

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

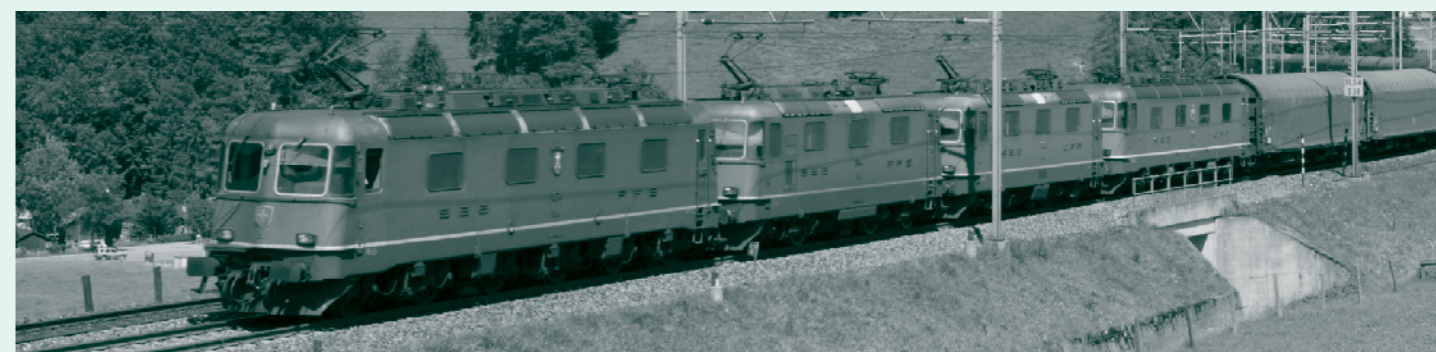
Inviare direttamente a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Baslerstrasse 52, 8048 Zurigo, Tel. 058 358 09 09, [hugo.nuss@cap.ch](mailto:hugo.nuss@cap.ch)

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



Care colleghe e cari colleghi,

dopo un'estate relativamente tranquilla, eccoci di nuovo confrontati con tutta una serie di questioni che ci obbligano a mobilitare tutte le nostre forze su vari fronti.

Quest'anno siamo riusciti ad ottenere un seggio in seno al Consiglio di fondazione della CP FFS e anche a superare la bella cifra di 1.400 membri attivi. Il coinvolgimento del Tribunale federale in data 28 ottobre 2010 sulla questione del rispetto delle fasce di oscillazione del tempo di lavoro in seno alla divisione FFS V, non era di certo un obiettivo del VSLF, ma quando si arriva a mettere in dubbio delle negoziazioni o dei seri colloqui di conciliazione, come pure l'osservanza stessa degli accordi, ad un sindacato professionale indipendente e partner sociale non resta altra possibilità che assumersi le proprie responsabilità. Impegno costante e affidabilità sono i nostri segni distintivi e, di conseguenza, ci aspettiamo un atteggiamento analogo anche da parte dei nostri interlocutori.

Siamo ormai in dirittura d'arrivo anche per quanto riguarda la firma del CCL BLS, prevista per l'inizio del 2011, fatta riserva per eventuali obiezioni, debitamente motivate, da parte del SEV e di transfair. Dopo la mancata sottoscrizione del primo CCL da parte del VSLF nel 2005 e dopo le trattative del 2009, i macchinisti della nostra sezione BLS ora hanno deciso di firmare il CCL e di poter svolgere un ruolo attivo quale parte sociale a tutti gli effetti. Il comitato e la sezione BLS cominceranno ad assumersi tutte le responsabilità a livello di partenariato sociale successivamente alla sottoscrizione del CCL.

L'Unione dei trasporti pubblici UTP ha annunciato che farà tutto il possibile affinché vi sia il riconoscimento della professione di macchinista di locomotiva da parte dell'UFFT. Questo riconoscimento dell'Ufficio Federale della Formazione professionale e della Tecnologia è ormai una rivendicazione di vecchia data del VSLF,

di cui potrebbero trarre profitto anche le compagnie ferroviarie, in quanto consentirebbe di garantire una formazione ben strutturata e trasparente, come pure di mantenere il livello qualitativo dell'attività del macchinista.

Sull'eterno problema della cassa pensioni FFS abbiamo già riferito più volte e in modo esaustivo. Ho proposto delle corse in cabina a dei consiglieri di stato e a dei consiglieri nazionali, allo scopo di sensibilizzarli sul nostro problema e avvicinarli maggiormente al nostro fantastico mondo ferroviario. Dopo questa lunga attesa e dopo aver riposto tante speranze in una decisione favorevole da parte del Parlamento, non è affatto escluso che all'inizio del 2011 anche noi del VSLF si possa assicurare la nostra presenza nelle stazioni in occasione di azioni dimostrative pacifiche. Non sono ancora state prese delle decisioni in tal senso.

Nel corso delle trattative sul nuovo sistema salariale ToCo, sono stati presi dei primi importanti accordi che riguardano il personale di locomotiva. Che questi risultati possano realmente portare ad una firma dell'accordo, dipende anche dalla strategia di DT FFS V. Noi rappresentiamo il personale di locomotiva e, di conseguenza, nell'intero pacchetto rientrano anche il salario, le condizioni di lavoro, l'ambiente di lavoro e la formazione.

Se, da una parte, questo pacchetto è parte integrante della nostra professione, dall'altra parte lo è anche il forte carico di lavoro in costante aumento di questi ultimi anni. Il CEO di Turbo SA, il dr. Ernst Boos, mi ha comunicato che dal suo punto di vista si è ormai raggiunto un punto limite per quanto riguarda il carico dei turni del personale di locomotiva, che potrà essere risolto solo con una compensazione in tempo libero. Non c'è nulla da aggiungere ad una simile constatazione.

Dopo il deragliamento del Glacier-Express della Matterhorn Gotthard Bahn MGB in cui si è avuto il decesso di un passeggero,

il quasi deragliamento di un Intercity delle FFS e, in particolar modo, dopo il servizio televisivo «10 vor 10» sulla forte opposizione di VSLF e LPV nei confronti delle nuove direttive in materia di controlli dei dispositivi di sicurezza, possiamo asserire che il tema della sicurezza sia nuovamente di grande attualità, almeno nell'ambito delle FFS e dell'opinione pubblica. In questa edizione del LocoFolio potrete trovare dei rapporti dettagliati sugli argomenti in questione.

Proprio per tornare sulla questione dell'importanza della comunicazione, devo informarvi che dopo vent'anni di attività ho avuto il mio primo caso di segnaletica: devo dire che la sensazione non è affatto piacevole! Per fortuna il treno non è stato messo in pericolo ma, comunque sia, per me questa è stata senz'altro una buona lezione. Dopo un fatto del genere, uno si rende perfettamente conto che, indipendentemente da tutti i dispositivi di sorveglianza che si hanno a disposizione, in fin dei conti tutta la responsabilità del treno resta pur sempre sulle spalle del macchinista. Dal mio punto di vista, trovo che la regola che prevede che dopo un caso di segnaletica il macchinista non possa più continuare la corsa sia estremamente importante. Sia l'interrogatorio che tutti i successivi provvedimenti si sono svolti in modo corretto e senza toni di rimprovero. Il tutto si è svolto in modo molto professionale e così dovrà essere anche in futuro. Per far ciò, abbiamo sì bisogno di buoni superiori, ma non necessariamente di troppi.

Come sempre, vi auguro una buona continuazione e di trovare sempre la forza e l'orgoglio di portare avanti questa grande responsabilità che vi dovete assumere giorno dopo giorno e, se necessario, nel vostro interesse e nell'interesse della sicurezza, anche di saper dire di no. Noi siamo qui per sostenervi in caso di bisogno.

Il vostro presidente  
Hubert Giger



**L'ASSICURAZIONE COLLETTIVA ONLINE DEL VSLF.  
CON UNA SOLA CLICCATO FARLA FINITA ORA  
CON TANTA CARTA E RISPARMIARE SUI PREMI.**

L'assicurazione malattia online leader della CPT offre ai soci del VSLF più del 25% di ribasso sulle assicurazioni complementari. Per una consulenza personale senza impegno: 058 310 98 72. Oppure calcoli lei stesso rapidamente i suoi premi recandosi semplicemente su [www.vslf.kpt.ch](http://www.vslf.kpt.ch).



## Tribunale arbitrale

Newsletter VSLF no. 300 AR

### Il tribunale arbitrale riscontra un inadempimento del CCL da parte delle FFS per quanto concerne l'orario

Il tribunale arbitrale, a cui, come da CCL, il VSLF si era appellato dopo il fallimento dei colloqui di conciliazione del 2009, si è riunito in data 28 ottobre 2010.

Con questa sentenza si ha la conferma definitiva che le FFS dispongono di un numero insufficiente di macchinisti di locomotiva. La sentenza scritta evidenzia come le FFS abbiano assegnato una mole eccessiva di lavoro al personale di locomotiva V, in tal modo contravvenendo alle direttive del CCL. Il tribunale considera la totalità del tempo di lavoro che esula dalle fasce di oscillazione alla stregua di ore straordinarie, per cui questa direttiva verrà introdotta per la prima volta il 31.12.2010. Di principio, conformemente al CCL FFS (V+I) questa sentenza vale per tutti i collaboratori.

### Situazione iniziale

Partendo dalla base di un orario di lavoro annuale di 2.050 ore (=41 ore alla settimana), per anni le FFS hanno violato le disposizioni in materia di valori limite (nel corso dell'anno, +150 ore, alla fine dell'anno, +75 ore), malgrado nel 2007 la settimana lavorativa delle FFS sia passata da 40 a 41 ore, ciò che ha comportato uno sgravio immediato del 2,5%. Dei 2.300 macchinisti attivi presso la divisione traffico viaggiatori FFS, all'inizio dell'anno più di 330 di loro presentavano un conteggio con oltre 150 ore, nel mentre ben 670 macchinisti, con oltre 75. Nel 2009, in media tutti i 2.300 macchinisti presentavano ben oltre 150 ore in eccesso sui rispettivi conteggi. Durante i colloqui di conciliazione tenutisi nel 2008, le FFS avevano dichiarato di non essere disposte a riconoscere come orario straordinario, conformemente al CO 321, queste ore in eccesso rispetto ai valori previsti contrattualmente. Fondamentalmente, le FFS non hanno mai riconosciuto il fatto che vi sia una carenza di effettivi nell'ambito del personale di locomotiva. Anzi, nei vari comunicati stampa le FFS spesso e volentieri parlavano addirittura di una leggera eccedenza di personale di locomotiva.

### Tribunale arbitrale

Nel 2009 il VSLF si era rivolto al tribunale arbitrale chiedendo una valutazione del tutto neutrale circa una possibile carenza di personale in seno ai macchinisti delle FFS, come pure un'eventuale violazione

del CCL da parte delle FFS a seguito del superamento dei valori limite dei conteggi del tempo di lavoro. Un ulteriore punto in esame concerneva la questione di come si dovesse considerare il tempo di lavoro in eccesso. Anche il SEV aveva deciso di aderire all'azione legale intentata dal VSLF.

Qui di seguito le nostre richieste al tribunale arbitrale:

1. Stabilire l'eventuale inosservanza dei valori limite da parte del querelato (FFS), conformemente all'art. 66, cpv. 1 del CCL FFS.
2. Stabilire se, ai sensi dell'art. 66, cpv. 1 del CCL, il tempo di lavoro annuale in eccesso rispetto al valore limite di 75 ore debba essere considerato come tempo straordinario, conformemente all'art. 321 c, cpv. 3 del CO.
3. Stabilire se da parte del querelato vi sia un'inosservanza del tempo di lavoro nominale annuale, ai sensi dell'art. 50 del CCL FFS.
4. Stabilire se il querelato (FFS) sia tenuto già da subito ad osservare le direttive contemplate nel contratto collettivo di lavoro.
5. Definire se, in applicazione dell'art. 11, cpv. 2 lit.a del CCL, il querelato (FFS) debba essere ammonito.
6. Definire se tutte le spese e i risarcimenti derivanti debbano andare a carico del querelato (FFS).

In tribunale, le FFS hanno addotto l'argomentazione che il problema dei conteggi elevati del personale di locomotiva sussiste già da diversi anni (da prima del 2005) e che, pertanto, la situazione non presenta nulla di eccezionale. Ritengono che anche il personale di locomotiva abbia una propria corresponsabilità in tutto ciò, dal momento che per legge i singoli collaboratori sono responsabili della gestione dei rispettivi conteggi del tempo di lavoro. Con la soppressione di alcune categorie di macchinisti e la liquidazione totale del tempo di lavoro, le FFS affermano di aver dovuto sopportare ingenti spese per poter ovviare al problema dell'eccedenza di personale. Le FFS ritengono inoltre che, come già una volta gli ex funzionari federali, anche i macchinisti abbiano una «mentalità simile a quella dello scoiattolo», per cui continuano ad accumulare ore di lavoro come se fossero noccioline invece di compensare le ore in eccesso con del tempo libero. Le FFS asseriscono di aver introdotto delle fasce limite e di aver offerto la possibilità di prendere giorni liberi, ciò di cui il personale di locomotiva non ha però

voluti approfittare o solo marginalmente. Una simile argomentazione da parte delle FFS non può che sconcertare. Si è infatti cercato di dare l'impressione che, in definitiva, tutta la colpa per questo accumularsi di ore in più ricada proprio su noi macchinisti e che, alla luce degli sforzi compiuti dalle FFS, l'azione legale intrapresa dal VSLF sia ingiustificata e in contrasto con uno spirito partenariale.

Un simile approccio della situazione da parte delle FFS nei confronti del personale di locomotiva – che, per anni e anni, con il proprio lavoro supplementare e la rinuncia al proprio tempo libero ha contribuito al mantenimento dell'esercizio – purtroppo dimostra l'assenza di una conduzione del personale lungimirante e al passo con i tempi.

### Sentenza arbitrale

Il tribunale arbitrale in materia di CCL FFS / fasce di oscillazione / conteggi del tempo di lavoro / settimana lavorativa di 41 ore ha stabilito quanto segue:

1. Si è accertato che le FFS non rispettano i valori limite definiti nel comma 66, par. 1 del CCL.
2. Si è accertato che il tempo di lavoro annuale in eccesso rispetto al valore limite di 75 ore, così come definito nel comma 66, par. 1 del CCL e in applicazione sussidiaria dell'art. 321c CO, va considerato alla stregua di ore straordinarie.
3. Si è accertato che il tempo di lavoro nominale annuale, ai sensi dell'art. 50 del CCL, in parte non viene rispettato.
4. Le FFS vanno obbligate ad osservare le citate disposizioni del CCL.
5. Si è accertato che i collaboratori sono corresponsabili per quanto concerne la gestione dei rispettivi conteggi dell'orario di lavoro e che, nel caso in cui ciò non avvenga nel dovuto modo, le FFS sono autorizzate a prevedere una compensazione del tempo straordinario con del tempo libero, da definire di comune accordo con i singoli collaboratori.
6. Le spese procedurali, che ammontano complessivamente a Fr. 9'041.10, vanno ripartite nella misura di Fr. 6'780.85 per le FFS e di Fr. 2'260.25 per il VSLF/SEV.
7. Le spese legali a carico del VSLF/SEV ammontano complessivamente a Fr. 12'372.75. Le FFS devono prevedere un rimborso pari a Fr. 9'279.55.

La sentenza del tribunale arbitrale con relativa motivazione può essere consultata sotto: [schiedsgericht@vslf.com](mailto:schiedsgericht@vslf.com)

# Il controllo degli impianti di sicurezza

Hubert Giger, presidente VSLF AR



## Reportage di «10 vor 10» sulle nuove direttive in materia di controllo degli impianti di sicurezza

La trasmissione «10 vor 10» del 16 settembre 2010 della Televisione della Svizzera tedesca ha proposto un reportage che verteva sulle nuove direttive, secondo cui il controllo degli impianti di sicurezza non va più effettuato prima di ogni nuova messa in servizio, bensì nel corso della giornata o addirittura alla fine del lavoro (vedi [www.vslf.com/514](http://www.vslf.com/514)). La LPV e il VSLF hanno criticato queste nuove direttive, chiedendo che venissero revocate, tanto più che non sono mai state materia di discussione con la commissione del personale.

Il giorno dopo, il consigliere nazionale Max Binder, presidente della Commissione parlamentare dei trasporti del Consiglio nazionale, si è espresso in televisione su questo argomento, affermando di sostenere la rivendicazione dei macchinisti di locomotiva di poter procedere al controllo degli impianti di sicurezza prima di ogni nuova messa in servizio.

Le FFS hanno quindi invitato la LPV e il VSLF a partecipare ad uno scambio di idee, puntualizzando il fatto che questioni come quelle della sicurezza ferroviaria non sono cose da discutere nei media e che i collabo-

ratori hanno un dovere di fedeltà nei confronti della compagnia.

Le FFS hanno segnalato i seguenti uffici di comunicazione interna in qualità di responsabili – anche nell'ambito della sicurezza:

1. L'interlocutore è sempre il diretto superiore
2. Se non è possibile farsi ascoltare, si può informare il prossimo superiore.
3. Per argomenti particolari (come per esempio le questioni di sicurezza), ci si può rivolgere ad altri uffici interni delle FFS.
4. In qualità di parti sociali, i sindacati del personale hanno la possibilità di sottoporre le proprie argomentazioni anche ai responsabili HR. I sindacati sono stati ampiamente informati a questo proposito.
5. Nel peggiore dei casi, ci si può rivolgere all'ombudsman delle FFS che è responsabile per tutti i problemi che non possono essere risolti seguendo la normale via gerarchica.

Il VSLF e la LPV hanno comunicato per iscritto alle FFS il loro punto di vista sulla questione:

1. La summenzionata presenza mediatica ha avuto luogo nell'ambito della funzio-

one di presidente / presidente centrale dei rispettivi sindacati.

2. Il VSLF e la LPV restano dell'avviso che, con queste nuove prescrizioni e un maggiore inasprimento delle direttive dell'UFT, le FFS riducono la sicurezza nell'ambito dell'esercizio ferroviario ad un minimo indispensabile. Il motivo è piuttosto il tentativo di risparmiare una manciata di minuti sul tempo di lavoro. Il VSLF e la LPV continueranno a difendere questa posizione, sia a livello interno che pubblico.
3. Il principio della lealtà, in base al comma 35 del CCL delle FFS e all'art. 321a del Codice delle obbligazioni, non è stato violato.
4. Abbiamo preso nota dei recapiti degli uffici di contatto, per cui per qualsiasi comunicazione provvederemo a rivolgerci direttamente agli stessi.
5. Nel caso specifico, consideriamo nostro dovere aderire all'appello rivolto ai collaboratori di non accettare la direttiva della compagnia, onde garantire il livello attuale di sicurezza ferroviaria e di ottemperare all'obiettivo aziendale delle FFS «niente risparmi a scapito della sicurezza».
6. Constatiamo che, in diversi casi, le notifiche relative alla sicurezza dell'esercizio ferroviario non sono state prese in debita considerazione o applicate dalle FFS.
7. Constatiamo che diverse procedure relative alla sicurezza ferroviaria presentano delle lacune e, in tal modo, mettono in pericolo l'esercizio della compagnia.
8. Chiediamo ufficialmente alle FFS di rispettare quanto contemplato nei documenti P 20004921 (P 2000851) e form. FFS 952-50-15 e di revocare ogni direttiva divergente.

Conseguenze per il VSLF in base al colloquio con le FFS:

1. Le notifiche scritte devono essere trasmesse via ESI o direttamente al proprio superiore. Una copia va conservata e un'altra va fatta pervenire al VSLF: [am@vslf.com](mailto:am@vslf.com)
2. Il diretto responsabile è tenuto ad informare gli uffici competenti delle FFS e a verificare che si dia seguito alle questioni sottoposte.
3. Una volta che il superiore è stato informato per iscritto, automaticamente anche l'intero gruppo aziendale risulta essere stato messo a conoscenza e figura pertanto come responsabile.
4. Anche le comunicazioni generali legate alla questione della sicurezza, come la formazione insufficiente dei giovani macchinisti di locomotiva, i problemi di competenza, il cattivo stato dei binari, direttive poco chiare, ecc., vanno notificate per iscritto al diretto superiore. ■

FFS 19/2010



Markus Jordi, capo Human Resources, sulle discussioni al posto sbagliato

LA PAROLA AI CAPI

## La sicurezza, prima di tutto

Sicurezza è sinonimo di fiducia. Fiducia che siamo in grado di portare a destinazione persone e merci in tutta sicurezza. Che i collaboratori delle FFS possono dedicarsi alle loro attività in modo sicuro. Questa fiducia è preziosa. Per questo la sicurezza è al primo posto per clienti, collaboratori e ambiente. Senza compromessi. La sicurezza è per la Direzione del Gruppo un obiettivo centrale e ogni giorno migliaia di collaboratori si impegnano per questo.

**Sicurezza presuppone fiducia.** Per garantire le nostre elevate esigenze in materia di sicurezza, dobbiamo poter aver fiducia che i collaboratori eliminino o segnalino regolarmente azioni o situazioni pericolose. Che i superiori se ne occupino immediatamente e agiscano colmando le lacune in materia di sicurezza. Se le questioni di sicurezza non saranno più affrontate e trattate direttamente, ma divulgate all'esterno, questo danneggerebbe i nostri sforzi per la sicurezza. Ciò renderebbe più insicura la nostra clientela e infangherebbe gli sforzi di tutti i collaboratori.

**I sindacati hanno finora condiviso questa opinione.** I nostri macchinisti dimostrano ogni giorno di essere estremamente affidabili e orientati alla sicurezza. Mi auguro che i vertici del loro sindacato, con cui siamo in stretto contatto, siano dalla nostra parte e discutano delle lacune dapprima all'interno delle FFS. E che la sicurezza non diventi il burattino della politica dei sindacati: è in gioco la fiducia di 28000 dipendenti e di quasi un milione di viaggiatori.

In Intranet FFS AR

## Troppa leggerezza sul piano della sicurezza? Rudolf Eichenberger, giornale delle FFS

*Rudolf Eichenberger, giornale delle FFS:* **La televisione svizzera critica l'allentamento delle disposizioni per quanto concerne il controllo giornaliero della sicurezza. Lei mette l'orario in primo piano rispetto alla sicurezza?**

*Andreas Rufener, direzione sicurezza, Operating Traffico viaggiatori FFS:*

No, nell'ambito della sicurezza le FFS non fanno alcun compromesso. Non vi è affatto un allentamento delle disposizioni e vengono effettuati sempre gli stessi controlli. La differenza consiste unicamente nel momento previsto per effettuare i controlli giornalieri, ossia non più obbligatoriamente al momento della prima messa in servizio della cabina. I freni, gli strumenti e le spie luminose vengono controllati prima di ogni nuova corsa.

## Come mai questa direttiva?

A seguito della separazione di unità multiple e treni navetta, rispettivamente al momento dello sganciamento di moduli, in testa al treno ci sono delle cabine che non vengono controllate e, questo, anche durante il giorno. Poiché questa separazione avviene durante una normale fermata, questi controlli erano all'origine di continui ritardi. Dall'introduzione della S-Bahn di Zurigo è ormai prassi comune il fatto di effettuare più tardi i controlli degli impianti di sicurezza. Procediamo pertanto in questo senso su tutta la rete ferroviaria, che tra l'altro è la più densa a livello mondiale.

## Questa pratica viene confermata dall'autorità di vigilanza?

I requisiti dell'UFT sono chiari: almeno un controllo giornaliero della sicurezza secondo le direttive della compagnia di traffico ferroviario. L'attuale direttiva definisce questa disposizione.

# Controlli di sicurezza

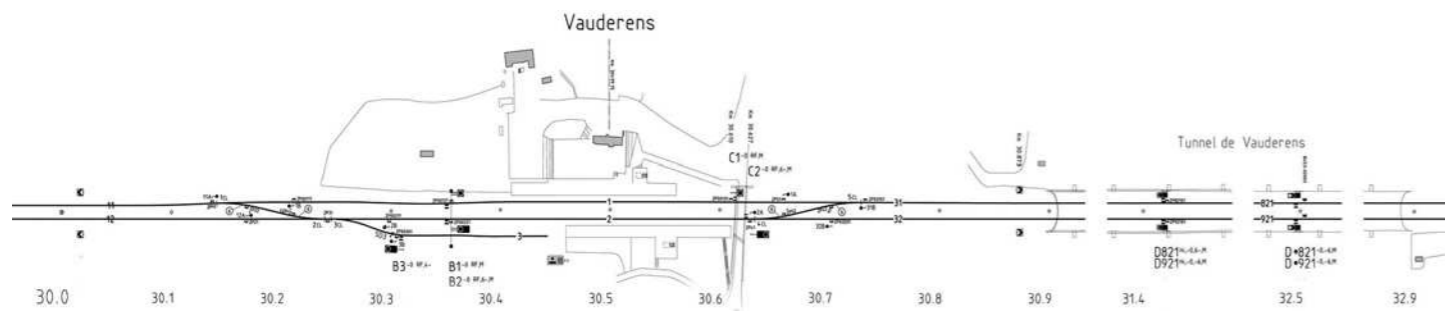
Peter Fehr, ispettore in pensione del deposito di Zurigo AR

Egregio signor Giger, nell'ambito della trasmissione «10 vor 10» della DRS, ho appena seguito una discussione circa una nuova direttiva delle FFS che prevede che il controllo dei dispositivi di sicurezza dei veicoli venga effettuato nel corso della giornata e non più come finora, ossia al momento della prima messa in servizio. Dal mio, probabilmente antiquato, modo di vedere le cose, questa direttiva manca totalmente di logica. Parte di questi controlli, infatti, può essere effettuata solo da fermi, come per esempio nel caso del controllo dell'apparecchio automatico o del ZUB e, da un po' di tempo, anche dell'ETCS. Da sempre, invece, alcuni controlli vanno fatti durante la corsa stessa, come nel caso di marcia lenta dell'apparecchio di sicurezza per le locomotive più vecchie, dell'avviso dell'apparecchio automatico di arresto o del test di corretto funzionamento dei freni. Mi chiedo, inoltre, quando e dove si debbano poi «recuperare» tutti questi controlli. E qui, in particolare, alla luce dei tempi limitati a disposizione quando ci si trova nelle stazioni capolinea e nelle stazioni di inversione di marcia, ma anche degli stringati tempi di lavoro prima e dopo il cambio del personale di locomotiva. Ma penso anche alle normali attività da svolgere in stazione, ossia tutte le varie disattivazioni dell'interruttore principale e il derivante sfiamamento della condotta generale tramite la valvola di frenatura di emergenza o l'acceleratore di svuotamento. Chi è il genio che ha emanato questa direttiva, e per quale motivo? Contrariamente a quanto dichiarato dall'addetto stampa delle FFS, ho l'impressione che qui il motivo sia piuttosto da ritrovare nel fatto di rubare qualche minuto sui tempi di preparazione del macchinista al momento della prima messa in servizio del veicolo. Il controllo dei dispositivi di sicurezza, anche questo contrariamente a quanto affermato dall'addetto stampa delle FFS, non ha niente a che vedere con una circolazione puntuale dei treni. Bisogna pur concedere al personale di locomotiva il tempo necessario per eseguire questi controlli! O forse ci sono altri motivi più plausibili e validi? Nell'aeronautica, i controlli vengono sempre fatti prima del decollo. Finora è sempre stato così anche per quanto riguarda la ferrovia, una modalità che è sempre stata considerata corretta. Il paragone con l'aeronautica fatto dal moderatore della DRS è pertanto assolutamente corretto. In tutti i casi, sostengo fermamente la vostra affermazione (ma anche quella del presidente della LPV), secondo cui questa direttiva deve assolutamente essere ritirata.

Cordiali saluti  
Peter Fehr

# Massiccio superamento della velocità consentita di un Intercity a Vauderens (FR)

Hubert Giger, presidente VSLF AR



Quest'estate, un Intercity che circolava da Zurigo a Ginevra ha superato la curva alla fine della stazione di Vauderens ad una velocità troppo elevata rispetto al limite massimo consentito (velocità massima consentita 140 km/h, velocità di uscita 95 km/h, velocità massima consentita dopo Vauderens 85 km/h). In questa direzione, l'entrata in stazione era debitamente sorvegliata dal ZUB, ma la balise era mal programmata, ciò che ha impedito al sistema ZUB di evitare questo massiccio eccesso della velocità.

In data 9 dicembre 2005 ci è pervenuta una notifica scritta da parte del macchinista, con la quale si chiedeva la sorveglianza tramite ZUB. Nella risposta di Infrastruttura FFS si spiegava che l'equipaggiamento con il ZUB sarebbe stato previsto per la fine del 2006 / inizio 2007.

Con una notifica scritta del macchinista del 5 luglio 2008, si è denunciata la cattiva programmazione del ZUB e si è evidenziato il fatto che i 95/85 km/h non sono sorvegliati. P-OP-RSQ ha risposto che la programmazione era corretta e che il macchinista non può controllarla sull'immagine 07.

Un'altra notifica del macchinista di ottobre 2009 segnalava un'analogia situazione. Un'ennesima programmazione del ZUB era prevista nell'arco di 6 settimane.

In occasione dell'incontro del 23 aprile 2009 sul processo di miglioramento continuo Berna, Interlaken Est, Friburgo, i macchinisti hanno evidenziato il problema della scarsa sorveglianza presso la stazione di Vauderens:

«I membri propongono di sorvegliare la soglia di velocità da 140 a 95 km/h a Vauderens con il ZUB. Questa situazione viene reputata pericolosa; bisogna tener conto del fatto che la soglia di velocità passa da 140 a 95 km/h. Presso la DB, le ÖBB o la SNCF, per esempio, di principio simili soglie di velocità vengono sorvegliate mediante adeguati sistemi di sicurezza».

Le FFS sono dell'avviso che il ZUB è «regolato» correttamente e che i macchinisti dovrebbero finalmente smetterla con questa faccenda.

(Una parte delle notifiche dei macchinisti

ci è stata messa gentilmente a disposizione dalla LPV).

A metà agosto 2010, rieccoci di nuovo: Ad appena un mese dalla catastrofe della Matterhorn Gotthard Bahn MGB, che si era conclusa con una vittima e quaranta feriti, un Intercity è entrato nella curva della stazione di Vauderens a 140 km/h invece che a 95 km/h. Un vero colpo di fortuna se il treno non è deragliato. I presidenti della LPV e del VSLF erano a bordo del treno, altrimenti questo incidente probabilmente non sarebbe nemmeno stato notificato alla direzione del gruppo.

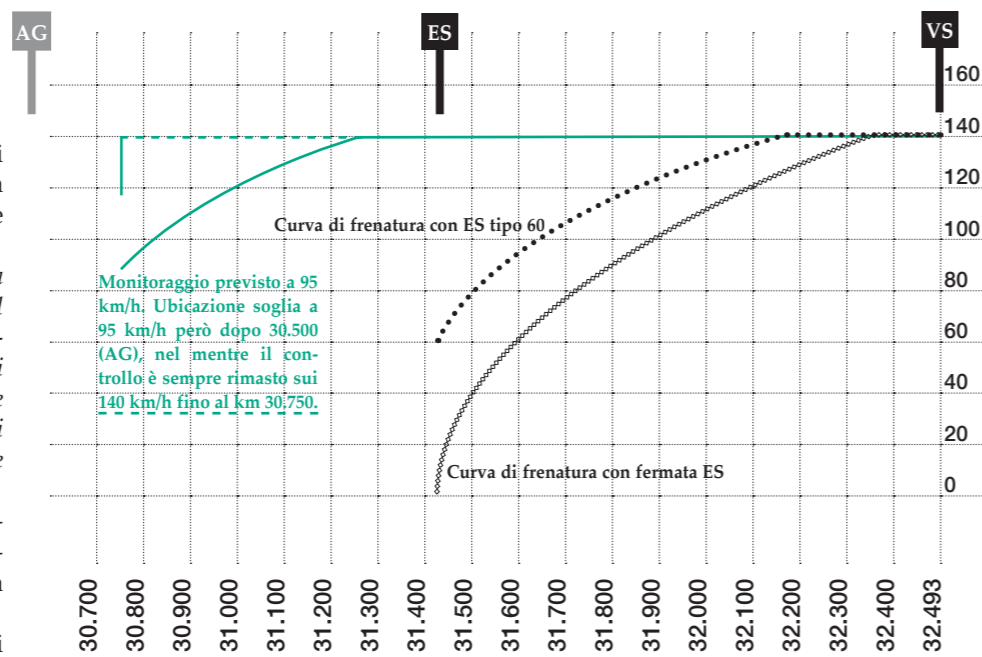
Forse sarebbe davvero ora che i vertici dell'impresa prevedessero un ritorno alla cultura della sicurezza, riportandola al livello che ci si dovrebbe aspettare da una compagnia ferroviaria attiva a livello europeo. Da molti anni si conoscono benissimo i diretti responsabili.

Questa linea di condotta, che consiste nel non prendere sul serio le notifiche trasmesse dai macchinisti, al giorno d'oggi è diventata una realtà e rivela in modo

esplicito la vera «cultura della sicurezza». Questo denota una vera e propria mancanza di stima nei confronti di una categoria professionale che, giorno dopo giorno, ha o dovrebbe avere una funzione chiave sul piano della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

A beneficio del macchinista di locomotiva dell'Intercity bisogna segnalare che, per poter iniziare il servizio alle 4:20, molto probabilmente si è dovuto alzare alle 3 del mattino. All'incirca alle 14:20, ossia 10 ore dopo aver iniziato il lavoro, evidentemente per alcuni istanti la sua concentrazione ha avuto un leggero calo. Dei turni decenti e umani non sono un lusso che le compagnie devono concedere ai macchinisti di locomotiva, bensì un elemento chiave sul piano della sicurezza. Gli indici di carico che le FFS evidenziano di continuo, dovrebbero poi essere messi in pratica in modo coerente per tutti i turni di servizio – anche per quanto riguarda i cambiamenti di servizio e i macchinisti di riserva. ■

EuroZUB-P44  
ZUBTEL



# ZUB

La commissione tecnica del VSLF AR

## ZUB – Da impianto di sicurezza a sistema di sorveglianza

A seguito di un incidente verificatosi a Zurigo-Oerlikon l'8 agosto 1992 che aveva provocato il decesso di una persona, dapprima il sistema ZUB è stato installato e poi progressivamente messo in servizio in tutta la Svizzera. Fino alla sua installazione totale su tutti i veicoli, nell'area cruciale della S-Bahn di Zurigo per un certo periodo si è perfino deciso di prevedere le corse con due agenti! Da allora, il ZUB è stato installato anche su altri punti a rischio della rete e, con il tempo, quasi tutti i veicoli della rete a scartamento normale in Svizzera sono stati dotati di questo sistema.

Riusciamo a ricordarci ancora molto bene di come, al momento dell'introduzione del ZUB, praticamente ci fosse stato giurato in lungo e in largo che non sarebbe MAI diventato uno strumento di sorveglianza del macchinista e che doveva servire unicamente per il monitoraggio della marcia del treno. È già da diverso tempo che FFS, FFS Cargo, Thurbo e altre compagnie ferroviarie pretendono che i rispettivi macchinisti si annuncino sistematicamente e spontaneamente anche in caso di mancata reazione della frenatura d'emergenza, malgrado non si tratti di un elemento fondamentale ai fini della sicurezza. Presso FFS Cargo, Thurbo e altre compagnie, l'eventuale omissione di notifica viene perfino inserita nella valutazione del personale e, di conseguenza, è determinante per il calcolo del salario.

Il fatto che le compagnie ferroviarie verifichino la guida dei macchinisti è senz'altro giusto ed è un loro diritto, se non addirittura un loro dovere. Ma, da lì ad utilizzare unicamente i dati del ZUB, non è certo una prova di coerenza e di professionalità e, questo, per due ragioni. Da una parte, perché il ZUB prevede un solo canale e pertanto non offre una sicurezza sul piano della tecnica di segnaletica e, dall'altra parte, perché la sorveglianza concerne solo una piccolissima parte dei punti a rischio di un tragitto. In aggiunta, lo stesso macchinista dovrebbe poi anche notificare all'ITF dove andare a cercare i dati...

Se le ferrovie volessero realmente fare un controllo delle modalità di guida dei loro macchinisti, allora bisognerebbe tener conto di ogni singola frenatura con derivante abbassamento della pressione della condotta generale di oltre 2 bar, dal momento che simili frenature non si verificano mai senza motivo e non hanno niente a che fare con una normale guida del treno (la SNCF adotta sistematicamente questa

# Sicurezza nell'ambito di FFS Traffico viaggiatori

Kay Rudolf, segretario VSLF AR



Nel precedente orario dei treni (13.12.2009), per il tragitto tra Landquart e Coira dei treni della categoria R135 e R150 il LEA (Lokführer Electronic Assistant) segnalava una velocità di 160 km/h. Il RADN in formato cartaceo prevede tuttavia una velocità di 140 km/h. Ecco qui di seguito come FFS V ha reagito ad un annuncio ESI:

Il 15 dicembre il CLP di Sargans ha spedito un SMS ai «suoi» macchinisti dei depositi di Ziegelbrücke, Sargans e Coira per informarli di questo errore apparso sul LEA. Il 16 dicembre si è inoltre provveduto ad esporre un comunicato nei locali dei macchinisti. Malgrado ciò, FFS Infrastruttura non ha mai emesso un formulario d'ordine per imporre una riduzione della velocità come da PCT ai diretti interessati, ossia i macchinisti di locomotiva che transitano su questa tratta. Il 17 dicembre la velocità del LEA era nuovamente conforme a quella prevista dal RADN. È quindi probabile che quei macchinisti che il 16 dicembre eseguivano l'update da casa, disponessero effettivamente dei dati corretti solo il 19 dicembre! Dal nuovo orario dei treni, questo significa pertanto ben 6 giorni di circolazione con i dati del LEA sbagliati!

Poco dopo capodanno, il 4 gennaio 2010 per la precisione, la direzione per la sicurezza nel traffico viaggiatori (P-OP-RSQ) ha inviato al mio superiore una mail di questo tenore: «Questo caso andrà approfondito, affinché simili errori non debbano più ripetersi».

Ciascun macchinista deve decidere autonomamente se annunciare o meno una segnalazione ZUB per frenatura d'emergenza. Le ferrovie non possono muovere delle accuse nei confronti dei macchinisti, basandosi unicamente sui dati del ZUB. Se vogliono essere coerenti, allora devono esaminare e controllare tutto l'insieme delle prestazioni. Tutto il resto non è altro che una cosa da dilettanti e un processo senza concetto e pieno di lacune. ■

Vi si leggeva però anche quanto segue: «Infrastruttura non emette mai dei formulari d'ordine in casi simili, in quanto i dati del RADN erano corretti e solo il LEA presentava un errore. Il LEA è di responsabilità di FFS V e Cargo. Nell'ambito dell'approfondimento di questo caso, provvederemo ad esaminare anche la questione di come avvertire il personale di locomotiva nel caso in cui il LEA presenti degli errori». Nel frattempo, da altre fonti abbiamo appreso che l'indicazione della velocità sbagliata era probabilmente dovuta ad una panne del server verificatasi il 7 dicembre.

Okay, gli errori possono capitare ma, per poter continuare a garantire la sicurezza, qui si tratta di capire come ci si deve comportare dopo che si è constatato un contrattempo del genere. In fin dei conti, stiamo parlando di una differenza di velocità di ben 20 km/h! Da parte di P-OP-RSQ, non abbiamo ancora ricevuto una risposta alla nostra mail del 20 maggio per quanto concerne lo stato di avanzamento dell'esame in questione.

Dopo un secondo tentativo in data 6 luglio, il giorno dopo abbiamo ricevuto la seguente mail: «L'informazione ai macchinisti in generale avviene mediante un annuncio LEA, nel mentre in caso di pericolo è l'Helpdesk Materiale rotabile che si incarica di informare i macchinisti. Inizialmente era nostra intenzione presentare questa procedura via «Info Operating», ma poi abbiamo deciso di non fare dell'inutile pubblicità per errori simili».

Questa risposta è a dir poco fuorviante. C'è infatti da chiedersi, al posto dell'operatore del traffico ferroviario, improvvisamente l'helpdesk non sia competente anche per altre questioni in materia di circolazione. In data 14 luglio, questo scambio di mail è stato inoltrato alla commissione del personale V per un approfondimento della questione, ma fino alla fine di settembre non ci è ancora pervenuta una risposta.

Risultato: Il LEA prevede dei processi operativi in caso di presenza di errori? È evidente che in questi casi la sicurezza non può assolutamente essere garantita e che, per una questione di costi, viene delegata ad una divisione che non ha alcuna competenza in materia. Tra l'altro, il 15 marzo abbiamo rilevato un'altra differenza di velocità nel LEA rispetto al RADN: Zurigo PB - Z Aussersihl 80 km/h, Z Aussersihl-Kollerwiese 60 km/h, al posto di 80 km/h. A tutt'oggi non è ancora pervenuta alcuna risposta all'annuncio ESI! ■



Gentili signore, egregi signori, in data 2 settembre, il SEV, transfair e il VSLF sono stati informati che si dovrà prevedere una decentralizzazione delle prestazioni TR e TLP nell'ambito del personale di locomotiva. Nel concreto, ci è stato presentato il progetto «Strategia DT» che lei ha dichiarato essere di «fondamentale importanza» e conforme alla direttiva Z 174.1 «Guida per l'informazione e la consultazione dei sindacati del personale in caso di importanti riorganizzazioni», par. 2.

L'8 settembre 2010 le abbiamo tempestivamente comunicato che, anche dal nostro punto di vista, il progetto «Strategia DT» è di fondamentale importanza. Nel corso della riunione stessa le abbiamo comunicato i nominativi dei nostri rappresentanti. Si tratta di:

- Hubert Giger VSLF
- Daniel Ruf, VSLF
- Jürg Hurni, SEV
- Rinaldo Zobebe, LPV
- Marjan Klatt, LPV
- Hans Bortis, transfair

In data 11 settembre 2010 abbiamo pertanto avviato la fase di consultazione che si protrarrà fino all'11 ottobre 2010; il termine per la sua risposta è il 18 ottobre 2010. Abbiamo inoltre preso nota che la prevista riunione del 25 ottobre 2010 avrà la durata di un'ora e che nel corso della stessa il responsabile V a.i. Urs Schlegel e il direttore OP Thomas Brandt intendono discutere personalmente in merito a questa strategia.

In seguito sono state convocate altre tre riunioni, previste per il 17/28 settembre 2010 e per il 5 ottobre 2010, al fine di chiarire gli interrogativi ancora aperti.

Qui di seguito la nostra presa di posizione per quanto concerne i nuovi profili di impiego presso le sedi di lavoro di Winterthur, Rapperswil, Ziegelbrücke e Zugo:

#### Le nostre osservazioni

Nell'ambito dei tre incontri citati precedentemente

abbiamo sollevato diversi interrogativi che, in parte, non hanno potuto trovare una risposta. Dal nostro punto di vista, sarebbe stato plausibile che le FFS si confrontassero con questi interrogativi e trovassero delle risposte adeguate già da subito. Sembra, infatti, che non esista un business plan dei rischi e delle probabilità. Fondamentalmente, la strategia consiste nel dislocamento delle formazioni nell'ambito del Traffico a lunga percorrenza e in una pianificazione lineare. La qualità della produzione non deve assolutamente essere compromessa; anzi, in realtà l'obiettivo principale dovrebbe essere proprio un ulteriore miglioramento della stessa. È solo grazie ad una qualità eccellente che possiamo continuare ad offrire le attuali prestazioni, come pure minimizzare la pressione dei costi e ampliare la nostra offerta. Siamo dell'opinione che con la nuova strategia DT non sarà assolutamente più possibile soddisfare queste importanti esigenze.

#### Deposito di Zurigo-Altstetten

Il fatto che al momento dell'apertura del deposito di Zurigo-Altstetten non sia stata fatta una stima dei futuri costi operativi dell'intera infrastruttura e non si siano potuti mettere a confronto i costi dell'HB di Zurigo - che sussistono anche in futuro - con i previsti risparmi, automaticamente solleva un interrogativo circa la fondatezza dei costi tecnico-economici del progetto e dei relativi costi di attuazione. Una risposta non è mai stata data. Da un punto di vista tecnico-economico, non si può certo dire che la presenza di due depositi nell'ambito di 5 chilometri possa essere vista come un risparmio e una prova di lungimiranza di questa strategia.

#### Formazione

In base alle indicazioni delle FFS, il modulo formativo per il Traffico a lunga percorrenza dovrà avere una durata di sette

settimane e costerà CHF 33'000.-. Non conosciamo l'esatta ripartizione di questi costi, in quanto non abbiamo mai ricevuto una risposta a questa nostra domanda. Il salario che un tirocinante percepisce durante queste sette settimane ha un peso molto limitato. La maggior parte dei costi è imputabile ai diversi veicoli e alle giornate teoriche supplementari. Dal momento che la formazione viene fornita da Login, tramite istruttori in possesso di un contratto di macchinista FFS a tempo parziale, ci si deve veramente chiedere se in questo modo l'investimento non sia davvero troppo eccessivo. Perché non prevedere noi stessi una formazione per questi moduli integrativi? I costi sarebbero senz'altro inferiori, tutta la formazione verrebbe adattata alle specifiche esigenze delle FFS e si potrebbe rinunciare alle prestazioni di Login. Se, da una parte, può avere senso rivolgersi a Login per quanto riguarda la formazione di base, questo non è senz'altro il caso per i moduli integrativi che concernono espressamente i veicoli delle FFS del Traffico regionale o del Traffico a lunga percorrenza. Più passa il tempo e più si va perdendo questo importante know-how delle FFS, nel mentre aumentano sempre più i rapporti di dipendenza. Una buona rotazione dei veicoli consente di reagire con maggiore rapidità, in quanto il personale di locomotiva direttamente interessato dispone già di un'adeguata formazione. Dato che il fabbisogno di macchinisti varia di continuo, nel caso in cui vi sia una temporanea eccedenza di personale, a breve termine si potrebbero prevedere delle esercitazioni sui veicoli, ciò che a sua volta permetterebbe di risparmiare parecchio denaro. Invece di risparmiare sui moduli e sui singoli corsi per veicoli, bisogna prima ottimizzare la qualità della formazione. Perché abbiamo delegato la formazione ad una struttura esterna se, tutto sommato, noi stessi saremmo in grado di occupar-

cene molto meglio e in maniera più conveniente? Il reale potenziale qui consiste indubbiamente nell'ottimizzazione della formazione e non di certo in una rinuncia della stessa.

Per quanto concerne le giornate annuali di istruzione, si deve inoltre constatare che non è affatto previsto un controllo su chi frequenti un dato corso. Tutto questo girare a vuoto non può non sollevare degli interrogativi.

Potrebbe essere molto utile prevedere per esempio l'introduzione di una formazione graduale per i tirocinanti, dal momento che è estremamente importante poter mettere in pratica e poi consolidare quanto si è appreso. Questo però deve aver luogo già nell'ambito della formazione di base. Una volta, i macchinisti in fase di formazione venivano impiegati in base al livello formativo che avevano raggiunto, ciò che consentiva di avere un maggior controllo sulla qualità operativa di ciascuno di loro. Se un aspirante macchinista non soddisfaceva le esigenze delle FFS o non aveva il potenziale necessario per assolvere i compiti futuri (impiego nell'ambito del traffico misto), c'era pur sempre la possibilità di intervenire tempestivamente. In questo modo diventano superflui anche i contratti di lavoro a tempo determinato per problemi qualitativi dopo la formazione. Gran parte dei costi risultano proprio dall'eventuale insuccesso di un macchinista.

#### Soppressione del Traffico a lunga percorrenza presso quattro depositi

La motivazione è un fattore essenziale affinché il personale si possa identificare con le FFS e con il relativo prodotto. Essa può essere raggiunta solo se la qualità del lavoro è soddisfacente, come pure se sfrutta appieno e stimola le loro capacità. Con la soppressione dei servizi di lunga distanza presso le quattro sedi di Winterthur, Rapperswil, Ziegelbrücke e Zugo, questo obiettivo di certo non potrà mai essere raggiunto. Il personale attivo presso questi depositi ha ricevuto una formazione nell'ambito del Traffico a lunga percorrenza, ciò che del resto mette in pratica con grande professionalità giorno dopo giorno. Allo stato attuale, l'eliminazione dei costi di formazione dovrebbe ammontare a CHF 7'986'000 (242 collaboratori a CHF 33'000). Per non dover annullare tutte le formazioni, i macchinisti sarebbero costretti a passare ad un deposito con servizi di lunga distanza. In questo caso, i più probabili sarebbero i depositi di Zurigo e di Lucerna. Dal momento, però, che anche queste due sedi sono toccate da cambiamenti importanti (Lucerna-Ovest tramite la BLS e Zurigo-Altstetten in qualità di nuovo deposito) e pertanto ne risulterà solo un numero limitato di posti di lavoro, le possibilità di tras-

ferirsi presso una di queste sedi è alquanto limitata. Ogni cambiamento di deposito produce dei costi aggiuntivi dovuti alle corse di istruzione, alle esercitazioni sui veicoli e alla formazione su tratte di nuova costruzione; costi che, senza questa nuova strategia, non ci sarebbero. Un efficiente impiego del personale è chiaramente molto importante e il passaggio al traffico a lunga distanza va pianificato come si deve. Questo è senz'altro possibile per quanto concerne i quattro depositi in questione. Riteniamo decisamente poco lungimirante fare dei raffronti con altre regioni in cui ci sono già dei depositi attivi esclusivamente nel Traffico regionale. Da un punto di vista economico, la regione Zurigo è la più forte della Svizzera, le possibilità di scelta professionale sono molteplici, ciò che rende ancora più difficile il reclutamento del personale.

Nella Svizzera orientale, anche l'aspetto della concorrenza creata da Thurbo e SOB dovrebbe rivestire un certo peso. Entrambe le compagnie sono infatti attive nell'ambito del traffico regionale e, magari, sono in grado di offrire delle opportunità migliori sul piano professionale. Le condizioni di lavoro sono praticamente identiche, ma le strutture aziendali sono più trasparenti e più a carattere familiare. Visto che questa strategia non offre assolutamente delle chiare prospettive, un possibile impiego nel traffico a lunga distanza difficilmente sarebbe ora un valido motivo per passare alle FFS. Dobbiamo adesso rinunciare a questo nostro vantaggio rispetto alla concorrenza?

#### Gruppi regionali presso delle sedi con servizi di lunga distanza

L'introduzione di gruppi regionali presso delle sedi che offrono anche i servizi di lunga distanza, non fa che rinviare di qualche anno i costi di formazione. Questa strategia non ha alcun futuro e non soddisfa le specifiche esigenze. Una produzione conveniente ed ottimale può essere raggiunta solo se si prevede una grandissima flessibilità nella pianificazione dell'impiego del personale. Un livello formativo diverso rende più difficile l'assegnazione di prestazioni, nel mentre con del personale di locomotiva completamente formato, i servizi possono essere gestiti in modo tale da non dover pianificare delle pause inutili ed eccessivamente lunghe nell'arco di un turno di lavoro. È soprattutto in occasione di eventi importanti che un'ottima conoscenza dei veicoli e delle linee è di primaria importanza. Se i collaboratori a disposizione non sono in grado di effettuare i servizi necessari, bisogna necessariamente convocare degli altri macchinisti, anche se tutto sommato il numero dei macchinisti è assolutamente sufficiente. Questo è ciò che

accade già nell'ambito dei gruppi speciali. I giovani macchinisti, che sono estremamente flessibili sotto tutti i punti di vista, vengono impiegati nel Traffico regionale, nel mentre quelli più anziani sono costretti a farsi carico dei servizi di riserva. È più probabile che siano i giovani macchinisti a decidere di lasciare di nuovo le FFS dopo un breve periodo di tempo. Il rischio di costi importanti derivanti da questa fluttuazione non è stato assolutamente contemplato nella strategia DT. In caso di organico insufficiente, un presupposto fondamentale è che i depositi si diano una mano reciprocamente, al fine di garantire i servizi in qualsiasi situazione. In base alle rispettive qualifiche, queste prestazioni vengono affidate ai macchinisti più giovani che apprezzano il lavoro più variato; i costi sono inferiori, in quanto questi collaboratori per la maggiore si situano nel segmento di classe salariale più basso. Queste corse risultano pertanto anche meno onerose. Con il cambiamento voluto dalle FFS di concentrare la formazione presso le sedi minori, si deve rinunciare a dei vantaggi che prima rivestivano grande importanza. Il fatto di prevedere queste formazioni presso delle sedi più importanti ha il vantaggio che permangono tutte le opportunità d'impiego e che l'istruzione è buona. Oggi, però, le lacune emergono solo quando i macchinisti devono cambiare sede, sia che si tratti di attività di manovra con locomotive o composizioni che della gestione di locomotive dotate di interruttore graduale. La routine si limita ai treni navetta del Traffico regionale con regolatore di velocità. Un sistema di controllo della qualità non è presente.

#### Assegnazione naturale di prestazioni e pianificazione lineare

Nella maggior parte dei casi, l'assegnazione naturale di prestazioni può essere un sistema valido, ma se prevista in modo conseguente, può comportare grossi rischi. Con questa strategia, la normale operatività delle FFS può senz'altro essere garantita. Le reali capacità di una compagnia emergono però in caso di problemi tecnici, sia che riguardino i veicoli che l'infrastruttura stessa. La direzione operativa dispone di centinaia di apposite check-lists da utilizzare in caso di incidente. In caso di interruzioni, i treni vengono deviati su percorsi alternativi e devono circolare su delle linee che solitamente non vengono utilizzate nella distribuzione naturale dei servizi. Dal momento che queste situazioni presentano delle difficoltà non indifferenti, il personale di locomotiva dovrebbe essere in grado di reagire con grande flessibilità, per evitare di diventare pure lui parte del problema. Bisogna pertanto avere la garanzia che vi siano delle ottime conoscenze delle linee e che si possa assicurare la regolare cir-

colazione del treno. Queste check-lists non hanno alcun senso se poi non si è in grado di metterle in pratica. I divieti di circolazione comportano sempre lo stesso problema. Alcuni macchinisti non possono essere sostituiti dal momento che sono isolati, nel mentre altri ritornano nei vari depositi, dove però non possono svolgere le proprie attività, con la conseguenza che devono fornire delle prestazioni differenti. È proprio in questi casi che è fondamentale poter ricorrere a del personale altamente flessibile. In questi casi è sufficiente concentrarsi sulle prestazioni speciali senza dover verificare le conoscenze del singolo collaboratore. Per certi versi, anche la pianificazione lineare può andare bene. Con questo sistema, senza dubbio si possono prevedere dei turni più produttivi. Questo dovrebbe però essere possibile quando, dopo una pausa, non si deve più circolare sempre sulla stessa linea. Da un punto di vista puramente produttivo, questo non dà alcun beneficio. È ben difficile dimostrare in che misura la monotonia possa ripercuotersi sul rendimento e sulla concentrazione dei macchinisti. Comunque sia, utile o incentivante non lo è di certo. La motivazione cala, a scapito del piacere nello svolgere la propria attività. L'atteggiamento personale nei confronti del prodotto finale cambia in negativo. Non ci sono più i presupposti necessari per garantire la qualità richiesta. La pianificazione sempre più monotona dei servizi non porta pertanto assolutamente alcun beneficio a livello qualitativo, anzi, è piuttosto il contrario. Una volta che questa strategia sarà applicata definitivamente e dovesse risultare sbagliata, sarà praticamente impossibile tornare indietro sui propri passi. Eliminare i deficit formativi comporterebbe uno sproorzionato assorbimento di risorse.

#### Ripercussioni sul macchinista

La strategia DT penalizza enormemente sia il personale di locomotiva che la produzione stessa. Diventa poi difficile compensare la mancanza di effettivi, motivare i collaboratori o rinunciare a giorni liberi semplicemente per andare a fare dei turni monotoni e noiosi. Anche la pianificazione dei macchinisti ne risentirà fortemente, nel momento in cui le prestazioni scoperte non potranno più essere compensate con il personale che si ha a disposizione. Già oggi, a volte è veramente difficile prevedere delle distribuzioni umane. Se però il numero dei macchinisti disponibili in grado di fornire determinate prestazioni è ancora più limitato, la situazione ovviamente peggiorerà ancora di più. Più aumenta il carico lavorativo e tanto maggiore potrebbe diventare anche la morbilità. Anche il problema dei fine settimana si acuirebbe maggiormente. Nel mentre nel Traffico regionale non si

prevedono treni speciali durante i fine settimana, come pure il rinforzo e la riduzione di unità, nel Traffico a lunga percorrenza spesso e volentieri si devono invece prevedere dei treni supplementari. La proporzione non funzionerebbe più. Sarà pertanto sempre più difficile soddisfare le richieste del personale, ciò che a sua volta si ripercuoterà alla presenza di un organico insufficiente. Se le specifiche richieste del personale ben difficilmente possono essere esaurite, chiaramente anche i macchinisti saranno poco disposti a dare una mano. Nei piccoli depositi, il godimento di determinati periodi di ferie già oggi costituisce un grosso problema. Troviamo sia assolutamente fuori luogo creare dei problemi analoghi anche per i depositi più grandi. I blocchi di ferie devono per forza essere strutturati di modo che in un elenco rientri unicamente il personale attivo nell'ambito del Traffico regionale. Non ci sono più i vantaggi legati alla presenza di gruppi di età miste.

Anzi, nello stesso blocco di ferie si favorisce ancora di più il concentrazione di macchinisti con bambini in età scolastica. Dopo la scuola dell'obbligo normalmente si verifica un forte incremento della migrazione nell'ambito dei macchinisti più giovani. La morbilità avrà serie ripercussioni anche sugli altri collaboratori. Dal nostro punto di vista, questa strategia è un netto peggioramento delle condizioni di lavoro del personale di locomotiva che si ripercuoterà molto negativamente sulla motivazione, sulla morbilità, sulla migrazione del personale più giovane, ma anche sul livello di soddisfazione professionale.

#### In conclusione

La «strategia DT» non è né comprensibile né lungimirante e annienta anche gli ultimi punti chiave della produzione odierna.



**Promemoria**  
L'assemblea generale 2010 del VSLF avrà luogo il 12 marzo 2011 a Thun. Vogliate prendere nota di questa data e, all'occorrenza, non mancate di inoltrare tempestivamente una domanda di congedo.

VSLF

Troviamo sconcertante il fatto che con questa «strategia DT» ci si riproponga di favorire un futuro in cui il personale dovrà disporre solo di una formazione minima e in cui verranno a cadere tutte le formazioni attualmente disponibili. Il fatto di vivere della sola sostanza non ha mai favorito nessuna impresa. Le FFS dovrebbero rendersene conto e dimostrare che solo prevedendo un impiego universale del personale è possibile gestire la S-Bahn di Zurigo con la dovuta convenienza. Il passo successivo sarebbe il decentramento, ciò che non dovrebbe assolutamente essere nell'interesse delle FFS. Dal momento che dall'avvio di questo progetto è già intercorso un lasso di tempo di quasi un anno, troviamo molto deludente che ai nostri interrogativi si arrivi ancora a dare delle risposte del tipo «non possiamo ancora dirlo», «dobbiamo ancora esaminarlo», «dovremo pensarci», o «vi faremo sapere». Questo prova che non si è dedicato il tempo necessario per analizzare nel dettaglio e in modo serio, come pure di documentare, tutto l'aspetto della redditività di questa strategia.

#### Le nostre richieste

1. Le sedi di Winterthur, Rapperswil, Ziegelbrücke e Zugo devono continuare ad operare nell'ambito del Traffico a lunga percorrenza.
2. La formazione può aver luogo sulla base di moduli. In questo contesto, i sindacati sono particolarmente interessati a collaborare per migliorare la qualità e contenere i costi.
3. Rinunciare alla creazione di gruppi regionali nelle sedi previste per il Traffico a lunga percorrenza.

La preghiamo di voler esaminare attentamente le nostre considerazioni e le nostre richieste. Siamo naturalmente disposti a prendere parte ad una tavola rotonda per discutere ulteriormente in merito alle nostre motivazioni. In linea di massima, siamo aperti a cercare insieme alle FFS delle soluzioni che consentano di combattere la pressione dei costi. Affrontiamo allora insieme queste sfide, dal momento che i nostri membri conoscono meglio di tutti quali sono i punti deboli del lavoro che svolgono giorno dopo giorno e che solo con una soluzione concertata con il personale si potranno avere dei risultati soddisfacenti.

Cordiali saluti  
Hubert Giger; presidente VSLF  
Daniel Ruf; VSLF  
Manuel Avallone; vicepresidente SEV  
Jürg Hurni; segretario SEV  
Rinaldo Zobebe; presidente LPV  
Hans Bortis; transfair

Risposta FFS: pagina 14

## Apprezzamento e identificazione con le FFS

Markus Heer; presidente sezione Lausanna AR



Markus Heer, presidente della sezione di Losanna del VSLF, ha inviato la seguente lettera al sig. Markus Jordi, capo delle risorse umane delle FFS.

Egregio signor Jordi, con riferimento ai due temi in oggetto e sulla base di quattro situazioni ben distinte, desidero evidenziare la forte discrepanza che esiste tra l'apprezzamento dimostrato dalla nostra compagnia e i fatti reali con cui si devono regolarmente confrontare i comuni lavoratori (in questo specifico caso, i macchinisti di locomotiva).

**Situazione 1:** Il macchinista A, con oltre vent'anni di servizio al suo attivo, lo scorso anno (nel 2009) lavorava ancora al 100% presso la divisione V. A febbraio del 2010, ha cominciato a lavorare al 60% presso Login e, per il restante 40%, ha continuato a svolgere la sua attività presso la divisione V.

Malgrado la sua partecipazione totale al buon risultato d'esercizio del 2009, in base a R140.3 ha ricevuto soltanto CHF 325.- al posto del premio unico, già di per sé alquanto modesto, di CHF 650.-.

Questa logica, che premia con CHF 650.- un nuovo arrivato (prima dell'1.01.2010) che non ha dato alcun contributo al risultato d'esercizio, ma che punisce chi si trasferisce malgrado nel 2009 abbia fornito delle prestazioni complete, manca assolutamente di coerenza. Penso che qui parlare di apprezzamento o di Corporate Identity a questo collaboratore sia decisamente assurdo e fuori luogo.

**Situazione 2:** Il macchinista B, un giovane padre di famiglia con dieci anni di servizio al suo attivo, riceve un aumento di salario nell'ambito della sua classe di funzione. Con impazienza aspetta il salario del mese di maggio che, come negli anni precedenti, prevede un aumento di ca. CHF 200.- al mese. Invece di essere contento, ovviamente prova un forte senso di delusione e di frustrazione quando si rende conto che l'aumento salariale ammonta a soli 80.- franchi.-. Questo, malgrado il risultato d'esercizio del 2009

sta stato a dir poco eccellente al punto che, con grande disinvoltura, i quadri superiori dell'impresa non hanno esitato a distribuirsi dei bonus da capogiro. Una volta dedotta la quota di solidarietà addizionale per la débacle della cassa pensioni, di certo è più quello che questo macchinista ha perso nel 2010 che quello che ha guadagnato. Il fatto di confrontare poi questi macchinisti con slogan del tipo «apprezzamento» e «identificazione con l'azienda» non può che essere percepito come uno scherzo di pessimo gusto.

**Situazione 3:** Il macchinista C, con oltre vent'anni di servizio al suo attivo e più di 50 anni d'età, si rende conto che pian piano i lunghi turni consecutivi e quelli del primo mattino cominciano a pesargli. D'accordo con la sua famiglia, decide allora di approfittare dell'offerta delle FFS di lavorare a tempo parziale onde tutelare la sua salute personale. Il suo obiettivo è di accorciare i lunghi turni consecutivi e di bilanciare i turni estremi del mattino con delle giornate parziali di lavoro.

Il beneficio per le FFS sarebbe il fatto di avere un collaboratore in forma e in buona salute anche negli anni a venire. Purtroppo, due o tre volte all'anno la sempre più caotica direzione del personale / pianificazione delle risorse non manca di dargli filo da torcere. Gli vengono semplicemente rifiutate le giornate parziali di lavoro richieste.

Ovviamente il macchinista C si sente preso in giro e ha la sensazione di essere un semplice giocattolo in mano ad una politica del personale incoerente e ottusa, che prima reclamizza il lavoro a tempo parziale, ma che non provvede ad adattare le risorse alla nuova situazione.

Una cosa è certa, e cioè che questo macchinista non vuole più sentir parlare neanche lontanamente di «apprezzamento», questo subdolo slogan coniato dalle FFS...

**Situazione 4:** Il macchinista D ha 65 anni e 45 anni di servizio alle spalle ma, per ragioni mediche, da 10 anni lavora al 75%. Avendo sempre lavorato come macchinista

con degli orari estremamente irregolari, il suo progetto è di arrivare un po' prima al tanto meritato pensionamento, ma questo non è possibile. La débacle della cassa pensioni delle FFS gli mette infatti i bastoni tra le ruote. Ora è stanco, ha una pessima disposizione d'animo e sta contando i giorni che gli mancano per poter andare finalmente in pensione.

Quando vent'anni fa avevo conosciuto questo macchinista di locomotiva, posso dire che era a dir poco entusiasta di lavorare per le FFS. Semplicemente adorava la sua professione e, a chiunque avesse voglia di ascoltarlo, raccontava che non avrebbe esitato un secondo a scegliere nuovamente l'attività di macchinista. Purtroppo, pian piano le «nuove FFS» gli hanno rubato il piacere per la sua professione. Adesso non riesce più ad identificarsi con questa compagnia che, da una «grande famiglia», è diventata una holding con una direzione improntata sulla divisionalizzazione, in cui piccoli e grandi «capi» ambiziosi si lanciano in una concorrenza spietata alle spalle dei comuni lavoratori.

**Peccato...** Nel mentre una volta avevamo la possibilità, ma anche il permesso di dedicarci in modo autonomo all'esercizio della nostra professione e, giorno dopo giorno, sperimentavamo sulla nostra pelle cosa fosse la qualità e la collaborazione, ora ci si deve confrontare di continuo con tutta una serie di bazzecole amministrative se non si vuole essere presi per il naso da cima a fondo.

Date le circostanze, pensiamo non sia difficile capire che, termini come «apprezzamento» e «identificazione con l'azienda», per noi siano solo e soltanto delle parole vuote.

Queste righe, intese come spunto di riflessione, vengono dal «basso», ossia da chi giorno dopo giorno macina ancora chilometri e chilometri sui binari a favore della nostra clientela.

Cordiali saluti  
Markus Heer

## Annientamento del potenziale

Stephan Gut; presidente sezione Ostschweiz AR

Amnesso che la divisione Direzione trazione abbia realmente una strategia per ridurre i costi del nostro prodotto ferroviario, allora bisogna proprio dire che è capace di dissimularla molto bene. È ormai già da 5 anni che ci stiamo trascinando dietro le conseguenze di Vision 2010 che, originariamente, aveva come obiettivo la creazione di un macchinista a basso costo. Fortunatamente questo lo si era potuto evitare, in quanto le FFS non erano state in grado di dimostrare una qualsiasi logica del sistema. In occasione delle odierne trattative in materia di CCL/ToCo, ci è stato confermato che anche in futuro non ci saranno differenze di salario tra i macchinisti del Traffico regionale e quelli del Traffico a lunga percorrenza. Ciononostante, è evidente che attualmente ci si sta orientando sempre più verso un annientamento del potenziale di proporzioni mai viste dalla separazione di V/M. Con la distribuzione lineare delle prestazioni, annualmente si dovrebbe poter conseguire un risparmio dell'ordine di 5-8 milioni di franchi. Visto che solo quattro settimane fa si parlava ancora di 2-5 milioni, è probabile che andando avanti di questo passo questi risparmi ci permetteranno addirittura di risanare la cassa pensioni! Per distribuzione lineare delle prestazioni, DT intende una scelta quanto più limitata possibile di linee e veicoli per ogni singolo deposito, oltre alla minimizzazione della varietà delle tratte per giorno lavorativo, allo sfruttamento totale dei tempi massimi di guida previsti dalla legge, alla suddivisione dei gruppi TR e TLP per i depositi più grandi o al decentramento dei servizi regionali in nuovi depositi esterni (ZAS). Nessuno dubita che queste misure possano realmente consentire di risparmiare parecchio denaro. Tuttavia, se queste misure non vengono prima esaminate a fondo, un simile cambiamento dei parametri in un sistema chiuso rischia di scatenare tutta una serie di ripercussioni che possono portare al collasso totale. Qui la priorità numero uno è di poter disporre di personale di locomotiva in possesso di una buona formazione. Nel giro di 10 secondi, infatti, anche il minimo errore di ragionamento da parte del singolo macchinista può causare dei costi dell'ordine di decine di migliaia di franchi e/o addirittura la morte di esseri umani. Il trascurabile risparmio connesso a delle formazioni più brevi, è decisamente marginale rispetto agli effetti negativi che essa comporta. E, questo, malgrado si continui a ripetere quasi come un mantra che la limitazione della professionalità e una poli-

tica del personale repressiva non risolvono affatto i problemi, anzi non fanno altro che intensificarli ulteriormente.

La DT regolarmente continua a non tener conto degli avvertimenti che vengono da dei validi collaboratori di Login, PEX e dai CLP, in quanto non sono (ancora) comprovati da delle cifre e pertanto sono incompatibili con il piano a medio termine. Per non parlare poi dei cosiddetti fattori qualitativi soft, come la soddisfazione del personale, malgrado si sappia perfettamente che in ogni impresa moderna rivestono un'importanza fondamentale, in quanto possono essere collegati con un'infinità di costi addizionali dovuti, per esempio, ad un'elevata fluttuazione – e quindi ad un incremento dei costi per la formazione – e ad un aumento della morbilità. Se il personale è demotivato, alla produzione questo viene a costare tanto di quel denaro che nemmeno una tabella Excel ben camuffata può occultare. Altre conseguenze negative della strategia di DT sono l'inasprimento della pianificazione delle ferie, l'eterno problema dei fine settimana per la pianificazione delle risorse, un drastico peggioramento della gestione dei guasti tecnici (quindi, con più ritardi), come pure il calo dell'attrattività per i potenziali interessati alla nostra professione. Tutto questo, alla luce di un migliaio di macchinisti che dovranno essere rimpiazzati nei prossimi 8 anni. Questo scenario a dir poco kafkiano evidenzia come, da anni, questa spirale regressiva continui a causare dei costi in costante aumento proprio perché, invece di prevedere una pianificazione a lungo termine e di investire in modo intelligente, non si fa altro che tappare i buchi che si sono creati con le proprie mani. In nome della competitività, ogni singolo minuto del personale di locomotiva viene minuziosamente controllato e, magari, perfino cancellato, ma parallelamente si continua a far lievitare sempre di più questa inutile burocrazia fatta di capifiliale e di CLP. Per cosa? Per avere una migliore assistenza? Chi allora ci assiste tra le 17 di sera e le 7 del mattino? Chi ci assiste tra Natale e capodanno, visto che tutti fanno il ponte? E come mai in quel periodo l'esercizio non va a rotoli? Come mai la DT può far lievitare i costi della compagnia in modo indisturbato? Il periodo di rodaggio del sig. Thomas Brandt, il nuovo capo di P-OP e pertanto anche direttore di DT, è ormai finito. Ben presto si vedrà se intende perseguire una strategia duratura in seno al suo ambito di responsabilità e, quindi, con del personale di locomotiva debitamente formato, motivato e, come

## FFS-P-OP-ZF

Felix Traber; macchinista Zurigo AR

### FFS P-OP-ZF: dove e quanto risparmiamo o spendiamo?

Incremento della produttività, concorrenza in aumento sul «mercato», troppi giorni di assenza per malattia, macchinisti troppo cari, formazione di base e formazione continua troppo onerose e avanti di questo passo. Questi sono i motivi per i quali bisogna cercare di risparmiare ancora di più sul personale di locomotiva. Le sempre nuove separazioni nell'ambito del Traffico regionale e del Traffico a lunga percorrenza – unicamente la formazione TR per i nuovi macchinisti e più turni su un'unica linea, pertanto ancora più monotoni – sono ormai un dato di fatto per tutti noi.

Secondo la DT, queste misure dovrebbero portare annualmente ad un risparmio pari a 5-8 milioni di franchi. È incomprensibile come mai queste cifre siano così approssimative. Si tratta di 5 o piuttosto di 8 milioni di franchi all'anno? Quanto possono essere fondati questi calcoli se il divario nel potenziale di risparmio è più o meno del 40%?

I costi per le formazioni continue che hanno luogo qualche anno più tardi, per esempio la formazione per il modulo TLP, la conoscenza delle linee, ecc., non sono compresi in questi «risparmi». Si tratterà ancora di 5-8 milioni all'anno? La perdita di flessibilità operativa, per esempio in caso di disguidi tecnici o dei tanti eventi che si verificano di continuo, non viene nemmeno presa in considerazione. Lo stesso dicasi anche per i problemi di politica del personale generati dalla distribuzione dei turni più complessa e dagli ingaggi presso i depositi esterni.

Questi presunti risparmi sono già spesi tutti a causa del moltiplicarsi dei superiori di livello inferiore nell'ambito del personale di locomotiva. Ognuno di noi è in grado di fare i calcoli da solo. Che plusvalore possiamo avere dalla creazione di questi nuovi posti? Il rapporto costi-benefici di questa nuova struttura organizzativa è assolutamente discutibile. Comunque sia, sarà sempre il personale di locomotiva a farne le spese perché, per certo, i costi derivanti verranno addebitati a noi. ■

sempre, molto flessibile. Tutti noi macchinisti sottostiamo alla DT. Ciò di cui la nostra casa ha bisogno in questo momento è un po' di carta vetrata, un po' di colore e un piccolo investimento per rinsaldare le fondamenta. Ma si può anche fare diversamente e allora ben presto ci ritroveremo la casa invasa dai tarli. Allora sì che verrà a costare per bene! ■

## Distribuzione dei servizi tramite smistamento delle linee per i singoli depositi di FFS V

Kay Rudolf; segretario VSLF AR



È quasi certo ormai che, a partire dal nuovo orario dei treni, FFS V intende introdurre lo smistamento delle linee per singolo deposito. Personalmente, vedo la cosa come un vero e proprio affronto nei confronti di tutto il personale di locomotiva FFS. La divisione DT sta giocando con la pace sociale e continua a vedere i propri collaboratori unicamente come un semplice fattore di costo! Il riconoscimento del valore del nostro lavoro, tanto decantato durante i colloqui con i collaboratori, non sono altro che belle parole al vento.

Tutto questo avviene in un periodo alquanto turbolento, in cui la cassa pensioni continua a vegetare presso il reparto di cure intensive, ciò che è chiaramente all'origine di accese discussioni in seno a tutto il personale delle FFS. Altre questioni ancora aperte e motivo di discussione sono, per esempio, il nuovo sistema salariale e l'estensione del CCL.

In questo modo, una volta di più si finirà per sprecare, se non addirittura compromettere fortemente, tutto il know-how attuale in materia di veicoli e linee, ma anche l'operatività dei macchinisti attivi nei diversi depositi. Siamo assolutamente contrari ad una realtà in cui si è costretti a passare da un deposito all'altro per darsi man forte e che ci avvicina a passi da gigante alla creazione di singoli luoghi di servizio, alias delle piccole compagnie autonome. Il personale di locomotiva verrebbe ripartito anche all'interno dello stesso deposito, con la conseguenza che

non potrà più essere impiegato in modo flessibile, dal momento che con questa visione economica poco lungimirante non sarà più possibile trasmettere le necessarie conoscenze in materia di linee e veicoli. Per tutti quelli che sono dentro la materia, è più che evidente che un ridimensionamento dei gruppi rende impossibile una gestione razionale del tempo di lavoro e della salute. Allo stesso tempo, la conduzione del personale di locomotiva verrà rinforzata grazie al raddoppiamento del numero dei CLP, tra l'altro con delle motivazioni decisamente vaghe e variabili in funzione del tempo, ciò che produrrà un'esplosione dei costi ma nessun miglioramento significativo dell'attuale situazione. Il fatto che le FFS abbiano tutto uno stuolo di persone che analizzano a tutto spiano ogni singolo minuto di ritardo, fa sì che si venga a creare tutta una montagna di statistiche, ma in definitiva poi manca comunque sia il personale che il denaro per mettere in atto le necessarie misure correttive.

La conduzione del personale FFS V attualmente sta inoltre potenziando le sue filiali in 6 diverse regioni, adducendo la motivazione che questo porterà ad una maggiore vicinanza con i clienti/acquirenti. Di certo non staranno parlando sul serio! Cosa vogliono in definitiva i clienti e gli acquirenti? Unicamente le migliori prestazioni al costo minore. Il fatto che le FFS decidano poi di introdurre una filiale DT Svizzera orientale per il traffico regionale, può essere visto solamente come un lusso superfluo, dal

momento che è già da molti anni che esiste la Turbo, questa società consociata delle FFS che assicura le prestazioni del traffico regionale in questa regione.

E, tanto per concludere in bellezza, con l'introduzione dello smistamento delle linee per singolo deposito, le FFS ritengono di poter abbassare i costi del 20%. Stavolta però, no, proprio non ci stiamo. Anche noi macchinisti abbiamo il diritto di svolgere un lavoro variato e di avere dei piani di servizio decenti.

Modelli di tempi di lavoro, autodistribuzione, Vision 2010, tutti progetti importanti ed estremamente onerosi che, per finire, hanno concluso la loro travagliata esistenza in un virtuale cestino della carta straccia. È a dir poco vergognoso vedere con che impegno e con quanta energia i quadri direttivi di DT stiano lavorando!

Il personale di locomotiva comincia veramente ad averne abbastanza di tutti questi progetti impossibili che vengono escogitati di continuo a Berna, beninteso solo per il nostro bene, il cui unico obiettivo consiste nel risparmiare qualche franchetto sulle spalle della base operativa. Il risultato finale non è che uno smantellamento lento ed inesorabile della sostanza della nostra compagnia ed un dislocamento dei costi a tempi futuri. Consideriamo per una volta la questione da un punto di vista sportivo. Quando per un certo periodo una squadra d'élite non riesce più ad avere dei risultati positivi, non sarebbe lecito cominciare a pensare di cambiare l'allenatore? ■

## Mezzi di lavoro

Fernando Lerch; macchinista Basilea AR

È da 21 anni che lavoro come macchinista di locomotiva a Basilea. Finora non mi sono mai dovuto lamentare delle ripartizioni dei miei servizi, ma adesso trovo che la situazione comincerà veramente a degenerare.

Allo stato attuale, sembra che la situazione degli effettivi del personale del deposito di Basilea sia in positivo piuttosto che in negativo, ciò che consente piuttosto di prendere dei giorni di congedo in più. Il fatto è, purtroppo, che non sempre si ha necessariamente bisogno di un giorno di congedo o che magari non si hanno nemmeno più dei giorni liberi a propria disposizione. Molto spesso, infatti, le prestazioni o i turni per le riserve non vengono assegnati entro i normali termini previsti. Questo sta a significare che le distribuzioni fatte a breve termine, automaticamente finiscono per generare una sorta di servizio di riserva. Questo servizio prevede una piccola prestazione, a cui si aggiunge qualche attività di riserva e il gioco è fatto.

L'attuale situazione fa sì che ci sia un numero elevato di prestazioni che, nella maggior parte dei casi, non arrivano nemmeno ai 400 minuti di tempo di lavoro, con la conseguenza che vi sono sempre più conteggi in negativo. In una settimana, per esempio, mi sono ritrovato a dover effettuare questi piccoli turni per ben due volte. Trovo semplicemente che questo non dia necessariamente prova di grande stima e correttezza. Come del resto anche la stragrande maggioranza del personale di locomotiva, per anni e anni ho sempre accettato di fare un po' di tutto purché le cose «girassero» a dovere. Adesso, però, si viene trattati in maniera decisamente scorretta, ciò che non trovo affatto normale e che ritengo debba assolutamente essere denunciato.

Devo anche precisare che ho fatto un accordo con il mio CLP e con la pianificazione delle risorse per quanto concerne le mie distribuzioni, che ha validità fino a marzo del 2011. Attualmente sono allenatore presso una società di pallamano, per cui al momento faccio prevalentemente i primi turni del mattino. Nell'ambito di questo accordo ho dovuto sottoscrivere che, se necessario, sono disposto ad integrare il mio tempo di lavoro con ulteriori RE, in quanto i primi turni del mattino spesso comportano dei tempi inferiori di lavoro pagato. Sono assolutamente disposto ad onorare questo impegno e così ho sempre fatto. In questi ultimi tempi, però, questo tempo di lavoro mi è stato nuovamente «rubato» a causa dell'assegnazione di questi turni.

Trovo che la situazione che si è venuta a creare con questi pseudo-turni sia decisamente

## Giorni di congedo

Ueli Bühler; macchinista Zurigo AR

**Un altro contributo sull'incresciosa questione del rifiuto di giorni di congedo:**

È ormai da diversi anni che svolgo un ruolo attivo nell'ambito di due manifestazioni e che ho delle funzioni anche in seno ai rispettivi comitati. Per essere certo di poter realmente disporre di questi giorni liberi, puntualmente provvedo quindi a comunicare le date con largo anticipo. Questo finora non ha mai costituito un problema e in effetti ho sempre ottenuto i giorni di congedo di cui avevo bisogno. Per quest'anno, ho inoltrato le mie domande di congedo già nel novembre del 2009. Siccome due mesi prima delle date previste non c'era ancora un'indicazione definitiva nel Piper, mi sono permesso di fare una telefonata per chiedere spiegazioni, al che mi è stato comunicato che bisognava aspettare i termini previsti dalle direttive. Dopo aver aspettato tale termine antecedente alla prima manifestazione, purtroppo ho dovuto constatare che i giorni di congedo richiesti non mi erano stati accordati. Malgrado un altro intervento da parte mia, ho capito che le possibilità di ottenere un congedo erano praticamente nulle, per cui la manifestazione si è dovuta tenere senza la mia partecipazione, ciò che è stato possibile solo grazie ad un grande dispendio di energia e di buona volontà, come pure grazie ad una costante consulenza telefonica a distanza da parte mia. Siccome questa esperienza non si sarebbe dovuta ripetere anche per la seconda manifestazione, chiaramente ho fatto tutto il possibile per attivarmi quanto prima per avere il necessario congedo. In un primo momento sembrava che la cosa non avrebbe funzionato neanche questa volta ed è stato solo grazie all'intervento del capofila se mi sono stati concessi i giorni liberi richiesti...

È impensabile che delle richieste di congedo per delle importanti manifestazioni, oltretutto trasmesse con un anticipo di oltre mezz'anno, non possano essere prese in considerazione. In quanto persone, in fin dei conti non abbiamo solamente una vita in seno alla ferrovia, dal momento che anche le attività extraprofessionali e i contatti sociali sono altrettanto importanti anche se, purtroppo, spesso volte risultano incompatibili con la nostra attività lavorativa. ■

insoddisfacciate. Dalle discussioni che ho avuto con degli altri macchinisti, ho saputo che non sono il solo ad avere questo problema. Auspico che in futuro possiamo finalmente essere considerati come delle persone e non solo come dei mezzi di lavoro. ■

## Grazie

Peter Schneider; macchinista Zurigo AR

Dopo tanto tempo, la mia band del cuore finalmente era di nuovo in tournée e non me la volevo assolutamente perdere. Visto che la mia famiglia deve fare di continuo delle grosse rinunce per via del mio lavoro, abbiamo deciso di approfittare dell'occasione per organizzare un bel weekend prolungato tutti insieme. Siccome nella data in questione avevo un turno di lavoro e non volevo correre nessun rischio, mi sono offerto di lavorare in altri giorni di uguale importanza al posto di quello già pianificato. Per maggior sicurezza, ho anche scritto una mail all'addetto alle distribuzioni, senza però ricevere risposta. Visto che mancavano ancora tre mesi al concerto, ho ritenuto che nel frattempo si fosse tenuto conto della mia richiesta e che prima o poi sarebbe stata segnalata nel sistema. E così abbiamo deciso di acquistare i biglietti e di prenotare l'albergo. Chiaramente non stavamo più nella pelle dalla gioia.

Ma poi, un mese prima della data prevista, che colpo tremendo! Ho visto che lo scambio di turno non era stato accettato per mancanza di personale. Cosa fare? Chiamare immediatamente l'addetto alle distribuzioni e lanciargli tutte le maledizioni possibili? Oppure mettermi io stesso a cercare un collega che potesse sostituirmi? Ho quindi deciso di cominciare dalla seconda soluzione. Una cosa che però non ho assolutamente mai preso in considerazione era eventualmente di mettere un annuncio nel locale di riserva proponendo una qualche cifra, ciò che del resto è già successo in precedenza.

Ho scritto allora una mail ai colleghi del mio gruppo usando l'indirizzo interno delle FFS. Come però ho poi dovuto constatare, non tutti hanno apprezzato la cosa: infatti, oltre ai continui SMS dell'addetto alle distribuzioni, adesso mi arrivano anche delle mail da parte di colleghi... In tutti i casi, non sono riuscito a trovare nessuno disposto a scambiare il proprio turno con me così a breve termine. Tutta la faccenda era a dir poco frustrante.

Ma, per finire, sono riuscito lo stesso ad andare a sentire il concerto con la mia famiglia. Si è infatti potuta trovare una soluzione soddisfacente grazie all'intervento di un competente addetto alle distribuzioni. È effettivamente emerso che c'era realmente una mancanza di personale, ma che il numero di macchinisti di locomotiva assenti era esattamente lo stesso per entrambe le date (ossia il giorno in cui volevo prendere congedo e quello che avevo proposto in sostituzione).

Colgo l'occasione per ringraziare gli addetti alle distribuzioni che, nel limite del possibile, fanno sempre del loro meglio per trovare delle buone soluzioni. ■

## La nostra soddisfazione è fondamentale per la sicurezza!

Intervista ad un giovane macchinista di locomotiva AR

Dieter Bachmann ha studiato giurisprudenza per alcuni semestri e successivamente ha lavorato come cameriere e come assistente di redazione presso il Blick. Ha anche svolto diverse funzioni in seno a Swisscom prima di decidersi, all'età di 38 anni e dopo una breve puntata alla Migros, di diventare macchinista di locomotiva. Questo era tre anni fa. Nel frattempo ha concluso la sua formazione e, da poco più di un anno, lavora come macchinista presso la divisione Traffico viaggiatori di Zurigo. Il LocoFolio ha potuto parlare con lui a proposito delle sue motivazioni, delle sue prime esperienze e delle sue aspettative.

**LocoFolio: Dieter, cos'è che ti ha spinto a diventare macchinista all'età di 38 anni?**

**Dieter Bachmann:** Alla soglia dei miei 30 anni mi sono reso conto che, da un punto di vista professionale, dovevo rinunciare a troppe cose che mi stavano a cuore. Avevo l'impressione che, diventando macchinista, questo sarebbe cambiato.

**Cos'è importante per te sul piano professionale?**

Io sono un individualista. Mi piacciono le direttive e gli obiettivi chiari che, nella maggior parte dei casi, poi posso anche raggiungere autonomamente. Se possibile, nella mia attività voglio avere un controllo limitato, dal momento che sono perfettamente in grado di automotivarmi e di autodisciplinarmi. Apprezzo molto dei bravi capi e dei buoni colleghi di lavoro, ma non devo necessariamente averli intorno a me tutto il tempo. Ecco perché i uffici affidi e le riunioni di lavoro per me sono un vero e proprio supplizio! E, non da ultimo, all'epoca mi ero posto anche una questione di fondo: ciò con cui mi guadagno il pane, può ancora essere vista come un'attività rispettabile? Voglio veramente impegnarmi giorno dopo giorno per qualcosa con cui, tutto sommato, non riesco realmente ad identificarmi?

**E, adesso, le tue aspettative si sono concretizzate?**

Sì, pienamente. Apprezzo tantissimo la grande autonomia con cui qui posso svolgere la mia attività, in quanto mi sento (ancora, per il momento) un elemento indispensabile del sistema dei trasporti pubblici, sul cui senso non mi devo porre affatto delle domande. È pur vero che le direttive sono tante e che, spesso, sono alquanto complesse per uno che inizia questo mestiere. Ma chi riesce a rispettarle, poi può beneficiare di una vita professionale decisamente piacevole e anche prevedibile. Finora non mi sono mai dovuto

pentire di questa mia scelta.

**Cos'è che ti ha sorpreso della ferrovia?**

Quello che più mi ha sorpreso è quanti macchinisti più anziani sembrano essere insoddisfatti della loro situazione o del loro datore di lavoro. Certe cose sono evidenti anche per un «novellino». E poi c'è da chiedersi come mai queste persone (spesse volte organizzate in un sindacato) non si facciano sentire di più e non si mobilitino maggiormente per difendere le loro giustificate richieste. Mi chiedo se questi macchinisti di vecchia data sappiano realmente come sia il mondo «là fuori».

**Puoi farci degli esempi?**

La pianificazione si ritrova sempre più costretta a prevedere dei turni di lavoro di cinque ore dietro fila e senza interruzione. D'accordo che è legale, ma è pur vero che, come macchinisti, a volte si è confrontati anche con certi problemi pratici. In queste cinque ore, per esempio, non si ha né il tempo di recarsi in bagno, né di concedersi un caffè o la pausa per una sigaretta. Sul piano della gestione aziendale questo è ovviamente redditizio, ma non dà senz'altro prova di grande stima, anzi! Ma, comunque sia, se necessario il macchinista ha pur sempre la possibilità di lamentarsi o di avvalersi del diritto di soddisfare i propri bisogni fisiologici. Penso che non appena si sarà accumulato un sufficiente numero di ritardi, causati da un bel po' di macchinisti che si saranno «alleggeriti» in momenti non consoni con il piano orario, la situazione di sicuro migliorerà da sola. È chiaramente peccato che si debba arrivare a dover esercitare una simile pressione dal basso, ma è un dato di fatto che da un datore di lavoro all'avanguardia ci si potrebbe anche aspettare un po' più di competenza sociale.

Dove invece a volte faccio fatica ad avere una certa comprensione, è quando sento i colleghi più anziani lamentarsi della loro situazione salariale. Per esperienza, so bene cosa «fuori» normalmente ci voglia per arrivare a portar dentro 100'000 franchi. O il lavoratore è molto ben qualificato, oppure il suo salario comprende l'obbligo (chiaramente non scritto) di dare la sua disponibilità all'azienda 7 giorni su 7. In generale, al mattino queste persone arrivano molto presto in ufficio e tornano a casa molto tardi. Loro non sanno nemmeno cosa sia la regola delle 12 ore di riposo, il superiore è permanentemente in contatto con loro, la loro cassetta della posta elettronica è continuamente intasata di mail e la loro pagina oraria di lavoro effettivo è generalmente più bassa di quella di un macchinista (più

anziano). Detto per inciso, chissà cosa farebbero alcuni di loro pur di poter lavorare cinque ore difilate senza essere disturbati, ciò che invece di norma possono fare solo durante la notte o il fine settimana. Vi prego di non fraintendermi: ritengo più che giustificato che un macchinista di locomotiva guadagni 100'000 franchi, in quanto ha una forte responsabilità verso se stesso e gli altri, con il suo lavoro a turni si priva di tante libertà che per altri sono un dato di fatto e si deve assumere dei rischi che tante altre professioni non conoscono nemmeno, oltre al fatto che questi turni possono rovinargli la salute. E cosa fa se non può più guidare per motivi di salute? Ma per un giovane macchinista come me, questi 100'000 franchi sembrano a dir poco inaccessibili. Per il momento guadagno appena 70'000 franchi e, con tutte le indennità, arrivo a circa 80'000. E allora mi chiedo se i passeggeri che sono sul mio treno abbiano realmente meno aspettative sul piano della sicurezza, della puntualità e del confort di quelli che viaggiano in un treno con un macchinista con più esperienza. O mettiamola così: di sicuro ben presto non sarei più un macchinista se non fornissi delle prestazioni più o meno analoghe a quelle dei miei colleghi con maggiore anzianità. In questo contesto, spero tanto che il progetto ToCo sia in grado di far cambiare la direzione del vento.

**C'è qualcosa'altro che ti preoccupa?**

Sì, ovviamente la desolante situazione della nostra cassa pensioni. Come singolo individuo, mi sento molto impotente e mi chiedo fino a che punto potrei arrivare pur di tutelare i nostri giustificati diritti. Va da sé che, su tutta questa faccenda, sono estremamente deluso del mio datore di lavoro, rispettivamente della Confederazione.

Quale redattore diplomato PR, sono spesso disgustato dai toni con cui si comunicano le cose a noi macchinisti. A volte ho quasi l'impressione di trovarmi in una colonia penitenziaria, ma spero tanto che qui si tratti di una mancanza di savoir-faire piuttosto che di un calcolo vero e proprio. E poi ci sarebbe ancora tutta la questione della pianificazione. Come già detto, la nostra professione ci porta a fare molte rinunce per i nostri clienti, sia sul piano familiare che nell'ambito della nostra cerchia di amicizie. Ecco perché sarebbe auspicabile che la pianificazione desse prova di un atteggiamento un po' più flessibile in presenza di esigenze particolari.

**Qual è il tuo desiderio più grande?**

(riflette a lungo) Che la soddisfazione del personale in ambito professionale venga riconosciuta come un elemento fondamentale della sicurezza e che se ne tenga debito conto nel budget. In definitiva, è fuor di dubbio che un macchinista soddisfatto guiderà in modo più sicuro, più puntuale, più confortevole e più economico. ■



## Descrizione delle funzioni nel giornale FFS

Recentemente il giornale delle FFS ha introdotto una modifica nelle sue colonne e quindi, in caso di mutazioni, in futuro la descrizione della funzione non figurerà più nel testo. Il motivo di questo cambiamento sembra essere la presenza di problemi a causa di informazioni errate da parte del reparto risorse umane (HR). È a dir poco sorprendente che le FFS non sappiano nemmeno più chi faccia cosa nell'ambito dell'azienda e che HR non abbia un minimo controllo sulla situazione. Qui sorge il sospetto che così facendo sia più facile occultare i sempre più numerosi cambiamenti ai vertici dell'impresa, ma anche il gran numero di macchinisti che si ritirano in fase di formazione. Per inciso, mi sia consentito aggiungere che in questo modo si ottiene

## Sondaggio sul livello di soddisfazione del personale FFS

Anche il sondaggio di quest'anno in merito alla soddisfazione del personale della FFS SA è ormai alle nostre spalle. Il VSLF si augura che vi sia stata una folta partecipazione da parte del personale di locomotiva, dal momento che i questionari che vanno semplicemente a finire nel cestino della carta di certo non contribuiscono a migliorare la soddisfazione del personale! È piuttosto il contrario; un numero quanto più elevato possibile di questionari, compilati in maniera obiettiva e critica, consentono di produrre un risultato rappresentativo, in grado di mettere in evidenza i punti deboli presenti nel rapporto tra le FFS e il personale di locomotiva. Il VSLF ora aspetta con impazienza i risultati di questo sondaggio che poi verranno analizzati molto attentamente. Seguiremo inoltre con particolare interesse anche le conclusioni a cui le FFS giungeranno da questi risultati, come pure se e quali provvedimenti intenderanno adottare per migliorare il livello di soddisfazione del personale. Non mancheremo di seguire la cosa da vicino.

## Corso ETCS di Login

Philipp Maurer; capo VSLF M AR

A conclusione del corso ETCS organizzato da Login (Altstetten), qui di seguito alcuni punti / argomenti che sono stati evidenziati a FFS Cargo Formazione. Purtroppo c'è qualcosa da ridire su questo corso di Login, anche se questo però non sta a significare che non si sia imparato niente. L'atmosfera che regnava tra l'istruttore e i partecipanti al corso (questo però dipende sempre dall'istruttore stesso) può senz'altro essere considerata positiva. Le lacune che si sono riscontrate sono le seguenti:

- Scarsa preparazione preliminare di Login (i partecipanti non avevano sempre accesso personale all'E-Tutor, ciò che ha comportato un'enorme perdita di tempo).
- La documentazione (manuale ETCS) non è debitamente aggiornata.
- Non sempre la documentazione è di valido aiuto, in quanto non tratta direttamente delle questioni di fondamentale importanza. L'assimilazione delle procedure esatte è possibile solo attraverso dei complicati percorsi. Al giorno d'oggi (soprattutto per una compagnia che si ritiene un prestatore di servizi formativi professionale e lungimirante), dovrebbe essere possibile poter mettere a disposizione del materiale esaustivo e di facile impiego.
- Le questioni rimaste aperte durante la prima giornata di lezione, spesso e volentieri vengono rimandate alla lezione successiva. Questo è controproducente, dal momento che la ripartizione del tempo tra le due giornate non è sufficientemente equilibrata. Nel primo giorno si ha infatti tanto tempo a disposizione, nel mentre nel secondo è molto più limitato. Sarebbe pertanto opportuno che una parte dei

temi trattati durante la seconda giornata potesse essere integrata già nella prima lezione e, in particolare modo, che gli interrogativi che sorgono potessero essere discussi e chiariti sulla base di esempi e di regolamenti.

- Il lasso di tempo di un mese che intercorre tra la prima e la seconda giornata del corso è eccessivamente lungo.
- I CD che vengono consegnati ai partecipanti sono disponibili in più versioni e non è raro che il responsabile del corso non sappia quale versione ha già consegnato e a chi (con ripercussioni sulle spiegazioni). Qui si tratterebbe di fare un po' d'ordine e di consegnare solo l'ultima versione, onde evitare di entrare in possesso di una versione ormai superata.
- L'igiene dei posti di lavoro con laptop lascia alquanto a desiderare. Le cuffie che abbiamo usato erano decisamente molto sporche o non avevano più le apposite protezioni acustiche.

### In conclusione:

Le giornate formative organizzate da FFS Cargo (di un solo giorno) hanno decisamente una qualità migliore rispetto al corso ETCS di Login. Sono convinto che la stessa FFS Cargo sarebbe perfettamente in grado di proporre una formazione ETCS ai propri collaboratori, tra l'altro ad un costo inferiore e con una migliore qualità. Anche le non sempre ottimali condizioni di igiene dei nostri abituali posti di lavoro non potranno mai raggiungere il livello disgustoso delle cuffie di Login! Ci sono comunque delle disposizioni legali a cui dovrebbe attenersi anche Login (igiene sul posto di lavoro). ■

### Pensa un po'...

- ... che ci sono dei manager che affermano che l'organico del personale di locomotiva del tuo deposito è ben bilanciato.
- ... che, malgrado gli SMS, le telefonate e le e-mail, gli addetti alla distribuzione incontrano enormi difficoltà a garantire tutte le prestazioni.
- ... che i conteggi orari dei macchinisti lievitano sempre più, al punto che le eccedenze non possono più essere recuperate entro i tempi previsti.
- ... che i massicci tempi di lavoro in eccesso verranno liquidati senza le consuete maggiorazioni.
- ... che dopo che la situazione del personale sarà completamente fuori controllo, con un gran ritardo si provvederà a formare nuovi macchinisti di locomotiva.
- ... che è a questi manager che dovresti dare fiducia, dal momento che lavorano nella tua stessa compagnia!

Christian Feigenwinter  
Macchinista deposito Basilea

## Soppressione di congedi

André Alder; responsabile VSLF Svizzera romanda AR



### Collaborare o boicottare «That's the question»

Con il titolo «Ci sarà un pilota nella locomotiva?», alla fine del 2007 avevo scritto un articolo apparso nella posta dei lettori di un giornale romando. Già all'epoca denunciavo la mancanza di lungimiranza da parte delle FFS e la loro lentezza nell'assumere degli aspiranti macchinisti per far fronte alla carenza cronica di personale viaggiante nella Svizzera romanda. Gli eventi futuri mi avrebbero dato ragione.

In occasione della riunione di filiale del 29 giugno 2010, siamo stati informati che la distribuzione del personale aveva deciso di concedere delle settimane di congedo, allo scopo di ridurre quanto prima le ore straordinarie dei macchinisti. Inizialmente questi giorni erano destinati al 12% dei colleghi che avevano accumulato oltre 150 ore straordinarie, poi avrebbe dovuto approfittarne il 10% di chi doveva recuperarne più di 75. Questo stava comunque a significare che quasi un quarto dei macchinisti erano «fuori CCL». L'azione legale intrapresa dal VSLF presso il Tribunale arbitrale per quanto concerne la contabilizzazione delle ore supplementari al 125%, senz'altro non era estranea a questa preoccupazione improvvisa da parte delle FFS.

A seguito di questa riunione, la sezione VSLF di Ginevra ha deciso di collaborare con le FFS per riportare i nostri conteggi delle ore supplementari entro i limiti stabiliti dal CCL. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo, i nostri membri erano costretti a smettere di rispondere alle numerose sollecitazioni telefoniche della distribuzione, ogni qualvolta ci volevano imporre di venire a lavorare durante i nostri giorni di congedo.

Nell'impossibilità di entrare in contatto con i macchinisti telefonicamente, la distribuzione del personale di Losanna ha allora deciso di inviare delle lettere raccomandate per posta. Ed è così che i macchinisti si sono

visti notificare il turno che dovevano effettuare durante i propri giorni di congedo! Questa modalità ha scatenato diverse reazioni, a partire da un articolo apparso su «Le Matin» del 30 luglio, con tanto di pezza giustificativa.

La distribuzione non ha mai voluto riconoscere che ci fosse realmente una mancanza di personale. Il portavoce delle FFS si è contraddetto anche in questo articolo, dichiarando che «nella Svizzera romanda i sottoeffettivi dei macchinisti non rappresentavano che 2,5 persone su un totale di 800 macchinisti e che la situazione era decisamente migliore degli anni precedenti, dal momento che dal 2007 le FFS avevano assunto oltre 100 macchinisti nella Svizzera francese».

Lascio a voi fare il calcolo. Questo starebbe a significare che negli scorsi anni mancavano comunque da 10 a 12 macchinisti al giorno... Tuttavia, non ci è mai stato chiesto se saremmo stati disposti a rinunciare a dei giorni di congedo a favore dei colleghi che avevano troppe ore al proprio attivo. Avevamo piuttosto l'impressione che questo metodo arbitrario di coprire i turni non servisse che a compensare la mancanza di effettivi, ciò che non potevamo accettare. Quando abbiamo visto che il costo delle innumerevoli «DFahrt», dei taxi e delle notti passate in albergo da parte dei macchinisti di altri depositi diventava sempre meno un problema per la distribuzione (rispetto al 25% che chiedevamo per i nostri congedi), abbiamo chiesto ai presidenti di sezione VSLF di Berna e Briga di attestare la loro solidarietà con i macchinisti ginevrini e di non venire più a rimpiazzare i turni di Ginevra. È grazie a loro che abbiamo potuto rinforzare la nostra azione. Grazie per il vostro sostegno! Il rifiuto di tutte le domande di congedo da parte della distribuzione è stato all'origine di una petizione della LPV, a cui ha aderito buona parte dei macchinisti lemanici provenienti da vari sindacati. Un primo dialogo

è stato possibile in occasione dell'incontro con il sig. Brandt, capo di P-OP, e con la sua delegazione formata da 7 persone. Erano presenti le sezioni del LPV-SEV e del VSLF di Ginevra e Losanna, accompagnate da tre sindacalisti del SEV e sostenute dal nostro presidente centrale, Hubert Giger.

Anche se non tutto ha potuto essere sistemato, questo incontro ha permesso al capo di P-OP di rendersi conto della mancanza di rispetto e di dialogo da parte della distribuzione nei confronti dei macchinisti. Per noi è stata anche un'opportunità per denunciare i metodi arbitrari della distribuzione che, più che disporre dei macchinisti, imponeva e basta. Anche il problema dei turni di Losanna e le modifiche relative all'inizio e alla fine del servizio imposte ai macchinisti (in applicazione di documenti interni alquanto discutibili) sono stati portati ad esempio. Questa riunione è stata utile anche per definire le competenze della distribuzione, come pure del capo della filiale ovest. Quest'ultimo, fresco di nomina, quel giorno ha comunque dovuto riconoscere che c'è una mancanza di personale di cinque macchinisti al giorno!

La nostra richiesta di indennizzazione per ogni giorno di congedo a cui si è rinunciato è sempre attuale e ora ci attendiamo un'altra presa di posizione da parte delle FFS, tanto più che di recente il Tribunale arbitrale ha emesso la sentenza sulla problematica delle ore supplementari.

In tale attesa, ci è stato assicurato un incontro, che si terrà ogni due mesi, tra il capofiliale, la distribuzione del personale e le parti sociali. L'obiettivo consiste nel risolvere questo tipo di impasse il più in fretta possibile, non dimenticando che nella Svizzera romanda restano comunque ancora oltre 600 giorni scoperti fino alla fine del 2011. Nell'eventualità che la questione non venga evasa, in futuro il nostro diretto interlocutore sarà il sig. Brandt e non più il sig. Hofstetter (o il suo sostituto) e, questo, per un periodo di 6 mesi.

Vorrei concludere citando ancora una volta la mia testimonianza nell'ultimo articolo apparso sulla «Tribune de Genève», dedicato alla professione del macchinista. Un modo come un altro per dimostrare che mettersi a cercare l'autore delle fughe all'origine dell'articolo apparso su «Le Matin» non serve a niente: noi avremo sempre accesso ai media.

Ecco, questo è il quadro della situazione. Sta a voi adesso annunciare al vostro presidente di sezione qualsiasi irregolarità che constaterete sul piano delle distribuzioni, di modo che questi casi mi vengano notificati e me ne possa occupare quanto prima.

Colgo l'occasione per ringraziare il nostro presidente Hubert Giger per tutto il suo supporto e per la sua professionalità nel corso delle negoziazioni che, comunque sia, sono durate oltre 4 ore... lontano da casa... ■

Dal 1° agosto 2009 al 7 giugno 2010 ho assolto la mia formazione come macchinista, nel corso della quale ho riscontrato vari punti deboli nel concetto di base che ho evidenziato qui di seguito. Questo elenco intende essere una critica costruttiva, nella speranza di poter contribuire a migliorare la qualità della formazione del macchinista, soprattutto per quanto riguarda i campi di competenza di Login.

In occasione del cosiddetto kick-off meeting ci è stato consegnato un dossier che, stando alle affermazioni di Login, doveva avere una funzione di filo conduttore e di strumento di base per prepararci in modo adeguato, ma anche di supporto durante la formazione stessa. A prescindere dal fatto che presenta degli errori di base, questo dossier contiene una quantità enorme di informazioni che, per chi non ha un diploma di scuola superiore o delle buone conoscenze di matematica, fisica e tecnica, possono rappresentare un onere decisamente eccessivo per un aspirante macchinista. Come se non bastasse, nel corso della formazione si è poi venuti a sapere che più o meno la metà degli argomenti non erano necessari o che, molto semplicemente, non sarebbero stati trattati. Mi chiedo quindi se non sarebbe più opportuno valutare le conoscenze effettive dei candidati già al momento della selezione e, in caso di risultati insufficienti nelle materie in questione ma con una buona idoneità per svolgere la professione di macchinista, proporre un adeguato corso preparatorio. Credo inoltre che si dovrebbe riesaminare tutto il dossier, affinché sia un valido supporto nello studio dei contenuti didattici realmente trasmessi.

È un dato di fatto che le classi per aspiranti macchinisti prevedono un ampio spettro di conoscenze, sia tecniche che professionali. Tanto più importante sarebbe pertanto che, se necessario, gli aspiranti macchinisti avessero prima la possibilità di acquisire le conoscenze necessarie di modo che le nozioni impartite dagli istruttori, come per esempio il montaggio dei carrelli o il principio di funzionamento degli interruttori principali, siano comprensibili per tutti. Si dovrebbe inoltre dare il giusto peso al fatto di saper leggere i disegni tecnici, tanto più che tra gli aspiranti macchinisti c'è anche chi non ha nessun bagaglio tecnico. Un altro presupposto importante è ovviamente che gli istruttori conoscano a fondo la propria specifica materia, in modo da saper trasmettere gli insegnamenti con la dovuta competenza. Gli istruttori dovrebbero avere delle conoscenze specifiche delle diverse imprese

di trasporti ferroviarie (ITF) che hanno assunto gli aspiranti macchinisti. È già capitato, infatti, che certe questioni sollevate da alcuni di questi aspiranti non abbiano potuto trovare una risposta in quanto gli istruttori provenivano da altre ITF.

I supporti elettronici come il sistema E-Tutor sono fondamentalmente molto utili, anche se però non dovrebbe succedere che gli aspiranti macchinisti prima vadano «semplicemente» a leggerli l'argomento da trattare sull'E-Tutor e che poi durante il corso lo si riprenda di nuovo dall'inizio. Il lavoro con l'E-Tutor così è solo una perdita di tempo. Si è avuto in particolar modo l'impressione che non si lavorasse tanto sulle materie d'esame, quanto piuttosto che si facesse un vero e proprio tartassamento sulle domande d'esame e sulle loro specifiche particolarità. Per giunta, è presto fatto scoprire che i test

## Mancanza istruttori Login

Testo originale del SMS:



di verifica prevedono le stesse domande contemplate nelle sequenze d'esame dei singoli moduli, ciò che ha semplicemente portato i candidati ad imparare a memoria le risposte giuste invece di confrontarsi con la materia in modo più approfondito. Data l'esistenza di Phoenix e del fatto che, su base privata e con un dispiego minimo, c'è già un valido programma con i riferimenti incrociati ad istruzioni, ecc., sia che la risposta sia corretta o sbagliata, bisogna seriamente chiedersi come mai un'impresa come Login non sia in grado di prevedere un ottimo livello e un aggiornamento perfetto del software E-Tutor. Malgrado sia solo un aspirante macchinista, mi è già capitato più volte di dover segnalare degli errori relativamente gravi al mio istruttore e anche di dover insistere fintanto che si è provveduto a correggerli.

I primi tre mesi sono dedicati esclusivamente alle PCT e, per ogni domanda sulle relative disposizioni, puntualmente si viene rimandati alla successiva fase di approfondimento. Purtroppo le cose stanno così, per cui spesso e volentieri la cosa si limita a questi continui rimandi e, pertanto, non si entra neanche lontanamente o solo troppo superficialmente nel merito delle disposizioni di Infrastruttura o delle prescrizioni d'esercizio. Quando per esempio viene trattato il tema della linea di contatto, di certo non sarebbe male se si spiegassero anche altri aspetti, come le particolarità del pantografo o le relative prescrizioni di Infrastruttura, ciò che permetterebbe agli aspiranti macchinisti di poter fare dei collegamenti logici tra i diversi elementi.

Nell'ambito del corso, ci sono inoltre diverse giornate di cui devo assolutamente mettere in discussione la distribuzione del tempo. Durante le lezioni di elettrotecnica, per esempio, abbiamo dovuto spaziare dall'argomento della legge di Ohm al collegamento in parallelo e in serie, fino al magnetismo/elettromagnetismo, nell'arco di due sole mezzeggiate. Per degli aspiranti macchinisti che hanno una specifica formazione di base alle spalle, questo è senz'altro utile per poter rinfrescare le conoscenze già esistenti, ma per chi, per esempio, ha una formazione come cuoco, carpentiere, ecc., non può assolutamente bastare e crea solo una situazione di stress totale.

Ci sono parecchie perplessità anche per quanto riguarda l'addestramento pratico. Che senso ha un'esercitazione di manovra che consiste nell'andare avanti e indietro con una RBe a Zurigo Herdern? E cosa pensare di un'esercitazione in servizio accompagnato, in cui viene spiegato ai candidati come ci si debba comportare come aiuto macchinisti, quando nemmeno lo stesso istruttore è informato sulla linea?

Dello stesso tenore, anche la questione del macchinista istruttore. Nel deposito di

Aarau, che secondo le FFS è e dovrà restare un deposito di formazione, la situazione è alquanto problematica. Ci sono infatti pochi macchinisti con una certa esperienza e altrettanto pochi macchinisti istruttori, con il risultato che i giovani aspiranti vengono seguiti da dei macchinisti che sono ancora freschi di formazione e che, senza dubbio, dovrebbero accumulare loro stessi un bel po' d'esperienza prima di trasmettere ad altri le loro conoscenze, oltre al fatto che qui il principio è il medesimo di quando si copia una copia della copia della copia... Uno che non sa ancora bene come funzioni un interruttore graduale come fa a spiegarlo ad un aspirante macchinista? O ancora, come insegnare a qualcuno come comportarsi in caso di frenatura in condizioni difficili, come in autunno, quando non si ha ancora avuto occasione di sperimentarlo personalmente? Male di certo non farebbe inoltre se l'aspetto didattico non venisse messo completamente da parte e i macchinisti istruttori ricevessero una formazione adeguata. Questo naturalmente dovrebbe rivestire un certo peso già al momento di selezionare gli istruttori, di modo che quei macchinisti che non desiderano, o non sono in grado, di formare degli aspiranti, non si debbano necessariamente ritrovare nella situazione di doverlo fare. Anche se, tutto sommato, dovrebbe essere un onore il fatto di poter formare degli aspiranti macchinisti, o no?

Si sente dire di continuo che chi non ha mai viaggiato in "nero" non passerà l'esame pratico o solo a fatica. Questo mi porta a chiedermi perché non si possa prevedere un inizio dell'attività un po' più «soft»; nel deposito di Aarau, per esempio, dove gli aspiranti macchinisti prima potrebbero iniziare con il corso GTW e poi, in base al giudizio dell'istruttore, circolare ufficialmente da soli in orari secondari. Ne consegue che la formazione potrebbe continuare in modo analogo anche con la NTN, ecc., fintanto che si è superato l'esame QS 2 e si è in grado di effettuare autonomamente dei servizi completi. In questo modo gli aspiranti macchinisti riceverebbero una formazione più approfondita, ciò che li renderebbe più sicuri nella gestione dei veicoli. Un presupposto essenziale è naturalmente anche che l'istruttore valuti correttamente il livello e la resistenza dell'aspirante macchinista, ciò che ci riporta ancora una volta alla questione delle qualifiche dello stesso macchinista istruttore.

Ecco, queste sono le mie riflessioni per quanto concerne la formazione come macchinista di locomotiva nell'ambito delle FFS, nella speranza che possano contribuire a portare dei miglioramenti di modo che, anche in futuro, possiamo dire con orgoglio «sono macchinista di locomotiva delle Ferrovie federali svizzere!» ■



Il 12 luglio 2010 ho iniziato la formazione continua nel traffico a lunga percorrenza presso la classe 1053 di Basilea. Malgrado la mia formazione di base fosse ancora sufficientemente presente nella mia memoria, ho comunque deciso di non collocare troppo in alto le mie aspettative. E così ci è stato consegnato un programma rappresentato graficamente, che era leggibile solo con la lente d'ingrandimento e doveva servire da filo conduttore. Anche la stampa della carta con il rayon di Basilea estrapolata da Intranet era tutt'altro che leggibile. Gli itinerari alternativi non erano nemmeno indicati. Questi, infatti, me li sono dovuti cercare da sola nel corso della formazione. Tutti i percorsi, sia per la conoscenza delle tratte che per la pratica di guida, dovevano essere annunciati tutti i giorni per mail alla distribuzione per poi essere inseriti nel PIPER. Questo, ovviamente, nel proprio tempo libero, in quanto l'autodistribuzione di orario accessorio non era consentita. Quando poi il tempo nominale di lavoro non veniva raggiunto, ecco che si annunciavano quelli della distribuzione chiedendo che si lavorasse durante i giorni di congedo, ciò che chiaramente mi sono rifiutata di fare.

Si è anche dovuto avere un certo riguardo per gli aspiranti macchinisti della nuova classe di Basilea, in quanto gli istruttori erano prevalentemente a loro disposizione. Dal momento che questi aspiranti non erano contemplati nel PIPER, non mi era possibile tenerne conto per la mia pianificazione. Di conseguenza, prima di ogni prestazione ogni volta mi dovevo informare presso il macchinista del caso per sapere chi ci fosse o no; tutto questo, ovviamente, sempre nel mio tempo libero. Un'altra cosa: sto ancora aspettando che qualcuno mi spieghi come mai nel nostro gruppo, composto da tre persone, per lo stesso rayon ci fosse un numero diverso di giornate destinate alla conoscenza delle

tratte (8-12 giorni). Ho potuto compensare i miei due giorni di malattia durante la fase prevista per la conoscenza delle tratte, ma solo rinunciando a due giornate di pratica di guida, malgrado all'inizio il CLP avesse espressamente evidenziato che si trattava di una formazione estremamente flessibile. Anche il corso «Addestramento alla guida economica» di Login è finito nel dimenticatoio, con la conseguenza che il gruppo si è recato ad Olten per niente. Questo corso ha poi potuto essere recuperato più tardi, ma solo a scapito di un altro giorno di pratica di guida, malgrado tutti l'avessero già seguito almeno due volte. Sarebbe inoltre che le esercitazioni al simulatore da tavolo siano più importanti della stessa pratica di guida. E così, questa formazione continua, che inizialmente doveva durare circa 9 settimane, ha finito per essere "accorciata" di una buona settimana.

La conclusione del corso era data da una sedicente garanzia di qualità - pertanto, nessun esame, ma pur sempre con la possibilità di restare bocciati... Comunque sia, sono molto contenta di aver superato il tutto e di avere trovato nel traffico a lunga distanza un'attività meno monotona. Vorrei sottolineare un aspetto positivo, e cioè che i corsi di aggiornamento richiesti concernevano i veicoli 460 e ICN. Va inoltre evidenziato che tutti i corsi in materia di conoscenza delle stazioni sono stati impartiti da degli istruttori molto competenti. Grazie! Ecco qui di seguito le mie proposte di miglioramento:

1. Prevedere delle giornate di pratica con 2-3 macchinisti (a turno). In questo modo diminuisce lo stress per «non essere il benvenuto» in cabina e inoltre non bisogna rispiegare tutto il processo ogni volta.
2. Per imparare l'ETCS ci vuole tempo! Non è una bazzecola e ne va dell'interesse della compagnia che tutti superino bene il test. Sarebbe pertanto importante poter disporre di sufficiente tempo materiale!
3. Si sono dovuti andare a cercare dei treni speciali (treni con Re420) durante il proprio tempo libero. Un po' più di sostegno, per esempio da parte del back office o dei CLP, sarebbe davvero auspicabile (allestimento di un elenco con i treni, visto che non cambiano). Diversi macchinisti mi hanno confermato che una volta questo veniva fatto.
4. Dato il tempo limitato a disposizione, lo stress non è affatto indifferente. Anche questa formazione continua è assolutamente al limite a livello di tempo! ■



Sempre più di frequente sorge l'interrogativo di come un macchinista si debba comportare in caso di inabilità al lavoro. Di principio, per il macchinista di locomotiva vigono le seguenti disposizioni legali:

- PCT 300.1 5.: «Il lavoratore che non sta bene dovuto a spossatezza, effetti dell'alcol, uso di medicinali o stupefacenti, o per altri motivi è limitato nell'esercizio delle proprie funzioni, non può svolgere delle attività rilevanti sul piano della sicurezza.»

- CCL 2.5 Aspetti sociali, sicurezza del lavoro e protezione della salute, Art. 67<sup>1</sup>: «I collaboratori sono tenuti a presentarsi al lavoro in uno stato che consenta loro di svolgere i compiti assegnati in modo sicuro ed ineccepibile.»

- Art. 69<sup>2</sup>: «Il diretto interessato è tenuto a svolgere un ruolo attivo nel processo della gestione delle assenze e del suo reinserimento professionale, come pure ad evitare qualsiasi comportamento che possa nuocere o rallentare tale processo.»

I macchinisti sono pertanto tenuti ad osservare le seguenti norme di comportamento:

- Quanto prima devono informare il datore di lavoro circa la propria inabilità al lavoro.

- Presso la BLS, dal 4° giorno di assenza è prassi comune che i collaboratori facciano pervenire quanto prima un certificato medico (vedi formulario 52 – Annuncio di inabilità al lavoro).

- Durante l'assenza dal lavoro sono vietate

tutte le attività che possono pregiudicare o ritardare la guarigione.

- Quanto prima si dovrà comunicare al datore di lavoro il giorno in cui si prevede di riprendere il servizio.

Se al momento dell'annuncio di malattia il macchinista non è in grado di stabilire quanto potrà durare la sua inabilità al lavoro, le modalità successive vanno discusse con l'addetto alle distribuzioni (quando inoltrare il successivo annuncio di durata dell'assenza, visita medica, ecc.). Durante tutto il periodo di assenza dal lavoro non è comunque indispensabile restare sempre a casa. Anche sul piano medico, infatti, spesso e volentieri è perfino indicato poter restare all'aperto, in quanto ciò favorisce la guarigione. La questione di quanto si possa restare fuori casa e di dove si possa andare ovviamente dipende dal tipo e dalla gravità della malattia/infortunio. In questo lasso di tempo, è per esempio possibile recarsi ad una festa di compleanno. Tuttavia, in caso di richieste particolari, si raccomanda sempre di contattare prima il responsabile ZLL, oppure il capo ZL. È estremamente importante evitare inutili disguidi con il datore di lavoro. In passato, infatti, per situazioni del genere non di rado si è perfino arrivati alle minacce ingiustificate di licenziamento, se non addirittura al licenziamento stesso. Prima di arrivare al licenziamento vero e proprio, ci devono comunque essere i pre-

supposti di base. Qui, in particolare, le basi sono date da due casi, per uno dei quali la decisione è stata presa dal Tribunale federale in data 21 dicembre 2006 e, per l'altro, dalla Commissione di ricorso in materia di personale federale (PRK) del cantone Basilea-Città in data 26 settembre 2006. In entrambi i casi, il diretto interessato era stato licenziato senza preavviso con la seguente imputazione:

- «Abbandono del posto di lavoro» e CO art. 337<sup>2</sup>: «È considerata causa grave, in particolare, ogni circostanza che, secondo le norme della buona fede, non consenta a chi dà la disdetta una continuità del rapporto di lavoro.»

Entrambi sono possibili motivi di licenziamento che possono toccare un macchinista nel caso in cui venga trovato fuori casa dal datore di lavoro (superiore) durante il periodo di assenza. Il CCL BLS prevede quanto segue:

- Art. 18<sup>3</sup>: «Risoluzione immediata del rapporto di lavoro; a.: In presenza di motivi importanti, sia la BLS che il collaboratore possono risolvere immediatamente e in qualsiasi momento il rapporto di lavoro. Ciascuna delle parti in causa può richiedere all'altra parte una motivazione scritta. b.: Per motivo valido si intende una determinata circostanza che, secondo le norme della buona fede, pregiudichi la continuazione del rapporto di lavoro.»

Se ciò dovesse accadere, significa che il datore di lavoro è convinto che il macchinista si è fatto rilasciare ingiustamente un certificato malattia per disporre di ulteriori giorni liberi pagati. Ciò rappresenta un onere importante per il datore di lavoro, dal momento che per un certo periodo è tenuto a versare lo stipendio al macchinista in questione:

- CO art. 324a: «Se, per motivi inerenti alla sua persona, come in caso di malattia, infortunio, adempimento di un obbligo legale o di una funzione pubblica, il lavoratore è impedito nello svolgimento del proprio lavoro, il datore di lavoro è tenuto a corrispondergli il dovuto salario per un tempo limitato, compresa un'adeguata indennità per perdita di salario in natura, sempre che il rapporto di lavoro sia durato o sia stato stipulato per un periodo superiore a tre mesi.»

- CCL BLS art. 73<sup>3</sup>: «In caso di inabilità al lavoro a seguito di malattia o infortunio, di principio si ha diritto al salario e alle eventuali indennità di accompagnamento conformemente alle leggi e ai regolamenti vigenti.»

Delle reazioni sono pertanto assolutamente

possibili, se non addirittura fondamentalmente giustificate. In primo luogo viene sempre la presunzione di innocenza. Nella sua sentenza, il Tribunale federale ha puntualizzato quanto segue:

«Se l'abbandono del posto di lavoro viene motivato dalla presenza di una malattia e sussistono dei dubbi che il lavoratore sia effettivamente malato, conformemente alla giurisprudenza del Tribunale federale il datore di lavoro non può semplicemente pronunciare il licenziamento, bensì dovrà esortare il lavoratore a riprendere il proprio lavoro o ad inoltrare un certificato medico, sempre che, sulla base delle circostanze, già dall'inizio ciò non risulti inutile (sentenza del Tribunale federale 4C.327/1994 del 3 gennaio 1995, E. 2b/bb). Le considerazioni che sorgono in relazione all'abbandono del posto di lavoro si pongono anche per quanto riguarda la questione di come si debba interpretare il comportamento del lavoratore in base al principio della fiducia. Qualora il datore di lavoro dovesse riconoscere che l'assenza del lavoratore è dovuta ai problemi di salute asseriti, anche se il lavoratore non dovesse presentare immediatamente un certificato medico non dovrà giungere subito alla conclusione che si possa trattare di abbandono del posto di lavoro. Dovrà piuttosto prendere in considerazione la possibilità che il lavoratore abbia semplicemente trascurato di adempiere all'obbligo di trasmettere il certificato medico o di non aver avuto modo di farlo. Solo dopo che sarà stata fatta la necessaria chiarezza a seguito dell'ingiunzione di presentare il certificato medico, rispettivamente di riprendere il lavoro, oppure sulla base di altre eventuali circostanze che possono essersi aggiunte all'assenza stessa, si potrà ritenere giustificato il fatto di arrivare alla conclusione che vi è stato un abbandono del posto di lavoro (vedi sentenza del Tribunale federale 4C.327/1994 del 3 gennaio 1995, E. 2b/bb).»

Da parte sua, la Commissione di ricorso in materia di personale federale (PRK) ha constatato quanto segue:

«Secondo la dottrina e la giurisprudenza, la risoluzione immediata di un contratto di lavoro ai sensi dell'art. 337 del CO è da considerare come «ultima ratio». Essa, infatti, può essere pronunciata solo in presenza di validi motivi. Per motivo valido si intende una determinata circostanza che, secondo le norme della buona fede, pregiudichi la continuazione del rapporto di lavoro. Ciò presuppone, in particolar modo, gravi o ripetute violazioni contrattuali o legali. Per le violazioni di minore entità (ritardi nell'entrata in servizio, telefonate private) si dovrà prevedere un richiamo preliminare.»

La PRK ha inoltre constatato quanto segue: «L'assenza ingiustificata dal lavoro o i ritardi, come pure le interruzioni dal lavoro non autorizzate, di per sé non sono fattori sufficientemente gravi da giustificare una risoluzione

immediata del rapporto di lavoro. Malgrado un eventuale ammonimento, in caso di recidiva rivestono comunque un certo peso in relazione al licenziamento immediato.

Dal momento che, in nessun caso, l'ingiustificato impedimento al lavoro da parte del collaboratore può giustificare il licenziamento immediato, esso può essere pronunciato unicamente nel caso in cui il datore di lavoro abbia esortato senza successo il lavoratore ad inoltrare un certificato medico o a riprendere l'attività lavorativa.»

Se durante un'assenza dal lavoro un collaboratore dovesse incontrare il proprio datore di lavoro fuori casa, riteniamo che si renda necessario prevedere un breve colloquio chiarificatore tra le parti. Se il collaboratore dovesse risultare sano o comunque in grado di riprendere l'attività lavorativa, prima di eventualmente anche solo menzionare la questione del licenziamento il datore di lavoro dovrà prima sollecitargli l'inoltro di un certificato medico o invitarlo a riprendere il lavoro (tramite raccomandata, onde garantire la comprovabilità). Il datore di lavoro dovrà in ogni caso evitare qualsiasi forma verbale di allarmismo che possa creare delle paure esistenziali o delle situazioni di stress difficilmente gestibili dal lavoratore.

Se, tutto sommato, si dovesse necessitare di un ammonimento, dovrà essere fatto in forma scritta e dovrà riportare le mancanze del caso, come pure gli obiettivi e un termine adeguato entro cui migliorare la situazione. Se necessario, si dovrà far capire al lavoratore in modo inequivocabile che, in caso di recidiva, si ricorrerà all'eventuale licenziamento:

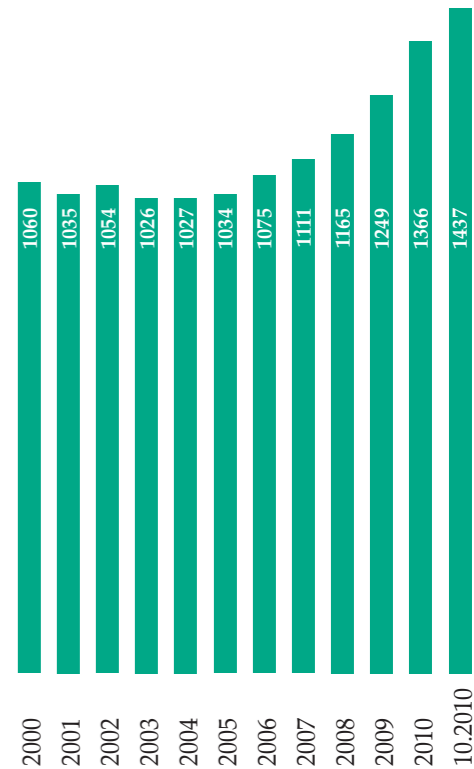
- CCL BLS art. 18<sup>2</sup>: «In caso di licenziamento da parte della BLS a seguito di prestazioni insufficienti o di un comportamento inadeguato da parte del lavoratore, si dovrà precedentemente inviare un richiamo scritto indicante le mancanze del caso, come pure gli obiettivi e un termine adeguato entro cui migliorare la situazione, oltre all'accenno ad un possibile licenziamento.»

In caso di mancanze da parte di un collaboratore, presso il rep. Z della BLS è prassi comune effettuare prima una valutazione generale, in cui rientrano per esempio le relative prestazioni di lavoro, il comportamento nei confronti dei colleghi, la dedizione al lavoro e, nel caso specifico di inabilità al lavoro, la frequenza delle assenze, ecc.

Per concludere, ci sembra giusto osservare che se tutte le parti in causa usassero un po' di buon senso e si attenessero alle regole citate precedentemente, ci potremmo veramente risparmiare tante seccature ed arrabbiature inutili. ■

## 1400+

Nel VSLF sono già affiliati più di 1400 membri attivi



Nel mese di giugno 2010 il VSLF ha superato la soglia dei 1400 membri attivi e, questo, dopo che nell'estate 2009 si è già avuto il piacere di festeggiare il millesimo socio.

Questo gradito aumento del numero di membri è da attribuire ad una coerente rappresentanza del personale di locomotiva e alla nostra tenacia e perseveranza in tutti i settori. Sfortunatamente, i buoni risultati del lavoro del VSLF spesso volte sono limitati a contenere i danni, ciò di cui però è consapevole anche la base operativa. Il VSLF è a stretto contatto con i macchinisti di locomotiva, tanto più che tutti i membri del comitato centrale e dei comitati di sezione sono pure loro dei macchinisti attivi, ciò che li rende reperibili sempre e ovunque.

Al nostro successo hanno contribuito anche le visite di classe, con le presentazioni molto professionali elaborate dal nostro art director Stephan Gut (presidente della sezione Svizzera orientale).

Il costante impegno a favore dei nostri giovani colleghi sta portando i suoi frutti e, infatti, sono sempre più i giovani che ripongono la loro fiducia nel VSLF.

Queste cifre rappresentano per noi un'importante conferma e un forte incentivo. Un grazie di cuore a tutti.

Per il comitato del VSLF  
Hubert Giger  
Presidente del VSLF

## Licenza

Hans-Georg Wiget; macchinista San Gallo AR

Lettera a sig. Andreas Meyer, CEO FFS

Egregio signor Meyer, tutti noi macchinisti di locomotiva ogni 5 anni dobbiamo sostenere un esame teorico per consentire di valutare le nostre conoscenze tecniche. A giugno di quest'anno è arrivato anche il mio turno e quindi anch'io ho sostenuto questo esame. Per comprovare la nostra idoneità in occasione di un audit dell'UFT, da un po' di tempo ci viene consegnata un'attestazione complementare alla patente di guida per macchinisti in formato A4, in cui sono riportate le conoscenze in materia di locomotive, linee, ecc. Ci viene consegnata inoltre anche la nostra licenza di macchinista di locomotiva dell'UFT in formato carta di credito. Questa licenza ci è ora pervenuta per posta insieme alla relativa fattura e ad un bollettino di versamento dell'importo di Fr. 100.-. Conformemente ad una comunicazione di Traffico viaggiatori, Risorse umane, Servizio formazione, ogni macchinista è tenuto a pagare personalmente questa fattura e a farsi rimborsare i costi sostenuti dalle FFS tramite E-Spese (supplemento per rimborso spese). Dal mio punto di vista, tutto questo processo è assolutamente inefficace e genera solo dei costi inutili, se si pensa al dispendio di tempo di tutte le persone coinvolte (macchinisti, CLP, ufficio paga). Tutto

ciò non è che un'inutile perdita di tempo. Solo nell'ambito di Traffico viaggiatori, ogni anno ci sono almeno 500 macchinisti di locomotiva che devono sostenere questo esame e che hanno quindi bisogno di una nuova patente. Nei prossimi 5 anni questo comporterà quindi un ripetersi della stessa procedura tramite E-Spese per ben 500 volte!

Personalmente sono dell'opinione che, ai nostri giorni, una compagnia come le FFS dovrebbe essere in grado di trovare un accordo con l'UFT per definire una procedura di pagamento più semplice e meno dispendiosa. In segno di protesta contro un tale dispendio amministrativo, con la presente dichiaro di non essere disposto a pagare questo importo di tasca mia, per poi farmelo rimborsare tramite E-Spese. Le allego pertanto la mia fattura affinché le FFS provvedano direttamente al suo pagamento.

Ritengo che, con i tempi che corrono, tutte le divisioni delle FFS dovrebbero contribuire in egual misura ad un'intelligente gestione dei costi. Spero tanto che lei potrà dare un giusto input in tal senso.

Propongo inoltre di riesaminare anche la questione del costo totale della patente, ossia Fr. 100.-. Nel canton San Gallo, una patente di guida per automobilisti in formato carta di credito costa 60.- franchi, mentre quella dell'UFT costa ben il 40% di più. Dal mio punto di vista, questa differenza necessita di una spiegazione da parte dell'UFT.

Cordiali saluti  
Hans-Georg Wiget

## Rallentamenti

Lettera al capo Infrastruttura AR

### Installazione di rallentamenti da parte di FFS Infrastruttura

Egregio signor Gauderon, a nome del VSLF, il 25 giugno 2010 abbiamo avuto un incontro con i rappresentanti di FFS Infrastruttura e P-OP circa la questione dei «rallentamenti», chiedendo degli urgenti provvedimenti per migliorare la collocazione e il coordinamento degli stessi. La sistemazione e l'uso dei segnali di rallentamento erano ritenuti parzialmente insoddisfacenti. Un altro tema in discussione verteva sui luoghi delle installazioni secondo PCT e sugli aspetti qualitativi relativi alla loro messa in servizio e fuori servizio.

Dopo una discussione molto costruttiva, siamo giunti alla conclusione che FFS Infrastruttura avrebbe dovuto sensibilizzare maggiormente il proprio personale e le competenti istanze su questa problematica, per poter aumentare ulteriormente la qualità della sicurezza dei cantieri e, di conseguenza, la sicurezza di tutti i diretti interessati (montatori di binari, macchinisti di locomotiva, ma anche viaggiatori e merci). Concretamente, ci è stato assicurato che, in linea di massima, si sarebbe dovuto prevedere l'uso di normali tavole segnaletiche per i rallentamenti e, unicamente per i tunnel e in casi molto limitati, l'uso di tavole segnaletiche piccole e strette.

Attualmente, il VSLF deve però constatare che la situazione dei rallentamenti non è sostanzialmente migliorata nella nostra attività di tutti i giorni. Anche lo scorso anno, infatti, erano numerosi i rallentamenti che non sono stati valutati nel modo corretto, nel mentre alcuni erano addirittura segnalati in modo inadeguato. Il mancato rispetto della segnaletica, così come prevista nelle PCT 300.2, allegato 1, è semplicemente inaccettabile. Questo concerne, in modo particolare, l'installazione di segnali ripetitori in prossimità dei punti d'arresto delle fermate e delle stazioni, come pure il ricorso sistematico alla collocazione di piccole tavole segnaletiche senza motivo apparente.

Con la presente, la invitiamo ancora una volta a provvedere a sensibilizzare il personale di conseguenza e a dare la giusta importanza ad un'installazione corretta e regolamentare della segnaletica in questione.

Dei cantieri affrontati ad una velocità inadeguata costituiscono un grave pericolo per la sicurezza del traffico ferroviario.

Cordiali saluti  
Hubert Giger & Oliver Altorfer

## Sezione Ticino

Mario Cigardi; vicepresidente sezione Ticino V AR

Cari colleghi, è quasi un anno che ho assunto la carica di vicepresidente del VSLF e di responsabile del settore P Ticino e devo ammettere che di problemi da risolvere ce ne sono veramente tanti, in parte risolvibili facilmente, in parte invece di difficile soluzione.

Sono consapevole che nel settore dei macchinisti abbiamo avuto molti cambiamenti in tutta la Svizzera, alcuni a nostro favore, altri (molti) di discutibile interesse per noi macchinisti.

Siamo sempre più confrontati con dei superiori che devono economizzare al massimo senza sapere nulla della nostra professione, come pure con sempre meno tempo a nostra disposizione per le nostre mansioni di servizio, con tempi sempre più ristretti per l'inizio servizio e i cambi di cabina e, questo, a mio avviso non è certo la via giusta per garantire la soddisfazione del personale di locomotiva.

Personalmente ritengo che una soluzione possibile quando si presenta un problema grave da risolvere, sia di discuterlo con tutti i sindacati, indipendentemente dall'appartenenza, in modo da avere una forza sindacale più importante e più voce in capitolo nei confronti della direzione.

È comunque chiaro che è un percorso difficile, ma non impossibile.

È evidente che ai vertici della direzione abbiamo dei manager che tendono decisamente al risparmio; contrastare questa tendenza è molto difficile, ed è per questo che dal mio punto di vista dobbiamo far sentire le nostre ragioni in maniera quanto più compatta possibile.

Dobbiamo inoltre affrontare i problemi interni «di deposito»; questi sono generalmente dei problemi che riguardano tutti noi e che non vanno sicuramente trascurati. Considero questo primo anno come una sorta di rodaggio, per poter affrontare nel migliore dei modi i problemi futuri.

Continuo comunque a ripetere che, malgrado si facciano dei grandi sforzi per comunicare agli affiliati le varie problematiche e le soluzioni adottate, molte (troppe) volte ci si sente ancora dire: MA IL SINDACATO COSA FA???

Bisogna dunque assolutamente cambiare qualcosa.

Con questo concludo, ringraziando tutti per la collaborazione intercorsa nell'anno 2010.

Mario Cigardi;  
Vicepresidente sezione Ticino V

## La cassa pensioni FFS davanti ad un bivio cruciale

Richard Widmer; co-redattore Loco Folio AR

Prossimamente, in Parlamento verrà presa una decisione estremamente importante per la cassa pensioni delle FFS (vedi l'editoriale di questa edizione del LocoFolio): si tratta infatti dei 1'148 milioni di franchi chiesti dal Consiglio federale alle camere federali per il risanamento della cassa pensioni FFS. Per il risanamento del nostro istituto di previdenza, una partecipazione della Confederazione è assolutamente indispensabile, dato che nel 1999 la CP FFS è stata lasciata sprovvista di riserve tecniche. Dal 2003, le imprese e gli assicurati attivi contribuiscono alle misure di risanamento con degli enormi sforzi finanziari. Da soli, però, e con una percentuale di pensionati superiore al 52%, non sono assolutamente in grado di raddizzare le sorti della grave situazione in cui versa l'istituto di previdenza: per arrivare ad un grado di copertura del 100% (situazione a fine 2009), il buco attuale di 2'215 milioni è semplicemente troppo gigantesco! È positivo il fatto che, con la sua decisione, il Consiglio federale riconosca una propria corresponsabilità nella deplorabile situazione della cassa pensioni FFS e che, con il suo aiuto, voglia contribuire a trovare una soluzione. Speriamo che, nell'ambito delle loro consultazioni, anche il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati possano arrivare alla stessa conclusione! (La commissione delle finanze del Consiglio degli Stati ha accolto la mozione con 11 voti contro 1).

Purtroppo, all'inizio di luglio del 2010 ancora una volta sono giunte delle «bad news» da parte della nostra cassa pensioni: l'aumento del contributo di risanamento, passato nel frattempo al 2,5%, e il passaggio dell'età pensionabile a 65 anni si riflettono in modo negativo sui nostri certificati di assicurazione e di salario e, non per ultimo, sui nostri portafogli. Conformemente al mio certificato di luglio 2010, per esempio, rispetto al certificato di assicurazione di gennaio 2010 la mia rendita mensile prevista all'età di 65 anni diminuisce di CHF 278.- per l'interesse modello, e di CHF 218.- per l'interesse LPP. In questo modo, la probabile rendita diminuisce di nuovo annualmente di CHF 3'336.-, risp. di CHF 2'616.-, senza dubbio una riduzione alquanto salata nell'arco di soli sei mesi! Come se non bastasse, ci ritroviamo a dover subire una perdita di salario ancora maggiore a seguito dell'aumento al 2,5% della percentuale per il contributo di risanamento (i contributi di risanamento sono riportati sui certificati di assicurazione e di salario – come sempre, lo studio dei certificati della cassa pensioni è vivamente raccomandato – e, per la maggior parte di

noi, si tratta dell'importo più importante sul nostro «conto di risparmio»).

È positivo che anche i responsabili della cassa pensioni FFS abbiano preso parte alla dettagliata valutazione annuale delle casse pensioni fatta dal „Tagesanzeiger“, malgrado già a priori si sapesse che i risultati sarebbero stati alquanto negativi. Solo 29 dei 2.300 istituti svizzeri di previdenza si sono sottoposti a questo test comparativo – tra cui anche la cassa pensioni FFS – tanto di cappello! In questa comparazione, la nostra cassa pensioni è arrivata ventitreesima su 29, nel mentre, per quanto riguarda il grado di copertura, è finita al penultimo posto (vedi Tagesanzeiger del 13 settembre 2010). Il VSLF può finalmente occupare il seggio che gli spetta di diritto in seno al Consiglio di fondazione della cassa pensioni. Grazie a Daniel Ruf, nostro valido rappresentante, in futuro avremo la possibilità di far valere gli interessi dei nostri membri anche nell'ambito di questa commissione e di avere un'influenza diretta sulle decisioni relative al futuro della nostra cassa pensioni.

### Seggio del VSLF nel Consiglio di fondazione della CP FFS

Dal 1° gennaio 1999, data in cui la CP FFS è diventata una fondazione, i sei seggi a disposizione dei rappresentanti del personale sono attualmente occupati dai sindacati SEV e transfair e dall'associazione quadri KVöV.

Nel corso degli accertamenti legali sulle misure di risanamento della CP FFS, nel maggio del 2009 il VSLF aveva rivendicato il diritto ad occupare un seggio in seno al Consiglio di fondazione. Successivamente, il Consiglio di fondazione ha elaborato il primo regolamento elettorale della CP FFS al fine di definire le nomine in seno allo stesso. Tra l'altro, esso prevede anche una rappresentanza in funzione del numero di membri delle singole parti sociali assicurati presso la CP FFS.

Grazie al suo attuale numero di affiliati, a partire dal 1° gennaio 2011 il VSLF avrà diritto ad un seggio in seno al Consiglio di fondazione della CP FFS.

Il comitato centrale allargato ha nominato Daniel Ruf, membro del comitato centrale del VSLF e macchinista V a Zurigo, in qualità di rappresentante del Consiglio di fondazione della CP FFS.

Bern, 29. Oktober 2010

 **SBB CFF FFS**

Ihr Schreiben vom 25. September 2010 betreffend Triebfahrzeugführerausweis

Sehr geehrter Herr Wiget

Vielen Dank für Ihren Brief vom 25. September 2010 an unseren CEO, Andreas Meyer. Er hat uns gebeten, Ihnen direkt zu antworten.

Sie haben Recht. Auch wir sind der Meinung, dass es sich bei diesem Ablauf für das Bezahlen der Ausweiskosten um einen unnötigen administrativen Aufwand handelt. Leider lässt die aktuelle Gesetzgebung keinen anderen Weg zu. Die Rechnung für den Ausweis ist gleichzeitig eine Verfügung und kann nur der betroffenen Person zugestellt werden.

Wir haben im Rahmen der Umsetzung der neuen Vorschriften das Bundesamt für Verkehr darauf hingewiesen, dass die Rechnungsstellung gemäss der neuen Verordnung für die Betroffenen einen Mehraufwand bedeutet und eine Anpassung notwendig wäre. Leider erfolglos. Wir bitten Sie deshalb, die Rechnung entgegen Ihrer Absicht zu bezahlen, da Sie sonst eine Mahnung bzw. Betreibung durch das BAV riskieren. Verrechnen Sie die Kosten abschliessend über das Informatiktool 'E-Spesen'.

Wir bedauern, Ihnen keine bessere Antwort geben zu können, versichern Ihnen aber, dass wir das Thema im Rahmen unserer regelmässigen Kontakte mit dem Bundesamt für Verkehr erneut einbringen werden.

Freundliche Grüsse

  
Urs Schlegel  
Leiter Personenverkehr a.i.  
Mitglied der Konzernleitung

# Bando di concorso per l'impiego a tempo parziale presso un'altra divisione

Daniel Hurter; redattore Loco Folio AR

Verso la fine del 2009, a quanto pare su proposta del CEO, è stato indetto un concorso per l'impiego a tempo parziale in qualità di macchinista (30-40%) presso un'altra divisione. Per il personale di locomotiva della divisione V, l'offerta d'impiego valeva praticamente per tutti i depositi M e prevedeva

un termine di inoltro della candidatura entro il 4 gennaio 2010. Dopo aver inoltrato puntualmente la propria domanda di impiego, tutti i fiduciosi candidati hanno dovuto attendere diverse settimane prima di ricevere una conferma di ricezione o una qualsiasi reazione da parte di HR. Nel mese

di marzo, finalmente, è arrivata la seguente lettera (1).

I candidati hanno quindi continuato ad aspettare. Nel frattempo, in via non ufficiale si è appreso che il motivo del ritardo era dovuto alla creazione di FFS Cargo International. A metà maggio, è infine arrivata la doccia fredda con la seguente lettera (2). Purtroppo lo Shared Service Center di HR non è stato in grado di motivare il rifiuto, ma lo stile sbrigativo della lettera, ben lontano dalle elevate esigenze di HR-SSC in materia di qualità e uniformità, non lascia alcun dubbio sul fatto che questa procedura di assunzione non fosse altro che un fastidioso incarico supplementare imposto dall'alto di cui ci si voleva assolutamente sbarazzare in fretta e furia - anche se ci sono voluti lo stesso più di 4 mesi! - e con il minor dispendio possibile. Da notare che non c'è stato alcun colloquio di lavoro e che i contatti si sono limitati semplicemente alle due lettere che abbiamo riportato. A tutt'oggi non è ancora arrivata una risposta alla richiesta del motivo del rifiuto.

In via non ufficiale, siamo poi venuti a sapere che solo ad Erstfeld e a Basilea RB erano stati assunti a tempo parziale dei macchinisti V presso la divisione FFS Cargo e, pertanto, nelle sedi maggiormente toccate dalla fondazione della nuova società FFS Cargo International. Per quanto riguarda la regione di Zurigo, sembra che il problema risiedesse nel fatto che alla divisione V non era arrivata nessuna candidatura da parte di macchinisti Cargo RBL e, di conseguenza, non si sono potute prendere in

considerazione le domande dei macchinisti V per un impiego a tempo parziale presso FFS Cargo.

Nessuna candidatura da parte della RBL? Per la RBL, erano tre i macchinisti di cat. B che, entro i termini previsti, si sono annunciati per un posto di lavoro a tempo parziale presso la divisione V di Zurigo. Questi candidati non hanno sentito niente per ben 4 mesi e poi sono stati invitati ad un colloquio di lavoro in presenza di un CLP, nominato nel frattempo a Basilea, e di una rappresentante di HR. Durante il colloquio è emerso che i due non avevano nemmeno dato un'occhiata ai dossier dei candidati. Contrariamente a quanto si diceva nel bando di concorso, non si trattava più di un impiego a Zurigo, bensì di un'occupazione come macchinista regionale a Ziegelbrücke e Brugg. Successivamente al colloquio di lavoro, i nostri tre candidati hanno dovuto attendere altri due mesi e poi hanno ricevuto una telefonata con una risposta negativa, peraltro dai toni alquanto arroganti e sbrigativi, ma senza ottenere una motivazione. Dopo aver sollecitato più volte il motivo del rifiuto, ad uno dei candidati è stato detto che non aveva sufficiente spirito di squadra, al secondo che non andava bene per il team e, al terzo, che non era sufficientemente motivato. Dopo un altro mese, i candidati hanno ricevuto di ritorno i loro dossier, senza alcun commento e senza la prevista motivazione scritta da parte del CLP (3).

Cosa possiamo dedurre da tutta questa storia spiacevole e frustrante?

- Che c'è un'accanita lotta di potere tra il CEO e i quadri medi e che questi ultimi hanno il coltello dalla parte del manico.
- Che le promesse fatte da HR, secondo cui la creazione dello Shared Service Center in seno alle FFS avrebbe assicurato un trattamento più professionale e di qualità delle questioni del personale, in realtà sono solo parole vuote e niente più.
- Che in seno ai quadri medi delle divisioni Traffico viaggiatori e Cargo si viene colti da un panico vero e proprio ogni qualvolta c'è anche il minimo cedimento nell'ambito della divisionalizzazione.

Ogni tentativo di creare una collaborazione duratura tra le divisioni viene soffocato sul nascere con tutti i mezzi disponibili e con le motivazioni più assurde, ciò che del resto non può sorprendere se si pensa ai tanti posti ben retribuiti che si sono venuti a creare proprio grazie alla divisionalizzazione. E chi sarebbe disposto a farselo portare via?

E il personale di locomotiva? Per l'ennesima volta è vittima e testimone delle tante tragedie buffe che sempre più di frequente vengono rappresentate in casa FFS, con il risultato che la fiducia nei propri dirigenti, già ridotta ai minimi termini, ha ormai finito per toccare i minimi storici. ■

## Assistenza completa

Qualitygroup VSLF AR

La direzione DT giustifica l'aumento del numero di CLP (capi del personale di locomotiva) nell'ambito della divisione Traffico viaggiatori FFS con la necessità di offrire un'assistenza completa al personale di locomotiva. Abbiamo quindi deciso di fare un test per verificare la qualità di questa assistenza e, tra le 17.55 e le 18.10 di venerdì 20 agosto 2010, abbiamo cercato di raggiungere un CLP ai vari numeri telefonici memorizzati di recente sui nostri cellulari. Da notare che a quell'ora il traffico serale dei pendolari era ancora in pieno corso, che era già iniziato il consueto movimento del fine settimana e che c'era un gran numero di treni speciali in circolazione per via della Festa federale di lotta e dei giochi alpestri a Frauenfeld.

Eccovi l'esito di questo test:

X	= Non ha risposto nessuno
	(«L'abbonato con il numero... non è momentaneamente raggiungibile»)
1	= Trovato un CLP
CLP Bellinzona	X
CLP Brugg	X
CLP Bienna	X
CLP Berna	X
CLP Briga	1 (per caso, perchè stava spegnendo la luce)
CLP Basilea	X
CLP Chiasso	X
CLP Ginevra	X
CLP Interlaken Est	X
CLP Lausanna	X
CLP Lucerna	X
CLP Olten	X
CLP Rapperswil	X
CLP Sargans	X
CLP San Gallo	X Numero non valevole
CLP Winterthur	X
CLP Zugo	1 aveva deviato le chiamate sul suo cellulare

Malgrado il traffico non indifferente di quella sera, non ci sono state irregolarità o ritardi degni di nota da parte del personale di locomotiva. E, questo, come rivela il test riportato precedentemente, malgrado non vi sia stato assolutamente nessun tipo di assistenza da parte dei CLP. Non abbiamo nessun motivo per credere che questa assenza di assistenza sia in qualche modo stata notata in seno al personale di locomotiva.

Ora si pone l'interrogativo circa la reale utilità di un numero di CLP, che tra l'altro ora è addirittura raddoppiato, che da 30 è passato a 65-70 persone. Il compito più impegnativo sul piano dell'assistenza del



personale di locomotiva, ossia la realizzazione della pianificazione dei turni, è di competenza della pianificazione delle risorse; il supporto professionale è di competenza degli esperti d'esame PEX; tutte le questioni amministrative, come l'allestimento di avvisi di mutazione, i certificati di malattia o di infortunio, ecc., sono di competenza dei segretariati e, nel caso si volesse prevedere un cambiamento professionale, il personale di locomotiva si può rivolgere ai vari uffici delle risorse umane. Nell'ambito del personale di locomotiva non è prevista una valutazione, si può tranquillamente rinunciare ai colloqui dirigenziali e di sviluppo personale in quanto nessuno li prende più sul serio e l'utilità della presenza di un CLP sul luogo dell'incidente - sempre che poi si faccia vedere - fondamentalmente dipende dalla persona in questione. Nella maggior parte dei casi, sarebbe molto più utile prevedere un'assistenza psicologica, qualora fosse realmente necessaria, da parte di persone specializzate.

Per cosa allora abbiamo bisogno dei CLP? Bene, per scoprirlo vi proponiamo di creare un gruppo senza CLP. Nella remota eventualità che dopo un anno si dovesse ammettere che c'è un reale bisogno di assistenza (supplementare) in seno a questo gruppo, ci sarebbe sempre la possibilità di ricorrere al supporto di un apposito centro specializzato. In tutti i casi, riteniamo che un simile gruppo sarebbe senz'altro un esperimento decisamente interessante. Una cosa è comunque certa: il gruppo senza CLP di sicuro non rischierebbe di fallire per mancanza di interesse da parte del personale di locomotiva. Nel peggiore dei casi, si potrebbe sempre ricorrere all'ultimissima delle misure d'emergenza, ossia far sottostare questo gruppo ad un CLP... Una spesa supplementare annua di oltre 6 milioni di franchi: ma qual è il controvalore? ■

### SBB CFF FFS Cargo

Friburgo, 10 marzo 2010

#### Sua candidatura in qualità di macchinista a tempo parziale presso FFS Cargo

Egregio signor Hurter,

ci riferiamo alla sua domanda d'impiego quale macchinista a tempo parziale presso la divisione FFS Cargo. La ringraziamo per l'interesse dimostrato per il nostro bando di concorso.

Ci ha fatto particolarmente piacere notare come questa offerta abbia suscitato un forte interesse nell'ambito del personale di locomotiva. L'elevato numero di candidature che ci sono pervenute per un impiego a tempo parziale presso la divisione FFS Cargo o Traffico viaggiatori ha superato ogni nostra aspettativa.

Al momento stiamo facendo tutto il possibile per trovare delle soluzioni che ci permettano di soddisfare il maggior numero possibile di richieste di impiego a tempo parziale come macchinista. La preghiamo pertanto di voler portare ancora un po' di pazienza.

La ringraziamo per la comprensione e le confermiamo che provvederemo quanto prima ad informarla sugli sviluppi futuri.

Cordiali saluti

  
Vanessa Kaufmann  
HR Shared Service Center

1

Friburgo, 19 maggio 2010

#### Sua candidatura


Egregio signor Hurter,

abbiamo esaminato attentamente la sua candidatura per l'impiego a tempo parziale come macchinista di locomotiva di treni merce cat. D.

Purtroppo le dobbiamo comunicare che non possiamo prendere in considerazione la sua domanda per questo posto di lavoro. In allegato le rispediamo pertanto il suo dossier di candidatura.

La ringraziamo vivamente per il suo interesse e le auguriamo ogni bene per il suo futuro.

Cordiali saluti

  
Caroline Distler  
HR Shared Service Center

2

Friburgo, 11 giugno 2010

#### Sua candidatura in qualità di macchinista cat. D a tempo parziale (30-40%)

Egregio signor Maurer,

con riferimento al nostro colloquio telefonico del 20.05.2010, ci permettiamo di trasmetterle in allegato la documentazione che ci ha gentilmente messo a disposizione. La ringraziamo nuovamente per il suo interesse e le auguriamo ogni bene per la sua attività professionale.

Nella speranza che, anche in futuro, vorrà continuare ad informarsi sul mercato dei nostri posti d'impiego disponibili, voglia gradire i nostri più cordiali saluti.

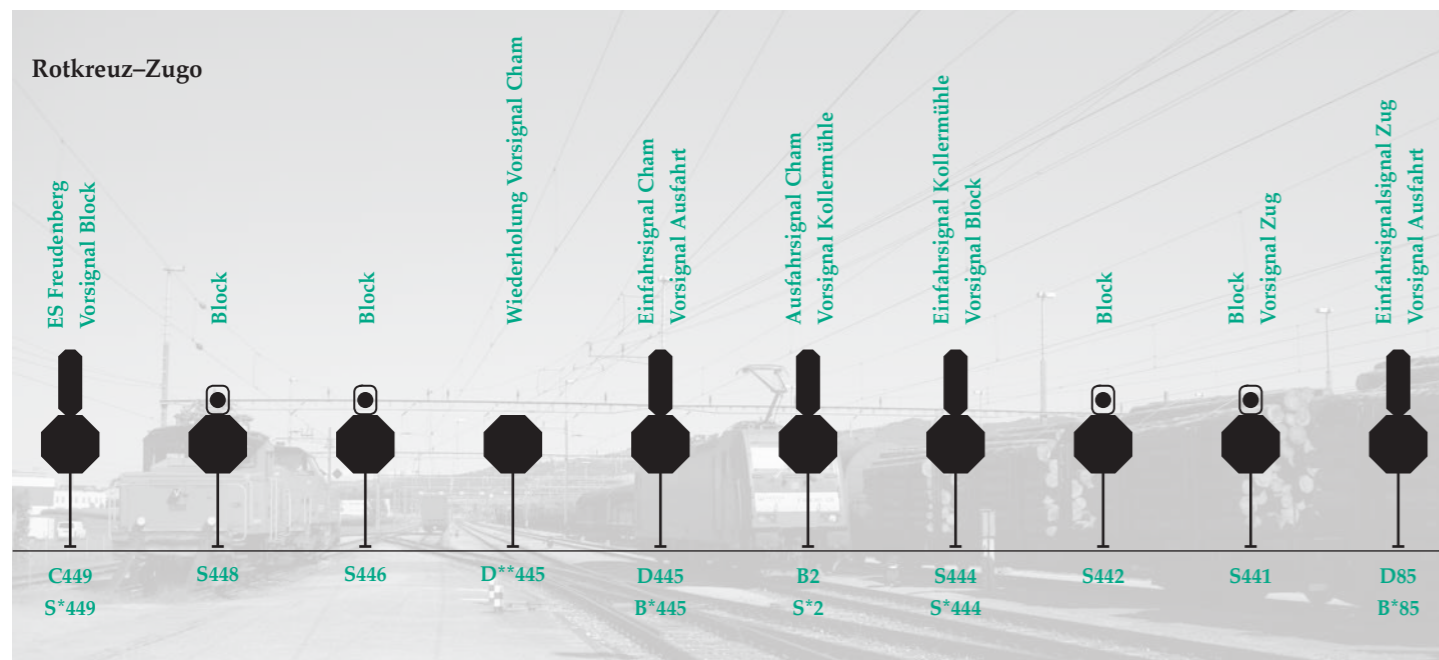
  
i.A. Raffael Buonopane  
Teamleiter Shared Services

  
i.A. Carole Rawlyer  
Shared Services

3

# Indicazioni dei segnali in contrasto con le PCT

Commissione tecnica del VSLF AR



Nelle nuove installazioni di sicurezza, i segnali ora vengono contrassegnati con un nuovo sistema, ciò che è già stato introdotto per un certo numero di linee.

Le prescrizioni sono definite nel vigente regolamento in materia di tecnica ferroviaria ([http://www.voev.ch/RTE\\_R.html](http://www.voev.ch/RTE_R.html)). Alla nostra richiesta, FFS Infrastruttura ci ha confermato che in futuro i segnali (principali e avanzati) saranno contrassegnati secondo le prescrizioni RTE 25027, par. 1.3. Citazione: «I segnali devono essere contrassegnati con il numero del binario o del punto di riferimento che precede il segnale, da cui il segnale può essere osservato».

Il risultato sono quindi delle indicazioni illogiche, come quella tra Rotkreuz e Zugo (lo schema mostra la linea Freudenberg-Zugo sul binario di sinistra), in cui sullo stesso palo si può vedere il segnale avanzato del segnale principale con la stessa dicitura del segnale principale stesso (fatta eccezione per la stella che indica che si tratta di un segnale avanzato).

Le prescrizioni di circolazione PCT prevedono in modo inequivocabile che il segnale avanzato debba riportare la stessa indicazione del segnale principale successivo (completato da una stella posta in alto). Per il macchinista di locomotiva è di estrema importanza che la numerazione (secondo PCT) sia corretta e soprattutto logica, in particolare modo in caso di problemi tecnici. Delle segnaletiche ingannevoli possono solo compromettere notevolmente la sicurezza dell'esercizio ferroviario e non sono assolutamente accettabili.

Il VSLF si impegna a far sì che i segnali

Segnali R 300.2

### 5.1.7 Indicazioni dei segnali

516

517

Il segnale principale è contrassegnato da una lettera. Eventualmente è seguita dal numero del binario al quale corrisponde.

518

518

Il segnale avanzato riporta l'indicazione del segnale principale successivo, completata da una stella posta in alto; il segnale ripetitore da due, rispettivamente tre stelle.

possano essere nuovamente contrassegnati in maniera logica e comprensibile, conformemente alle prescrizioni PCT. Dal nostro punto di vista, le modalità con cui FFS Infrastruttura interpreta le RTE non sono assolutamente sostenibili.

Nota della redazione di LocoFolio: Il VSLF è in possesso di varie notifiche di mac-

chinisti di locomotiva, come pure di risposte e motivazioni da parte delle FFS sulla questione della segnaletica ingannevole. Purtroppo gli autori di questi scritti non hanno dato il proprio consenso alla pubblicazione delle rispettive risposte sul LocoFolio. Siamo pertanto costretti ad astenerci dal proporle alla nostra cerchia di lettori.

## G-32649

Philipp Maurer; capo VSLF M AR



Creazione di un rapporto duraturo tra i macchinisti di locomotiva e i paraurti, ossia, cosa fa la divisione Qualità e Sicurezza QS per spezzare la noia...

Con la circolare G-32649, la divisione QS ha cercato di trasmettere ai collaboratori in servizio quale sia il giusto comportamento in prossimità dei paraurti.

Per tutti noi è più che evidente che, di norma, ci si deve fermare davanti ad un paraurti. Quello che è più sorprendente, è come si possa arrivare all'idea di mettere i paraurti e i veicoli praticamente sullo stesso piano, come se finora si fosse davvero pensato che i paraurti abbiano le ruote e possano circolare.

L'articolo 3.2: «La posa di staffe d'arresto va fatta a intervalli abbreviati, ossia ripetuta ad ogni manovra», ci fa sorgere questo interrogativo: cosa c'entra la posa di staffe d'arresto con un paraurti? Che il paraurti sia improvvisamente diventato un veicolo e possa essere spostato nell'ambito di un movimento di manovra?

Anche la creazione di nuovi concetti sembra essere ormai un nuovo hobby della divisione QS, o qualcuno ha forse già sentito parlare di manovra sbagliata? Che qui manchi l'agente di manovra o addirittura tutta la manovra?

Tutto il personale di locomotiva comunque ringrazia per questo divertente documento che, anche se non è conforme alle PCT, non ha mancato di scatenare una certa ilarità quando lo si è scoperto nel proprio armadio. Se non altro, i collaboratori di FFS Cargo non dovranno temere che si pensi che non facciano tutto il possibile per creare un ambiente di lavoro piacevole! Aspettiamo quindi con vero piacere altre pubblicazioni simili.

D		G-32649		SBB Cargo	
Emessa da: G-CH-PN-QS	Data d'emissione: 23.09.2010	Entrata in vigore: 11.10.2010	Attribuzione:	Classificazione: FFS interno	
Elaborata da: G-CH-PN-QS-SQ Gilbert Kurt	Approvazione: L G-CH-PN		Sostituisce:		
Distribuzione: LIDI:			Versioni linguistiche: d f i		
B2 Macchinisti (G: Incl. 2.1/2.2/2.3) B3 Personale di manovra (G: Specialista RCP, inkl 3.1.1) B7 Controllori tecnici (G: TKC + CAT, ATP, inkl. 7.1)			Quantità di pagine:3		

## Disposizioni concernenti i paraurti

### 1 Scopo di questo documento

#### 1.1 Disposizioni per un corretto uso dei paraurti

La designazione di fine del binario include in linea di principio la funzione del paraurti, che è di rendere visibile la fine di un binario e di assicurare che questa non venga superata.

I paraurti impediscono danni ai veicoli dovuti a manovre errate come pure alle installazioni che si trovano oltre la fine del binario.

#### 1.2 Campo d'applicazione

Tutti gli impianti in cui la fine del binario è assicurata da paraurti.

### 2 Principio

Se è posato un segnale secondo figura 203, è vietato accostare a questi paraurti (PCT 300.2 cifra 2.2.1).



### 3 Manovre verso paraurti

#### 3.1 Fermata prima del paraurti

Quando si circola verso la fine di un binario protetto da un paraurti, si deve procedere in modo che i veicoli si fermino prima del paraurti. Questa norma vale per tutti gli impianti di binari (FFS, binari di raccordo ecc.).

- ☛ Ridurre la velocità entrando sul binario: osservare le condizioni locali quali la presenza di olio o di rotaie ricoperte da materiale scivoloso, ruggine ecc.
- ☛ Verificare l'itinerario: badare alle staffe d'arresto posate, agli ostacoli, ai segnali di fermata (disco) ecc.
- ☛ Fermare prima del paraurti: la regola dei 5 m secondo 300.4 cifra 2.8.2 « accostamento a veicoli » non è applicabile in questo caso.

Quando si circola su un binario tronco (binario secondario) dotato di linea di contatto:

- ☛ Verificare se la fine della linea di contatto coincide con la posizione del paraurti

#### 3.2 Posa di staffe d'arresto

La posa di staffe d'arresto va fatta a intervalli abbreviati, ossia ripetuta a ogni manovra. Non è raccomandabile né sensato posare staffe d'arresto doppie.

### 4 Assicuramento di veicoli ai paraurti

I veicoli devono essere assicurati come avviene comunemente con mezzi di frenatura indipendenti dal freno ad aria o mediante staffe d'arresto, apponendo la rispettiva tavola d'avvertimento per staffe d'arresto.



### 5 Irregolarità in rapporto con i paraurti

I paraurti che sono stati spostati in seguito a manovre errate con urti violenti e accertabili dal personale viaggiante o di manovra, devono essere annunciati immediatamente al rispettivo proprietario, che ne dispone il ripristino nella posizione iniziale.

- ☛ Si deve allestire un annuncio ESI e registrare l'evento nel sistema ESI.

FFS Cargo	FFS Cargo
Settore aziendale Svizzera, Produzione	Settore aziendale Svizzera, Produzione
F.to. Ruedi Büchi	F.to. Andreas Knecht
Responsabile Produzione	Responsabile Garanzia di qualità

# La patente di guida europea per macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni

Corinna Bonati, DB AG, Politica europea dei trasporti (MPE), Berlino/Bruxelles, e Silke Streichert, DB Mobility Logistic AG, Programmi del Personale e Progetti (HZ), Berlino AR

Erstveröffentlichung in  
**Deine Bahn.**  
Ausgabe 00/2008.  
Der Zweitabdruck erfolgt mit freundlicher  
Genehmigung der Bahn Fachverlag GmbH  
(www.bahn-fachverlag.de)

## Applicazione della direttiva 2007/59/CE nel diritto nazionale

La direttiva 2007/59/CE concernente la certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni doveva essere integrata nel diritto nazionale entro il 4 dicembre 2009. Questo saggio offre una panoramica sull'elaborazione della prevista direttiva e sulla struttura del «sistema di certificazione europeo» per l'abilitazione dei macchinisti. Vi illustreremo pertanto alcuni aspetti di particolare importanza per quanto concerne le modifiche legate all'applicazione nel diritto nazionale, come pure i futuri sviluppi nel contesto europeo.

Il traffico ferroviario si troverà a dover subire dei profondi cambiamenti che, in gran parte, sono dovuti alle misure prese dalla Comunità europea. L'elemento centrale della politica comunitaria per lo sviluppo di un mercato integrato a livello europeo per le prestazioni ferroviarie è dato certamente dall'apertura progressiva dei mercati ferroviari nazionali alla concorrenza, come pure dall'armonizzazione sul piano tecnico ed operativo dei sistemi ferroviari nazionali. Per quanto riguarda il traffico merci su rotaia, i mercati sono completamente liberalizzati a livello europeo già dal gennaio 2007. Per quanto concerne invece il traffico viaggiatori transfrontaliero, le reti ferroviarie si apriranno progressivamente a partire dal 2010. L'estensione del diritto d'accesso al mercato consente alle compagnie ferroviarie di prevedere un incremento delle proprie prestazioni internazionali. Ne consegue pertanto che vi sarà anche un maggior bisogno di personale accreditato a livello internazionale. Contrariamente alla licenza di condurre per i veicoli su strada, la patente di guida per macchinisti di un determinato paese non viene ancora riconosciuta automaticamente a livello europeo. Al contrario, nei 25 Stati membri dell'Unione europea si prevede ancora una forte differenziazione nei requisiti e nelle procedure per quanto concerne l'accesso alla rete dei macchinisti. Per le compagnie ferroviarie attive a livello transfrontaliero questo significa doversi assumere tutta una serie di costi addizionali

sia sul piano operativo che amministrativo. È in virtù di questo stato di cose che, nel quadro del terzo pacchetto ferroviario, in ottobre 2007 è entrata in vigore la direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti che saranno chiamati a guidare i locomotori e i treni sul territorio della Comunità europea. L'elemento centrale è dato certamente dal rilascio di una patente di guida per macchinisti riconosciuta a livello europeo. Questa direttiva dovrà contribuire a facilitare l'impiego del personale transfrontaliero e a migliorare la libera circolazione del personale nel settore ferroviario. Gli Stati membri hanno l'obbligo di introdurre le prescrizioni della direttiva nel rispettivo diritto internazionale entro il 4 dicembre 2009.

Le prescrizioni della direttiva sono il risultato di un processo giuridico europeo, conclusosi dopo cinque anni di lavoro e che tiene conto dei diversi sistemi ferroviari e delle differenti procedure dei vari Stati membri.

Il rilascio delle patenti di guida per macchinisti è previsto in più tappe. Sulla base dell'obiettivo prioritario, e cioè semplificare l'impiego del personale transfrontaliero, secondo la direttiva europea in un primo tempo saranno i macchinisti che svolgono un'attività transfrontaliera che riceveranno un'adeguata formazione e saranno certificati. Stando alle odierne conoscenze, questo diventerà vincolante a partire dalla fine del 2011.

Oltre al controllo dell'effettiva introduzione nel diritto nazionale da parte dei vari Stati membri, l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) ha ricevuto tutta una serie di man-

dati che hanno un certo peso sul processo di attuazione. In parte, questi lavori sono ancora in corso.

### Semplificare l'impiego

Conformemente alla direttiva di sicurezza dell'Unione europea, per accedere all'infrastruttura una compagnia di trasporti ferroviari necessita di un certificato di sicurezza.

In questo contesto, bisogna poter comprovare anche le capacità del personale impiegato mediante degli specifici attestati. Affinché un macchinista possa transitare sulle linee di un altro Stato membro deve infatti soddisfare tutte le condizioni richieste sia sul piano tecnico che operativo; condizioni che possono variare molto da uno stato all'altro. Questo è il motivo per il quale oggi un macchinista al massimo è in possesso della patente di guida del paese in cui deve lavorare. Di norma, però, è ancora consuetudine che i macchinisti vengano sostituiti una volta giunti in frontiera. Ne consegue, pertanto, che per le compagnie ferroviarie la pianificazione del personale diventa molto più complessa e che si vengono a creare delle forti perdite di tempo al confine.

Grazie agli accordi bilaterali definiti tra le compagnie ferroviarie e vari Stati membri, queste procedure del passato hanno già potuto essere snellite in modo notevole. Queste iniziative hanno però anche evidenziato che è di fondamentale importanza definire una procedura unificata, trasparente e oggettiva nell'ambito dell'Unione europea. Lo scopo dell'introduzione di una patente di guida per macchinisti, valida su tutto il territorio europeo, è di semplificare l'impiego

Illustrazione 1: Ambito di validità della direttiva 2007/59/CE in materia di «patente di guida europea»

Direttiva 2007/59/CE		
A chi si applica questa direttiva?	Cosa disciplina?	Quali sono le competenze e le procedure?
La direttiva vale sostanzialmente - solo per i macchinisti - attivi sia nel traffico internazionale che nazionale	La direttiva definisce - la concessione di una patente di guida europea - attestato complementare armonizzato - l'armonizzazione dei requisiti minimi generali - i requisiti minimi professionali dei macchinisti, rispettivamente gli obiettivi della formazione	La direttiva regola - i compiti e le responsabilità delle parti in causa - le procedure per gli esami e l'abilitazione di macchinisti - le procedure tra le autorità dei vari Stati membri, come pure tra autorità e imprese

del personale a livello internazionale e di accelerare il rilascio dell'attestato di sicurezza. In questo modo si potrà migliorare l'efficienza del traffico ferroviario transfrontaliero in un mercato unificato sul piano europeo, con la garanzia di poter continuare a disporre dell'elevato livello di sicurezza odierno. Il nuovo sistema dovrebbe semplificare il lavoro delle compagnie ferroviarie, consentendo loro di assumere autonomamente il personale da impiegare in un altro Stato membro e di prevedere un'adeguata formazione.

Il rilascio della patente di guida europea per macchinisti avverrà sulla base di un'armonizzazione delle condizioni minime generali, quali l'età, la formazione di base e l'idoneità medica, come pure sulla base di ben definiti requisiti professionali minimi. La novità consiste nella «componente amministrativa». La direttiva di principio stabilisce le competenze e le procedure tra le parti direttamente interessate, in particolare modo tra le compagnie ferroviarie, le autorità nazionali e le autorità di altri Stati membri (illustrazione 1). Ulteriori elementi di rilievo nella nuova procedura d'accesso alla rete dei macchinisti sono inoltre una maggiore trasparenza e oggettività.

### Accordo tra le parti sociali

Spesse volte ci si è chiesti, sulla base della direttiva, in che contesto si collochi la nuova «patente di guida europea per macchinisti» rispetto all'accordo definito tra le parti sociali europee – l'associazione europea delle imprese ferroviarie, rispettiva-

mente la «Community of European Railway and Infrastructure Companies» (CER) e l'associazione mantello dei sindacati dei lavoratori dei trasporti, rispettivamente la «European Transport Workers' Federation» (ETF) – «sull'introduzione di una patente di guida europea per i macchinisti attivi nel traffico transfrontaliero» del 27 gennaio 2004. CER e ETF hanno trovato un accordo in merito alle condizioni di idoneità applicabili a livello europeo e ai requisiti minimi da soddisfare sul piano delle competenze professionali dei macchinisti. Questi risultati, parallelamente alla pubblicazione di specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI) e direttive in materia di guida e gestione del traffico elaborate sulla base delle direttive europee sull'interoperabilità, sul piano delle condizioni minime generali (per esempio in relazione all'idoneità medica) e delle conoscenze professionali costituiscono i fondamenti per le normative della direttiva 2007/59/CE.

Questo accordo tra le parti sociali ha pertanto rivestito un ruolo importante nello sviluppo della direttiva europea. La patente di guida delle parti sociali non può tuttavia sostituire la licenza per macchinisti elaborata sulla base della direttiva europea, in quanto l'accordo definito tra le parti sociali può essere considerato solo come il risultato di negoziati bilaterali e non ha quindi un carattere vincolante sul piano della libera circolazione delle persone. Questo sta a significare che tutte le condizioni nazionali degli Stati membri interessati dovranno

essere rispettate anche in futuro. Maggiori facilitazioni sul piano del traffico transfrontaliero saranno possibili solo nel momento in cui vi sarà un reciproco riconoscimento delle patenti di guida da parte dei vari Stati membri. Ciò presuppone la fiducia reciproca degli Stati membri nell'accordo che dovrà essere raggiunto sul piano della sicurezza e della qualifica permanente dei macchinisti, come pure nella conformità dei documenti. Già dall'inizio, da parte dell'Unione europea si è pertanto reputato indispensabile prevedere una legge europea, come pure l'introduzione di una procedura di certificazione sottostante alla sorveglianza di un'autorità statale centrale.

### Documento europeo in due parti

Attualmente le patenti di guida vengono rilasciate dalle compagnie ferroviarie che, nella maggior parte dei casi, dispongono anche di adeguati centri di formazione. Per consentire un reciproco riconoscimento, il concetto del sistema europeo prevede che le autorità nazionali competenti (sul piano della sicurezza) rivestano una «funzione di garante», assicurando alle autorità degli altri Stati membri la conformità della patente di guida. In quest'ottica, la Commissione europea aveva dapprima previsto che la patente di guida per macchinisti venisse generalmente rilasciata da un'autorità competente. Questo però avrebbe comportato un trasferimento totale dei poteri dalle imprese ferroviarie alle autorità nazionali competenti. Le compagnie ferroviarie avevano espresso forti reticenze in tal senso: il rilascio delle patenti di guida è legato a tutta una serie di processi, talvolta alquanto complessi, come la gestione del personale o l'aggiornamento dei documenti, in particolare per quanto concerne la certificazione per un determinato materiale rotabile o per determinate infrastrutture. Un ulteriore passaggio tramite l'interfaccia di un'autorità comporterebbe dei costi amministrativi addizionali e penalizzerebbe ulteriormente la pianificazione dell'impiego.

La Commissione europea ha tenuto conto di questa riflessione proponendo, tra l'altro, il rilascio di un documento strutturato in due parti. La patente di guida, che di norma viene rilasciata dalla competente autorità (di sicurezza) nazionale, specifica per esempio che il macchinista soddisfa i requisiti minimi per quanto concerne l'età (almeno 20 anni nel traffico internazionale), l'idoneità fisica e psichica e le competenze professionali generali. Per quanto concerne invece l'attestato complementare armonizzato, esso viene rilasciato dalla stessa impresa di trasporti ferroviari e definisce le infrastrutture e il materiale rotabile su cui può circolare il macchinista (illustrazione 2). La creazione di un documento strutturato in due parti consente un adeguamento pragmatico delle direttive e offre ampie deleghe

Illustrazione 2: La patente di guida europea è strutturata in due parti

	Patente di guida	Attestato complementare
Collocazione	- tramite l'autorità competente (in D: EBA), con possibilità di delega a livello di impresa! - conferma - i requisiti minimi generali - i requisiti medici - la formazione di base - l'età minima - le conoscenze professionali generali	- tramite il datore di lavoro (ITF / IIF) - conferma l'abilitazione del macchinista per - determinati veicoli ferroviari - determinate infrastrutture ferroviarie
Ambito di validità	- in tutta l'Europa (reciproco riconoscimento)	- per le infrastrutture e i veicoli designati
Proprietà	- appartiene al macchinista, è valida anche dopo che si lascia l'azienda	- appartiene al datore di lavoro - il macchinista ha diritto ad una copia autenticata in caso di cambio di impresa
Validità	- 10 anni, con riserva di regolari esami	- nessuna limitazione di tempo - perde la validità in caso di cambio di impresa e di inadempienza di determinati requisiti d'esame

di potere. Quasi tutti i compiti legati all'autorizzazione di circolazione possono essere affidati a terzi, rispettivamente alla compagnia che impiega i collaboratori.

#### Registro nazionale

Affinchè le competenti autorità nazionali possano svolgere la loro funzione di «garante», la direttiva prevede inoltre che gli Stati membri tengano un registro delle patenti di guida che vengono rilasciate. Da parte loro, le compagnie di trasporti ferroviari e i gestori delle infrastrutture sono tenuti all'allestimento di un registro degli attestati complementari armonizzati. Esse devono collaborare con le autorità competenti e sono tenute a mettere a disposizione l'insieme di informazioni e di dati. Questo significa che le autorità devono assicurare la sorveglianza e il controllo sul sistema di qualifiche effettuato dalle imprese di trasporti. Se necessario, le autorità devono essere in grado di fornire alle autorità di un altro Stato membro tutte le informazioni relative ad un macchinista.

Le specifiche relative ai parametri per l'allestimento dei registri sono state elaborate dall'ERA e stanno prendendo sempre più piede presso le varie istanze europee. La pubblicazione della decisione della Commissione europea sulla questione è attesa a breve. Nella definizione dei dati di riferimento dei registri rientrano anche i termini previsti per la progressiva introduzione delle patenti di guida per macchinisti (articolo 37 della direttiva).

I parametri elaborati dall'ERA in vista della creazione dei registri consistono in prescrizioni tecniche sul piano dei contenuti. Non si prevedono pertanto delle prescrizioni rivolte agli Stati membri per quanto riguarda la tenuta dei registri e le possibilità di delega. In questo contesto, dal punto di vista della DB è assolutamente fondamentale che i processi di provata efficacia possano essere mantenuti quanto più possibile e che si evitino eventuali sovrapposizioni per quanto riguarda i registri, evitando dunque un doppio sistema di gestione del personale, quindi un registro presso l'impresa di trasporti e un altro presso le autorità.

#### Potere di deroga

La direttiva prevede la possibilità di ricorrere a delle soluzioni che richiedono una burocrazia e dei costi limitati. Per garantire un'applicazione accettabile delle prescrizioni a livello di diritto nazionale, la direttiva accorda agli Stati membri ampie possibilità di realizzazione. La sistematicità della direttiva in particolare garantisce una certa flessibilità a livello di relazioni tra le imprese e le autorità. Alle autorità verrà pertanto delegato un certo numero di mandati, nel rispetto dunque della citata «funzione di garante». Nell'ambito dell'organizzazione nazionale, l'assunzione di questi mandati può tuttavia essere ampiamente delegata a

terzi. Nei compiti che possono essere delegati rientra anche il rilascio delle patenti di guida e la relativa tenuta dei registri. Nei compiti che non possono essere delegati rientrano invece la sospensione e il ritiro della patente di guida, l'intimazione di ritiro dell'attestato complementare, come pure la definizione di criteri nazionali per gli esaminatori. Dal potere di deroga sono inoltre esclusi i compiti che riguardano le funzioni centrali di controllo delle autorità, e cioè la sorveglianza delle imprese e il controllo delle procedure che assicurano la qualifica permanente dei macchinisti e la conformità dei documenti.

Un ricorso alla possibilità di delega nell'ambito di un'applicazione a livello nazionale sarebbe sensato, in quanto, conformemente alle direttive di sicurezza della Comunità europea, le compagnie di trasporto ferroviario devono comunque istituire un sistema di gestione della sicurezza. In questo contesto, i processi definiti devono garantire in qualsiasi momento che un macchinista dispone di tutte le competenze richieste per svolgere il proprio lavoro. In quest'ambito si deve per esempio anche garantire che vengano effettuati i necessari esami periodici e controlli. Il controllo del sistema da parte dell'autorità nazionale di sicurezza offre inoltre la garanzia che i processi sono conformi alle esigenze europee.

#### Criteri di ammissione

Gli allegati della direttiva 2007/59/CE specificano il contenuto dei documenti della patente di guida e i requisiti medici e professionali, come pure la questione della frequenza degli esami. Per una giusta

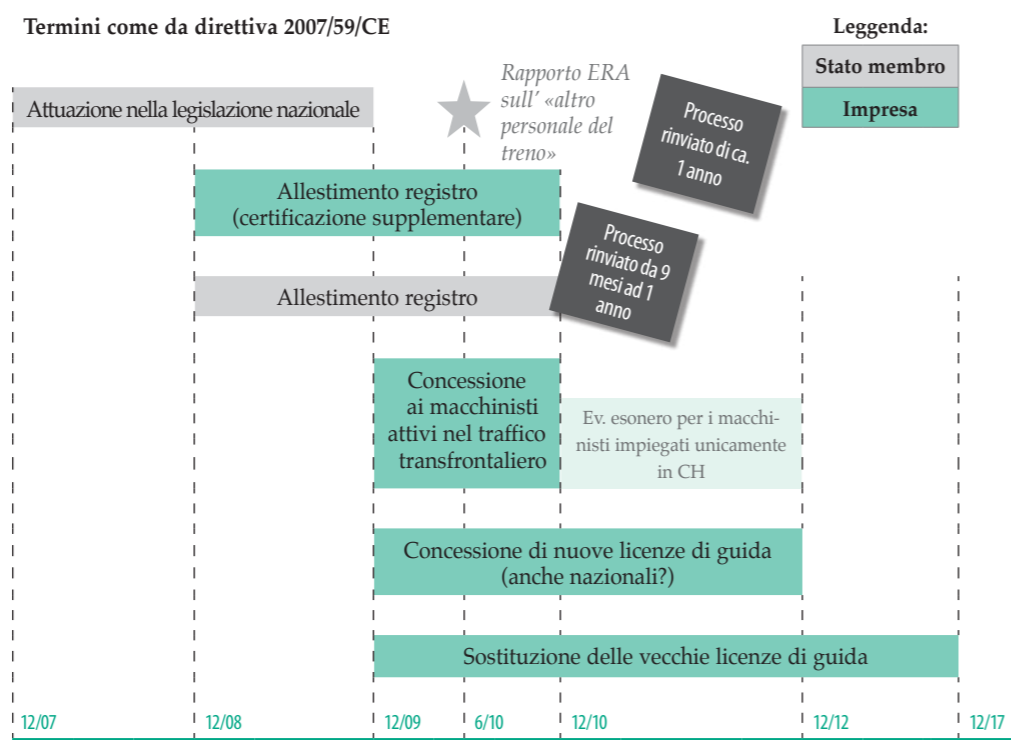
comprensione degli stessi, è importante rilevare come essi non abbiano come obiettivo un'armonizzazione contenutistica delle condizioni d'accesso alla rete e in materia di impiego. L'armonizzazione delle condizioni quadro sul piano tecnico ed operativo nei sistemi ferroviari degli Stati membri è un processo permanente che viene portato avanti dall'ERA sotto l'egida della Commissione europea e che richiederà ancora molto tempo.

Questo è il motivo per il quale i requisiti professionali di un macchinista, come pure i metodi e i contenuti della formazione sono descritti solo in modo molto generico negli allegati della direttiva. Le descrizioni si basano essenzialmente sull'accordo tra le parti sociali citato in precedenza, tenendo conto dello stato esistente delle STI a livello di gestione e regolazione del traffico. Il rapporto tra le STI e gli allegati della direttiva ha rappresentato un importante punto di discussione in vista dell'elaborazione del processo di legislazione europea. Tutto sommato, spetta ora all'ERA di ricreare una certa consistenza tra gli allegati della direttiva 2007/59/CE e le STI. Essa ha trasmesso le proprie raccomandazioni in materia nel mese di luglio 2009.

Dal momento che la direttiva europea definisce dei criteri minimi, gli Stati membri hanno la facoltà di emanare delle prescrizioni più severe in materia di requisiti professionali. Tuttavia, con l'entrata in vigore della direttiva europea sulle patenti di guida per macchinisti, si dovranno riconoscere tutte le licenze rilasciate da uno Stato membro nel rispetto dei criteri previsti dalla direttiva.

#### Supervisione degli esami

Illustrazione 3: Piano per l'introduzione della direttiva



Uno degli elementi fondamentali della patente europea consiste nel fatto che essa viene elaborata sulla base di criteri di certificazione uniformati e trasparenti, applicati a livello europeo. Questo consente di garantire la qualità della formazione, tanto più che in futuro il compito di esaminare i macchinisti spetterà unicamente a centri di formazione e persone indipendenti, debitamente riconosciuti a livello ufficiale. Per quanto riguarda le varie infrastrutture, gli esaminatori devono essere certificati dalle autorità del rispettivo Stato membro. Gli Stati membri sono tenuti a pubblicare un elenco degli esperti d'esame autorizzati. La trasparenza che ne deriva permetterà alle imprese di trasporto ferroviario di formare più facilmente i macchinisti per l'impiego in un altro Stato membro.

#### Centri di formazione

Lo stesso obiettivo viene perseguito anche per quanto riguarda la creazione dei centri di formazione. Per i compiti di formazione nell'ambito delle competenze e delle conoscenze generali sul piano professionale, le autorità di sicurezza nazionali dovranno definire dei centri di formazione in grado di garantire ai candidati un accesso indiscriminato. Possono farne parte anche i centri di formazione interni delle imprese ferroviarie. A livello europeo, attualmente l'ERA ha ricevuto il compito di definire i requisiti per l'accreditamento dei centri di formazione. Questa apertura e questa trasparenza semplificheranno il compito delle compagnie di trasporto ferroviario, in quanto potranno prevedere un'adeguata formazione presso degli appositi centri per i rispettivi macchinisti da impiegare in un altro Stato membro.

#### Lavori in corso presso l'ERA

Come già più volte menzionato, l'ERA ha ricevuto tutta una serie di mandati che sono direttamente collegati con la direttiva 2007/59/CE, ciò che ha portato alla creazione di vari gruppi di lavoro. Questi mandati concernono la definizione dei parametri di base per la creazione dei registri, i requisiti e il layout per la patente di guida e l'attestato complementare armonizzato, come pure la rispettiva copia certificata e i relativi moduli di domanda. Parallelamente al citato controllo di coerenza dei contenuti tra le STI sul piano della gestione e della regolazione del traffico e la direttiva 2007/59/CE in relazione ai requisiti richiesti ai macchinisti, l'ERA sta anche cercando di definire le competenze minime sul piano linguistico. Si stanno inoltre elaborando dei criteri in vista di una totale indipendenza a livello di esami e nella scelta degli esaminatori. Per quanto riguarda questo punto, l'ERA sottoporrà il suo rapporto all'inizio del 2010.

L'ordinanza dell'ERA prevede inoltre la creazione di un sistema per «l'accreditamento dei centri di formazione», per il quale è già stato presentato un rapporto intermedio nel

giugno 2009.

I gruppi di lavoro non sono stati in grado di rispettare i termini previsti per quanto riguarda alcune questioni di una certa importanza, come la definizione dei dati di base per i registri e il formato delle patenti di guida, ciò che provoca un certo ritardo generale sul piano dell'introduzione della patente di guida europea per macchinisti. La proposta della commissione inizialmente prevedeva di integrare nel campo di applicazione della direttiva anche tutto il personale del treno che svolge un'attività legata alla sicurezza. Questo punto è spesso stato aspramente contestato durante la procedura, dal momento che il sistema della direttiva (procedura e rilascio di una patente di guida europea) è espressamente concepito per i macchinisti che, per la maggiore, sono responsabili ai fini della sicurezza. Dal momento che negli Stati membri della Comunità europea si rileva la presenza di notevoli differenze a livello di descrizione dei compiti e delle competenze del restante personale del treno, si è deciso che in un primo momento l'ERA dovrà redigere un rapporto e fornire una raccomandazione in tal senso. Su questa base, si dovrà poi decidere se bisognerà prevedere delle ulteriori regolamentazioni per l'ammissione del restante personale del treno. Con un ritardo di circa un anno, questo rapporto sarà disponibile non prima della fine del primo semestre 2010.

#### Termine per l'applicazione

Nella direttiva, la pianificazione dei termini per il rilascio delle patenti di guida per i macchinisti è direttamente legata alla definizione dei dati di base per i rispettivi registri (illustrazione 3). Conformemente alla direttiva della Comunità europea, il termine per il rilascio delle prime patenti di guida a macchinisti attivi nell'ambito del traffico transfrontaliero è previsto per la fine del 2011. Stando ai termini previsti, a partire dal 2013 dovrebbe aver luogo il rilascio delle nuove patenti di guida a tutti i macchinisti, quindi anche a quelli unicamente attivi a livello nazionale, sempre che il Governo federale non presenti un'istanza con la quale si escluda questo gruppo di personale dal campo di applicazione della direttiva. La decisione in tal senso spetta alla Commissione europea che riceverà una raccomandazione dell'ERA sulla base di un'analisi costi-benefici. Tutte le vecchie patenti di guida dovrebbero quindi essere sostituite entro la fine del 2018, sempre che non venga approvata un'ennesima proroga del periodo di transizione.

#### Applicazione in Germania

In Germania, l'applicazione della direttiva è iniziata nel dicembre 2008 con una consultazione dei sindacati, in occasione della 6a revisione della Legge federale sulle ferrovie. Si trattava principalmente di confermare la

competenza dell'Ufficio federale delle Ferrovie (EBA) quale autorità di applicazione dei mandati previsti dalla direttiva – con possibilità di delega a terzi. Dopo l'approvazione del Bundestag, la Dieta federale, e del Bundesrat, il Consiglio federale, ha avuto luogo la pubblicazione

nel foglio ufficiale del 4 agosto 2009 sotto il titolo «Sesta legge sulla modifica delle prescrizioni legali ferroviarie del 30 luglio 2009».

Nell'ambito della consultazione dei sindacati, il Ministero federale dei trasporti aveva già abbozzato un documento di base che illustrava com'era prevista un'ulteriore applicazione mediante una direttiva quadro. Questa ordinanza è formata dai seguenti elementi:

- Ordinanza sulle patenti di guida per macchinisti (TfVO),
- Eventuale modifica dell'ordinanza sulla costruzione e sull'esercizio degli impianti ferroviari (EBO),
- Modifica dell'ordinanza sulle tasse e sui costi per le procedure burocratiche dell'amministrazione federale del traffico ferroviario (BEGebV).

Inoltre si prevedeva anche un'ordinanza separata in materia di esami per l'ottenimento della patente di guida, il cui rilascio avrebbe dovuto aver luogo tramite le autorità di sicurezza.

La bozza di riferimento per l'ordinanza quadro è attesa per l'autunno 2009. Nell'ambito delle consultazioni dei Länder e dei sindacati, i rappresentanti interessati avranno un'altra opportunità per prendere posizione sulle proposte di applicazione. Alla fine del processo, il Bundesrat dovrà approvare la nuova ordinanza.

#### Panoramica

Le imprese di trasporto ferroviario hanno tutto l'interesse di elaborare una valida strutturazione delle prescrizioni della direttiva europea 2007/59/CE in Germania. Questo dovrà confermare una pratica efficace e già in corso, basata sulla regolamentazione generalmente riconosciuta VDV 753 (direttiva sulle licenze di condurre per veicoli ferroviari), 754 (abilitazione dei collaboratori nell'esercizio ferroviario), 714 (capacità e idoneità mentale) e 755 (conoscenza delle linee).

Non appena l'applicazione della direttiva sarà conclusa a livello nazionale e i lavori dell'ERA saranno stati portati ulteriormente in avanti, in questa pubblicazione seguirà un aggiornamento sul tema «patenti di guida per macchinisti», possibilmente già con un resoconto delle prime esperienze fatte in Germania e in altri Stati membri.

La direttiva 2007/59/CE è disponibile in Internet sotto il seguente sito:  
<http://bit.ly/6WHZDw>





Der neu gewählte geschäftsführende Vorstand der ALE mit dem neuen Schatzmeister Karl Liechti (VSLF Schweiz), Vizepräsident Claus Weselsky (GDL Deutschland), Präsident Juan Jesús Garcia Fraile (SEMAF Spanien) und Vizepräsident Leszek Mietek (ZZM Polen) v.l.n.r.

Les nouveaux membres de l'organe dirigeant de l'ALE avec le nouveau trésorier Karl Liechti (VSLF Suisse), le vice-président Claus Weselsky (GDL Allemagne), le Président Juan Jesús Garcia Fraile (SEMAF Espagne) et le vice-président Leszek Mietek (ZZM Pologne) de g à dr.

I nuovi membri dell'organo direttivo dell'ALE formato dal nuovo tesoriere Karl Liechti (VSLF Svizzera), dal vicepresidente Claus Weselsky (GDL Germania), dal presidente Juan Jesús Garcia Fraile (SEMAF Spagna) e dal vicepresidente Leszek Mietek (ZZM Polonia) (da sinistra a destra).



Sven Grünwoldt, Stv. Bundesvorsitzender der GDL (mitte) leitete unterstützt von den Matthias Oppliger (links) und Hubert Giger (rechts) den ALE Kongress.

Sven Grünwoldt, remplaçant du Président central du GDL (milieu) a dirigé le congrès de l'ALE, assisté de Matthias Oppliger (à gauche) et Hubert Giger (à droite).

Sven Grünwoldt, sostituto presidente centrale del GDL (al centro), ha presieduto il congresso dell'ALE, assistito dai rappresentanti del VSLF Matthias Oppliger (a sinistra) e Hubert Giger (a destra).



Der langjährige Schatzmeister der ALE, Herbert Nezosi und seine Frau Francesca wurden vom Kongress verabschiedet.

Le grand trésorier de l'ALE durant de nombreuses années, Herbert Nezosi au moment de prendre congé du congrès.

Il pluriennale tesoriere dell'ALE Herbert Nezosi, accompagnato dalla moglie Francesca, al momento di prendere congedo dal congresso.

Die Autonomen Lokführer-Gewerkschaften Europa ALE hielten am 22. Mai 2010 den alle vier Jahre stattfindenden Kongress in Barcelona ab.

Manfred Schell trat nach über 20 Jahren als erster Präsident und Gründungsmitglied der ALE zurück. Als neuer Präsident der ALE wurde Juan Jesus Garcia Fraile, Vorsitzender der Spanischen Lokführergewerkschaft SEMAF, gewählt; als Vizepräsidenten wurden Leszek Mietek (Polen ZZM) bestätigt und Claus Weselsky (Deutschland GDL) gewählt.

Nach 8 Jahren Tätigkeit als Kassier der ALE hat unser Kollege Herbert Nezosi, langjähriges Vorstandsmitglied und Sektionspräsident im VSLF, seine Aufgabe an den neuen Kassier der ALE, Karl Liechti, Vorstandsmitglied und Kassier im VSLF, übergeben. Der VSLF ist stolz, weiterhin den Kassier in der ALE stellen zu dürfen und so weiterhin einen Beitrag zur Entwicklung der ALE zu leisten.

Die Mitgliedergewerkschaften der ALE, darunter auch der VSLF, haben die in der CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen / Communauté européenne du rail) organisierten Eisenbahnunternehmungen angeschrieben, damit sich diese dafür einsetzen, dass die ALE in die für die Lokführer relevanten Entscheidungs- und Gesetzgebungsverfahren der Europäischen Union eingebunden wird. Die ALE erhebt als eigenständige Vertretung von über 110'000 Lokführer zu Recht darauf Anspruch, in das dafür zuständige Gremium aufgenommen zu werden. Immerhin sind 65% aller Lokführer in den Mitgliedsländern in den ALE organisiert.

Les syndicats autonomes de mécaniciens de locomotives d'Europe ALE ont tenu leurs assises, qui se déroulent tous les quatre ans, le 22 mai 2010 à Barcelone.

Manfred Schell, en sa qualité de membre fondateur et premier Président, a fait valoir son droit à la retraite. Juan Jesus Garcia Fraile, dirigeant du syndicat espagnol de mécaniciens SEMAF a brillamment été élu pour reprendre le poste de Président de l'ALE. Ses deux vice-présidents seront Leszek Mietek (Pologne ZZM) qui occupait déjà ce poste et Claus Weselsky (Allemagne GDL) nouvellement élu.

Notre collègue Herbert Nezosi, ancien membre du comité central VSLF et Président de section durant de nombreuses années, a aussi demandé à se retirer après un mandat de huit ans aux commandes de la caisse de l'ALE. Il a cédé sa place à Karl Liechti, caissier et membre du comité central du VSLF. Le VSLF est fier de pouvoir mettre son caissier à disposition de l'ALE et de contribuer ainsi au développement fructueux de l'ALE. Les syndicats membres de l'ALE (dont le VSLF) se sont adressés aux entreprises de transport ferroviaires organisées au sein de la CER (Communauté européenne du rail) afin que celle-ci soutienne le rattachement de l'ALE aux processus de prise de décisions et à l'élaboration des processus juridiques de l'Union européenne. L'ALE considère sa requête de figurer au sein du collège décisionnel comme justifiée dans le sens où elle assure la représentation de plus de 110'000 mécaniciens de locomotives. Il faut dire que ce nombre représente le 65% de tous les mécaniciens actifs dans les états membres de l'ALE.

Il 23 maggio 2010 i Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva ALE hanno organizzato a Barcellona il loro congresso che si tiene regolarmente ogni quattro anni.

Dopo vent'anni di attività come primo presidente e membro fondatore dell'ALE, Manfred Schell ha deciso di ritirarsi. Per il ruolo di nuovo presidente dell'ALE è stato nominato Juan Jesus Garcia Fraile, presidente del Sindicato spagnolo dei macchinisti di locomotiva SEMAF; per la vicepresidenza si è riconfermato Leszek Mietek (Polonia ZZM) ed è stato nominato Claus Weselsky (Germania GDL).

Dopo otto di attività come cassiere dell'ALE, il nostro collega Herbert Nezosi, membro di comitato e presidente di sezione del VSLF di lunga data, ha passato il testimone come cassiere dell'ALE a Karl Liechti. Il VSLF è molto orgoglioso di mettere nuovamente a disposizione dell'ALE un proprio cassiere e, pertanto, di poter dare un proprio contributo allo sviluppo dello stesso.

I sindacati membri dell'ALE, tra cui anche il VSLF, hanno scritto alle ferrovie organizzate nel CER (Comunità delle ferrovie europee / Communauté européenne du rail) ribadendo il proprio impegno a favore del coinvolgimento dell'ALE nei processi decisionali e legislativi di rilievo dell'Unione Europea concernenti i macchinisti di locomotiva. Nell'ambito di questo dialogo, giustamente l'ALE rivendica il diritto di essere integrato in qualità di rappresentante indipendente di oltre 110.000 macchinisti, tanto più che il 65% dei macchinisti degli Stati membri sono organizzati nell'ALE.

## Besuch BLZ Spiez und Besichtigung Löttschberg-Basistunnel



Am 13.09 organisierte die Sektion Brig einen Besuch der BLZ Spiez (DOLS) mit einer anschliessenden Besichtigung des Löttschbergbasistunnels (LBT). 9 Lokführer trafen sich gut gelaunt um 13.10 Uhr auf dem Perron 2 in Brig. Pünktlich verliessen wir mit dem ETR 610 das sonnige Wallis und trafen ebenso pünktlich im regnerischen Spiez ein. Dort stiess unser Löttschentaler Kollege Seeburger Josef ebenfalls zu unserer Truppe. Am Eingang zur BLZ wurden wir von Martin Wyss empfangen. Als erstes zeigte uns Herr Wyss die sogenannte «Folterkammer», in der die Fahrdienstleiter ihre jährliche Störungssimulationen durchführen, ähnlich dem Loksimulator Re 460 in Löwenberg.



Dann hiess es Treppen steigen hinauf ins Nervenzentrum der BLZ. Aus der Dispositiv-Operativen Leitstelle Spiez (DOLS) der BLS wird der gesamte Verkehr der Löttschberg-Simplon-Achse südlich von Bern sowie der BLS-Strecken im Berner Oberland gesteuert und überwacht. Ausserdem erfolgt von Spiez aus auch die Fernsteuerung und Überwachung der zahlreichen Anlagen im Löttschbergbasistunnel.



Herr Wyss zeigte uns mit Engagement die verschiedenen Bereiche mit ihren Arbeitsplätzen.

Seine Bemerkung, dass alle Züge, unabhängig des Operators, gleich behandelt werden, löste insbesondere bei unseren Cargo-Lokführern ein kleines Schmunzeln aus.

Das gleiche gilt auch für die Personenzüge, die im Gegensatz zum restlichen Streckennetz, nicht bevorzugt werden, d.h. dass auch diese Züge, wie alle anderen, ihren sogenannten «Slot» einhalten müssen, ansonsten der verspätete Zug ein nächster freiwerdender «Slot» abwarten muss, was bei einem IC mit 1000 Fahrgästen schon «hart» sein kann.

Als Dankeschön überreichte Organisator Tanner Michel, Herrn Wyss zwei edle Tropfen Walliser Weine, aus dem Keller von Cargo-Lokführer Michel Christian.



Nach dem Besuch der BLZ fuhren wir mit dem «Löttschberger» der BLS weiter nach Frutigen ins BLS-Interventionszentrum, wo wir von Herrn Christian Senn begrüsst wurden.

Als erstes besichtigten wir ein Modell des LBT im Masstab 1:300, bevor wir den Lösch- und Rettungszug bestaunen konnten.



Mit einem Kleinbus fuhren wir dann zum Nordportal und zur Interventionstreppe («die breiteste Treppe Europas»), dann weiter zum Fusspunkt Mitholz im LBT.

Nach einem kleinen Fussmarsch erreichten wir die Versuchsstrecke 1:1, wo uns Herr Wyss mit viel Fachwissen und Begeisterung den Aufbau der Tunnelröhren sowie des Schienenfahrwegs und der Fahrleitung erklärte.



Eindrucksvoll war ebenfalls die Besichtigung einer der 12 Lüftungs- und Betriebszentralen, in denen die bahntechnischen Anlagen untergebracht sind.

Der exklusive Blick - einmal von der anderen Seite - aus dem Spezialfenster im Bahntunnel auf einen mit 200 km/h vorbeibrausenden IC, rundete unseren Besuch ab.



Herrn Senn überreichten wir als Dankeschön für die kompetente Führung ebenfalls zwei Flaschen Walliser Wein.

Ein Nachtessen in Kandersteg rundete diesen gelungenen Ausflug ab.

Tanner Michel

## Sektionsbericht VSLF Bern 2010

Als organisierende Sektion der GV 2010 in Thun haben wir uns nach der Jahreswende intensiv um geeignete Räume für deren Durchführung bemüht. Wir glauben, es ist uns gelungen, mit dem Freienhof Hotel und Restaurants in Thun den richtigen Partner zur Durchführung eines Events in dieser Grösse gefunden zu haben.

Die VSLF-Sektion Bern war in den Frühjahresmonaten doch etwas von den Geschäften absorbiert, stellten sich doch Präsi und Vize der Periodischen Prüfung.

Sparen, kostete es was es wolle: Als Präsident durfte ich mit einem Mitglied an einer Gesprächsrunde teilnehmen.

Thema: E-Spesenabrechnung Parkhaus Spiez bei auswärtigen Diensten.

Deliktbeitrag: ca. CHF 20.-

Problem: Der Ticketautomat im Parkhaus Spiez drückt des Öfteren keine Quittungen - und ohne Quittung kein Geld. Es muss ja alles seine Ordnung haben?

Fazit: 90 min Arbeitszeit verplempert um CHF 20.- nicht ausbezahlen zu müssen? Obwohl unser Mitglied die berechtigten Forderungen mittels PIPER-Ausdruck nachweisen konnte.

Schlussendlich hat er sein Geld doch noch erhalten.

Dauer der Verhandlung: 2 mal 45min. da CLP und Stv., der im gleichen Büro anwesend war, nicht weiter arbeiten konnte.

Das Überdenken dieses Sachverhaltes, veranlasste mich, nach 18 Monaten im Amt ein persönliches und durchaus auch selbstkritisches Fazit über meine bisherige Amtszeit zu ziehen.

Es wurde viel versprochen und viel geredet, aber konkret war da nicht viel!

Wir möchte es an dieser Stelle nicht versäumen und wünschen dem Mitarbeiter der DB Bahn AG, welcher seit Januar 2010 krankgeschrieben ist und aus diesem Grunde die Netzteile für die Stromversorgung der LEA II Geräte nicht auf dem ICE einbauen kann «Gute Besserung»! So fahren wir weiterhin «mit» solange der Akku mitmacht, danach «ohne». Alles nach dem Motto Q «Quality our Passion»!

Ich habe für mich entschieden, die Sektion Bern ein wenig härter in den Wind zu stellen. Bekanntlich wird man aus Erfahrung klug. Ich danke nachträglich meinem Vorstand, dass wir gemeinsam die Kursrichtung festlegen konnten. In diesem Sinne habe ich unserem Vorgesetzten ein Schreiben über einige Pendenzen verfasst, welches zugegeben ein paar Grad vom vorbestimmten Kurs abwich, aber dadurch sein Ziel dennoch nicht verfehlte. Über den Stil lässt sich bekanntlich streiten. Was wahr ist, darf gesagt werden, sollte man meinen. Die Erkenntnis:

Diese Ansicht teilt nun mal nicht jeder. RE-Boycott Sektion Genf: Beeindruckt hat uns der Zusammenhalt der Westschweizer Kollegen in dieser Angelegenheit. Eine Sektion ist nur so stark und überzeugend wie die Mitglieder, die dahinter stehen. Als wir uns solidarisch zum Mitmachen entschlossen mussten, war beinahe der ganze Vorstand in den Ferien. Für mich als Präsident war dies letztlich eine Frage der Glaubwürdigkeit. Wir danken denjenigen Mitgliedern, welche sich per Mail/SMS gemeldet haben und die Entscheidung gestützt haben.

Die Frage, wieso sich nicht alle VSLF-Sektionen hinter dieses Anliegen stellten, bleibt mir bis dato unbeantwortet.

www.vslf.com: Wie wichtig das Internet für uns als Verband VSLF geworden ist, möchte ich an dieser Stelle mit einem Beispiel verdeutlichen. Zufall oder nicht? Das Schreiben RE-Boycott Sektion Bern wurde von unserem Präsidenten um ca. 11:30h online auf der Sektionsseite aufgeschaltet.

Die Reaktion darauf ließ nicht bis Mittag auf sich warten. Bei der nachfolgenden Aussprache wurde stets ein «print-screen» davon als Dokumentation verwendet.

Somit hatten wir uns eine Zeitlang mit dem Vorwurf «Aufruf zum passiven Streik» zu beschäftigen.

Mitglieder: Wie bereits erwähnt, eine Sektion kann nur überzeugen und ist so stark wie deren Mitglieder, die hinter dessen Themen stehen. In diesem Zusammenhang möchten wir unsere Sektionsmitglieder ermutigen, wieder wacher am Verbandsgeschehen teilzunehmen. Letztlich bleibt uns oftmals nur die Ernüchterung, wenn wir erfahren, in welchen Arten und Formen sich Kollegen Sonderkonditionen ausbedingen, welche gemäss unserer Einschätzung ausschliesslich dem Eigennutz dienen. Dass sich diese Konditionen oft völlig diametral zu den Anstrengungen unseres Berufsverbandes verhalten, ist leider Tatsache und selbstredend. Einige solcher «Flexibilitätsbezeugungen» sind uns auch 2010 im Hals stecken geblieben.

Dass der Vorstand der Sektion Bern gleichzeitig auch das OK GV 2010 Thun ist, war keineswegs beabsichtigt! Es ist uns aber gelungen dennoch einige Kollegen zum Mitmachen im OK zu gewinnen. Besten Dank

Berufsschuhe: Einige Kollegen haben sie schon erhalten, die schriftliche Ermahnung weil sie bei 35° die hohen Sicherheitsschuhe nicht getragen haben. Wir stellen dazu fest, jeder ist seines Glückes Schmied!

Datenschutz: Dass es in Luzern neu einen CLP gibt, der nur ähnlich heisst wie der Sektionspräsident VSLF Bern ist eigentlich nebensächlich. Der VSLF Sektion Bern

möchte es jedoch nicht unterlassen, Geri Sigrist zu seiner Wahl zu gratulieren. Der Inhalt von Mails, welche nun irrtümlich an mich gesandt werden, von Lf-Kollegen, die ihm zur Wahl gratulieren, gehören für mich jedoch in die Kategorie Duckmäuser, Leisetreter und ..s.k...c.r?! Das Erhalten von zum Teil vertraulichen Mails sei hier nicht speziell und nur am Rande erwähnt. Interessant sind diese zum Teil allemal.

Rücktritt Vizepräsident Martin Egli: Tinu hat entschieden, sich an der GV nicht mehr für eine weitere Amtszeit wiederwählen zu lassen. Wir bedauern seinen Entscheidung, können diesen jedoch nachvollziehen. Die VSLF-Sektion Bern dankt Martin und seiner Frau Silvia für 9 Jahre souveräne und ausgezeichnete Arbeit im Vorstand der Sektion Bern. Wir werden mit Tinu einen Macher und Schaffer verlieren, aber genau so sicher sind wir uns, dass wir nun ein unbequemes und forderndes Mitglied gewinnen werden. Eine Nachfolge zu präsentieren, betrachte ich nachträglich als Parforceakt. Jedoch erfüllt es mich mit Stolz dass an der Sektions-GV ein Kollege zur Wahl antritt, welcher unser aller Vertrauen genießt und verdient.

Im Moment setzen wir die meisten Ressourcen in die VSLF-GV 2010 in Thun, um euch eine gelungene und erfolgreiche GV präsentieren zu können.

See you in Thun 12.03.2011

VSLF-Sektion Bern  
Der Präsident  
Gerhard Siegrist

Wir halten  
uns an  
den  
Zeitplan

**S**

**SHELLENBERG DRUCK PFFÄFFIKON**  
DruckKommunikation  
Schützenhausstrasse 5 • 8330 Pfäffikon ZH  
Telefon 044 953 11 11 • Fax 044 950 18 90  
www.schellenbergdruck.ch

## Mitgliederversammlung vom 10.06.2010 in Zäziwil

Da verschiedene Geschäfte noch nicht abgeschlossen sind können sie hier nicht schriftlich dokumentiert werden. Die Versammlungsteilnehmer wurden mündlich orientiert.

Im Moment sind dies die aktuellsten Geschäfte in der Abteilung Z:

**28 Dostozüge** sind bei Stadler Rail AG durch die BLS bestellt worden.

In den **einzelnen Geschäften** ist noch nichts entschieden und der VSLF wird aktiv versuchen fürs Lokpersonal bestmögliche Lösungen zu erarbeiten.

Mitteilungen des Verbands-Präsidenten:

**Pensionskasse BLS Ascoop/Symova:** Zu diesem Thema teilte uns Hubert Giger mit, dass der VSLF auch eine Kandidatur für den Stiftungsrat Symova aufstellt, um im Stiftungsrat zu nehmen. Es wird dies in der Person von Karl Liechti, Lf Spiez, sein.

**Aktuelle Mitgliederzahlen VSLF**

**Stand Aufnahme VSLF GAV BLS**

Auch zu diesem Thema gibt es nicht viel neues, der SEV vertröstet uns auf Herbst 2010 und der transfair will uns erst bei Neu- oder Ergänzungsverhandlungen mit in die VG aufnehmen. Der VSLF hat transfair erneut angeschrieben, um auch sein Einverständnis für die Aufnahme des VSLF noch in diesem Jahr zu ermöglichen. Mitteilungen von Martin Leu, Stv. Leiter Z, BLS AG:

**Projekt Operating**

Dies soll die Ressourcenlage und Planung,

die Konjunkturmassnahmen, die Tagesprobleme, alles was Kommunikation betrifft und das SAP in der Anwendung derselben beinhalten. Hier wird auch versucht das «Planungs X» der heute verschiedenen Abteilungen der Lokpersonalplanung zu optimieren, um die heutigen Schnittstellen zu eliminieren. (Jahresplanung bei P/G, dann ZE und der laufender Dienst wieder bei P/G).

Operating ist im Moment nur ein Planungsauftrag, welcher anschliessend analysiert wird.

Beschlossen ist noch nichts und die Prozesse werden laufend weiterentwickelt. Entscheide werden frühestens im Spätherbst 2010 zu erwarten sein. Betroffen wären ca. 2/3 des Personals der BLS AG. Für das Lokpersonal würden die Auswirkungen trotzdem nur marginal sein.

**Konjunkturmassnahmen**

Im Moment sind noch immer 55 Lf zu viel bei der BLS. Ausgemietet sind 17 Lokführer (ca. 2,6%), der Rest hat Frei zuhause. Dies ist rein rechnerisch zu verstehen, denn der Abteilung Z wurde das Geld für 55 Stellen entzogen. Mit all den getroffenen Massnahmen kann der Personalbedarf ausgeglichen gestaltet werden und die 55 Stellen können erhalten werden. Gemäss heutigem Planungstand wird ca. Mitte 2013 der Bedarf mit dem Bestand ausgeglichen sein.

**Zeitabrechnung**

Diese muss ganz klar transparenter werden. Martin Leu versicherte uns, dass das Problem erkannt ist und auch angegangen wird, nur wird es in kleinen Schritten vor-

gehen. Vor allen das Visualisieren des Zeitmanagements bereitet grosse Mühe.

Zu diesem Thema entwickelte sich eine angeregte Diskussion.

**Standort Luzern**

Die BLS AG eröffnet einen Lokpersonalstandort Luzern. An diesem Standort wird ein ansprechendes Streckennetz angeboten. Im Moment haben sich bereits 15 Lokführer gemeldet, womit noch 7 Lokführer, damit der Anfangsbestand von 22 Lokführern erreicht ist.

**elo/DIS**

Das Gerät ist ein 10,1" hp Netbook mit Windows 7, einer 250GB Harddisk und einer Akkulaufzeit von ca. 8,5h. Die BLS rechnet mit hohen Kosten, alleine der EDV Unterhalt wird auf ca. 800.000.- CHF pro Jahr geschätzt.

**Pausenraum Kerzers**

In Kerzers steht in Kürze ein neuer Pausenraum zur Verfügung. Es konnte eine entsprechende Lokalität im Hotel Jura gemietet werden, welches sich ebenfalls unmittelbar beim Bahnhof befindet.

**VSLF wieder an Präsidentenkonferenz**

Martin Leu informierte uns, dass der VSLF an den Gesprächen über die Konjunkturmassnahmen 2011 im Juli 2010 wieder am Tisch sitzen wird. Über eine definitive Aufnahme wird die Leitung Z, anschliessend an diese Gespräche, entscheiden. Auch bestätigt er uns ein weiteres mal, dass die BLS AG nach wie vor an einer sozialpartnerschaftlichen Zusammenarbeit mit dem VSLF interessiert ist und würde eine Unterschrift des BLS GAV begrüßen.

## Notizie in breve sull'Assemblea generale del 10.06.2010 a Zäziwil

Comunicazioni da parte del presidente di sezione:

Qui di seguito le questioni di maggiore attualità trattate dal reparto Z:

Dal momento che varie pendenze non sono ancora completamente evase, al momento non siamo in grado di documentarle per iscritto. I partecipanti all'assemblea sono tuttavia stati informati verbalmente.

- La BLS ha ordinato **28 treni Dosto** presso la Stadler Rail AG.

Per alcune questioni non sono ancora state prese delle decisioni definitive, ma il VSLF farà tutto il possibile per trovare le soluzioni migliori per tutelare il personale di locomotiva.

Comunicazioni da parte del presidente del sindacato:

- **Cassa pensioni BLS Ascoop/Symova:** A questo proposito, Hubert Giger ci ha comunicato che il VSLF intende presentare una candidatura per entrare a far parte anche del Consiglio di fondazione della Symova. Il delegato preposto sarà Karl Liechti, macchinista di Spiez.

- **Cifra attuale dei membri del VSLF**

- **Stato attuale circa la partecipazione del VSLF al CCL BLS:** Anche su questo argomento non ci sono molte novità; il SEV parla di autunno 2010, nel mentre transfair intende integrarci nella Comunità di negoziazione solo successivamente alle nuove trattative o a quelle complementari. Il VSLF ha nuovamente scritto a transfair per avere anche il suo consenso in merito ad una sua adesione ancora nel corso di quest'anno.

tituto capo Z, BLS SA:

**Project Operating**

- Esso si occupa dello stato e della pianificazione delle risorse, delle misure congiunturali, dei problemi correnti, come pure di tutto ciò che riguarda la comunicazione e il sistema SAP. Qui si cerca anche di ottimizzare la „pianificazione X“ dei vari reparti per la pianificazione del personale, al fine di eliminare le attuali interfacce (pianificazione annuale per V/M, ZE e i servizi attuali presso V/M).

- Operating attualmente consiste unicamente in un mandato che successivamente dovrà essere analizzato a fondo.

- Finora non si è ancora deciso niente, per cui i vari processi dovranno essere ulteriormente sviluppati. Dovremmo attenderci delle decisioni verso la fine dell'autunno 2010. Questo concernerebbe circa i 2/3 del personale della BLS SA. Le ripercussioni dovrebbero tuttavia essere solo marginali per il personale di locomotiva.

**Misure congiunturali**

- Al momento ci sono ancora 55 macchinisti in eccesso presso la BLS. In affitto ci sono 17 macchinisti (ca. 2,6%), nel mentre il restante personale non ha sede fissa. Questo va visto unicamente da un punto di vista matematico, dal momento che non è più stato concesso al reparto Z il denaro per la gestione dei 55 posti di lavoro. Grazie alla serie di misure adottate finora, gli effettivi del personale possono essere gestiti in modo equilibrato, per cui i 55 posti potranno essere mantenuti. In base alla pianificazione attuale, verso la metà del 2013 si potrà raggiungere un buon equilibrio tra il fabbisogno e gli effettivi del personale.

**Calcolo dei tempi**

- Chiaramente dovrà diventare più traspa-

rente. Martin Leu ci ha assicurati che si è a conoscenza del problema e che lo si sta affrontando, anche se a piccoli passi. È in particolar modo la visualizzazione della gestione dei tempi a creare problemi non indifferenti.

- La discussione sull'argomento è attualmente molto accesa.

**Sede di Lucerna**

- La BLS SA aprirà a Lucerna una nuova sede per il personale di locomotiva, in grado di offrire un'allettante rete ferroviaria. Finora si sono già annunciati 15 macchinisti di locomotiva, per cui ne mancano ancora 7 per raggiungere il previsto numero iniziale di 22 macchinisti.

**elo/DIS**

- Si tratta di un Netbook hp 10,1" con Windows 7, hard disk da 250GB e ricarica della batteria di ca. 8,5 ore. La BLS prevede costi alquanto elevati; si stima che la sola manutenzione EDP si aggirerà intorno a 800'000.- CHF all'anno.

**Locale pausa di Kerzers**

- A Kerzers prossimamente il personale potrà disporre di un nuovo locale pausa. Si è potuto affittare un locale adatto presso l'Hotel Jura, che si trova nelle immediate vicinanze della stazione.

**Il VSLF partecipa nuovamente alla Conferenza dei presidenti:**

- Martin Leu ci ha comunicato che in luglio 2010 il VSLF parteciperà ancora una volta al dibattito sulle misure congiunturali 2011. La direzione Z deciderà in merito ad una sua integrazione subito dopo questi colloqui. Ci ha inoltre confermato nuovamente che la BLS SA è sempre interessata ad una collaborazione partenariale con il VSLF e che auspica una sua sottoscrizione del CCL BLS.

Wir bitten Euch, folgenden Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und Ihnen die letzte Ehre zu erweisen.  
Nous vous prions d'honorer le souvenir des collègues suivants et de leur rendre un dernier hommage.  
Vogliamo onorare la memoria dei nostri colleghi che ci hanno lasciato e rendiamo loro l'estremo saluto.

**Theo Schnider**

\* 13.5.1928  
† 6.4.2010

**Hans Weber**

\* 25.4.1928  
† 12.8.2010

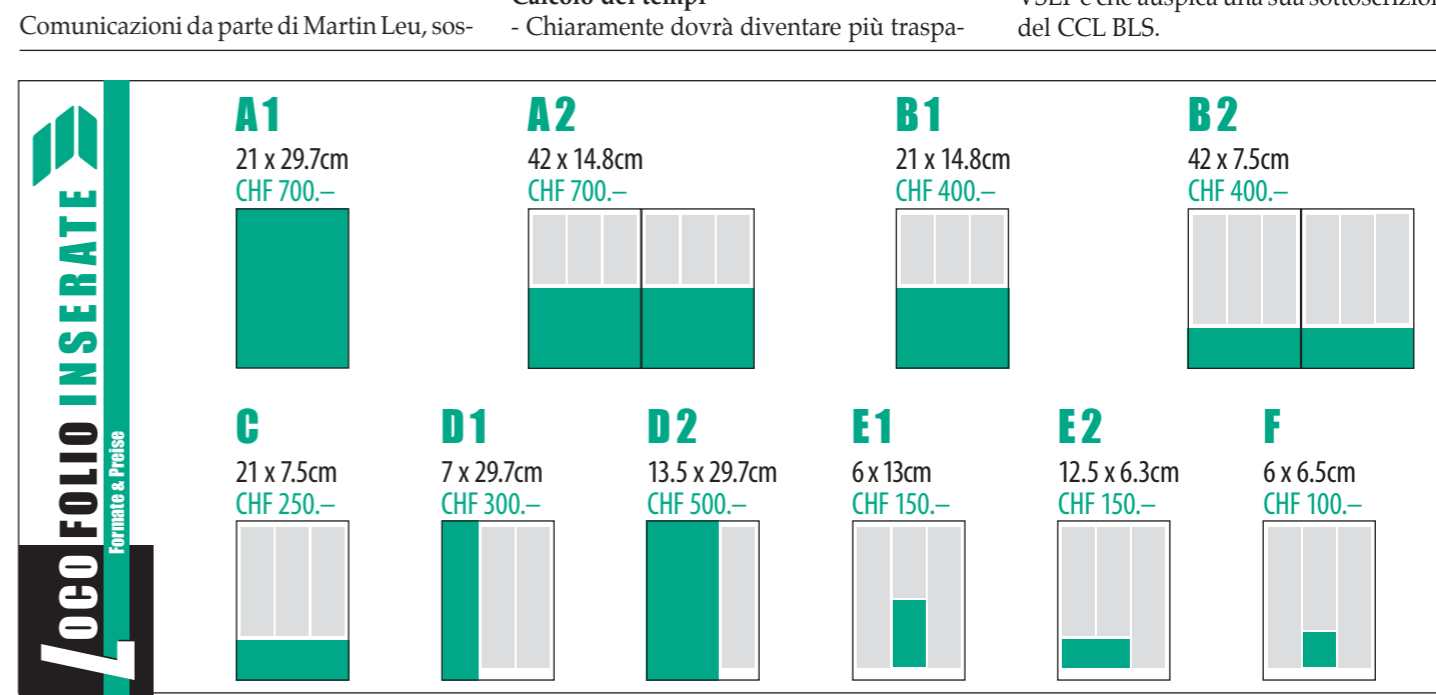
**Karl Ankele**

\* 24.4.1921  
† 15.6.2010

**Oskar Walker**

\* 10.4.1918  
† 2.8.2010

In stiller Anteilnahme  
Vorstand VSLF und alle Kollegen  
Un recueillement silencieux  
Comité central VSLF et tous les collègues  
Dedichiamo loro qualche attimo di raccoglimento.  
Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi

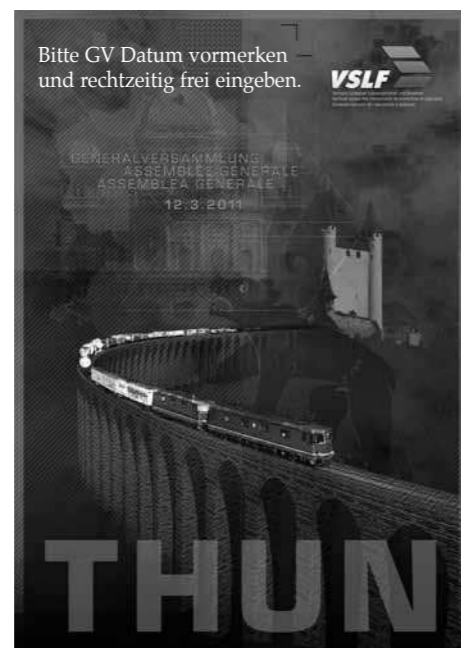


Goldgräberstimmung für jene die in einer Leitungsfunktion bei der SBB arbeiten dürfen, Katzenjammer, für diejenigen wie wir Lokführer, die immer wieder die alte Leier von «ZU TEUER» und «LEISTUNGS-STEIGERUNG» hören. Wieso diese zwei unterschiedlichen Wahrnehmungen? Ist der Lokführer etwa selber schuld, wenn er hinterfragt, wieso gerade er immer die Zielscheibe jeder Kostenwahrheit sein soll. Gleichzeitig aber werden ganze Armeen von neuen CLP rekrutiert. Sollte das regelmässige Weiterbefördern unserer Chefs in neue und noch besser bezahlte Lohnklassen an uns spurlos vorbei gehen? Ja, Chefs die 2-3 Jahre auf irgendeinem Posten gearbeitet haben, brauchen dringen eine neue Beförderung! In diesen 3 Jahren nahmen wir Lokführer aber einen Verlust der Rente in der Pensionskasse von fast CHF 1000 monatlich hin. Es darf sich jeder Lokführer selber ausrechnen, um welchen Betrag er bei der Pensionskasse betrogen wird. Wieso werden wir gezwungen, in der Pensionskasse SBB zu verbleiben, welche unser Vermögen schamlos vernichtete und dabei keiner der Chefs zur Verantwortung herangezogen wurde?! «Weiterbefördern» war die Devise der Leitung und «die Sanierung auf dem Buckel der Angestellten durchziehen»! Es gäbe hier noch eine lange Liste, welche die unterschiedlichen Wahrnehmungen aufzeigen könnte. Im Minutenakt wird bei den Lokführern abgerechnet, gleichzeitig aber betreiben viele ein «Home-office» oder sind während der Arbeitszeit auf dem Heimweg oder bereits zuhause. Ja, die Kultur von Arbeiten und Arbeitszeiten ist bei den Vorgesetzten ganz unterschiedlich wahrnehmbar. Drücke bei den Lokführern jede Minute aus der Zitrone und verteile den davon erwirtschafteten Ertrag wieder in der Führungsscrew des Unternehmens. So lautet die Devise von Meier & Co! Einfach wegschauen und sich etwas vorkaukeln --- ich habe ja Arbeit! Ja, viele unserer Kollegen gehen diesen Weg und haben innerlich gebrochen mit der SBB. Die Ergebnisse der Personalumfragen, welche seit Jahren im Keller herum dümpeln, haben noch keine Verbesserungen hervorgebracht. Die heutige Wertschätzung heisst, als anonyme Nummer mit Kostenanalyse und Leistungssteigerung verbucht und verwaltet zu werden. Immer wird dem Lokführer der Lohn vorgehalten. Schade ist nur, dass genau jene Vorgesetzten nicht in den Spiegel schauen und sich fragen, was sie mit ihrem Lohn dazu beitragen. Der Lohn als Lokführer ist in der Hierarchie der Lohnpyramide der SBB in der unteren Hälfte anzutreffen. Doch Tatsache ist, Rechnungen und Lebenshaltungs-

kosten werden nun einmal mit dem Lohn bezahlt. Dies sollte sich die obere Hälfte der Lohnempfänger einmal hinter die Ohren schreiben!  
Fazit eines Berufsverbandes VSLF: Wer sich aufgibt, gibt denen Recht, welche immer noch viel Saft in der Zitrone wittern. Diese werden nicht locker lassen und weiter pressen, soweit, bis jeder - ja wirklich jeder massiv leidet und Folgen davon bis ins Familienleben hinein trägt. Lassen wir dies nicht zu! Wehren wir uns und machen wir keine gewerkschaftlichen Pausen. Sie werden schamlos ausgenutzt. Jeder Lokführer trägt nebst der täglichen Verantwortung auch dazu bei, wie das zukünftige Arbeitsumfeld aussehen wird. Darum, jetzt erst recht, gemeinsam stark!

#### Jahresrückblick 2009-2010 der Sektion Luzern-Gotthard

Ein Rückblick auf ein anstrengendes Jahr, mit dem Höhepunkt der VSLF-GV im März in Luzern - dies wäre in einem Satz der Jahresbericht. So kurz aber ist diese Rückblende nur für jene Mitglieder, welche leider immer wieder glänzen durch Abwesenheit. Viele interessieren sich nur noch beiläufig für die gewerkschaftliche Arbeit. Dabei war das Jahr geprägt durch viele Aktivitäten des Vorstandes und der Sektion. An der letzten Sektions-GV in Goldau wechselte das Präsidium vom langjährigen Präsidenten Hansruedi Niederhäuser an den neuen Präsidenten Joe Brunner. Hansruedi, wir danken dir recht herzlich für deine Arbeit, welche nicht immer einfach war. In einer schwierigen Zeit der Umstrukturierungen, dem ständigen Druck auf die Lokführer, effizienter zu arbeiten, mit



Sprachzertifikaten, Rayonverkleinerungen und dem stetig wachsenden Desinteresse der Mitglieder, war das Führen der Sektion Luzern-Gotthard nicht einfach. Dafür, dass du Hansruedi den Kopf nicht hängen gelassen hast, dankt dir die Sektion. Letztes Jahr im November waren wir mit in der Vorbereitung der Generalversammlung des VSLF in Luzern. Ein tolles und auch hochmotiviertes Team arbeitete daran, eine gute und auch schöne GV dem VSLF bereitzustellen. Als OK-Präsident wusste ich, dass eure Arbeit immer ein 100%-Einsatz war und die GV im Hotel Schweizerhof kommen konnte. Und der Tag der Vorbereitungen kam am 13. März 2010 und der Einsatz wurde belohnt. Alles klappte so wie wir es planten. Viele positive Echos von Verbandseite, Mitgliedern, aber auch von vielen Partnern des Begleitprogramms. Viel Lob, welches ich gerne an das OK weiter gebe. So macht Arbeit Spass! Kurzer Terminkalender des Vorstandes / Präsidenten der Sektion Luzern Gotthard im Jahre 09/10:

7 OK-Sitzungen für GV 2010  
11. Januar Vorstandssitzung beim Präsi  
13. März GV in Luzern VSLF  
30. März Sozialpartnersitzung in Luzern  
10. Mai Vorstandssitzung beim Vizepräsidenten Beat Rüfenacht in Silenen  
19. Mai Vorstandssitzung  
22. Juni Mitgliederversammlung in Goldau & Nachmittags Besichtigung Altstadt Zug  
24. Juni Sozialpartnersitzung in Luzern  
13.+14. Oktober Koordinationssitzung VSLF-Vorstand  
19.-21. Oktober Vorstandssitzung «wie weiter» in Bratsch / VS im Chalet von Joe  
29. November Sektions-Generalversammlung in Luzern / Café SOWIESO  
Daneben hatte ich viele Telefonate und Gespräche mit Mitgliedern, welche nebst Problemen auch Positives berichteten. Mir fehlte in diesem Jahr einzig den Kontakt zu vielen Mitgliedern, welche immer ihren Beitrag bezahlen, aber sich kaum gewerkschaftlich engagieren. Ist das Umfeld der Arbeit als Lokführer euch nicht mehr wichtig? Gebt euch doch wieder einmal einen Ruck und nehmt wieder aktiv teil an der Gestaltung eures Arbeitsplatzes und Umfeldes.

So schaue ich gerne auf die geleistete Arbeit zurück und freue mich auf den Kontakt mit euch. Zum Schluss möchte ich noch meinen Vorstandsmitgliedern für ihre Mithilfe danken, denn ohne sie ginge es nicht. Wir suchen wieder neue Vorstandsmitglieder!

Joe Brunner  
Sektionspräsident Luzern-Gotthard



#### Geschätzte Kollegen

Es ist schon fast ein Jahr her, seit meinem Amtsantritt als Vize-Präsident P der Sektion Ticino. Ich muss zugeben, dass es teilweise leichte, teilweise schwierige Probleme zu lösen gab. Ich bin mir bewusst, dass in der ganzen Schweiz im Bereich der Lokführer viele Veränderungen anstehen, teilweise zu unseren Gunsten, viele andere von fragwürdigem Interesse. Wir sind zunehmend mit Vorgesetzten konfrontiert, welche massive finanzielle Einsparungen vornehmen wollen und nichts von unserem Beruf wissen. Zudem haben wir immer weniger Zeit für unsere Aufgaben zur Verfügung. Dies ist sicherlich nicht der richtige Weg um die Zufriedenheit der Lokführer zu steigern.

Eine mögliche Lösung wäre, wenn es ein ernsthaftes, schwerwiegendes Problem zu lösen gibt, dass Gespräch auch mit den anderen Gewerkschaften vertieft zu pflegen. Sinnvoll wäre auch eine grössere Mitsprache gegenüber unserer Unternehmung. Es ist klar, dass dieser Weg schwierig ist, jedoch nicht unmöglich. Offensichtlich haben wir Manager an die Spitze, die offensichtlich dazu neigen, Geld zu sparen und es ist sehr schwierig, diesem Trend entgegenzuwirken.

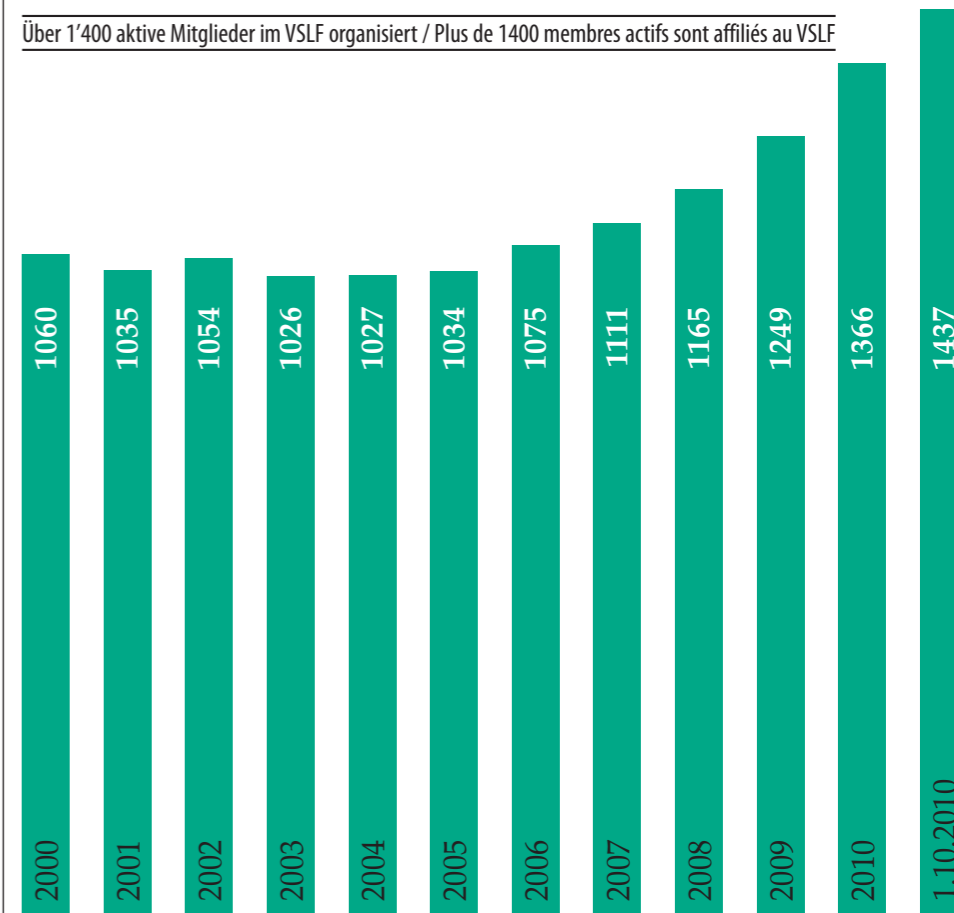
Aus diesem Grund bin ich der Meinung, müssen wir uns mehr Gehör verschaffen, damit wir zu unseren Rechten kommen. Wir dürfen auch die internen Probleme vom jeweiligen Depot nicht vernachlässigen. Berücksichtigt man dieses erste Jahr für die Einarbeitung, werde ich mich bemühen die anfallenden Probleme in Zukunft zu lösen. Trotz der guten Kommunikation des Verbandes und den Bemühungen und den großen Anstrengungen die Probleme in den Griff zu bekommen, hört man allzu oft den Satz: «Aber was macht die Gewerkschaft???» Es ist unbedingt notwendig, etwas zu unternehmen.

Abschließend danke ich allen für die Zusammenarbeit im Jahr 2010.

Mario Cigardi  
Vizepräsident Sektion Ticino P  
Italiano: pagina 83

1400+

Über 1'400 aktive Mitglieder im VSLF organisiert / Plus de 1400 membres actifs sont affiliés au VSLF



Im Juni 2010 hat der VSLF die 1400-Grenze der aktiven Mitglieder überschritten, dies nachdem bereits im Sommer 2009 das tausendste Mitglied bei der SBB begrüsst werden konnte.

Der erfreuliche Mitgliederzuwachs ist zurückzuführen auf die konsequente Vertretung des Lokpersonals und das beharrliche Hinwirken auf Verbesserungen in allen Bereichen. Leider ist der Erfolg der Arbeit des VSLF oftmals einzig das Verhindern von Verschlechterungen, was die Basis aber durchaus auch anerkennt. Der VSLF ist am Puls der Lokführer, da alle Mitglieder im Vorstand und in den Sektionsvorständen aktive Lokführer und somit vor Ort erreichbar für alle Kollegen sind.

Zum Erfolg beigetragen haben ebenfalls die Klassenbesuche mit professionellen Präsentationen durch unseren Artdirector Stephan Gut (Präsident Sektion Ostschweiz). Insbesondere der konsequente Einsatz für die jungen Kolleginnen und Kollegen trägt Früchte und immer mehr Junge schenken dem VSLF das Vertrauen.

Die Zahlen bestärken uns in unseren Tun und Handeln. Ein Dankeschön an alle.

Für den Vorstand VSLF  
Hubert Giger  
Präsident VSLF

Le VSLF a dépassé le seuil des 1400 membres actifs en juin 2010. Rappelons que le nombre de 1000 mécaniciens actifs aux CFF avait été atteint en été 2009.

La progression réjouissante du nombre de membres est à imputer à la représentation conséquente des mécaniciens et à la pression acharnée en vue d'une amélioration dans tous les départements. Malheureusement, le résultat du travail du VSLF se limite parfois à limiter les dégâts! Ce travail est toutefois aussi apprécié par la base.

Le VSLF est au plus près des mécaniciens car tous les membres du comité et des comités de sections sont eux-mêmes mécaniciens actifs, ce qui les rend atteignables sur place en tout temps par leurs collègues. Les visites de classes ont aussi contribué à notre succès avec des présentations professionnelles élaborées par notre Artdirector Stephan Gut (Président de la section Ostschweiz).

L'engagement conséquent en faveur des nos jeunes collègues porte ses fruits et de plus en plus de jeunes font confiance au VSLF.

Ces chiffres nous confortent dans notre façon de faire et dans nos actions. Un grand merci à tous.

Pour le comité VSLF  
Hubert Giger  
Président VSLF