svizzere del resto, è un convinto sostenitore dei trasporti pubblici: con il 51.6% di voti favorevoli (risp. 56.3% per la controproposta), lo scorso fine settimana la città di Lucerna ha approvato l'iniziativa sul finanziamento di una stazione sotterranea. Questo ha fatto seguito alla votazione cantonale del novembre 2009 durante la quale, con il 75% di voti favorevoli, era stato approvato un credito di 20 milioni di franchi per il progetto preliminare di una stazione sotterranea. La relativa votazione in seno al consiglio cantonale ha evidenziato un chiaro risultato, ossia 118 voti contro 0. Questi risultati sono estremamente rappresentativi per tutti noi. Qui, alla vostra destra, lungo la Schweizerhofquai di Lucerna ha sede il prestigioso palazzo amministrativo dell'ex Ferrovia del Gottardo. In seguito questo edificio ha ospitato la direzione circondariale V FFS, poi la direzione circondariale II FFS e, infine, la gestione degli impianti di FFS Infrastruttura. Oggi è la sede del Tribunale federale delle assicurazioni (EVG) e l'affitto dello stabile viene impiegato per il risanamento della CP FFS. La vecchia Ferrovia del Gottardo aveva il suo cippo chilometrico «0» ad Immensee, ma la sua sede amministrativa si trovava qui a Lucerna, ad 11 chilometri dalla sua stessa stazione. A quanto pare, questa distanza tra la sede amministrativa e la stazione aveva delle motivazioni storiche, ma è così ancora oggi. Del resto, per garantire una migliore comunicazione tra la direzione e la base operativa, anche i nuovi punti cardine, come la divisione cultura, il reclutamento del personale o la conduzione, non sono di grande aiuto, come pure l'aumento del numero di superiori che, di per sé, dovrebbero promuovere il dialogo con il personale di locomotiva. Come si è già detto più volte, i macchinisti sono ormai gestiti dal sistema.

Come del resto tutte le ferrovie svizzere, nel penultimo secolo anche la Ferrovia del Gottardo era una compagnia privata

che, come praticamente tutte le altre, è poi stata statalizzata nel 1902, dando così vita alla nuove Ferrovie federali svizzere FFS (la GB solo nel 1909, nel mentre la BLS è stata fondata solo nel 1906). Le Ferrovie federali svizzere FFS appartenevano e tuttora appartengono alla Confederazione, ossia a tutti noi. D'intesa con il Consiglio di amministrazione delle FFS e le sue consociate, è il Consiglio federale che definisce gli obiettivi strategici delle FFS. Il DATEC e il DFF hanno l'incarico di esercitare i diritti degli azionisti, nel mentre la direzione del gruppo FFS ha il compito di metterli in pratica. Per finire, noi macchinisti guidiamo i treni per le ferrovie. Una cosa che ci accomuna è che siamo tutti degli impiegati. Tutti noi abbiamo un contratto di lavoro e dobbiamo svolgere i compiti che ci sono stati affidati nel migliore dei modi e nell'interesse del nostro datore di lavoro. Un'altra cosa che accomuna tutti noi qui presenti è che, giorno dopo giorno, siamo abituati ad assumerci le nostre responsabilità e, più precisamente, delle responsabilità che possono avere delle conseguenze di ampia portata. Nell'ambito dell'attuale dibattito sul futuro finanziamento della divisione FFS Infrastruttura è evidente che, nel passato, sono state fatte molte valutazioni sbagliate. L'ingrato compito di Andreas Meyer e Philippe Gauderon consiste ora nel fare piazza pulita di tutte quelle strategie poco lungimiranti e nel riuscire ad ottenere da Berna i necessari mezzi finanziari.

Un altro prodotto di queste strategie a breve termine è dato dall'attuale situazione in cui versano le nostre casse pensioni; quindi, non solo la CP FFS, ma anche l'Ascoop e altre casse pensioni (società veicolo Simona). Le misure che sono state deliberate per risanare la CP FFS vanno decisamente oltre ogni limite. A questo proposito, il SEV parla di «limite dell'accettabilità», Andreas Meyer parla invece di «onere al limite della sopportabilità». Da parte sua, il VSLF dice che le previste misure di risanamento superano sia ogni limite di accettabilità che di sopportabilità. Questo continuo passarsi la responsabilità l'un l'altro non è semplicemente più accettabile. Questi vecchi oneri, che sono stati lasciati in sospeso per oltre 10 anni, non sono mai stati risa-

nati. Nel 1999, il sig. Ulrich Gygi aveva contribuito direttamente alla fondazione della CP FFS. Il sig. Benedikt Weibel ci aveva promesso questo risanamento, come del resto anche il sig. Thierry Lalive d'Epina. Adesso ormai non ci viene più promesso niente. Infatti, ora ci ritroviamo solo a dover pagare e sul nostro certificato di salario vediamo solo tante tratte e un aumento molto limitato del nostro avere di vecchiaia. È un dato di fatto che, a partire da luglio 2010, per molti anni avremo l'1,25% di tratte in più e il 2,5% di versamenti in meno sul nostro avere di vecchiaia.

Nell'eventualità che la mano pubblica ci dovesse piantare in asso con questo grosso problema originato dai suoi pensionati nelle nostre casse pensioni, il VSLF dovrà riflettere attentamente su come spingere concretamente i politici ad assumersi le proprie responsabilità. L'atteggiamento delle ferrovie è un fattore determinante per valutare come si sia considerati verso l'esterno e se l'apparato politico abbia la fiducia necessaria per contribuire al risanamento delle casse pensioni. Se abbiamo seguito il dibattito del Consiglio nazionale sull'iniziativa *Abzocker* di mercoledì scorso e analizziamo il risultato della votazione sul tasso di conversione della scorsa settimana, ci si rende conto che bisogna andare molto cauti, in particolar modo per quanto riguarda le imprese pubbliche. Le considerazioni espresse dai quadri delle FFS di crearsi una propria cassa pensioni, politicamente parlando hanno un alto contenuto esplosivo, alla stregua dell'AG per i cani.

Mi rendo perfettamente conto che non è molto corretto dare dei giudizi su delle persone che non sono presenti. Ma dove finiremo tra 5 o 10 anni? Noi macchinisti continueremo ad esserci e a lavorare per il trasporto pubblico. Saremo ancora costretti a pagare lo scotto per la politica e le decisioni di oggi? Gli attuali responsabili saranno ancora in carica, oppure tra 10 anni se ne laveranno le mani? Ci ritroveremo ancora a fare un bilancio delle responsabilità di chi magari non ci sarà più? Questo eterno spirito di competizione interno non fa che rincarare il prodotto ferroviario, per poi tramandare ai posteri i costi supplementari e mettere a repentaglio la sicurezza.



Al momento le FFS non sono per niente un'identità unica, bensì un insieme di divisioni e di reparti che si vogliono profilare a scapito del prodotto globale. Anche il vecchio sogno di prevedere dei macchinisti a basso costo per tutti i reparti e per le varie regioni rivela una mancanza di lungimiranza imprenditoriale e di senso di responsabilità. La solida formazione del macchinista a vantaggio della sicurezza ha finito per trasformarsi in un semplice, breve addestramento teorico; Vision 2010 non è che un mucchio di cocci e ormai i macchinisti percepiscono una sorta di salario politico; per «abbellire» i bilanci non si è tenuto conto dello sviluppo demografico del personale, oltre al fatto che con la limitazione artificiosa dell'impiego del personale di locomotiva non si è più in grado di reagire alla reale situazione del traffico con la dovuta flessibilità. Ben presto ci ritroveremo a dover pagare caro tutto questo, come stanno ad indicare gli odierni problemi nell'ambito di FFS Infrastruttura.

Due settimane fa Nicolas Perrin, capo di FFS Cargo di Basilea, ha comunicato la nuova strategia FFS Cargo che prevede la ripartizione in trasporto carri completi per il territorio nazionale e in semplice trazione per l'estero. Ha ribadito che lui, il sig. Andreas Meyer e Ulrich Gygi, presidente del consiglio di amministrazione FFS, tra cinque anni si troveranno a dover rispondere di questa decisione. Ed è infatti così, visto che questo rientra nei loro compiti e nelle loro responsabilità. Ci auguriamo che questi signori siano ancora in carica tra 5 anni, di modo che possano o si debbano assumere tale responsabilità. Questa responsabilità non riguarda un unico reparto, quanto piuttosto tutto il settore pubblico. Il traffico ferroviario viene finanziato prevalentemente dal settore pubblico, che ha quindi diritto ad avere un prodotto valido e redditizio. Quando si investe più di un miliardo di franchi in un sistema di sicurezza ETCS che non è né eurocompatibile né di contributo ai fini della sicurezza, quando prima di ogni partenza del treno questo sistema richiede l'immissione di un'infinità di dati al punto da ritardare la partenza, quando su tutte le locomotive si installano gli apparecchi ETCS in stock anche se non sono necessari per l'uso quotidiano (per es. i treni Zurigo - Lucerna), allora sì che bisogna chiedersi chi siano i veri responsabili e chi debba anche assumersene la responsabilità. Quando FFS Infrastruttura decide di far controllare lo stato dei propri impianti ad una società di consulenza estera e il risultato fa sì che, in accordo con il Dipartimento federale delle finanze, l'UFT richieda una seconda opinione indipendente rivolgendosi ad un'altra società tedesca, si potrebbe anche pensare

che entrambe le società siano arrivate alla stessa conclusione, a meno che non si tratti di perizie di compiacenza. Abbiamo seri dubbi sul fatto che queste due perizie siano realmente indipendenti l'una dall'altra, tanto più che il nuovo direttore dell'UFT non è nient'altro che l'ex capo delle finanze di FFS Infrastruttura, la nuova direttrice del Traffico regionale FFS proviene dalla BLS, il nuovo direttore della SOB viene dalle FFS, il direttore della BLS viene dalle FFS e, dulcis in fundo, il CEO delle FFS viene dalla DB. Tra l'altro, il settore «Public & Government Affairs» creato di recente dalle FFS per curare i rapporti tra le FFS e il mondo della politica, i partiti e i consorzi, è gestito da una persona che fino al 2007 ha diretto lo Stato maggiore di direzione per «le imprese pubbliche e miste» in seno al DATEC.

È più che logico che per i posti importanti della compagnia la preferenza venga data a delle persone con una certa esperienza in materia e che sanno di cosa si parla. Su questo siamo perfettamente d'accordo. Non si può tuttavia mai escludere che, in futuro, il vecchio datore di lavoro possa anche diventare quello nuovo. È di proposito che includo anche i sindacati in questa speciale borsa del lavoro per quadri. Sotto questo punto di vista, si tratta di capire se le attuali funzioni vengono assunte con la necessaria coerenza, se vi è realmente una seria situazione di concorrenzialità nell'ambito delle ferrovie e se vi sono delle chiare funzioni di controllo in seno alle amministrazioni.

È il mondo dei dipartimenti, delle amministrazioni ferroviarie, dei reparti HR e delle società di consulenza. E tutti vogliono essere pagati e, bene, anche! Pagati dalla Confederazione, dai cantoni e dai comuni che, fiduciosi, non esitano ad investire per avere dei buoni collegamenti ferroviari. Come se non bastasse, intorno a questa gigantesca e, apparentemente, inesauribile flebo di sovvenzioni ci sono anche l'industria edile, l'industria automobilistica, l'industria delle cabine di manovra, l'industria della sicurezza, ecc.

Al giorno d'oggi anche i mezzi finanziari per le ferrovie sono soggetti ad accurati esami, per cui anche le indennità non piovono più come una volta. In cambio del denaro bisogna essere in grado di offrire qualcosa. E allora la patata bollente viene passata a qualcun altro. Se non si può risparmiare su se stessi, ecco che allora lo si fa da qualche altra parte. E chi mai rinuncerebbe al proprio posto di lavoro o a quello dei diretti subalterni quando ne va del proprio stipendio? Per conseguire dei risparmi ecco che allora si lanciano nuovi progetti, si fanno delle ristrutturazioni o si ingaggiano società di

consulenza. Poi il cerchio si chiude e ci si accorge che non si è risparmiato neanche un franco e che anche l'offerta ferroviaria non è affatto migliorata. Il classico gruppo target su cui risparmiare resta sempre il personale di locomotiva. Trattandosi della categoria di personale più numerosa (alle FFS, circa il 15% dell'organico), solitamente siamo sempre in prima fila sulla lista di chi vuole risparmiare. Per i macchinisti non c'è nessun benchmark, come del resto anche per parte dell'amministrazione. E, come abbiamo appreso, anche i cantoni ormai vedono i macchinisti come un pratico oggetto di risparmio: il macchinista ideale ha meno di 30 anni, ha una formazione minima, conosce tutte le lingue, è in grado di fare degli annunci molto professionali anche nello stress più totale, sbriga le piccole pulizie e per la pausa pranzo si accontenta di una carrozza da qualche parte in mezzo ai binari, senza niente da mettere sotto i denti...

I cantoni e i comuni vengono espressamente informati in modo sbagliato, ma si potrebbe anche dire che vengono ingannati. La pelle dell'orso viene venduta ancora prima di averlo ucciso. Di questi «orsi», per ogni treno se ne ha bisogno di uno solo e, per i prossimi anni, soltanto le FFS ne stanno cercando circa un migliaio. Nell'eventualità che ci sia la tentazione di conseguire dei risparmi a scapito della base operativa grazie ai nuovi sistemi salariali, tipo ToCo presso le FFS, o con la disdetta di un CCL, di sicuro sapremo come difenderci. Qui non si tratta tanto di un sorpassato acquis di una categoria professionale, quanto piuttosto di una questione di sicurezza e di sostenibilità nell'ambito dei trasporti pubblici. I nostri manager poco lungimiranti vogliono sacrificare questa sicurezza e questa sostenibilità a vantaggio dei propri interessi. Se poi, malgrado una promessa ben diversa da parte di un membro della direzione, in aprile la direzione delle FFS dovesse decidere di ripartire il personale di locomotiva del Traffico viaggiatori FFS in traffico a lunga percorrenza e traffico regionale, allora magari si che bisognerà presentare ai cantoni quattro calcoli, di modo che possano vedere quanto più conveniente sarebbe per loro avere un'azienda autonoma per il traffico regionale senza le FFS. Con una simile ripartizione e la maggiore convenienza che ovviamente ne deriverebbe, sarebbe solo il traffico a lunga distanza a subire un rincarato, quindi ci sarebbe un ulteriore salassamento della mano pubblica a scapito del traffico monopolistico. Nell'interesse dei nostri trasporti pubblici, noi macchinisti non possiamo assolutamente permettere che ciò avvenga. Proprio qui a Lucerna, con la creazione della consociata Zentralbahn zb,





**André Alder**  
Comitato sindacale; Romandie



**Roberto Kraschitz**  
Comitato sindacale; Ticino



**Christina Martin**  
CRGC 2

già cinque anni fa le FFS avevano deciso di distaccare parte del traffico regionale dalla sede centrale. Assegnando diversi servizi regionali alla BLS, le FFS stanno sempre più cedendo il passo. La grande armonia con cui le due aziende concorrenti FFS e BLS si ripartiscono il panorama del traffico regionale svizzero ha quasi del commovente. Da notare che i macchinisti BLS non hanno un salario inferiore rispetto a quelli delle FFS e che quindi non bisogna avere paura di fare dei confronti anche con le aziende affiliate alle FFS. Ieri, sui giornali si parlava delle FFS e si diceva che oggi i salari vengono definiti indipendentemente dal mercato e dal settore e che, rispetto al mercato, ma anche a livello interno, in alcuni settori sono troppo alti, nel mentre in altri sono tendenzialmente troppo bassi. Sarà con vero piacere che, in occasione delle prossime trattative TOCO, presenteremo queste riflessioni sulla situazione di mercato dei macchinisti.

Il VSLF non è semplicemente un'associazione sindacale; noi siamo autonomi e, quando dico autonomi, intendo dire veramente autonomi, sia sul piano politico, finanziario e imprenditoriale. Abbiamo degli obblighi precisi nei confronti di tutti i macchinisti. Inoltre, in qualità di parte sociale presso varie aziende ferroviarie, abbiamo degli obblighi anche nei confronti di tutti i ferrovieri. Abbiamo preso un impegno preciso anche nei confronti del nostro sistema di trasporti pubblici in Svizzera, che appartiene a tutti noi. Questi nostri trasporti pubblici, vale la pena ribadirlo, rientrano tra i migliori sistemi di trasporto al mondo. Colgo l'occasione per ringraziare sentitamente tutti coloro che si impegnano a fondo in tal senso. La nostra funzione nell'ambito del VSLF consiste nel far fronte ai compiti e alle sfide che ci vengono sottoposti. Noi andiamo imperterriti per la nostra strada e niente potrà distoglierci dai nostri obiettivi. Una volta che il comitato e tutti coloro che rivestono una funzione nel VSLF non avranno più lavoro in seno al sindacato,

Comitato sindacale 2010



perché non ci saranno più problemi e tutto girerà a dovere, ecco che allora potremo dedicarci di nuovo più che volentieri alla nostra seconda sfera di competenza, ossia la nostra attività in cabina. Nell'eventualità che le nostre competenze dovessero incontrare dei limiti, sappiamo di poter contare sui professionisti dell'assicurazione di protezione giuridica CAP con tutti i suoi giuristi e i suoi specialisti. Noi non abbiamo bisogno di società di consulenza.

Oggi scade il mio mandato quadriennale quale presidente del VSLF. In questo periodo ho imparato tantissimo in materia di contesti politici e, nelle ferrovie di questo paese, solo Dio sa come tutto abbia uno sfondo politico. Ho avuto modo di conoscere anche molte persone e molte personalità veramente in gamba e molto responsabili a tutti i livelli, e anche molte altre. Questa attività porta ovviamente con sé anche certe lacune di una certa importanza. Retrospectivamente parlando, penso che il mio mandato abbia avuto un buon successo. Questo lo devo al comitato, a tutti i membri attivi delle varie sezioni e a tutti i funzionari del VSLF. Ho potuto adempiere al mio dovere solo grazie al grande sostegno professionale, intellettuale e amichevole di queste colleghe e di questi colleghi. A loro e a tutti i macchinisti del VSLF vanno i miei più sinceri ringraziamenti. Il VSLF è in piena forma. Stiamo crescendo, ma senza la pressione di doverlo fare ad ogni costo. Ed è proprio l'adesione di molti giovani colleghi macchinisti che mi conferma che siamo sulla giusta strada. Su di noi si potrà di certo contare anche in futuro.

A nome del VSLF desidero ringraziare tutti gli ospiti per aver partecipato alla nostra Assemblea generale qui a Lucerna e auguro a tutti un buon rientro a casa, con la ferrovia ovviamente. Un buon rientro anche a tutte le nostre colleghe e i nostri colleghi che purtroppo oggi non hanno potuto essere qui.

Tante grazie. ■

## Assistenza psicologica

Christiane Dubuis; responsabile Servizio Assistenza psicologica gruppo FFS HR – Assistenza psicologica AR

### Dall'offerta passiva di assistenza psicologica a quella attiva: nuovo svolgimento del processo di assistenza psicologica presso P-OP-ZF

L'offerta di assistenza psicologica si rivolge ai collaboratori delle FFS che hanno vissuto delle situazioni particolarmente traumatiche o violente durante l'esercizio della propria attività. Grazie ad un supporto mirato di assistenza psicologica è possibile aiutare questi collaboratori, affinché possano recuperare quanto prima una certa stabilità personale e la propria efficienza. Abbiamo già precedentemente illustrato nei dettagli questa offerta nel Loco Folio 2/2009. In questa edizione si potranno trovare tutte le informazioni necessarie circa gli sviluppi di questa offerta di assistenza psicologica.

### Retrospectiva

Negli ultimi cinque anni sono stati compiuti molti passi per divulgare quanto più possibile questa opportunità di far capo ad un'assistenza psicologica (corsi di formazione, informazioni, prospetti, ecc.). Malgrado il crescente numero di eventi, si riscontra tuttavia una certa stagnazione nella richiesta di assistenza.

I motivi all'origine di questa stagnazione potrebbero essere diversi. Non per ultimo, anche perché adesso i collaboratori hanno una migliore preparazione, sono capaci di affrontare certi eventi traumatici grazie ai corsi di formazione che hanno seguito e, di conseguenza, sono in grado di impiegare le proprie risorse personali in modo più mirato. Dall'altra parte, anche i nostri superiori sono maggiormente sensibilizzati al problema e hanno una specifica formazione sull'argomento. Comunque sia, vi sono ancora troppe reticenze che frenano dal chiedere aiuto e dall'avvalersi di un'assistenza psicologica. Sono ancora molti quelli che fanno fatica ad ammettere a se stessi che hanno bisogno di un valido sostegno, per cui il fatto di dover chiedere un aiuto attivo rappresenta un passo troppo grande per loro.

### Il modello austriaco

La direzione del Servizio di assistenza psicologica collabora da vicino con altre compagnie ferroviarie europee. Le Ferrovie federali austriache (ÖBB) sono in grado di fornire un'offerta di assistenza psicologica molto simile a quella delle FFS. Anche loro offrono un aiuto ai colleghi nel bisogno, ma la loro offerta è concepita un po' diversamente, per cui la direzione viene debi-

tamente informata sull'accaduto e poi si rivolge ai collaboratori interessati offrendo loro la possibilità di far capo al servizio di sostegno. È da oltre dieci anni che stanno facendo delle esperienze molto positive con questa procedura, integrandole nei rispettivi criteri di base per sviluppare maggiormente questo servizio.

### Nuovo processo operativo

Nell'autunno del 2009, come prima cosa si è definito un nuovo processo operativo insieme al personale di locomotiva del traffico viaggiatori (P-OP-ZF): in futuro, gli incidenti (con il coinvolgimento di persone), le aggressioni o altri eventi potenzialmente traumatici vanno notificati per mail alla direzione del Servizio di assistenza psicologica. La direzione del servizio chiede i dati personali e il numero di telefono del macchinista\* interessato e trasmette queste informazioni ad un operatore della regione che poi prende contatto diretto con il macchinista stesso. Il macchinista in questione di norma sa che verrà contattato da un operatore di questo servizio e che gli verrà proposto di avvalersi di un supporto psicologico. Ovviamente questa offerta continua ad essere facoltativa e strettamente confidenziale. Ciò significa pertanto che se un macchinista decide di rivolgersi a questo servizio, nessuno lo verrà mai a sapere e che in nessun caso si divulgherà quanto viene discusso in quella sede. Tutti coloro che collaborano con il Servizio di assistenza psicologica devono aver seguito un'apposita formazione e quindi sono in grado di proporre telefonicamente una simile offerta di sostegno psicologico nel modo più adeguato.

### Prime esperienze

Questo nuovo processo è stato introdotto presso P-OP-ZF nel novembre 2009 e, da quel momento, si sono contattati telefonicamente tutti i macchinisti che sono stati notificati. Queste telefonate sono molto apprezzate dai macchinisti, in quanto danno la sensazione che «qualcuno si occupa di loro», anche se poi sono relativa-

mente pochi quelli che decidono di avvalersi realmente del sostegno psicologico, ciò che del resto è perfettamente normale. Queste chiamate hanno una durata che varia tra i venti e i trenta minuti. Spesso ha luogo uno scambio di informazioni e di esperienze che può essere molto utile per l'elaborazione di un evento particolarmente grave.

### Previsioni future

La direzione del gruppo FFS ha dato la propria approvazione a questa nuova procedura. Ora si provvederà ad introdurre gradatamente questa procedura, in accordo con le strutture organizzative maggiormente colpite da potenziali eventi particolarmente traumatici. Non è tuttavia



realistico pensare di essere in grado di rilevare o che vengano notificati tutti gli incidenti che si verificano in seno alla compagnia a livello nazionale. La procedura finora adottata verrà pertanto perseguita anche in futuro, per cui coloro che dovessero aver fatto un'esperienza traumatica potranno annunciarsi autonomamente presso il Servizio di assistenza psicologica.

\*Per favorire la leggibilità si è optato di designare le persone usando la sola forma al maschile, che naturalmente sottintende anche quella femminile. ■

## Novità sugli avvisi dei macchinisti

Fredy Oertel; coordinatore am@vslf.com AR

È da oltre due anni che il VSLF si occupa della raccolta degli avvisi che vengono trasmessi dai macchinisti. Dopo il sensibile aumento riscontrato a seguito del mio ultimo articolo sul Loco Folio, ora si osserva però un forte appiattimento nell'inoltro di questi comunicati. Per noi questa raccolta è estremamente importante, perchè ci permette di avere una panoramica su quanto succede in ambito ferroviario. Quanto più numerosi sono questi avvisi e tanto più ampia ed esaustiva sarà la nostra visione d'insieme. Questa documentazione ci dà infatti modo di affrontare in maniera mirata determinate problematiche in seno alle diverse ferrovie e quindi anche di appiannarle.

Già dall'inizio mi occupo, per esempio, della questione più volte segnalata negli avvisi del macchinista circa la cattiva visibilità della segnaletica nelle gallerie dell'area di Zurigo. Questo non tanto perchè siano stati installati in posti strani, quanto piuttosto perchè sono estremamente sporchi. Recentemente tutti i segnali nelle gallerie di Zurigo e intorno alla città sono stati ripuliti, ciò che reputiamo un successo.

Nell'autunno dello scorso anno, un presidente di sezione ha pregato il comitato di reclamare presso le FFS per il fatto che le prove di frenatura vengono eseguite da dei collaboratori con una preparazione insufficiente. Non essendoci purtroppo pervenuto un certo numero di avvisi in tal senso da parte dei macchinisti, non ci è stato pos-

sibile documentare il fatto che le FFS risparmiando sistematicamente sul personale formato. Gli enti preposti hanno definito queste insufficienti prove di frenatura dei casi singoli.

In occasione dell'AG di Soletta (in marzo 2007), era stata accolta una proposta che chiedeva al VSLF di esaminare la questione della pulizia nell'ambito delle cabine. Sia FFS Traffico viaggiatori che FFS Cargo avevano promesso che se ne sarebbero occupati al più presto, ma che la questione della pulizia andava prima rivista nell'ambito dei processi del personale direttamente interessato. Tutti voi conoscete bene l'attuale stato di pulizia delle nostre locomotive. Ci siamo presentati più volte presso le divisioni in questione e ci è sempre stato risposto che il fattore pulizia è stato integrato nei processi già da un bel po' di tempo e che essa viene eseguita durante la regolare manutenzione, ciò che non siamo stati in grado di confutare. Lo stesso problema vale anche per i sedili difettosi, l'organizzazione dei piani di lavoro, la disposizione dei segnali, i guasti ai freni, gli impianti di climatizzazione difettosi, le correnti d'aria, le situazioni di stress, ecc.

È un triste dato di fatto che purtroppo le ferrovie si aspettano che noi si sia in grado di documentare i nostri reclami, ciò che purtroppo non possiamo fare se disponiamo solo di singoli avvisi da parte dei macchinisti.

Una cosa che è praticamente assente sono

gli avvisi che riguardano le irregolarità. È assolutamente comprensibile che nessuno voglia urlare ai quattro venti di aver fatto degli eventuali errori, quindi posso solo assicurarvi che i vostri avvisi verranno trattati esclusivamente dal sottoscritto e nella riservatezza più assoluta. Le informazioni trasmesse sono pertanto assolutamente anonime. Nemmeno nell'ambito dello stesso comitato del VSLF vengono fatti dei nomi o comunicati altri dati personali. Sono proprio queste informazioni scottanti che rivestono la massima importanza per il VSLF. In questo modo ci date la possibilità di evidenziare le eventuali fonti di errori ai fini della sicurezza e di far sì che si possa trovare una soluzione. Queste conoscenze le possiamo poi impiegare sia a favore della sicurezza di tutti i macchinisti che del traffico ferroviario. Nell'ambito dell'aeronautica è ormai prassi comune trasmettere ai sindacati degli avvisi in relazione ad importanti avvenimenti ai fini della sicurezza, ciò che rappresenta un contributo sostanziale alla sicurezza nel campo della navigazione aerea.

Esorto pertanto tutte le macchiniste e tutti i macchinisti, a prescindere dal sindacato, a farci pervenire copia dell'avviso del macchinista. Grazie a queste vostre comunicazioni e alle vostre vaste conoscenze potremo finalmente trasformare questa raccolta di informazioni in un importante strumento di lavoro.

Grazie. ■

## Tempo parziale

Macchinista Deposito Zurigo; nome noto alla redazione AR

*Malgrado il tempo parziale venga sempre più incoraggiato a livello ufficiale e in certi periodi si sia diffuso in modo esponenziale, al VSLF spesso e volentieri pervengono delle segnalazioni come quella riportata nella seguente lettera, a conferma delle difficoltà incontrate dalle FFS sul piano pratico nell'ambito del personale di locomotiva. Per l'ennesima volta emerge come in seno alla Direzione Trazione della divisione Traffico viaggiatori non esista una pianificazione del personale attendibile e a lungo termine.*

Caro CLP,  
cari stacanovisti del VSLF,  
è un dato di fatto che ormai i nostri capi, e soprattutto l'ufficio P&O, hanno assunto un atteggiamento molto arrogante nei confronti del personale. Personalmente lavoro a tempo parziale già da alcuni anni (90%) e, questo, secondo un piano ben preciso; ossia, con un blocco di massimo 4 giorni di lavoro e con dei giorni di riposo all'inizio o alla fine della settimana lavorativa. Se in un dato giorno questo non è possibile, ho comunque una certa flessibilità e posso rifarmi alla fine della settimana successiva. Negli ultimi 5 anni questo non ha mai rappresentato un problema. A quanto pare ora si è però deciso in modo drastico che tra Natale e capodanno (in totale circa 2 settimane) non vengano più concessi dei giorni supplementari, ciò che vale anche per i collaboratori a tempo parziale. Ho quindi preso nuovamente contatto con il mio CLP che mi ha detto di avere le mani legate pure lui. Tuttavia, stando alle mie distribuzioni le cose non si presentano poi così male e posso sempre ancora sperare di poter avere un giorno libero anche a breve termine. Trovo decisamente assurdo che la direzione decida di introdurre un blocco così rigido dei giorni liberi. È molto probabile che, per finire, ci si accorgerà che in determinati giorni si dispone di un numero eccessivo di collaboratori e che, come già successo negli ultimi anni, si riceverà una telefonata con cui si prega di restare a casa più a lungo.

Anche la pianificazione del personale ha dell'incredibile. Verso fine estate / inizio autunno ho ricevuto una lettera in cui mi si chiedeva se non avrei potuto riprendere a lavorare al 100%. Anche il mio CLP me ne aveva parlato. Dal momento però che ho scelto di lavorare a tempo parziale puramente per una questione pratica di riposo, per me è assolutamente fuori discussione prevedere un eventuale aumento del carico di lavoro. È comunque già da un bel po' che nel nostro ambiente di lavoro non ci vengono più garantiti dei tempi di riposo adeguati, ciò che ho fatto notare anche a chi mi aveva interpellato.

Nel mese di ottobre il mio CLP mi ha poi chiesto se non desiderassi ridurre ulteriormente il mio pensum lavorativo. Cosa dire? È già da parecchio tempo che faccio fatica a capire questo tipo di conduzione del personale che sembra proprio un eterno tira e molla.

Nell'ambito della mia sfera personale ho successivamente chiarito se fosse possibile ridurre ulteriormente l'attività e ho quindi deciso di abbassare il livello d'occupazione di un altro 5%. Ho pertanto deciso di cogliere questa opportunità e, infatti, dall'1.01.2010 lavorerò all'85% per la durata di un anno, per poi riprendere nuovamente al 90%. Comunque sia, non posso non scuotere la testa se ripenso al modo di agire della direzione.

Magari può esservi utile sapere cosa succede in giro. Penso inoltre che si dovrebbe prestare maggiore attenzione a quanto la direzione fa con ciascuno di noi. Io, in qualità di dipendente a tempo parziale, non ho per niente voglia di diventare una sorta di marionetta nelle mani di quelli che pianificano le risorse. In fin dei conti, questo finisce per costarmi una barca di soldi, nel mentre ho effettivamente diritto a questi giorni, soprattutto alla luce del fatto che sono estremamente flessibile nei confronti della compagnia quando si tratta di chiedere dei singoli giorni a tempo parziale. ■

Osservazione in merito al rapporto sulla classe di Basilea, Loco Folio 2/2009 AR

Nel rapporto «Impressioni sulla formazione professionale di una classe di macchinisti per Traffico viaggiatori FFS a Basilea» che è apparso nell'ultimo Loco Folio, abbiamo indicato la «classe di macchinisti di Basilea» come autrice dello stesso, allo scopo di evitare eventuali pressioni sulle singole persone e per far sì che l'attenzione si concentrasse espressamente sul contenuto del testo. Ci scusiamo per gli eventuali malintesi e per le complicazioni che ne sono derivati.

L'équipe redazionale del Loco Folio

## Crediti di tempo

Benjamin Jelk; macch. deposito di Friburgo AR



È sempre la stessa cosa: nei locali delle riserve le critiche proseguono a tutto spiano. Più sono accese e tanto è meglio. Servizi lunghi, scarpe di protezione, uniformi o pause di lavoro sui binari: dovremmo finalmente opporci a tutto questo. Ecco più o meno il tenore delle discussioni.

E il giorno dopo? Ecco schiere di macchinisti, tra cui anche i criticoni «più accaniti» dei locali delle riserve, che senza esitare sfilano l'uno dopo l'altro nell'apposito locale per farsi prendere le misure per la nuova uniforme – oh, pardon, la divisa da lavoro! Tutto, beninteso, durante il proprio tempo libero e, dunque, in contrasto con la LDL. E a che prezzo? 120 minuti! (120 minuti? Quante ore di lavoro finiamo poi per perdere con il successivo turno di 360 minuti?) Non era forse l'introduzione del LEA II che già una volta ci aveva riservato un disastro analogo? Già all'epoca non era forse un buon 90% dei colleghi che avevano frequentato il corso d'istruzione LEA II durante il proprio tempo libero (e talvolta anche durante i propri giorni di riposo!) per una manciata di minuti sul proprio conto delle ore lavorative? – Questo malgrado, poco più di un anno prima, durante l'AG di Basilea ci fossimo espressi contro i corsi nel proprio tempo libero.

È veramente tutta una questione di indennità: a dispetto degli appelli dei sindacati e della CoPe – per un semplice credito di tempo, in un batter d'occhio ci si dimentica cosa sia la coesione tra macchinisti e perfino i criticoni più accaniti si zittiscono per un po'.

Se noi macchinisti non riusciamo ad essere coerenti nemmeno per delle «inezie» del genere e ci lasciamo comprare per una semplice manciata di minuti, allo stesso modo non saremo capaci di dare prova di una certa coesione nemmeno se una volta fosse invece realmente necessario. A tale riguardo, devo dire di non invidiare affatto il presidente del nostro sindacato. Caro Hubert: durante l'AG, anno dopo anno tutti quanti annuiscono con convinzione di fronte alle tue considerazioni e confermano la propria ferma volontà di opporsi a questo stato di cose. Se una volta fosse veramente necessario, sarei perfino disposto ad offrire qualcosa ai nostri soci... Che ne dite di un credito di tempo? ■

## Il VSLF raccoglie i vostri avvisi

Siamo interessati a tutti questi argomenti:

Guasti ai freni, disposizione dei segnali, cabine sporche, veicoli difettosi, luci abbaglianti (DTZ, cantieri, stazioni, illuminazione piazze), casi di segnaletica, organizzazione del piano di lavoro, carenze ergonomiche (correnti d'aria, rumore, climatizzazione), presenza di persone sui binari, ecc. ...

Tutti gli avvisi dei macchinisti vengono trattati in modo strettamente confidenziale e non vengono trasmessi a terzi.

Possibilités de transmettre des rapports au VSLF:

LEA  
inserire eventuali ulteriori destinatari:  
am@vslf.com

Internet  
www.vslf.com > SERVIZIO MOVIMENTO >  
Notifica del macchinista

Il materiale raccolto sarà uno strumento estremamente utile per il nostro lavoro!

Grazie per il vostro sostegno e, come sempre, buon viaggio!

am@vslf.com

# Oggetto: Classificazione del personale di locomotiva V

Damian Mutter; macchinista V Briga AR

Egredo signor Hofstetter

con la direttiva P 141.1 «Futuro profilo per macchinisti 2010», per la prima volta si è definito un percorso professionale con possibilità di avanzamento per i macchinisti del Traffico viaggiatori. A seguito dell'introduzione della summenzionata direttiva, il 1° gennaio 2007 i macchinisti sono stati annoverati nell'11a-15a classe di funzione. L'assegnazione alle diverse classi di funzione normalmente avviene dopo l'introduzione del nuovo orario e in base al fabbisogno del momento.

Quando si è introdotta questa nuova direttiva, purtroppo il bando per la 15a classe di funzione non ha avuto luogo conformemente alla graduatoria nazionale, bensì in base alle singole sedi. Ne deriva pertanto che, con l'introduzione di Vision 2010 in alcuni depositi con colleghi con minore anzianità di servizio, come per esempio ad Interlaken Est e a Zurigo, il 1° gennaio 2007 i macchinisti di rango inferiore per età sono stati annoverati nella 15a classe di funzione, malgrado avessero iniziato alle FFS solo nel 1986 o nel 1987. Dov'è qui una giusta ripartizione della 15a classe di funzione rispetto a quei colleghi con maggiore anzianità che hanno preso servizio nel 1985, se non addirittura prima? È ormai da parecchi anni che sto aspettando invano un imminente avanzamento!

Nonostante il VSLF abbia nuovamente disdetto Vision 2010, è da anni che finanziariamente parlando mi sento defraudato di una classe di funzione che mi spetta di diritto, con la conseguenza che sia la mia autostima che il mio desiderio di riconoscimento ne risentono profondamente.

Anche a nome di altri miei colleghi direttamente interessati, vi prego di voler fare in modo che via sia un giusto annoveramento nell'ambito della 15a classe di funzione. La ringrazio in anticipo per la sua comprensione.

Damian Mutter, macchinista  
Traffico V Briga

Egredo signor Mutter,

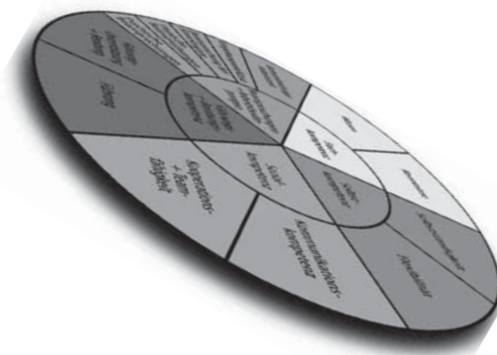
grazie per la sua mail del 19 febbraio 2010. Il sistema salariale delle FFS e le relative regolamentazioni per specifico settore prendono come base le trattative tra le FFS e i sindacati del personale. La classificazione e le condizioni di avanzamento del personale di locomotiva attivo nell'ambito di Traffico viaggiatori sono quindi state definite nel quadro di Vision 2010 e trovano applicazione dal 1° gennaio 2007. Fino al 16.12.2008, l'avanzamento professionale aveva luogo in base all'ordine di grado delle singole sedi di lavoro e, solo successivamente, grazie ad un nuovo esito delle trattative si è cominciato a tener conto della graduatoria applicata a livello nazionale. Dai numerosi controlli effettuati dai sindacati del personale è emerso che questo sistema è sempre stato applicato in modo corretto.

Con il progetto «ToCo» (Total Compensation), le FFS stanno attualmente elaborando un nuovo sistema salariale per tutte le categorie di personale delle FFS. Il nostro obiettivo è di poter cominciare ad introdurre questo sistema ancora nel 2010. Con questo sistema la retribuzione avviene principalmente in base alle specifiche capacità e competenze, ma anche il livello di esperienza riveste un ruolo fondamentale. In futuro, una cosa certa è che non vi saranno più delle classificazioni in base ai dati della graduatoria, bensì si terrà conto soprattutto delle effettive prestazioni.

Vision 2010 è stato disdetto dai sindacati del personale per la fine del 2009. Fino all'entrata in vigore del nuovo sistema salariale ToCo, si è deciso che non vi saranno dei cambiamenti per quanto concerne le odierne classificazioni del personale e che non si prevederanno ulteriori avanzamenti professionali.

È con piacere che colgo l'occasione per ringraziarla per la sua pluriennale attività a favore delle FFS e le auguro ogni bene per il suo futuro professionale.

Cordiali saluti  
Walter Hofstetter  
Responsabile Direzione trazione



Stimati presidenti dei sindacati,

il 19 febbraio 2010 ho scritto una mail al sig. Walter Hofstetter, responsabile di Direzione trazione Svizzera. Non sono per niente soddisfatto di questa soluzione attuale per quanto riguarda la classificazione del personale di locomotiva.

Prima di tutto, sono molti i colleghi con una maggiore anzianità di servizio che con l'introduzione di Vision 2010 non sono passati nella 15a categoria salariale, in quanto la ripartizione si è svolta per singoli depositi. Secondariamente, è molto probabile che la maggior parte di questi macchinisti non verrà mai più integrata nella 15a categoria salariale, dal momento che ora Vision 2010 è stato disdetto dai sindacati. Fa davvero male vedere come ci siano dei colleghi con un'anzianità di servizio inferiore che, con l'avvento di Vision 2010, sono passati nella 15a CF malgrado abbiano concluso la propria formazione di macchinisti almeno un anno dopo di me!

Dal mio punto di vista, una riclassificazione di questi macchinisti che si sono esclusi a suo tempo dovrebbe avvenire subito, se non retroattivamente al 1° gennaio 2007, prima che un nuovo sistema salariale (ToCo) si metta di mezzo a questo tanto auspicato avanzamento!

Vi chiedo pertanto di voler fare tutto il possibile per risolvere la questione di questi avanzamenti in sospenso!

Nella speranza di ricevere una decisione positiva da parte della direzione FFS, aspetto con ansia una vostra risposta.

Damian Mutter

Caro Damian,  
ti ringrazio per la tua mail.

- È vero che con Vision 2010 si è previsto che solo determinati depositi rientrassero nella 15a CF. Si trattava di pure decisioni politiche che il VSLF non ha mai condiviso, ma che alla fine ha dovuto sottoscrivere.
- È vero che, in un primo momento, con l'introduzione di Vision 2010 l'avanzamento nella 15a CF ha avuto luogo in base ai singoli depositi. Malgrado la resistenza delle FFS e degli altri sindacati, il VSLF si è sempre battuto in modo deciso affinché si tenesse conto della graduatoria nazionale. Il pasticcio però era già stato fatto, dal momento che nel corso dei primi anni erano già stati assegnati tutti i posti per la 15a CF (25% dei macchinisti). È quindi in quel periodo che sono state fatte queste ingiustizie che ora stai contestando.
- Questo stato di cose è tra l'altro uno dei motivi per cui il VSLF ha deciso di disdire Vision 2010, malgrado l'opposizione di altri sindacati.
- Dopo la disdetta abbiamo pattuito con le FFS che tutto sarebbe rimasto invariato fino all'introduzione del ToCo.
- A seguito della giustificata richiesta da parte di molti colleghi che circolano all'estero, all'inizio del 2010 è stata concessa loro la 15a CF, per cui nel 2010 il valore nominale degli avanzamenti è già stato raggiunto.

Riassumendo:

- La tua più che giustificata rivendicazione non ha trovato una corretta applicazione (dal nostro punto di vista) a causa del sistema adottato nei primi anni di Vision 2010.
- I colleghi che ora rientrano nella 15a CF l'hanno potuta ottenere (dal nostro punto di vista) in virtù di questo sistema sbagliato, ma ora non ci sono validi motivi per privarli di questa categoria salariale.
- Sono molti i colleghi con una maggiore anzianità di servizio che rientrano ancora nella 14a CF, proprio perché non si trovavano o non si trovano in un deposito in cui è prevista la 15a CF. Anche loro sono stati «ingannati», malgrado abbiano una maggiore anzianità di servizio di te e malgrado siano dei macchinisti esattamente come te. Come detto, i depositi (anche Briga) sono stati ripartiti secondo un concetto puramente politico.
- Cambiare questo stato di cose è ora impossibile, dal momento che si tratterebbe di riconsiderare la situazione di tutti i nuovi macchinisti e che, con una ripartizione della 15a CF applicata a livello nazionale per TUTTI i depositi, sarebbero tanti i colleghi che perderebbero questa categoria salariale e, per-

tanto, un loro diritto acquisito, anche se «in modo scorretto». Le FFS non darebbero mai la loro approvazione, tanto più che hanno voluto e tuttora vogliono mantenere questa ripartizione scorretta anche grazie al supporto di una parte dei sindacati.

Opinione del VSLF:

- La tua denuncia ci conferma in modo chiaro che era giusto e necessario disdire Vision 2010 (come primo passo).
- Con l'introduzione del ToCo faremo tutto il possibile affinché si tenga conto dell'attività e dell'anzianità di servizio e affinché non ci siano pasticci sul piano politico e sindacale.
- Questo lo dobbiamo a tutti i macchinisti, di tutti i depositi.

Collegiali saluti  
Hubert  
(H. Giger, Presidente VSLF)

Buonasera a tutti.

Il VSLF ha deciso di disdire Vision 2010 ben sapendo che questo accordo delle FFS rappresentava una spina nel fianco, date le forti pressioni che stanno esercitando per quanto riguarda il nuovo sistema salariale ToCo.

Anche la 16a CF costituiva però una spina nel fianco per entrambi, ossia per le FFS e per il VSLF!

Dal mio punto di vista, il VSLF ha volutamente messo i suoi membri su una pista falsa, di modo che dessero semplicemente la loro approvazione alla disdetta dell'accordo.

Si è erroneamente pensato che poi sarebbe stato possibile annoverare tutti i macchinisti in una classe di funzione.

Tutti i miei avvertimenti, e cioè che con la disdetta di Vision non sarebbe cambiato niente, sono andati completamente a vuoto. Ma quanto ingenui si può essere?

Non è per niente vero che il VSLF si dà da fare per i colleghi che hanno una maggiore anzianità. Questo è chiaramente emerso più volte durante i vari meeting. Se non fosse stato per la LPV, nel 2009 i colleghi più anziani non avrebbero mai ottenuto la 15a CF.

Io ne conosco alcuni che ne hanno ancora potuto approfittare. Sarebbe stato inoltre opportuno non disdire questo accordo, visto che le FFS vogliono un nuovo sistema salariale che però non va a nostro beneficio.

In questo caso, forse tu, XY, ma anche altri colleghi, avreste magari potuto ancora ottenere la 15a CF. Questo era anche il motivo per cui la LPV non era favorevole ad una disdetta.

Anche il mercato avrebbe fatto il suo gioco.

Anche perché, per un misero salario di partenza di Fr. 60'700.-, non ci sarebbero di sicuro dei giovani disposti a fare i turni e a lavorare durante il fine settimana.

E che cosa abbiamo adesso? 1'300.- ridicoli franchi in più di salario iniziale.

Wow! Che grande conquista per il personale di locomotiva!

ToCo di sicuro non porterà alcun miglioramento.

Siamo davvero troppo ingenui.

Il VSLF si impegna veramente a favore di tutti i macchinisti?

Come sono andate le cose per quanto riguarda la distribuzione annuale quando, davanti alla delegazione FFS, si è strombazzato ai quattro venti che si trattava di una semplice previsione del tempo e che sarebbe stato bello se si fosse avverata?

Questo succede quando ci si fissa troppo sulla LDL.

Un accordo avrebbe permesso di ottenere un miglioramento dei servizi per tutti coloro che hanno una distribuzione annuale e che poi si sarebbe potuto scambiare o modificare senza richieste particolari.

Per che cosa allora, oltre al CCL, abbiamo un BAR se la LDL è realmente così valida? Purtroppo è così, se si tiene conto solo della propria posizione non può essere che questa quella più vicina a noi.

Purtroppo questo esempio non è un caso singolo.

Sembra di essere all'asilo, visto che questi rappresentanti fanno più danni al personale di locomotiva che altro, per poi decantarsi tanto di fronte alle varie delegazioni delle FFS e metterci semplicemente in ridicolo.

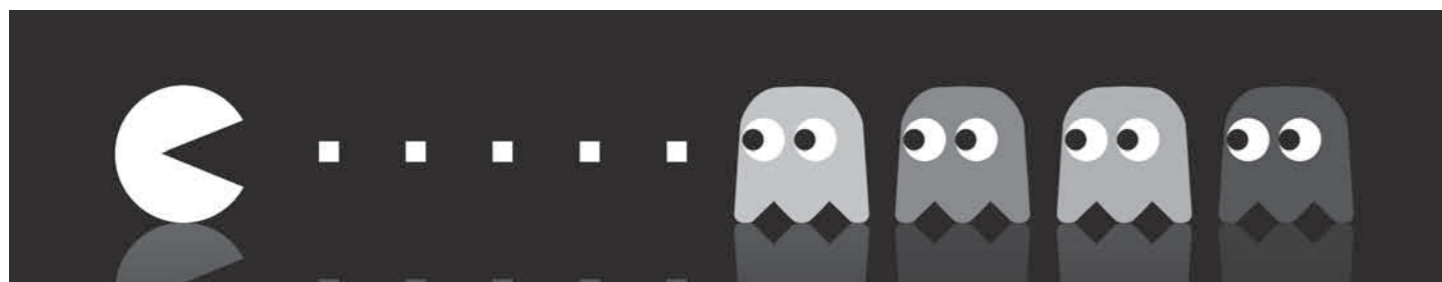
E questo è quanto in merito a quello che ha scritto Hubert.

Collegiali saluti  
Rinaldo  
(R. Zobe, presidente SEV-LPV) ■

## Casi di protezione giuridica professionale CAP di membri del VSLF

I casi di protezione giuridica professionale CAP di membri del VSLF che vengono trattati dall'assicurazione CAP o dai legali predisposti dalla stessa, non vengono mai notificati al VSLF, per cui il sindacato non ne è assolutamente informato. Questa forma di totale discrezione è un principio fondamentale previsto dal contratto collettivo tra la CAP e il VSLF.

Qualora un membro dovesse decidere di informare il comitato del VSLF in merito al suo specifico caso, spetterà allo stesso occuparsi della questione. Di principio, il VSLF saluta con favore ogni eventuale informazione circa le procedure in corso.



Egregio signor Liechti,  
egregi signori,

È con vero piacere che il 22 marzo 2010 abbiamo potuto registrare nel nostro conto la donazione del VSLF di Fr. 2'000.-. Desideriamo ringraziarvi di tutto cuore per questo vostro apprezzatissimo contributo che verrà interamente devoluto per potenziare la nostra offerta di vacanze e tempo libero per persone portatrici di handicap mentale.

Senza tutte le innumerevoli piccole e grandi donazioni non saremmo assolutamente in grado di proporre tutte le nostre molteplici offerte che ci consentono di facilitare, ameno per dei brevi periodi, la vita impegnativa di tutti i giorni di genitori e parenti. Il vostro contributo finanziario regala loro pertanto anche il tempo necessario per accumulare nuove energie.

Apprezziamo molto il vostro impegno che sentiamo in sintonia con le finalità di Insieme di accogliere le persone portatrici di handicap mentale nella nostra società, di integrarle e di permetterci di continuare ad impegnarci a fondo per loro. In allegato vi facciamo pervenire il recentissimo rapporto annuale 2009 che vi fornirà tutte le necessarie informazioni circa le nostre molteplici attività.

Ancora un grazie di cuore.  
Cordiali saluti

Insieme Lucerna  
Bernadette Waltenspül-Mühlebach  
Direttrice  
AR



**sabato**  
**11 settembre 2010**  
**"Stade de Suisse"**  
**Papiermühlestrasse 71,**  
**3000 Bern**

[www.insieme.ch](http://www.insieme.ch)

## Riconoscimento della professione

### AR Riconoscimento della professione del macchinista da parte dell'UFFT

Nell'ambito di Vision 2010, a suo tempo si era definito che si sarebbe perseguito un riconoscimento della professione del macchinista da parte dell'UFFT per quanto concerne la divisione FFS V. Dopo la disdetta di Vision 2010 da parte del VSLF si è deciso che le FFS avrebbero elaborato un piano di progetto per un tale riconoscimento da parte dell'UFFT.

A seguito di un comunicato delle FFS circa l'esito del progetto preliminare concernente il riconoscimento da parte dell'UFFT (Ufficio federale della Formazione professionale e della Tecnologia) si è constatato che, dal punto di vista odierno, non avrebbe molto senso prevedere un nuovo apprendistato professionale per i macchinisti.

Delle chance reali per un riconoscimento della professione del macchinista da parte dell'UFFT consistono in un esame professionale per macchinisti che dovrà essere riconosciuto dall'Ufficio in questione. Questo obiettivo va raggiunto tramite l'UTP, l'Unione dei trasporti pubblici. Il VSLF ha sollecitato le FFS a seguire questa direzione.

Di recente, proprio grazie agli sforzi dell'UTP, vi è stato il riconoscimento della formazione professionale superiore (livello terziario) quale esperto TP UFFT, aperta anche al personale di

locomotiva che ha concluso un apprendistato professionale riconosciuto dall'UFFT.

Da parte delle divisioni FFS Traffico viaggiatori e Cargo, ci è stato assicurato che solo i lavoratori in possesso della maturità professionale o di un attestato federale di capacità possono essere formati secondo un addestramento debitamente strutturato per i macchinisti. Il VSLF accoglie con favore questa decisione. In questo modo sarà possibile mettere un freno alla permeabilità nel settore della formazione professionale richiesta da certi sindacati, ciò che, per la maggiore, è strettamente legato ad un abbassamento dei requisiti (ammmissione di macchinisti senza una formazione professionale UFFT).

Con la promessa che, in futuro, tutti i macchinisti esordienti delle FFS dovranno essere in possesso di un attestato di idoneità UFFT, sono aumentate le chance per quanto concerne un vero e proprio riconoscimento da parte dell'UFFT della professione del macchinista attivo nelle ferrovie a scartamento normale.

L'obiettivo del VSLF consiste nell'ottenere il riconoscimento della professione del macchinista da parte dell'UFFT, ciò che in futuro sarà vincolante e costituirà la condizione base per l'assegnazione di servizi di trasporto ferroviario al momento dei bandi di concorso.

## Formazione modulare per macchinisti FFS V

Presenza di posizione del VSLF; febbraio 2010 AR

### Ripartizione del personale di locomotiva del Traffico viaggiatori FFS in traffico a lunga percorrenza e traffico regionale

La direzione DT FFS sta esaminando la possibilità di suddividere il personale di locomotiva del Traffico viaggiatori in traffico a lunga percorrenza e traffico regionale. Il VSLF ha allestito una presentazione in cui si evidenziano i vantaggi e gli svantaggi di una tale ripartizione. Questa presentazione è stata inoltrata al direttore FFS V e FFS V TR, all'attenzione della direzione generale che prossimamente dovrà deliberare in merito ad un nuovo concetto di traffico regionale (Red.).

### Situazione iniziale

L'OVF 2010 definisce i contenuti degli esami di capacità per i macchinisti attivi nell'ambito delle Imprese di trasporto ferroviarie. Questa ordinanza non fa alcuna distinzione tra i macchinisti attivi nel traffico regionale e quelli del traffico a lunga distanza.

Le conoscenze di base di un macchinista devono essere trasmesse in modo esaustivo ed essere debitamente esaminate (fatta eccezione per il modulo ETCS e Cargo). Un risparmio è pertanto possibile solo prevedendo una formazione su un numero limitato di veicoli, ciò che tuttavia limita l'impiego del macchinista e complica le attività degli altri depositi (l'approfondimento delle tratte durante la formazione tramite le scorte è gratuito!).

### Vantaggi della formazione modulare

- Il periodo di addestramento si riduce al massimo del 10-15%, a seguito del limitato risparmio di tempo sull'istruzione di veicoli e tratte. Un impiego flessibile non è più possibile.
- Eventuale miglioramento della corporate identity.
- Il previsto impiego è produttivo ed economico.
- Il traffico regionale può essere gestito in modo molto produttivo.
- Il macchinista attivo nel traffico a lunga distanza presenta requisiti più bassi rispetto al macchinista del traffico regionale.

### Svantaggi della formazione modulare

- In caso di attività presso altri depositi o di eventuali anomalie l'impiego flessibile di un deposito non è più garantito.
- L'impiego limitato, con conseguente calo della motivazione, va a penalizzare la corporate identity.
- Diminuzione della produttività dovuta ad un numero maggiore di macchinisti di riserva e alla pianificazione dei servizi.

- Il traffico a lunga distanza non può più essere gestito in modo produttivo.
- Il macchinista del traffico regionale presenta requisiti più alti rispetto al macchinista del traffico a lunga distanza.
- Il cambio di deposito richiesto dalle FFS o dal personale causa dei costi molto elevati (addestramento per nuovi veicoli e nuove tratte).
- Le distribuzioni e i servizi monotoni vanno a scapito della concentrazione e, di conseguenza, della sicurezza.
- Maggiore fluttuazione del personale (soprattutto da parte dei giovani):
  - Maggiore dispendio per la formazione
  - Maggiore dispendio per il reclutamento
- L'impiego flessibile diventa più complesso in presenza di avvenimenti speciali o prestazioni supplementari.
- Resistenza da parte del personale di locomotiva.

### Strategia obsoleta della formazione modulare

- Il frazionamento dell'impresa ferroviaria giova ai singoli reparti che così possono creare dei posti supplementari. La divisione V e il gruppo FFS non ne traggono alcun vantaggio.
- Il parco veicoli delle FFS è sempre più unificato e consiste di un numero sempre più limitato di mezzi.
- Il successo della grande produttività di FFS V consiste proprio nell'impiego flessibile del personale di locomotiva, ciò che ci confermano i confronti fatti con compagnie estere.
- Malgrado le importanti differenze sul piano dei trasporti (traffico merci di transito / S-Bahn Berna), la BLS è in grado di gestire in modo ottimale le prestazioni dei macchinisti.
- Per aumentare la flessibilità, nell'autunno del 2009 FFS V e FFS Cargo si sono fatte

reciprocamente delle offerte d'impiego a tempo parziale per il personale di locomotiva. La contraddizione relativa alla prevista formazione modulare è evidente e necessita di chiarimenti.

### Sulla prevista formazione modulare ci si pone i seguenti interrogativi

- Le FFS possono permettersi dei macchinisti demotivati?
- Le FFS possono permettersi delle importanti perdite di sinergie?
- Le FFS possono permettersi di offrire dei posti di lavoro poco attrattivi?
- Le FFS possono permettersi dei macchinisti con una formazione carente?

### Percentuale del traffico a lunga distanza nell'attuale formazione

Omettendo la formazione per il traffico a lunga distanza, vengono a mancare anche 20 giorni di pratica di guida, ciò che equivale al 33% in meno di training di guida totale.

### Osservazioni sulla strategia della formazione modulare

Il VSLF ha dato la propria disponibilità per quanto concerne la strutturazione delle formazioni modulari, dal momento che esse sono fondamentali sia per l'addestramento professionale che per la sicurezza stessa. Si deve essere informati circa la durata di tempo necessaria per raggiungere il profilo dei singoli depositi (tutti i veicoli e tutte le linee, ad eccezione dei veicoli speciali), che non deve essere superiore a 2 anni.

Nel corso del mese di febbraio 2009, P-OP-ZF aveva comunicato che la formazione per il traffico regionale, con successiva formazione per il traffico a lunga distanza, era già conclusa.

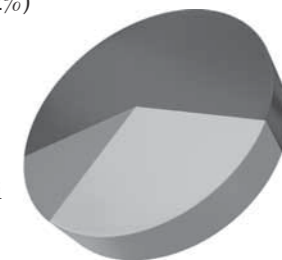
In occasione del ritiro di FFS V dell'autunno 2009 si è concordato che tutti i macchinisti saranno formati in base al profilo del rispettivo deposito (tutti i veicoli e tutte le linee, ad eccezione dei veicoli speciali).

Il 4 gennaio 2010 il VSLF è stato informato che si è deciso per una formazione modulare formata da moduli diversi per ogni sede di lavoro.

### Esempio del deposito di Brugg

- Formazione complessiva: 205.5 giorni
- Formazione di base e traffico regionale: 181 giorni (88%)
- Formazione per traffico a lunga distanza: 24.5 giorni (12%)

- Formazione di base: 122 giorni
- Formazione per traffico a lunga distanza: 24.5 giorni
- Formazione per traffico regionale: 59 giorni



# Il sistema assoluto di misurazione del tracciato dei binari delle FFS

Markus Maron & Rudolf Beda; Verm. ing. HTL, Capi progetto Geomatica, gruppo di lavoro Sviluppo ToporailFFS SA AR

Questo articolo è apparso nella rivista specializzata «Geomatik Schweiz» ([www.geomatik.ch](http://www.geomatik.ch)). Cogliamo l'occasione per ringraziare gli autori, i sigg. Rudolf Beda e Markus Maron di FFS Infrastruttura, come pure il sig. Thomas Glatthard, caporedattore di Geomatik Schweiz, per averci gentilmente concesso di riprodurre questo articolo.

Nel 1987 le FFS hanno deciso di sostituire il tradizionale sistema relativo di picchettatura Hallade con il nuovo sistema assoluto di misurazione del tracciato dei binari NGV. Il nuovo sistema permette il comando automatizzato delle macchine posabinari e l'impiego di semplici strumenti per il picchettamento e il controllo delle installazioni dell'infrastruttura e dei binari. Quasi contemporaneamente ha luogo lo sviluppo del software di tracciamento TOPORAIL e l'avvio della creazione di una banca dati degli impianti fissi (DfA), come pure lo sviluppo di PALAS, un sistema completamente automatizzato di misura e conduzione delle macchine posabinari della ditta J. Müller AG di Effretikon. In considerazione degli intervalli sempre più corti e dell'elevata qualità richiesta nella posa dei binari, senza questo «trio» sarebbe praticamente impossibile effettuare la manutenzione meccanica dei binari e degli scambi.

Il «Nuovo sistema di misurazione del tracciato dei binari» (NGV)

## Premessa

I progressi fatti nel campo del comando di macchine posabinari e macchine per la manutenzione delle linee, come pure nel

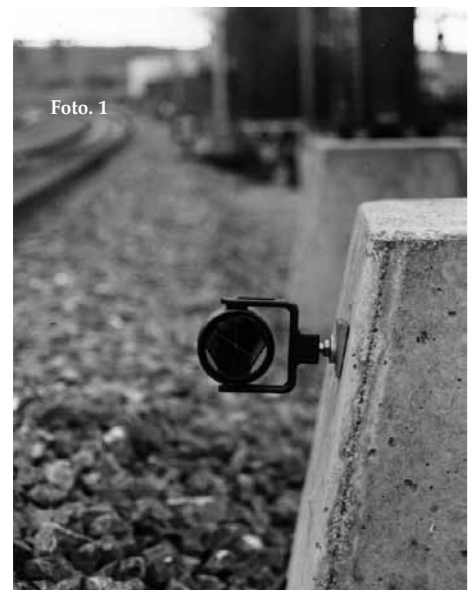


Foto 1

campo dell'informatica e della topometria hanno permesso di sviluppare un sistema di misurazione assolutamente innovativo. Questo cosiddetto «Nuovo sistema di misurazione del tracciato dei binari» si basa su un sistema di riferimento assoluto che permette di definire l'asse del binario e i punti di fissaggio. Nel caso delle FFS, si basa sulla rete di coordinate del territorio svizzero. Il sistema NGV consente di realizzare il tracciato predefinito di un binario con un'assoluta precisione, sia sul piano geometrico che tridimensionale. Inoltre, grazie a dei semplici mezzi ausiliari del servizio manutenzione esso permette di controllare lo stato dei binari e, se necessario, di effettuare un tracciamento della situazione nominale. In primo luogo, però, consente il comando completamente automatizzato delle rinalzatici.

## Concetti di base

La base del sistema NGV è data dai punti fissi della picchettatura di riferimento del tracciato dei binari. Questi perni metallici vengono montati orizzontalmente su impianti fissi, come pali della linea di contatto, cigli di marciapiede, volte di gallerie, spalle di ponti, ecc. (foto 1 e 2). L'effettivo punto di riferimento per la posizione e l'altezza viene definito dalla parte centrale del prisma circolare della ditta Leica. Questo perno funge pertanto unicamente da supporto e, rispettivamente, per il centraggio forzato dei dispositivi di misura e di mira. La distanza massima ideale tra i punti è di 50-60 m. Tenuto conto che le misurazioni di controllo vengono effettuate con un metodo laser, tra un punto e l'altro deve esserci un collegamento visivo.

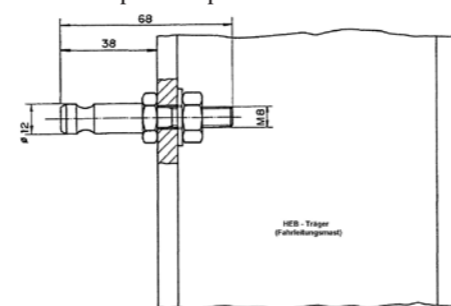
## Misurazione della posizione e dell'altezza

Come già menzionato precedentemente, con i suoi punti fissi per la misurazione della posizione e dell'altezza (LFP1/2 e HFP1/2) la rete di coordinate del territorio svizzero LV03 / LN02 funge da rete di riferimento per il sistema NGV. Se possibile, si possono integrare anche i punti LFP3 / HFP3, ma questo non deve assolutamente produrre delle tensioni locali di rete. Con il collegamento della rete NGV al rilevatore ufficiale otteniamo un'alta precisione di vicinanza nei confronti di oggetti e costruzioni. Successivamente, bisogna verificare l'avvenuto trasferimento nella rete LV95. Una trasformazione «Fineltra» sarebbe altamente nociva per il tracciato della rete dei binari e quindi renderebbe necessario prevedere nuovi calcoli.

Per il momento non è previsto un trasferimento nella rete LN95. Questa trasformazione affine sarebbe altamente nociva per il tracciato della rete dei binari e quindi renderebbe necessario prevedere nuovi calcoli.

La vera e propria misurazione del NGV si basa sul principio della classica linea poligonale, misurata mediante centraggio forzato. Di norma, i punti poligonometrici non vengono fissati e pertanto sono unicamente dei semplici punti ausiliari. Dove possibile, bisogna misurare le reti planimetriche, soprattutto nelle stazioni. Tutti i

Foto 2: Schizzo del perno sul palo della linea di contatto



nuovi punti NGV vanno misurati almeno due volte da vertici di stazione diversi. Se possibile, tra i punti NGV si dovranno rilevare anche le misure delle tensioni tridimensionali con un'assicurazione a coppie (solitamente doppi binari). Per motivi di sicurezza, questa misurazione viene effettuata con il Leica Disto oppure, in via eccezionale, con il metro a nastro. Anche le misure di tensione confluiscono nel compensatore di rete, ciò che permette di migliorare la precisione di vicinanza. Per circa il 30-40% dei punti, l'altezza dei punti NGV viene definita mediante livellazione tecnica semplice. L'altezza dei punti NGV viene livellata direttamente mediante un adattatore. L'altezza di tutti gli altri punti viene definita trigonometricamente, parallelamente alla planimetria. Come misura supplementare di assicurazione delle altezze NGV, ad intervalli di 1-1.5 km lungo la linea ferroviaria vengono collocati dei perni di misura.

Contemporaneamente alla misurazione dei punti NGV, si effettua anche il rilevamento di tutti i punti necessari di scambi e assi del binario, come pure i punti forzati rilevanti per la sagoma limite.

## Rilevamento dei dati

Il rilevamento dei dati avviene in tre fasi diverse. Come prima cosa si procede alla

compensazione delle livellazioni, ciò che richiede una precisione pari a  $\pm 5$  mm/km. La seconda fase prevede una verifica delle misurazioni e dei punti fissi mediante il tradizionale calcolo della poligonale. Nella terza fase viene effettuato il calcolo di compensazione mediante l'apposito programma BETAN/NEPTAN della ditta Technet GmbH, D-10777 Berlino.

In base alla nostra esperienza, l'errore semplice medio che si dovrà prevedere per la determinazione assoluta della planimetria e delle altezze è inferiore a  $\pm 5$  mm per punto NGV. La precisione di vicinanza è di  $\pm 2$  mm.

Le coordinate dei punti di dettaglio (binari, scambi, ecc.) rappresentano una sorta di sottoprodotto del calcolo di rete. Per finire, i punti fissi e i punti NGV vengono memorizzati nella banca dati degli impianti fissi. A partire da questo momento vengono messi a disposizione di tutti gli utenti delle FFS e delle ditte costruttrici di binari autorizzate di tutta la Svizzera.

## Aggiornamento delle misurazioni del tracciato dei binari

Per garantire l'aggiornamento, rispettivamente il mantenimento delle misurazioni del tracciato dei binari, le FFS hanno sviluppato un apposito concetto.

In uno specifico regolamento sono elencate tutte le persone di contatto e le unità organizzative designate, sono descritte le vie di comunicazione con tutti i relativi formulari e sono assegnati i rispettivi compiti. Gli incarichi spaziano dall'osservazione e l'ispezione alla piccola manutenzione, fino alla manutenzione sistematica. Particolare importanza viene data al fatto che tutti coloro che hanno in qualche modo a che fare con l'assicurazione dei binari abbia

anche una corresponsabilità nella manutenzione degli stessi. È evidente che con i quasi 125.000 punti di misurazione attuali, l'aggiornamento non può aver luogo da dietro una scrivania.

## Tracciamento con Toporail FFS

La realizzazione di progetti ferroviari e il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria presuppongono un modo di lavorare efficiente, flessibile e conveniente. In particolare modo, questo riguarda anche il campo della pianificazione e della progettazione. Toporail, il software di tracciamento delle FFS (foto 3) è in grado di fornire un contributo fondamentale in tal senso.

Toporail, questo strumento ausiliario per la progettazione e il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria, rappresenta un valido supporto per i coordinatori di progetti nell'ambito della geometria dei binari. Esso va dallo studio di base alla realizzazione ed è in grado di offrire delle funzioni grafico-interattive tra cui:

- Calcolo e ottimizzazione della geometria orizzontale e verticale
- Calcolo delle sopraelevazioni e controllo della dinamica di marcia
- Calcolo di scambi standard e speciali, tenendo conto delle sopraelevazioni
- Funzioni per la costruzione grafica di elementi e punti
- Banca dati del progetto: 4 stadi (effettivo, smantellamento, nuovo, provvisorio), fino a 99 fasi
- Output dei risultati sotto forma di piani per la progettazione di binari, file per la gestione di macchine posabinari ed elenchi
- Controllo della sagoma limite in tunnel e sottopassaggi

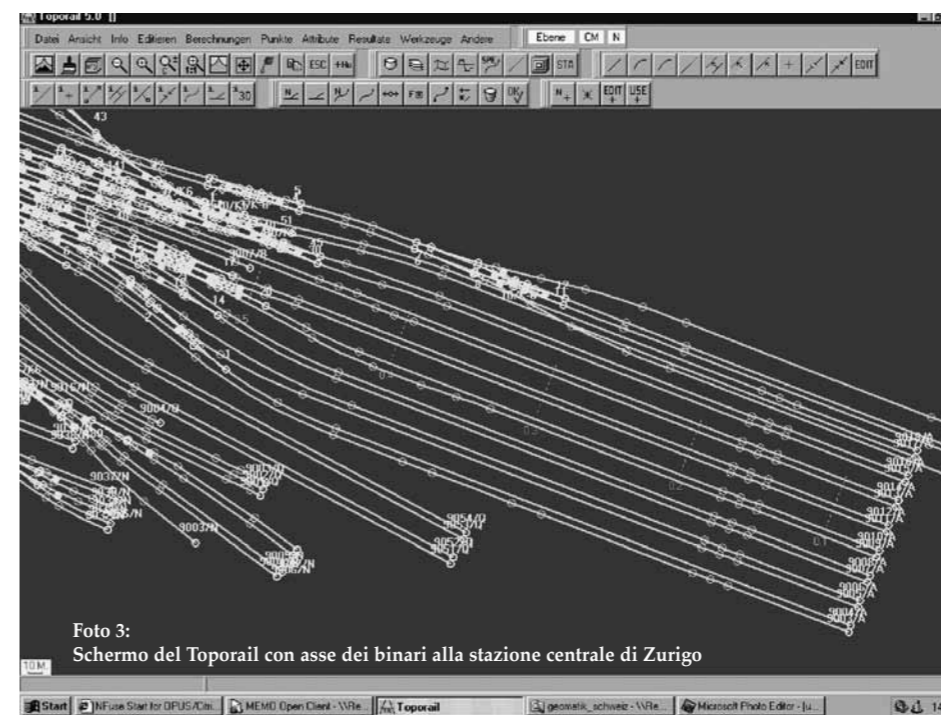


Foto 3: Schermo del Toporail con assi dei binari alla stazione centrale di Zurigo

- Campo modulo per il tracciamento e il controllo di binari, assi strutturali, punti ed elaborazione dei dati di misura
- Interfaccia con gli impianti fissi (DfA)

## Sviluppo di Toporail

Avvalendosi di semplici programmi informatici di utilità, verso la fine degli anni ottanta si è iniziato a sviluppare il Toporail presso l'allora studio tecnico di Losanna. All'epoca non si prevedeva lo sviluppo di un software di tracciamento. Tuttavia, per la creazione della DfA si è cercato un programma di tracciamento grafico-interattivo che permettesse di calcolare la rete dei binari e delle tratte. Si prevedeva di avvalersi della InRail, sorta agli inizi degli anni novanta, in collaborazione con Intergraph e altre ferrovie. L'algoritmo di regressione per il calcolo degli elementi di tracciamento rilevati nei punti dei binari e degli scambi era stato sviluppato dalle FFS grazie al sig. Jean-Jacques Stuby e, su ordinazione di Intergraph, era stato introdotto nella InRail. L'ulteriore sviluppo in seno ad InRail era tuttavia insoddisfacente per le FFS.

Fu così che il Toporail si trasformò in uno strumento di tracciamento grafico-interattivo estremamente funzionale. L'attuale versione del Toporail è stata programmata completamente a Delfi e prevede tutte le funzioni basilari per il calcolo di binari e scambi presenti nell'ambito delle ferrovie a scartamento normale e ridotto, come pure le funzioni per il controllo dei valori limite della dinamica di marcia. Il calcolo degli scambi ha luogo con l'ausilio dell'apposito catalogo integrato delle FFS e dell'UTP (Unione dei trasporti pubblici) per scambi normali o scambi speciali.

Toporail è plurilingue. Si dispone di una versione completa in lingua francese e tedesca. Vi sono anche delle versioni parziali in altre lingue (inglese, italiano).

Toporail lavora in modo indipendente da una determinata banca dati, tuttavia per noi è assolutamente essenziale disporre di un'interfaccia implementata verso la DfA. Toporail può essere configurato in modi differenti a dipendenza dalle finalità di impiego. Attualmente sono possibili le seguenti configurazioni:

- **Toporail Light:** Versione demo senza funzioni di calcolo, memorizzazione e stampa. È possibile attivare dei singoli moduli (file per comando macchine, software di campo).
- **Toporail Standard:** Consente di effettuare tutti i rilevamenti e i calcoli dei punti, come pure di memorizzare e stampare. Non è possibile effettuare il calcolo di tracciamento. Il supporto viene dato dall'interfaccia DfA (solo lettura).
- **Toporail Professional:** Consente di effettuare tutti i calcoli e tutti i rilevamenti.

## Lavorare con Toporail

Per il primo rilevamento dei dati, la tipica fase di lavorazione di un calcolo di tracciamento si presenta più o meno come segue: I punti dell'asse dei binari e i punti forzati che sono stati calcolati nella compensazione di rete (portali gallerie, ponti, cigli di marciapiede, ecc.) vengono inseriti nel Toporail sotto forma di files di coordinate. Avvalendosi della documentazione a disposizione (piani, precedenti schizzi di tracciamento, vecchi calcoli), ora questi punti dei binari e degli scambi permettono di calcolare e di ottimizzare la geometria planimetrica. Mediante degli spostamenti minimi sui punti rilevati, con un algoritmo di regressione Toporail calcola i singoli elementi (rettilinei, clotoidi, archi di cerchio), come pure tutti gli insiemi di elementi (foto 4).

Ottimizzare significa riuscire a trovare una buona geometria di dinamica di marcia con degli spostamenti trasversali possibilmente minimi e tenendo conto dei possibili punti forzati. Toporail consente di visualizzare i valori della dinamica di marcia nel mentre vengono effettuati i calcoli planimetrici e, pertanto, di controllare man mano se tutti i valori limite vengono rispettati.

Una volta che la geometria è stata definita, si dovrà calcolare e stabilire la sopraelevazione nominale. Per sopraelevazione si intende l'inclinazione trasversale della rotaia esterna, che consente di compensare parzialmente l'accelerazione laterale che agisce sui passeggeri e sul carico. È evidente che anche qui bisogna fare dei compromessi. Da una parte, bisogna rispettare un limite massimo di 160 mm (eccezione 180 mm) di sopraelevazione per lo scar-

tamento normale, nel mentre, dall'altra parte, vi sono i raggi di curvatura, le velocità, i marciapiedi, gli scambi e altri fattori a rivestire un ruolo fondamentale. Una variazione di sopraelevazione influisce inoltre sulla posizione del filo di contatto e, per la precisione, nella misura di 1:5. A sua volta, questo significa che, per esempio, una variazione di 15 mm comporta una regolazione del filo di contatto di 7-8 cm.

Adesso è giunto il momento di integrare anche gli scambi. Con l'ausilio dell'apposito catalogo integrato nel Toporail (Abb. 5) si può rapidamente selezionare ed inserire il tipo di scambio desiderato. Questo catalogo può essere adattato o aggiornato in qualsiasi momento. Il programma considera gli scambi come dei componenti standard che vanno piegati in base alla geometria del binario principale.

Si tiene conto anche di un'eventuale sopraelevazione della rotaia principale, dal momento che essa ovviamente influisce sulla proiezione dello scambio, facendo sì che l'angolo d'apertura diventi più piccolo. Il calcolo di raccordi o comunicazioni semplici può essere effettuato contemporaneamente al calcolo degli scambi.

Nel successivo passaggio viene calcolato il profilo longitudinale di tutti i binari. Gli algoritmi di calcolo sono gli stessi impiegati per calcolare la geometria planimetrica. Naturalmente anche qui bisognerà tenere conto dei punti forzati (cigli di marciapiede, pensiline, tunnel, ponti).

A loro volta, sia il calcolo della sopraelevazione che del profilo longitudinale possono richiedere una correzione del tracciamento planimetrico, ma anche influire direttamente l'uno sull'altro. Può quindi succe-

dere che si rendano necessari più processi di calcolo fintanto che si riesce a trovare la soluzione ottimale. Una volta completati tutti i calcoli, Toporail permette di verificare se vi è una concordanza tridimensionale tra gli elementi. Se questo controllo ha avuto esito positivo, gli elementi di tracciamento vengono trasferiti nella DfA e, come per i punti NGV, restano a disposizione di tutti i servizi specialistici e degli enti autorizzati. Da questi calcoli geometrici è ora possibile ricavare dati di tracciamento, dati per il comando di macchine posabinari, piani CAD, elenchi, sezioni trasversali, ecc.

## Calcolo di progetto

Nei progetti, il calcolo di tracciamento avviene esattamente come per il primo rilevamento dei dati. I criteri per l'ottimizzazione del tracciamento qui però non sono più dati solo dai binari presenti, quanto piuttosto da esigenze progettuali, quali la velocità, gli impianti pubblici, i costi, ecc.

## Importante

Grazie a Toporail, gli ingegneri ora possono disporre di uno strumento molto potente, in grado di fornire un importante e concreto aiuto nelle loro attività di calcolo. I calcoli di tracciamento presuppongono una grande conoscenza di tutto il sistema ferroviario da parte dell'ingegnere e quindi vanno effettuati con cognizione di causa. Le eventuali variazioni di un tracciamento esistente vanno, per esempio, precedentemente discusse con i diversi servizi specialistici (linea di contatto, impianti segnaletici, ingegneria civile, ecc.) per valutarne la fattibilità. Comunque sia, da questi calcoli esatti della geometria risultano poi delle limitazioni locali della velocità che possono avere delle ripercussioni sull'esercizio in generale (orario dei treni).

Da una parte, è pertanto essenziale avere una conoscenza approfondita dei regolamenti e delle direttive in materia di tracciamento e, dall'altra parte, una buona esperienza e una certa capacità intuitiva. Ecco perché questi calcoli vengono eseguiti quasi esclusivamente presso le FFS.

## Picchettamento / Controllo

Per il picchettamento e il controllo di binari e scambi si dispone essenzialmente di due diversi procedimenti. Si tratta del metodo dello stazionamento libero e del metodo laser.

## Stazionamento libero

I criteri di misurazione di massima dello stazionamento libero sono di per sé ampiamente noti, per cui preferiamo non approfondire questo argomento.

Per il NGV, le FFS hanno però sviluppato uno speciale pacchetto software per l'impiego su di un computer da campo

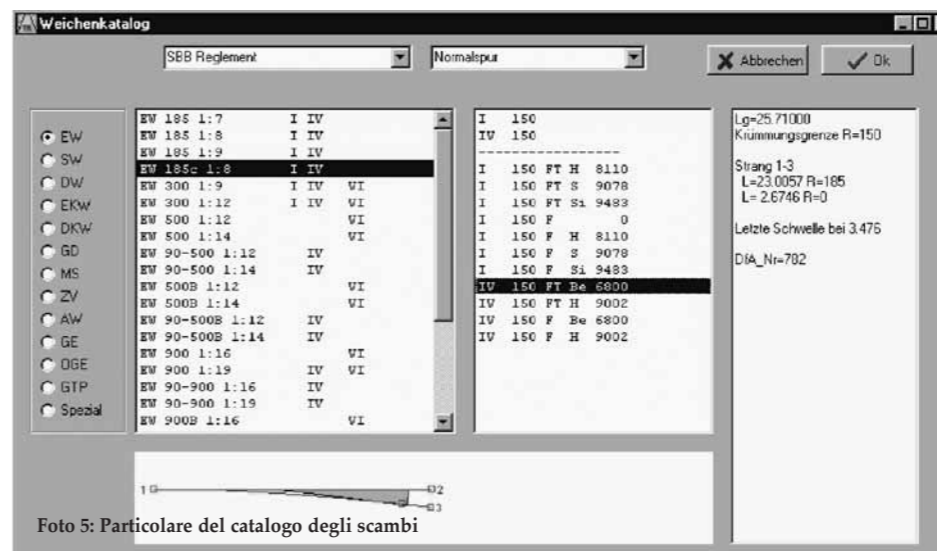


Foto 5: Particolare del catalogo degli scambi

(Toporail), ciò che consente di lavorare con gli stessi identici dati che si utilizzano in ufficio. Questo sistema è in grado di identificare autonomamente i punti di riferimento che sono stati misurati (min. 4) e di orientarsi. Viene redatto un protocollo in cui vengono evidenziati tutti gli errori residui. I punti errati possono essere eliminati, ma si possono anche inserire nuovi punti a misurazione avvenuta. In questo modo si potranno notare subito anche le variazioni sui punti di tracciamento dei binari. Per il picchettamento o il controllo di un binario è sufficiente selezionare graficamente il binario desiderato sullo schermo, dopodiché si potrà misurare qualsiasi punto del binario a proprio piacimento. Il sistema calcola direttamente tutti gli scarti residui rispetto ai valori nominali (posizione, altezza e sopraelevazione) che adesso possono essere utilizzati per la correzione della posizione o per il picchettamento del binario. La procedura è la medesima anche per il picchettamento/controllo di scambi e punti di misurazione. Chiaramente è poi possibile salvare in ufficio i dati relativi a queste misurazioni per effettuare delle ulteriori analisi.

Lo stazionamento libero (foto 6) viene impiegato principalmente sugli impianti di scambio, ma anche laddove non è possibile applicare i punti di misurazione con una sufficiente densità o distanza rispetto al binario. Grazie allo stazionamento libero si possono definire anche dei punti fissi ausiliari che, a loro volta, vengono utilizzati per il comando delle macchine posabinari.

## Metodo laser

Per questa procedura si necessita di un apparecchio laser e di una stadia. L'apparecchio laser viene centrato direttamente su un preciso punto di misurazione, ciò che consente di visualizzare la corda fino al punto successivo. Con l'ausilio della stadia, ora si può stabilire esattamente la posizione late-

rale e l'altezza del binario di un punto di misurazione o di un qualsiasi punto lungo la linea di mira. I valori nominali vengono estrapolati dal protocollo di misurazione. Essi sono riportati sotto i punti di misurazione e in una griglia di 5 m per gli assi chilometrici. Nel caso le misurazioni debbano essere effettuate solo sui punti di tracciamento, ci sono altri due semplici strumenti a propria disposizione che permettono di effettuare il rilevamento della posizione laterale e dell'altezza in relazione al punto di misurazione, come pure della sopraelevazione della rotaia esterna. Oggigiorno il metodo laser viene usato piuttosto di rado, principalmente come soluzione di ripiego o per le prime misurazioni in caso di installazione di nuovi binari.

## Considerazioni conclusive

Per riassumere, si può affermare con certezza che il sistema NGV delle FFS ha un successo a dir poco strepitoso. Esso, infatti,

unitamente ai rivoluzionari sistemi TOPO-RAIL e PALAS ha permesso di conseguire un notevole miglioramento qualitativo nell'ambito della costruzione di binari.

Anche la sua redditività è ormai provata. Senza particolari preliminari, infatti, con i dati disponibili è per esempio possibile allestire subito un file per il comando delle macchine posabinari per il ripristino di una determinata area.

Esso permette inoltre di definire in qualsiasi momento e in brevissimo tempo dei nuovi punti o di completare delle misurazioni. Se possibile, un analogo rapporto di misurazione viene allestito anche nel caso di soluzioni provvisorie di una certa entità. Il sistema assoluto di misurazione del tracciamento dei binari delle FFS viene impiegato anche all'estero. Dopo tutta una serie di test, le Ferrovie francesi SNCF utilizzano questo sistema per le proprie linee LGV (ligne à grande vitesse), unitamente al Toporail, già dal 2003. Questo sistema non è inoltre adatto solo per le ferrovie a scartamento normale. Sono infatti diverse le ferrovie svizzere a scartamento ridotto, quali per esempio la Rhätische Bahn o la Matterhorn-Gotthard-Bahn, che hanno optato per questo valido sistema.

Gli autori:

Markus Maron & Rudolf Beda

Verm. ing. HTL

Capi progetto Geomatica

Gruppo di lavoro Sviluppo Toporail FFS

SA, Infrastruttura

Progetti regione orientale

CH-8021 Zurigo

Foto 4: Calcolo di un insieme di elementi (asse orizzontale)

The screenshot shows the 'Toporail 5.0' window with a table of calculated elements. The table has columns for 'Pkt\_Hr', 'LängeDiff./Absta', and 'Stat'. Below the table, there is a section for '1 Bedingung(en) können zugefügt werden.' and a summary of calculated values.

Pkt_Hr	LängeDiff./Absta	Stat
Län_Anf	L = 151.2129	
Kreis	L = 105.5924 R = -248.0000	
G 112	17.165 < 0.013	14251.850
G 111	57.099 > -0.013	14291.785
G 115	96.643 > -0.008	14331.529
Klothoide	L = 64.0000 R = -248.0000 R2 = 0.0000 A = 125.904	
G 116	11.206 < 0.014 <	14351.484
G 117	34.585 < 0.012	14374.862
G 118	55.864 > -0.008	14396.142
G 119	62.778 > -0.009	14403.055
Gerade	L = 86.9348 Azi_ = 46.45709	
G 200	63.326 < 0.003	14467.603
Län_Ende	L = 63.1634	

1 Bedingung(en) können zugefügt werden.

Län_Anf	=	151.21293 ±	0.97401
Länge 1	=	105.59237 ±	0.94958
Länge 3	=	86.93483 ±	1.56112



Foto 6: Stazionamento libero, controllo della posizione del binario