

Offerta esclusiva per i nostri soci: privaLex®

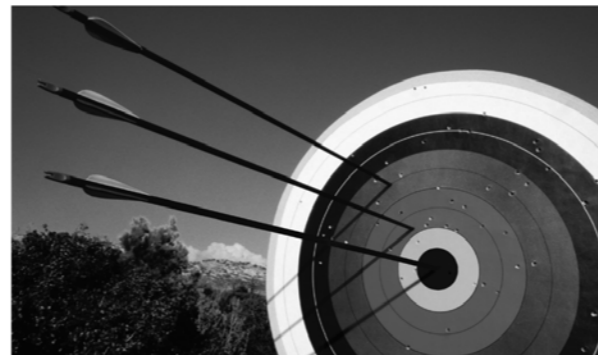
Approfitta subito del 50% di sconto su privaLex®, l'assicurazione di protezione giuridica globale per privati e famiglie!



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.



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

privaLex® è tutela globale

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

Impossibile farsi valere per meno!

privaLex®
assume

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

Sì, intendo aderire!

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

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

Durata del contratto: 1 anno, con rinnovo tacito annuale, salvo disdetta tre mesi prima della scadenza

Pagamento: annuale anticipato

Valida dal: _____ (almeno un giorno dopo la ricezione del plico postale presso CAP)

Nome e cognome: _____

Indirizzo, NPA, luogo: _____

Telefono fisso / cellulare: _____ Data di nascita: _____

Socio dal / Tessera n.: _____

Luogo, data: _____ Firma: _____

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

Fanno fede le condizioni generali (CG) privaLex®, Protezione giuridica globale per locatari / proprietari, edizione 06/2009. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell'associazione VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base di VSLF.

I dati del cliente saranno trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo / una polizza o invio di documentazione) e non saranno trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati del cliente nell'ambito di iniziative di ottimizzazione prodotti per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto all'informazione e, a determinate condizioni, alla rettifica, al blocco o all'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici o nel dossier.

Editoriale

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio



Ed ecco il tanto atteso momento: la nuova edizione del LocoFolio è pronta! Com'è giusto che sia, il suo contenuto riflette i temi che attualmente interessano e preoccupano il personale di locomotiva. La sicurezza fa senz'altro parte di questi temi scottanti ma, malgrado tutte le proteste delle imprese di trasporti ferroviari, non sempre figura tra le preoccupazioni principali. Gli altri temi in discussione concernono la pianificazione ombra e i perenni tentativi da parte delle imprese di aumentare costantemente la produttività del personale di locomotiva, la prevista creazione di nuove società affiliate FFS, l'uso di una divisa FFS e la riorganizzazione di FFS Cargo.

Così, di primo acchito, si potrebbe pensare che le varie tematiche non abbiano molto a che vedere l'una con l'altra. O magari sì, dato che la pressione dei costi non è un'esclusività di FFS Cargo e un po' ovunque si devono adottare delle efficaci misure di risparmio. FFS Cargo è costretta a rinunciare al suo bel palazzo dorato a Basilea e dovrà prevedere una forte riduzione del proprio personale amministrativo. A causa di questa ristrutturazione in corso, purtroppo si dovranno sacrificare anche una settantina di posti di macchinista B100. Questo ci porta automaticamente alla divisione parallela di Traffico viaggiatori che, nel contempo, ha formato una classe di macchinisti B100 con un forte dispendio di denaro.

La divisione DT V persiste nel voler rimanere una struttura dirigenziale inefficace e ridondante, con una ampiezza di controllo limitata, così come voluto dal CEO, a

quanto pare nell'interesse dei macchinisti. Logicamente, a tutt'oggi la direzione DT non è ancora riuscita a definire in maniera convincente il senso e lo scopo della sua esistenza e delle sue finalità. Ecco perché aspira ad avere un personale di locomotiva in uniforme, evidentemente senza preoccuparsi delle conseguenze finanziarie. Va da sé che l'adozione di una divisa da parte del personale di locomotiva presuppone ben altro che la semplice imposizione da parte del capo Operating di obbligare a portare un'uniforme.

La responsabile di FFS Traffico regionale aspira alla creazione di altre società affiliate, con un proprio personale di locomotiva, malgrado l'espressa rinuncia ad una pianificazione comune delle prestazioni dei macchinisti tra FFS V, TILO, Turbo e RegionAlps già oggi comporti dei sovracosti che superano la decina di milioni di franchi. C'è proprio da chiedersi se FFS V non dovrebbe introdurre delle misure di risparmio! Ma non c'è da sorprendersi, visto che i tempi dei processi di messa in servizio sono talmente scanditi che si deve addirittura calcolare il tempo per appendere la propria giacca.

Nel frattempo si è introdotto un nuovo concetto di formazione per il personale di locomotiva, sebbene non sia ancora chiaro quale dovrà essere la durata esatta dell'addestramento. L'essenziale è che sia quanto più breve possibile. Il fatto che poi questi nuovi macchinisti sappiano realmente fare il proprio mestiere, è un fattore secondario, tanto poi le istruzioni supplementari che non hanno potuto trovare spazio nella for-

mazione di base e che necessariamente devono essere recuperate, vanno poi a carico di qualcun altro.

Potremmo allungare all'infinito la lista di esempi di come le FFS sperperino i loro soldi, risparmiandoli poi da qualche altra parte. Fintantoché le FFS andranno avanti a funzionare come un'associazione eterogenea di divisioni e dipartimenti, non potrà mai cambiare nulla. Qui sono assolutamente necessarie delle azioni concrete da parte della direzione dell'impresa, direzionate per la maggiore formata da responsabili di divisione. Stiamo a vedere se queste persone, che al momento non fanno altro che arrabattarsi e arrampicarsi sugli specchi, prima o poi riusciranno ad intraprendere un'azione concertata.

In questa attesa, auguriamo una piacevole lettura del LocoFolio a tutte le nostre lettrici e ai nostri lettori.

Ancora una cosa, di carattere personale. Dopo la lettura dell'ultimo LocoFolio, alcuni quadri di DT si erano informati per sapere se quando aveva scritto determinati articoli il redattore non avesse per caso avuto una brutta giornata. Il redattore ci tiene a ribadire che non è assolutamente così. Il suo lavoro come macchinista continua a piacergli molto e, come del resto tutti i funzionari del VSLF, s'impegna affinché questa professione possa finalmente (ri) trovare tutto il suo potenziale. Fintantoché le circostanze avverse non lo consentiranno, il redattore continuerà ad esternare il suo punto di vista nei suoi articoli. Non è quindi l'umore del redattore ad essere cattivo...



Basta un VSLF per risparmiare sui premi.

Per fortuna siete soci della VSLF. Perché così approfittate di uno sconto di oltre il 25% sui premi delle assicurazioni complementari e di una consulenza personalizzata presso CPT, la n. 1 delle casse malati online. Per richiedere un'offerta: 058 310 98 72 o www.vslf.kpt.ch



La voce del presidente

Hubert Giger, presidente del VSLF



Ormai lo sanno tutti: per la S-Bahn di Ginevra (CEVA) si prevede la creazione di una nuova consociata, con personale proprio, ciò che si sta pianificando anche per delle altre regioni. Una cosa è chiara: generalmente queste società non producono un plusvalore, bensì sono all'origine del rincaro della produzione. Per via del numero limitato di macchinisti disponibili, diventa quindi sempre più difficile pianificare dei turni decenti, oltre al fatto che è praticamente impossibile avvalersi di modelli alternativi di tempo di lavoro, con la conseguenza che noi macchinisti dobbiamo svolgere un lavoro sempre più monotono e sempre meno attraente. In questo numero potrete trovare ulteriori informazioni sul tema delle consociate delle FFS.

Per restare sani il più a lungo possibile, e più che mai con i massacranti turni di lavoro odierni, è assolutamente necessario che i macchinisti possano usufruire di modelli individualizzati di tempo di lavoro, che possano scegliere di lavorare part-time e che vengano esaudite eventuali richieste particolari di tempo di lavoro. Non per niente, una ragguardevole percentuale di macchinisti già oggi lavora a tempo parziale ciò che, a seguito della creazione di queste consociate, si complica sempre più dato che i macchinisti vengono suddivisi in gruppi sempre più piccoli. Noi del VSLF stiamo facendo tutto il possibile affinché i responsabili vedano e capiscano questi collegamenti logici.

Il fatto che possiamo restare in salute quanto più a lungo possibile è anche uno degli obiettivi del progetto «Età e lavoro» delle FFS, in cui si cercano delle soluzioni per i collaboratori soggetti a rischio per la salute. Come già detto precedentemente, da una parte affinché possano lavorare più a lungo e in buone condizioni di salute e, dall'altra parte, affinché possano andare prima in pensione. L'illuminazione mi è arrivata dopo un primo workshop con i partner sociali: con i macchinisti non c'è

affatto la necessità di prevedere un pensionamento anticipato. Questo, dal momento che, statisticamente parlando, abbiamo un numero incredibilmente basso di assenze e di giorni di malattia. Ne consegue pertanto che, fino ad età avanzata, siamo sani come pesci. Vogliamo proprio vedere se verrà riconosciuto il risaputo stress dei macchinisti dovuto ai tempi di lavoro irregolari. In questo contesto, le nostre rivendicazioni sono assolutamente chiare.

La riduzione di personale presso FFS Cargo non è una novità, per contro lo è la sua entità. Parte dei macchinisti Cargo B100 potranno seguire una formazione per diventare macchinisti B, nel mentre per tutti gli altri si dovranno trovare delle altre soluzioni. Il fatto che la divisione Cargo stia riducendo il numero dei macchinisti B100, che presso Infrastruttura li si stia cercando e che presso la divisione traffico viaggiatori di Zurigo sia addirittura in corso una formazione per macchinisti B100, sta ancora una volta ad indicare quanto sia scarso lo spirito di coordinamento tra le divisioni a livello di politica del personale. E, come spesso accade, qui non si tratta di trovare delle valide soluzioni per il personale e per le ferrovie, bensì di «tutelare» la propria divisione e le proprie decisioni.

In diverse regioni cominciano a delinearsi importanti dislocazioni nell'ambito del personale di locomotiva. La sistemazione dei depositi della Südostbahn (SOB) in relazione alla S-Bahn di San Gallo si ripercuote, per esempio, sui macchinisti di tutta la Svizzera orientale. Nel canton Ticino si dovranno invece prevedere degli scambi di prestazioni e dei dislocamenti di personale tra TILO SA, FFS Cargo e Traffico viaggiatori. Non da ultimo, anche tutte le sedi Cargo a rischio a seguito dell'apertura della galleria NEAT non sfuggono a questo destino. Il VSLF è pronto ad accettare queste sfide e pretenderà delle soluzioni sostenibili, a prescindere dalle divisioni e dalle compagnie.

Il passaggio continuo e forzato ad un nuovo datore di lavoro solo in virtù di nuove distribuzioni delle prestazioni comporta, sì, diversi rischi per noi lavoratori, ma anche delle opportunità: infatti, ogni volta si ha la possibilità di rinegoziare il proprio salario e, per quanto riguarda i contributi della cassa pensione, vale comunque il principio del libero passaggio. È pur vero però che, in questo modo, sarà ben difficile poter raggiungere i necessari anni di anzianità che danno diritto ai premi di fedeltà. Automaticamente questi premi perdono di valore, proprio come la lealtà nei confronti del datore di lavoro. Si ha l'impressione che i macchinisti vengano visti soltanto come uno scomodo fattore di costo, a cui purtroppo, per la conduzione dei treni, non si può proprio rinunciare.

Il VSLF è impegnato e ha un ruolo attivo in varie attività. Siamo coinvolti direttamente in tutte le questioni di maggiore rilevanza e, nella maggior parte dei casi, possiamo contare anche su qualcuno con una mente sveglia al posto giusto. Nell'ambito di FFS Traffico viaggiatori, il VSLF è finalmente riuscito a definire una soluzione decente per quanto riguarda la questione della riduzione del tempo di lavoro e della gestione dei tempi di lavoro in negativo. Per quanto riguarda Thurbo AG, a seguito di modifiche dei tempi di consegna scorrette abbiamo deciso di appellarci al tribunale arbitrale. A maggio di quest'anno, abbiamo inoltre presentato reclamo presso il DATEC contro l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) a seguito della sempre più frequente cattiva abitudine di pretendere che determinate attività vengano svolte durante il proprio tempo libero, contro compensazione di tempo. La risposta del DATEC non ci è ancora pervenuta. Come sempre, noi continuiamo ad andare avanti per la nostra strada con grande determinazione e coerenza. A tutti voi auguro una buona continuazione e di affrontare al meglio questa stagione uggiosa e silenziosa.

Pianificazione ombra

Nell'ambito del progetto «Sviluppo DT», nell'autunno dello scorso anno la divisione DT di FFS Traffico viaggiatori ha deciso di lanciare una pianificazione ombra. All'origine vi erano delle discrepanze tra la direzione di progetto e i partner sociali sulla questione della «distribuzione naturale delle prestazioni». Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale e rappresentante del VSLF in seno al progetto «Pianificazione ombra»



L'équipe del sottoprogetto «Produttività» aveva ricevuto l'incarico di portare i tempi effettivi di guida dall'attuale percentuale del 50,9% alla percentuale del 55% entro il 2016. Per «tempi effettivi di guida» si intende il tempo in cui, sulla base della segnaletica, un macchinista deve condurre un treno da A a B. Questo riguarda pertanto tutti i treni che i viaggiatori possono consultare sull'orario giallo presente in tutte le stazioni. Non vi rientrano gli spostamenti del treno nell'ambito della stazione (movimenti di manovra), la messa in servizio e fuori servizio del treno, i tempi di inversione, i tempi di spostamento, ecc. (1)

Le misure, oggetto di discussione e sotto esame, erano diverse con il risultato che la direzione di progetto ha localizzato un possibile potenziale massimo di aumento dei tempi di guida nella «distribuzione naturale delle prestazioni». Si è portato ad esempio il caso del deposito di Ziegelbrücke che, grazie a questo metodo, ha visto un incremento dei tempi di guida di oltre il 10%.

L'idea della distribuzione naturale delle prestazioni è, tutto sommato, estremamente semplice. Ai macchinisti vengono infatti assegnati unicamente dei servizi e delle linee che partono dal o finiscono nel rispettivo deposito. Il piano dei turni si attiene pertanto rigorosamente ai luoghi di servizio dei treni durante la notte. In questo modo si potrebbero eliminare tutte le

prestazioni non naturali che, a loro volta, comportano dei costi elevati. Questo per quanto riguarda l'aspetto teorico. I partner sociali erano invece dell'opinione che i risultati emersi dalle ottimizzazioni locali non fossero sufficientemente significativi. Le prestazioni del deposito di Ziegelbrücke, come per esempio il potenziamento e il decremento dei treni navetta a Zurigo, non sono semplicemente sparite, bensì sono solo state dislocate presso altri depositi.

Insieme al gruppo di lavoro, Manfred Halter, capo DT, ha quindi deciso di dare il via ad una pianificazione ombra, al fine di valutare quali possono essere le ripercussioni della «distribuzione naturale delle prestazioni» a livello nazionale.

Gli artefici di questa pianificazione ombra, sotto la direzione di Manja Theurich, in qualità di capo progetto, e con la partecipazione dei rappresentanti dei sindacati e della CoPe, hanno ricevuto due mandati. Primo: l'allestimento di una pianificazione sulla base di una «distribuzione naturale delle prestazioni» (fase 1) e, secondo: una pianificazione ottimizzata con l'unica condizione che sia più produttiva rispetto a quella attuale (fase 2).

Fase 1

La distribuzione delle prestazioni prettamente naturali si è rivelata un fiasco. Senza prestazioni complementari, i depositi,

come quelli di San Gallo o Sciaffusa, non sono più produttivi, dal momento che la separazione tra traffico a lunga percorrenza e traffico regionale (THURBO) produce la perdita totale di tutte le attività complementari ai servizi.

L'attuale pianificazione ha già come base una distribuzione naturale delle prestazioni ed è anche giusto che sia così. Nei servizi devono però rientrare anche tutte le necessarie attività accessorie, al fine di poter soddisfare degli altri criteri importanti, quali la media dei turni, il tempo di lavoro annuale, ecc.

Tra l'altro, nei depositi più piccoli con servizi prevalentemente di carattere regionale, i tempi di guida sono aumentati a scapito dei depositi più grandi che prevedono prestazioni a lunga distanza o servizi misti. Si tratta di un gioco a risultato zero che, però, ha delle conseguenze: dopo le ore di punta, il problema dei servizi inadeguati si è infatti intensificato ulteriormente (vedi 2), senza i servizi parziali delle catene di prestazioni di altri depositi, presso alcune sedi non è più possibile strutturare una formazione dei turni; con una conoscenza minima dei veicoli e delle tratte, rispettivamente con una perdita delle stesse a medio termine, i futuri decentramenti e le aggiunte di servizi (passante [DML] 2014, ETCS, galleria di base del Gottardo [GBT]) non faranno altro che generare dei costi supplementari.

Fase 2

I fautori di questa pianificazione ombra si sono infine dovuti rendere conto che una redistribuzione delle prestazioni non produce alcun incremento della produttività. Questi pianificatori lavorano in maniera professionale e cercano di ricavare il massimo dalle condizioni generali date, tra l'altro con buoni risultati. Ci sono tuttavia dei servizi/turni residui che lasciano ancora a desiderare e che non sono soddisfacenti né per i macchinisti né per la pianificazione. È l'APK che oggi potrebbe affinare la gestione dei servizi, sempre che le eventuali ottimizzazioni a livello locale non si ripercuotano poi a livello nazionale.

La competenza per la questione delle difficili parti rimanenti e dei cambiamenti a breve termine spetta alla direzione. Il potenziale tra pianificazione nominale e reale è pari al 5% e, pertanto, sorprende ancora di più il fatto che non si investa maggior-

mente in questo ambito sul piano della politica del personale.

Conclusioni

DT rasenta già il massimo della produttività, nel mentre DML, GBT e la navettizzazione dei treni genereranno un incremento naturale della produttività dei macchinisti che consentirà di raggiungere l'obiettivo prefissato di tempi di guida pari al 55%. E poi? Già oggi, ci sono dei periodi in cui i turni sono talmente condensati che faticiamo ad arrivare al tempo di lavoro annuale garantito da contratto. Il tempo mancante deve poi essere compensato dalle FFS, come da CCL, entro la fine dell'anno: un vero e proprio nonsenso economico. Il fatto di voler ottimizzare i servizi da un punto di vista tecnico-produttivo prendendo come base un tempo di lavoro minimo di 360 minuti, al punto da non consentire più di raggiungere la media lavorativa di 492 minuti, pretendendo inoltre da noi macchinisti grande flessibilità e disponibilità in caso di bisogno, è assolutamente in netto contrasto con tutti gli accordi. Nessuno infatti è disposto ad accorciare la propria giornata lavorativa di un'ora, per poi doverla recuperare durante il fine settimana in caso di bisogno e magari anche con un preavviso minimo.

Provvedimenti

Dei sostanziali miglioramenti sul piano della produttività e della diversificazione del lavoro sono possibili solo apportando delle modifiche alle condizioni generali (BAR, LDL, infrastruttura, depositi, maggiore competenza). Il gruppo di lavoro «Produttività» ha elaborato dei provvedimenti sulla base di quanto emerso dalla pianificazione ombra. Queste misure sono state sottoposte in toto alla commissione tecnica e direttiva, chiedendone la loro

introduzione. La commissione tecnica e direttiva ha dato seguito alla proposta del gruppo di lavoro e ha dato l'ok alla sua attuazione.

1) Analisi delle varie sedi

Si sono identificati tre depositi con un buon potenziale:

- Aarau e Beinwil potrebbero essere unificati in un nuovo deposito a Lenzburg.
- Sargans e Coira: prevedere un collegamento migliore.
- Dislocare Altstetten a Zurigo-Herdern e ripartire in maniera economicamente conveniente con Zurigo.

Tutti questi provvedimenti 1) verranno approfonditi da DT nel corso del 2012, al fine di valutare il grado di accettazione e la fattibilità di tali proposte direttamente sul posto. Nel 2013 ci sarà una fase di transizione che consentirà di raggiungere la situazione ottimale, anche per quanto riguarda l'ampliamento delle prestazioni DML.

Sotto esame, anche i modelli con più depositi, sia con due contratti di lavoro che con gli attuali indennizzi in caso di tempi di spostamento supplementari.

2) Ampliamento delle conoscenze dei veicoli e delle tratte

Con un adeguato ampliamento delle conoscenze dei veicoli e delle tratte, è possibile aumentare la flessibilità di pianificazione e migliorare sensibilmente il sistema di gestione dei guasti, riducendo così i costi. In questo contesto, si dovrà impiegare l'attuale leggera eccedenza di personale su una base finanziariamente neutra e le future istruzioni per ETCS, DML, GBT, ecc., dovranno già essere integrate.

3) Ampliamento dei parametri

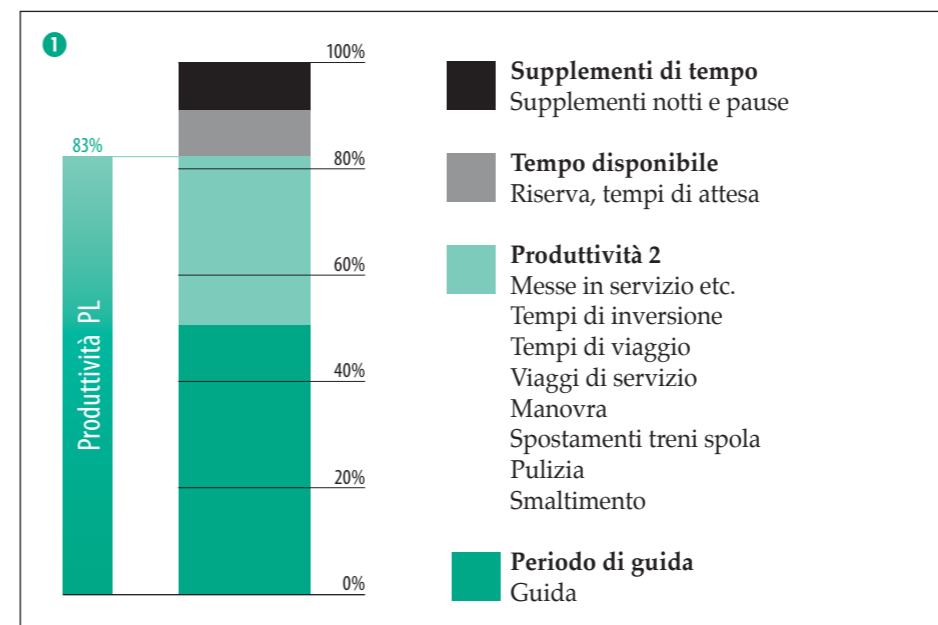
Per una migliore comprensione interna ed esterna, i tempi di guida non vengono più

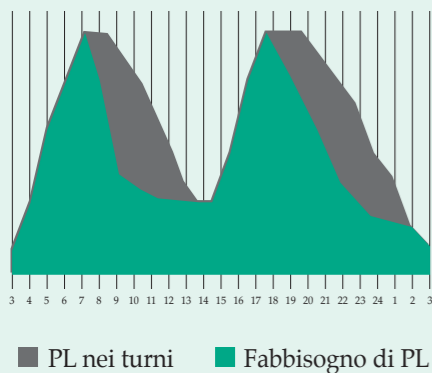
considerati «produttività». Per produttività si intende la somma risultante dai tempi effettivi di guida e dalla produttività 2 (vedi 2).

Con un aumento reale dei tempi di guida, i macchinisti non diventano necessariamente più produttivi. La navettizzazione dei treni in continua crescita in effetti produce un aumento dei tempi effettivi di guida, ma solo a scapito delle prestazioni legate ai parametri relativi alla «produttività 2»; la produttività globale resta infatti invariata. Storicamente parlando, anche una riduzione del 10% della velocità di tutti i treni aumenterebbe enormemente i tempi di guida. Per la valutazione della produttività, la misurazione dei tempi di guida è pertanto relativa.

Per generare un reale incremento della produttività bisogna ridurre il «tempo a disposizione» e i «supplementi di tempo». Le «riserve», i nostri «vigili del fuoco» interni, formati dai macchinisti e dai treni di riserva, costituiscono l'assicurazione di qualità delle FFS. Il loro plusvalore non si misura in base al fatto che vengano utilizzati o no. I «tempi di attesa» tra due servizi aumentano ad ogni ulteriore ripartizione delle FFS tra le varie compagnie associate, dal momento che per una pianificazione ottimale e conveniente dei servizi vengono a mancare sempre più prestazioni. I «tempi supplementari» in parte sono una conseguenza della LDL (legge sulla durata del lavoro) e le FFS non possono modificarli sul piano degli indennizzi, tuttavia possono farlo sotto l'aspetto quantitativo. Nelle pianificazioni, si cerca pertanto di evitare quanto più possibile le pause fuori sede (maggiorazione di tempo del 30%). Ma, anche qui, vale lo stesso principio: quanto più si frammentano le prestazioni e tanto più elevati saranno i costi.

Sempre più spesso DT riceve delle direttive che si ripercuotono negativamente sulla produttività. Gli ordini a breve termine alla pianificazione nell'ambito del traffico regionale, gli annullamenti di ordini all'ultimo momento, le derivanti duplici o triplici pianificazioni per la sicurezza della qualità, i cantieri di Infrastruttura, le decisioni politiche circa l'impiego regionale di nuovi veicoli, ecc., vanno a penalizzare la produttività, ma finiscono per rientrare nelle competenze della divisione DT e, di conseguenza, anche del personale di locomotiva. I criteri di misurazione definiti dalla divisione DT sono alquanto ambiziosi. Con una percentuale dell'83%, i macchinisti sono già molto produttivi. Malgrado ciò, siamo comunque disposti ad ottimizzarci, ma i criteri di misurazione devono valere per tutti. Questa misura si ripropone di creare una comparabilità plausibile tra i reparti e di evidenziare i reali potenziali di risparmio.





Un problema ben noto ai pianificatori è la questione delle ore di punta. I treni speciali, il potenziamento delle unità S-Bahn e del traffico a lunga percorrenza, come pure il decremento delle stesse in alcune ore del mattino e della sera, generano infatti un imponente dispiego di personale. Dopo le ore di punta, il dispiego di personale cala considerevolmente. Ma i macchinisti sono tenuti a prestare servizio per una durata media di 492 minuti e, pertanto, devono essere tenuti occupati. Dal momento che dopo le ore di punta non c'è più abbastanza lavoro, automaticamente la pianificazione si ritrova con dei momenti morti tra le ore 9 e le 12, come pure tra le ore 20 e le 23, ciò che si ripercuote nei turni sotto forma di pause, per la maggiore non pagate, o anche di pause esterne con i derivanti supplementi di tempo del 30%. Queste pause, talvolta molto lunghe, non vanno bene né al personale di locomotiva né a ZF, dal momento che non fanno altro che prolungare i turni di lavoro e generare dei costi supplementari. Una soluzione consisterebbe nel lavoro part-time, sempre che si riesca a trovare della gente disposta a seguire una formazione della durata di quasi un anno per poi dover lavorare a orario ridotto. È probabile che questi modelli di orario di lavoro non siano sufficientemente attrattivi, tanto più che si tratta di un lavoro con un'esperienza che non è di alcuna utilità per altre professioni. Per mancanza di interessati, a Losanna si è già dovuta annullare una classe part-time. È realistico pensare che questo fabbisogno differenziato dovrà forzatamente essere compensato grazie a delle soluzioni interne. È tuttavia evidente che un ulteriore potenziamento delle compagnie associate senza una pianificazione integrale delle prestazioni non farà che intensificare questo problema, a scapito della produttività globale.

Economia sommersa

I promotori di questa pianificazione ombra hanno identificato un altro potenziale di risparmio: la pianificazione integrale di tutte le prestazioni delle FFS e delle società consociate. *Stephan Gut, presidente della sezione orientale e rappresentante del VSLF in seno al progetto «Pianificazione ombra»*

Qualche tempo prima delle manifestazioni informative rivolte alla base operativa, la direzione del progetto «Pianificazione ombra» ci aveva comunicato che il nostro provvedimento 4), ossia la pianificazione integrale di tutte le prestazioni, non avrebbe potuto essere presentato ufficialmente, malgrado questo punto fosse stato elaborato e approvato congiuntamente dalla DT e dai partner sociali.

Una pianificazione integrale sfrutterebbe infatti le prestazioni in modo sinergico e assicurerebbe una distribuzione del lavoro in base a dei criteri prettamente economici. Il nuovo strumento di pianificazione SOPRE, che l'anno prossimo sostituirà l'attuale PIPER, sarebbe l'opportunità ideale per prevedere un'attività di rete.

È incomprensibile il fatto che tutto questo potenziale non possa essere gestito in maniera trasparente. Ci si chiede inoltre che ruolo rivesta Anna Barbara Remund con il suo doppio mandato in qualità di direttrice di FFS Traffico regionale, di presidente del consiglio di amministrazione della società affiliata THURBO, come pure di vicepresidente del consiglio di amministrazione della società affiliata TILO. La questione dei costi supplementari è nota ai responsabili di DT ed è già stata oggetto di discussione nell'ambito del traffico regionale.

Gli scambi di prestazioni sono una prassi molto frequente, ma il potenziale di risparmio non viene sfruttato neanche lontanamente. Quando poi ci sono questi scambi di prestazioni, questi vanno unicamente a vantaggio delle ditte consociate, nel mentre le prestazioni meno produttive vengono generalmente relegate alle FFS.

Come già detto, la separazione delle FFS in casa madre FFS e relative consociate rende molto più difficile la creazione di turni efficienti. I depositi della Svizzera orientale e del Ticino hanno praticamente ancora solo servizi a lunga percorrenza, nel mentre nel Vallese e nella Svizzera romanda, oltre alle frammentazioni già esistenti, si sta facendo di tutto per creare delle nuove imprese di trasporti regionali.

Nell'arco di una settimana, già solo THURBO ha ben 102 (!) corse di servizio giornaliere (con il macchinista che viaggia come passeggero per spostarsi fino al luogo di

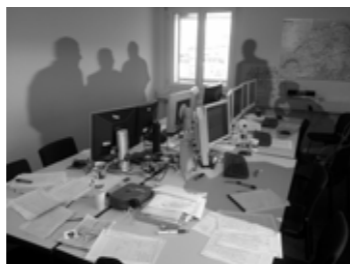
partenza del proprio treno), nel mentre i macchinisti FFS di Sciaffusa, Romanshorn o San Gallo si ritrovano a dover essere impiegati artificialmente a Zurigo (comprese le pause esterne con una maggiorazione improduttiva di tempo), dato che il rispettivo deposito non è più in grado di offrire delle prestazioni. Lo stesso identico destino presto toccherà anche ai macchinisti delle regioni di Ginevra, Vallese, Basilea, ecc., se solo le varie consociate e imprese di trasporti regionali (anche straniere) andranno avanti ad accaparrarsi la parte migliore delle prestazioni regionali che sono indispensabili per un'efficiente pianificazione. Non può non sorprendere il fatto che Stephan Pfuhl, il nuovo direttore della divisione traffico a lunga percorrenza delle FFS in carica dal 1° aprile 2011, non si sia opposto con più determinazione ai costanti rincari del suo settore a causa delle continue frammentazioni. Questo, tanto più che come ex responsabile dello sviluppo aziendale delle FFS, in realtà avrebbe dovuto essere la persona più appropriata per

riconoscere per tempo gli sviluppi unilaterali con delle ripercussioni negative sul prodotto globale.

Gli sviluppi attuali fanno supporre che tutto il traffico regionale sia pian piano destinato ad essere esternalizzato dalle FFS. Sia gli interlocutori regionali che il marketing regionale

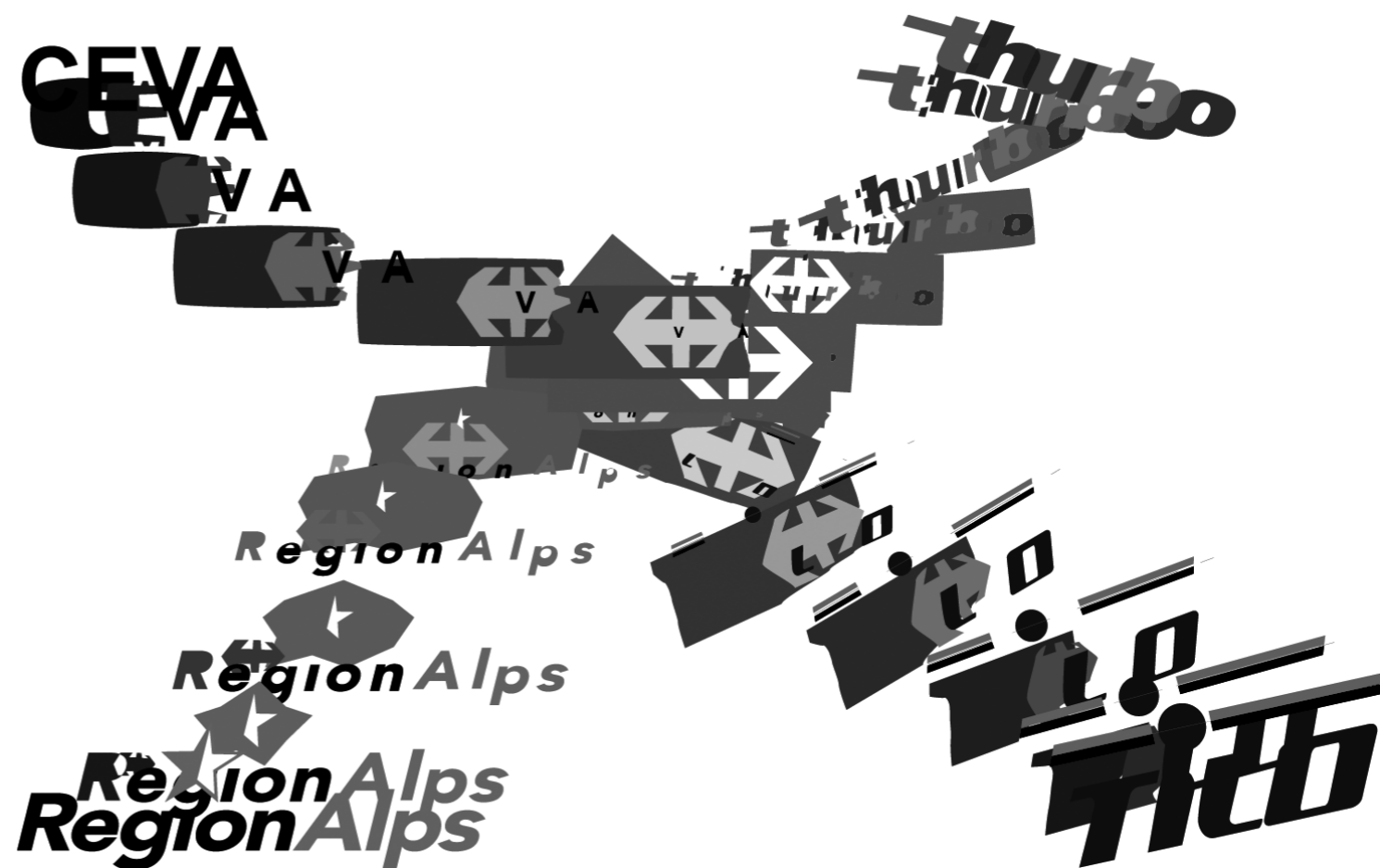
hanno magari dei validi motivi per voler radicare la ferrovia a livello cantonale, ma un'esternalizzazione della produzione automaticamente comporta un disastro finanziario, come già lascia presagire l'odierna situazione con questa pianificazione ombra. Con una pianificazione integrale, già quest'anno si potrebbero risparmiare vari milioni di franchi e, questo, per entrambe le parti, sia per le FFS che per le società affiliate.

Dato che, per la maggiore, le ditte consociate e le altre imprese di trasporti regionali sono formate da macchinisti, si potrebbe pensare che ci sia un forte interesse ad avere una produzione snella. Se, in assenza di una pianificazione integrale delle prestazioni, il numero dei macchinisti dovesse man mano ridursi, la pianificazione dei turni diventerebbe ancora più difficile e vi sarebbe un forte aumento dei costi. ➤



Non vi si dice tutto... Cosa pensare delle società associate

Nel 2011, sono stato nominato come rappresentante CoPe nell'ambito del progetto «Produttività». Da questo progetto è poi uscito il «concetto della pianificazione ombra», vedi articolo di Stephan Gut, uno dei più grandi progetti di P-OP del 2012. *André Alder, presidente della sezione di Ginevra e responsabile VSLF Svizzera romanda*



Per due mesi mi sono quindi trasferito a Zurigo per lavorare con altri sei macchinisti in un locale di 15 m², allo scopo di effettuare una pianificazione parallela il cui obiettivo consisteva nell'essere «quanto più produttivi e attrattivi possibile».

Grazie a questo studio approfondito, abbiamo potuto dimostrare che le società associate non solo non erano produttive, ma anche diminuivano in maniera considerevole la produttività dei depositi interessati o circostanti...

Il seguente paragrafo è stato stranamente estrapolato dal primo rapporto che avevamo presentato. Eccolo qui di seguito:

«Le sinergie tra le FFS e le loro filiali non vengono utilizzate in maniera assennata. Le prestazioni inadeguate non si completano a vicenda e gli scambi di prestazioni, destinati a garantire ad entrambe le parti una strutturazione produttiva dei servizi, portano a delle perdite di produttività non trascurabili a seguito di una pianificazione incompleta. In Ticino, con TILO e a Briga/St. Maurice, con FFS-RA. Nella Svizzera orientale, con FFS THURBO: a Sargans e a Rapperswil, le FFS prevedono delle pre-

stazioni THURBO alquanto difficili da integrare, nel mentre ogni giorno THURBO pianifica (VP15) 102 (sic) corse di servizio. Altri effetti collaterali, per es. il deposito di Sciaffusa: le prestazioni inadeguate dopo il traffico di punta complicano la realizzazione di una pianificazione produttiva, originano delle pause esterne e ostacolano delle prestazioni di ritorno logiche, e dunque produttive, verso il deposito di residenza.» Il mio stupore va però ben oltre. I responsabili del traffico regionale nazionale o della Svizzera romanda, favorevoli alla creazione di società associate, cosa propinano alla direzione delle FFS per ottenere tanto sostegno da parte loro? Secondo me, non tutta la verità. Sono sorpreso di vedere come dei progetti di quasi mezzo milione di franchi, che provano l'esatto opposto di quanto predicano i responsabili del traffico regionale, attualmente non vengano nemmeno presi in considerazione.

Non posso accettare che ci si faccia beffe così del nostro lavoro e che vi venga presentato un rapporto di pianificazione ombra modificato. Nell'aprile del 2012, abbiamo voluto attirare l'attenzione dei responsa-

bili del traffico regionale sulla questione tramite la lettera «Il CEVA riguarda anche noi», come pure tramite una riunione che si è tenuta a Ginevra il 7 giugno 2012 con il responsabile del traffico regionale della Svizzera romanda, il responsabile ZF, il responsabile RP Svizzera, il capo della filiale ovest e i partner sociali di Losanna e Ginevra. In questo modo, volevamo dimostrare e attirare l'attenzione sul fatto che siamo più produttivi lavorando con RP, invece di continuare a creare sempre nuove società associate.

Ci è stato risposto che, per il momento, per Ginevra non si è ancora deciso niente. Faccio fatica a crederci, visto il modo con cui ci viene presentato il progetto. È molto probabile che, prima o poi, i responsabili del traffico regionale dovranno assumersi le responsabilità per questa loro mancanza di trasparenza e per le loro menzogne per omissione.

Come ci era stato promesso nel mese di giugno, quest'autunno noi ginevrini siamo impazienti di incontrare nuovamente la responsabile del traffico regionale svizzero a Ginevra. ➤

Abbigliamento da lavoro delle FFS

A febbraio sono stata invitata ad Olten insieme ad altre quattro macchiniste per esaminare più da vicino la questione dell'assortimento di indumenti da donna. *Silja Rogger, macchinista di Sciaffusa*



Nel frattempo l'assortimento prevede anche dei jeans da donna (prima avremmo dovuto indossare jeans da uomo o pantaloni di stoffa del personale del treno) e al momento si stanno facendo delle prove con una versione di polo shirt tutta al femminile. Anche i problemi di stoccaggio e di spedizione hanno potuto essere risolti, dal momento che si è dato seguito alla mia proposta di dare un numero specifico d'ordine ai jeans da donna, in modo da non confonderli più con quelli da uomo. I jeans di marca Glove sono da donna, nel mentre tutti gli altri sono modelli da uomo.

Oltre al modello attuale, abbiamo inoltre proposto che la camicia e, rispettivamente, la camicetta, vengano messe a disposizione anche in tinta unita rossa. Non si sa ancora però se e quando verranno introdotte. Sono stati inoltre (re)introdotti alcuni articoli, tra cui il gilet Cargo che ora è nuovamente disponibile, oltre a diversi nuovi tipi di berretti. La giacca impermeabile si chiama di nuovo parka, dal momento che per molti colleghi il nuovo nome era motivo di confusione. La giacca impermeabile, alias parka, è provvista di una calda fodera per i freddi mesi invernali. Inizialmente si era deciso di chiamarla «giacca impermeabile» dal momento che, contrariamente alla giacca softshell, è resistente all'acqua. Una giacca leggera e impermeabile per l'estate non è purtroppo disponibile e non se ne prevede l'acquisto. Tutte le giacche presenti nell'assortimento sono disponibili in tre lunghezze differenti, ma dove le si possa trovare nel sistema di ordinazioni KleSy non sono però riuscite a scoprirlo.

Durante la scorsa estate ci sono stati dei periodi particolarmente caldi e sono stati numerosi i macchinisti che hanno chiesto di poter indossare dei pantaloni corti. La direzione DT non è però assolutamente d'accordo, in quanto teme che poi i macchinisti non abbiano più un aspetto sufficientemente professionale. La scorsa estate

sono intervenuta ancora una volta presso il centro responsabile per l'abbigliamento da lavoro: «Posso capire che l'aspetto esteriore sia molto importante, ma non lo si dovrebbe mettere al di sopra della sicurezza e del benessere del personale. Vestiti in questa maniera (oltre al fatto che anche le scarpe di sicurezza riscaldano parecchio), con simili temperature è praticamente impossibile lavorare in maniera concentrata e senza potersi permettere il minimo errore.» Purtroppo la mia richiesta è caduta nel vuoto: «Per la direzione DT, i pantaloni corti o a tre quarti non entrano nemmeno in discussione. Per i motivi che già ben conoscete, e cioè l'aspetto esteriore, l'immagine, l'abbigliamento da lavoro e non un look da tempo libero. Conto sulla tua/vostera comprensione.»

È evidente che ha più importanza il fatto che abbiamo un bell'aspetto. Il fatto che in questo modo possiamo provocare dei casi di segnaletica o ci capiti di avere un collasso in cabina, è di secondaria importanza. Ecco la mia raccomandazione a tutti coloro che si sono impegnati ad indossare questi indumenti. Dal momento che è evidente che a chi lavora in un ufficio ben climatizzato la questione della nostra salute non potrebbe interessare di meno ed è solo e soltanto il nostro look che conta, propongo di cambiarsi gli indumenti molto spesso in modo da ovviare al cattivo odore e assicurare il look desiderato. Quando poi, nelle giornate molto calde, nell'armadio non ci saranno più indumenti FFS, allora volenti o nolenti bisognerà per forza presentarsi al lavoro con i propri pantaloni personali. Non resta che sperare che, prima o poi, la direzione DT si accorga che una buona percentuale del personale sarebbe anche disposta ad indossare gli abiti da lavoro spontaneamente, sempre però che rispettino le nostre esigenze e che negli stessi noi ci si possa identificare. ➤

La divisa.—

«Dovete sapere che nei bandi di concorso ne va del SINGOLO CENTESIMO!» *Richard Widmer, macchinista di Zurigo*

Obbligo di indossare la divisa per il personale di locomotiva?

Queste parole, dette dall'ex capo di Direzione trazione Traffico viaggiatori, Walter Hofstetter, non si possono dimenticare facilmente. Tanto più che, solo qualche tempo dopo, su un'iniziativa partita «dall'alto», il numero dei nostri diretti superiori ha fatto una forte escalation verso l'alto. Per tirare dentro di nuovo tutti i «centesimi» spesi, i macchinisti probabilmente si ritroveranno a dover svolgere dei servizi ancora «più efficienti». Tra l'altro, questo aumento del numero di CLP era stato motivato con la giustificazione che questo sarebbe tornato a favore della soddisfazione dei collaboratori e che inoltre rispecchiava un'espressa richiesta dei macchinisti; un'affermazione che aveva suscitato in lungo e in largo tanta incredulità e disapprovazione.

Ora, stando a quanto pubblicato negli organi di stampa interni, sembra che i nostri quadri superiori abbiano scoperto che, per accrescere ulteriormente il gradimento della nostra clientela, i macchinisti dovrebbero indossare una divisa. Ci si permetta di mettere in serio dubbio il valore di questa teoria. Ci sembra molto più plausibile che, per quanto riguarda noi macchiniste e macchinisti, gli aspetti centrali che interessano ai nostri clienti siano piuttosto il fatto che siamo in grado di condurre un treno da un posto all'altro in maniera affidabile, sicura, puntuale e confortevole. In breve: che svolgiamo bene il nostro lavoro, ciò che anche noi vediamo come un nostro preciso dovere.

Se, sulla base di supposizioni decisamente poco attendibili, si dovesse decidere di imporre a tutti i costi ai macchinisti l'adozio-

ne di una divisa, non bisogna dimenticare che i conseguenti costi non sarebbero di certo indifferenti.

I costi sarebbero così suddivisi:

- acquisto
- infrastruttura (guardaroba)
- formazione (servizio clientela)
- tempi di spostamento e regolamentazione delle pause (come per il personale del treno)

Si avrebbero ancora una volta dei costi supplementari assolutamente discutibili, per un qualcosa che non è di nessunissima utilità! Chi risponderà di queste nuove uscite? Cosa si farà per recuperare questi soldi?

È probabile che siano poi i macchinisti a doverne pagare le spese con dei servizi «sempre più efficienti». Questo, grazie ad una maggiore efficienza nelle distribuzioni che, puntualmente, subito dopo viene annientata con sempre nuove idee manageriali. Ci sentiamo un po' come il famoso criceto che continua a girare e girare nella ruota...

Le cifre dell'anno scorso lo indicano chiaramente: noi diamo un contributo fondamentale sul piano della produttività. È però davvero frustrante vedere che tutti i nostri sforzi finiscono per arenarsi per i motivi citati prima. Esorto la direzione a fare tutto il possibile per favorire un buon andamento della nostra compagnia, invece di metterci continuamente i bastoni tra le ruote. Ecco alcuni suggerimenti: snellimento della sovrastruttura, riesame degli esorbitanti costi IT (LEA 2!), rinuncia all'adozione di una divisa per i macchinisti. Ma la lista è ancora molto lunga: vedi Loco Folio 1/2012. ➤



Indumenti da lavoro per i macchinisti FFSV

Se prestiamo fede alle affermazioni della direzione di Traffico Viaggiatori Operating, sembra che il gradimento della clientela dipenda in maniera sostanziale da come si presentano i macchinisti. *Hubert Eckert, macchinista di Zurigo*

Come, prego? Incremento del gradimento della clientela grazie all'adozione di una divisa da parte dei macchinisti?!

Ciò significa che, in pratica, il successo economico della divisione Traffico viaggiatori è subordinato al tipo di indumenti che indossa il personale di locomotiva. Malgrado l'assurdità, una simile affermazione non è assolutamente da sottovalutare e, dato il suo messaggio occulto, dovrebbe attirare l'attenzione di tutti i macchinisti e suscitare in loro una decisa resistenza.

Qui non è mia intenzione entrare nel merito delle antiche e lunghe discussioni sulle misure di accompagnamento e sui costi ricorrenti derivanti dall'eventuale adozione di una divisa per i macchinisti (vorrei far osservare che l'espressione «indumenti da lavoro» altro non è che un gioco di parole). I fatti confermano chiaramente la loro inutilità più totale.

Sul piano dei costi, l'adozione di una divisa non solo è in netto contrasto con gli obiettivi aziendali, ma nemmeno è presente in nessuna lista delle pendenze come una misura per accrescere la soddisfazione del personale di locomotiva.

Dopo il deplorabile tentativo, peraltro miseramente fallito, del signore Hofstetter, grazie ad una tattica fatta di piccoli passi e di scappatoie, per costringere i macchinisti ad accettare di indossare una divisa, già all'epoca la direzione DT Traffico viaggiatori avrebbe fatto meglio a prestarci ascolto e ad interrompere subito l'esperimento. Neanche il 16% dei macchinisti (a Zurigo sono addirittura solo il 10%) si sono dichiarati disposti, malgrado l'assenza di infrastruttura, ad indossare questi presunti eleganti indumenti. I nuovi arrivati, come previsto da contratto, nota bene rivestiti a nuovo, ma non di propria libera scelta, qui non vengono nemmeno presi in considerazione. Questa percentuale non sorprende affatto, tanto più che l'assortimento degli indumenti non rappresenta assolutamente nulla e, per il personale di locomotiva, è assolutamente privo di qualsiasi attrattiva. Questi indumenti avevano infatti incontrato un forte rifiuto e una certa resistenza già durante la fase sperimentale. L'impressione è piuttosto che vogliamo rappresentare un ulteriore passo per incorporare i macchinisti, in maniera molto sottile, in una categoria di «manovalanti» facili da manipolare, senza libertà d'opi-

nione e senza profilo, che si recano al lavoro puntuali, sottomessi, senza alcuna autoconsapevolezza e senza orgoglio professionale, svolgendo la loro sempre più monotona attività, evidentemente più redditizia, all'insegna dell'obbedienza. In definitiva, proprio quel genere di macchinisti che avrebbe tanto voluto già l'allora capo DT Hofstetter.

Il detto «l'abito fa il monaco» è proprio vero. Possiamo girare la cosa come vogliamo, ma il risultato resta sempre e comunque lo stesso. Le persone dall'aspetto pulito e ordinato danno l'impressione di essere più sicure di sé! La gente ben vestita trasmette una sensazione di competenza e di sicurezza. Per far questo, però, non ci vogliono degli abiti da lavoro e non di certo l'assortimento che è stato scelto per noi.

Ci vuole piuttosto rispetto e un reale riconoscimento da parte dei nostri superiori e del nostro datore di lavoro, senza dover convivere con questa costante impressione di essere solo un fastidioso

fattore di costo. Questo è l'inequivocabile messaggio ai diretti interessati, espresso da oltre l'80% dei macchinisti con il loro chiaro atteggiamento di rifiuto. Sul piano della politica svizzera, questo rappresenterebbe un verdetto chiaro e lampante del popolo sovrano che il governo necessariamente dovrebbe rispettare senza riserve! Quando ora ci si vuol far credere che con il nostro abbigliamento potremmo avere un'influenza decisiva sul successo aziendale, questo altro non è che l'ennesimo goffo tentativo di obbligarci ad indossare una divisa. È evidente che la direzione DT o i diretti mandanti, ancora una volta non hanno fatto bene i loro compiti e persistono nel volere l'impossibile! Per l'ennesima volta, e come del resto ci si aspettava, è evidente che tutte le eclatanti promesse di voler migliorare il livello di soddisfazione del personale altro non sono che una grossa bolla di sapone. Ancora una volta, non possiamo non scorgere dei segni premonitori alquanto sospetti verso lo smantellamento completo della nostra immagine professionale.

Per inciso: La soddisfazione della clientela fondamentalmente dipende da altri fattori, quali la pulizia, la puntualità, l'informazione e la sicurezza. Tutti fattori per i quali non c'è assolutamente bisogno di una divisa da lavoro. ➤



BAR del personale di treno

I costi supplementari derivanti dall'eventuale adozione di una divisa da parte dei macchinisti, si possono vedere anche in base agli indennizzi per il personale di treno FFS V. Qui di seguito un estratto dalle Regolamentazioni sul tempo di lavoro per specifico settore. Le trattative in materia di BAR per il personale di locomotiva (PL) sono appena iniziate. *Stephan Gut, presidente sezione Svizzera orientale.*

2. Supplementi di tempo

2.2 Lavori accessori

Per lo svolgimento dei lavori accessori, conformemente a R 174.1, rispetto all'orario di lavoro giornaliero si accorda un tempo forfetario di 18 minuti per servizio (PL: 8 min.).

3. Tempo di lavoro

3.3 Inizio e fine del lavoro

Il momento esatto dell'inizio del servizio viene calcolato come segue:

- Minuto di partenza meno il tempo per la presa in consegna dei lavori da eseguire, meno i tempi di spostamento.

Il momento esatto della fine del servizio viene calcolato come segue:

- Minuto d'arrivo più i tempi di consegna dei lavori da eseguire (per i treni in arrivo alla destinazione finale, di norma si prevedono 5 min.) (PL: 4 min.), più i tempi di spostamento (PL: 0 min.).

- Per i treni in arrivo alla destinazione finale, guidati individualmente: minuto d'arrivo più 10 min. di tempi di consegna per i lavori da eseguire (PL: 4 min.), più i tempi di spostamento (PL: 0 min.).

3.5 Tempi di spostamento

I tempi di spostamento valgono come tempo di lavoro e si applicano a tutti i servizi: vi rientrano gli spostamenti tra i locali del personale e il luogo di presa in consegna del treno, l'inizio e la fine del lavoro, prima e dopo le pause/interruzioni di lavoro, come pure gli spostamenti dal treno in arrivo a quello in partenza (PL: 0 min.).

3.6 Durata massima del lavoro

Per singola rotazione dei turni si prevede quanto segue:

- 1 turno con tempo di lavoro tra 541 e 570 min. (senza supplementi di tempo) e/o
- 1 turno con tempo di lavoro tra 541 e 600 min. (senza supplementi di tempo).

Due turni simili, con tempi di lavoro tra 541 e 600 min., non possono essere consecutivi. Ulteriori turni con tempi di lavoro superiori a 540 min. sono ammessi solo con

il consenso dei diretti interessati oppure nel quadro della cogestione aziendale (decisione congiunta).

5. Pause, 5.1 Numero e durata

Il numero delle suddette va limitato ad una sola pausa. Essa può durare da 30 a max. 105 min. (PL: a partire da 50 min.), non è pagata ed interrompe il tempo di lavoro continuato. Le pause per i pasti principali devono avere una durata minima di 40 min.

5.2 Supplementi di tempo per le pause

Per le pause sono concessi i seguenti supplementi di tempo:

- Le pause comprese tra 30 e 59 min. danno diritto ad un supplemento di tempo di 20 minuti (PL: tra 50 e 60 min.)

- Le pause esterne danno diritto ad un supplemento di tempo del 30%

- L'intera durata delle pause sul posto di lavoro comprese tra 60 e 105 min. dà diritto ad un supplemento di tempo del 30% (PL: 0%)

5.3 Tempi intermedi

Di norma, è consentita una pausa in caso di tempi intermedi della durata di 30 o più minuti tra la fine del lavoro con il treno entrante e l'inizio del lavoro con il treno uscente.

5.4 Pausa durante la notte

Tra le 23:00 e le 05:00 è consentita una sola pausa della durata di max. 60 min. Deve sussistere la possibilità di consumare un pasto caldo.

5.5 Tempo di lavoro continuato

Si può prevedere o assegnare un tempo di lavoro continuato (senza pausa o interruzione del lavoro) di oltre 4.5 ore (PL: 5 ore, eccezionalmente 5 ore e 10 min.) unicamente nei seguenti casi (PL: nessuna eccezione):

Traffico nazionale:

- Un massimo di 5 ore senza interruzione con il consenso del diretto interessato, oppure
- nel quadro della cogestione aziendale (decisione congiunta)

- Traffico internazionale: max. 5 ore

5.6 Pause brevi

In caso di servizi con un turno di lavoro superiore a 540 min. è consentita una seconda pausa (pausa breve) della durata di 30-59 min. L'intera durata della pausa viene calcolata come tempo di lavoro (PL: 20 min. per le pause tra 50 e 60 min.). In questo tempo di lavoro è compreso il supplemento di tempo del 30% per le pause esterne e il supplemento di tempo di 20 min. per le pause inferiori ad un'ora. Durante le pause brevi vengono corrisposte tutte le indennità.

7.3 Numero di domeniche libere

Ai collaboratori Z e RZB che svolgono un'attività in base ai modelli di lavoro dell'alleato 1 si garantisce almeno un fine settimana libero (sabato e domenica) nell'arco di 4 settimane (PL: nessuna garanzia sa/do).

In linea di massima, i macchinisti FFS finora erano contenti con i BAR per il personale di locomotiva e non c'era motivo di fare dei confronti con quelli per il personale del treno. Se, tuttavia, la sfera di competenza del personale di locomotiva si dovesse estendere anche al servizio clientela, allora bisognerà necessariamente prevedere un adeguamento delle condizioni quadro.

Dietro nostra richiesta, Franz Kagerbauer, direttore della ZVV, ci ha risposto che la questione delle divise per il personale di locomotiva non rappresenta assolutamente una priorità per lui e che ZVV non è disposta ad assumersi dei costi supplementari di questo genere.

Nell'ambito del programma di risparmio, la BLS ha sospeso tutti i progetti, tra cui anche quello relativo alla tenuta da lavoro per i macchinisti.

La tabella seguente riporta un elenco incompleto di alcuni costi supplementari per il gruppo FFS. Ci si chiede chi abbia interesse a volere questi costi supplementari e chi se ne debba assumere la responsabilità. ➤

Costi supplementari stimati	Tipo	CHF/anno
Punti supplementari per indumenti	Ø 700 punti/ anno	700**
Tempo di spostamento fino al guardaroba (analogo a PT)	Ø 14 min./ giorno	2 500**
Formazione servizio clientela	1 anno: 6 gg.	2 460**
Costi per macchinista e anno		5 660*/ 3 200**
Costi all'anno (x 2400 macch.)		13'584'000* / 7'680'000**
*Calo della produttività nel primo anno		-5.6%
**Calo ricorrente della produttività/anno		-3.2%

Macchinista a tempo perso

Urs Berner, macchinista di Zurigo

Prima di iniziare il servizio, tiro fuori la mia divisa all'ultimissima moda dal mio vasto guardaroba e la indosso. Attraverso l'atrio della stazione di Zurigo e mi dirigo verso la testa del treno, incrociando dei viaggiatori che mi chiedono quando arriva questo o quel treno o vogliono delle altre informazioni (beninteso, in tre lingue), finché, sperando di essere puntuale, dopo 20 minuti, e quindi 4 minuti prima dell'orario di partenza del treno, finalmente raggiungo la locomotiva... Anche in futuro, il tempo che mi verrà pagato riguarderà solo questi 4 minuti, nel mentre tutti gli altri 20 minuti sono puro e semplice «tempo libero».

«No, grazie!»

Anche in futuro continuerò ad esercitare la mia professione, ben riconoscibile grazie alla targhetta con il mio nome e/o un giubbotto di protezione, dando così allo stesso tempo anche un importante contributo alla buona situazione finanziaria delle FFS. ➤

Salari in armonia con le esigenze di mercato

Daniel Hurter, redazione Loco Folio

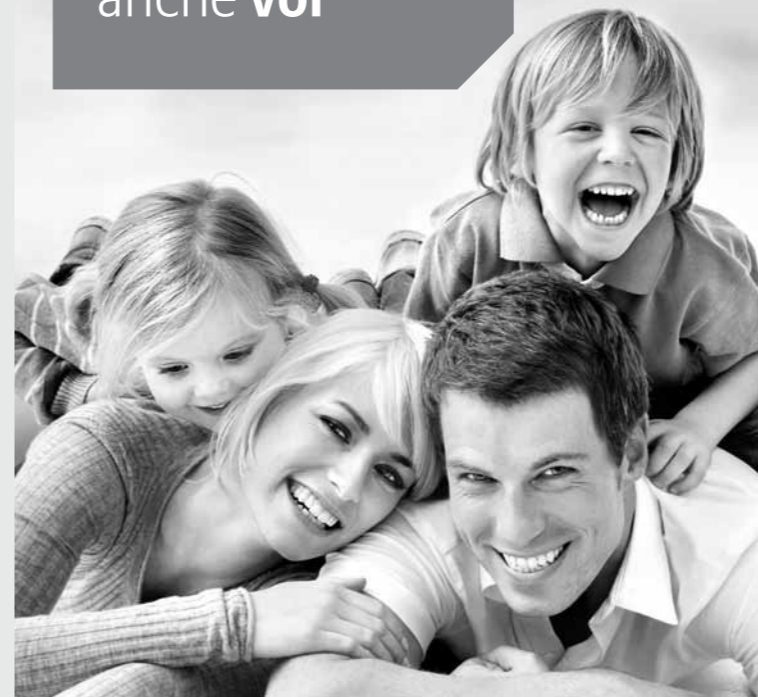
In un'edizione del Giornale FFS della scorsa estate, abbiamo letto che ora le FFS stanno cercando dei nuovi responsabili della circolazione dei treni anche in Francia e in Germania, dal momento che sembra non si riesca più a coprire il fabbisogno interno solo a livello svizzero. Questo pone però degli interrogativi. Non ci è forse stato spiegato che con il nuovo sistema salariale ToCo (Total Compensation), in futuro le FFS avrebbero previsto solo dei salari «in armonia con le esigenze di mercato»? Per «salario in armonia con le esigenze di mercato» non si intende forse un importo che si situi ad un livello tale da permettere di coprire automaticamente la domanda di collaboratori, sia a livello qualitativo che quantitativo?

Ma, con questo «salario in armonia con le esigenze di mercato», non si pensava allora per niente anche alle retribuzioni del personale della base operativa? Allora l'obiettivo del sistema ToCo era piuttosto quello di prevedere un innalzamento ge-

nerale del livello salariale dell'apparato amministrativo delle FFS? Bene, se grazie a questi salari «in armonia con le esigenze di mercato» le FFS possono essere gestite da dei capi estremamente validi e capaci, allora devono poterne approfittare anche tutti i dipendenti. È però difficile scrollarsi di dosso la sensazione che per la maggiore, malgrado il ToCo e i salari «in armonia con le esigenze di mercato», in seno ai ridondanti piani amministrativi FFS e, non da ultimo, anche nell'ambito della direzione Traffico viaggiatori, da tanti anni circolano praticamente sempre le stesse persone che, sul libero mercato, ben difficilmente rivestirebbero delle funzioni di primo piano. ➤



Approfittatene
anche voi



Quali soci, anche voi potete beneficiare dei vantaggi della partnership tra la VSLF e Allianz Suisse Assicurazioni. Vi attendono condizioni di favore per le assicurazioni auto e moto e per tutto quanto riguarda la casa.

Allianz Suisse: garanzia di sicurezza nei momenti decisivi.

Per una consulenza o un'offerta:

agevolazioni@allianz-suisse.ch

tel. 058 358 50 50

oppure rivolgetevi direttamente al vostro consulente.

Con voi dalla A alla Z.

Allianz

Rischio professionale di infortunio con il coinvolgimento di persone?

È un argomento molto delicato ma, siamo onesti, è una cosa che ci preoccupa tutti, indipendentemente dal fatto che siamo già passati o no attraverso questa dura esperienza. Ma, per un macchinista, un incidente in cui sono coinvolte delle persone è davvero un potenziale rischio professionale e cosa può scatenare in noi un simile evento? Che genere di supporto prevedono le FFS? *Christina Martin, macchinista Zentralbahn*



Eccovi il mio caso: Nel novembre del 2009 ho superato l'esame pratico come macchinista e, da allora, lavoro presso il deposito di Basilea di FFS Traffico viaggiatori. Il mio primo incidente l'ho avuto il 31 ottobre 2011. Stavo attraversando la stazione di Dornach-Arlesheim, quando una donna si è gettata davanti al «mio» ICN. Io stessa mi sono stupita di come ho reagito e di come mi sono comportata dopo. Da parte delle FFS, tutto è andato nel migliore dei modi e, solo 20 minuti più tardi, sul posto è arrivato un CLP con un macchinista di riserva. Dopo i «giorni liberi» prescritti in caso di simili infortuni, ho ripercorso con l'ICN ancora due volte quella tratta insieme al mio CLP e, fin lì, tutto bene. La battaglia vera e propria è cominciata solo più tardi, quando ho cominciato ad avere dei tremendi attacchi di panico ogni volta che attraversavo una stazione: per me, infatti, ogni singola persona che si trovava sul marciapiede era un potenziale candidato al suicidio. Avevo perso quasi completamente la fiducia nei passeggeri che erano lì in attesa del proprio treno. Questi attacchi erano regolarmente accompagnati da forte sudorazione, tachicardia o da una sensazione di avere «il coraggio sotto ai piedi», per non parlare poi di crampi allo stomaco e nausea. Così non potevo e non volevo andare avanti. Tramite il mio assistente

psicologico, ho quindi preso contatto con una psicologa e ho iniziato dei colloqui psicoterapici. Ben presto è emerso che soffrivo della cosiddetta «sindrome post-traumatica da stress», ciò che purtroppo non si può curare solamente con le due giornate libere previste dopo un infortunio, bensì si può protrarre ben oltre questo termine (fino a due anni). Dapprima la psicologa mi ha messo in malattia per due settimane, al fine di aiutarmi a ritrovare la calma necessaria. I miei pensieri praticamente ruotavano quasi esclusivamente intorno all'incidente, oltre al fatto che continuavo a rivedermi davanti agli occhi l'immagine di quella donna che si gettava sul binario e a come guardava nella mia direzione... Le cose sono poi arrivate ad un punto tale che, prima di addormentarmi, avevo perfino la sensazione che fosse lì con me nella stanza, con la testa piena di sangue. Come i bimbi piccoli, riesco a prendere sonno soltanto se tenevo la luce accesa. Malgrado tutto, quelle due settimane mi hanno aiutato a prendere una certa distanza dall'accaduto, dopodiché ho ripreso a guidare il treno insieme ad un collega macchinista che mi ha accompagnato per una settimana. Questo è stato un vero e proprio toccasana e, pian piano, mi sono sentita di nuovo in grado di guidare il treno da sola, anche se perennemente accompagnata da

una spiacevole sensazione e da una certa paura ogni qualvolta che dovevo attraversare una stazione, ma ce l'ho fatta. Questo, fino al 30 gennaio 2012 quando, praticamente lo stesso giorno ma solo tre mesi più tardi, un'altra persona si è buttata sotto il mio treno – ancora una volta un treno rapido e, ancora una volta, in stazione. Dopo l'impatto, ancora nel bel mezzo della frenatura, ho buttato fuori tutto quello che avevo dentro e ho cominciato a maledire tutto e tutti. Ero semplicemente furiosa nei confronti di quella persona che aveva appena demolito di nuovo la mia fiducia in me stessa, conquistata così duramente, nelle mie capacità come macchinista

«Fatti del bene» – ma non si viene ripagati di tutto!

Quante volte dopo questi due incidenti mi è capitato di sentire questo proverbio! Ma, attenzione: Non tutto quello che può farti bene e ti può aiutare viene ripagato! Io ho deciso di rivolgermi ad una specialista in chinesiologia riconosciuta dalla cassa malati, con il risultato che la Suva non ha pagato neanche metà del suo onorario; infatti, avrei dovuto assumermi io la differenza di 170 franchi e inoltrarla alla mia cassa malati e, questo, malgrado si trattasse dei giorni prescritti dopo un infortunio! Dopo mezz'ora di di-

scussioni con il mio CLP, questi costi sono poi stati assunti dalle FFS.

Dopo il secondo infortunio, ho chiesto alla SUVA quali costi sarebbero stati assunti per un macchinista nella mia situazione:

1. Terapie alternative e medicina complementare

Il termine terapia alternativa è un concetto generale che definisce i diversi metodi terapeutici e concetti diagnostici, intesi come alternativa o complemento ai metodi terapeutici scientificamente provati (medicina tradizionale). Le terapie alternative vengono praticate principalmente da terapeuti, come i naturopati, i fisioterapisti, ecc. Queste terapie non sono scientificamente provate e, di principio, non rientrano nelle prestazioni obbligatorie dell'assicurazione sugli infortuni (in base all'art. 10 LAINF, come pure alle disposizioni dell'ordinanza sulle prestazioni dell'assicurazione obbligatoria delle cure medico-sanitarie, SR 832.112.31), ma possono avere un'azione molto positiva sul processo di guarigione. Simili terapie vengono pertanto rimborsate dalla Suva solo su base facoltativa, rispettivamente in maniera limitata e controllata quale misura per il contenimento del danno. L'eventuale partecipazione ai costi di norma ammonta al 50% dell'importo fatturato e, al massimo, a CHF 55.00 a seduta.

In base a quanto sopra, l'ipnoterapia o la chinesiologia vengono rimborsate su una base proporzionale.

A condizione che venga praticata da un medico specializzato riconosciuto, la medicina complementare (agopuntura, terapia neurale, omeopatia, medicina tradizionale cinese, medicina antroposofica e fitoterapia) è regolamentata dalla TARMED e viene pertanto assunta dalla Suva.

2. Durata del supporto psicologico

Ogni persona assicurata ha diritto ad un'adeguata terapia che consenta di ovviare alle conseguenze di un incidente. Vi rientrano anche le sedute presso uno psicologo, a condizione che siano state prescritte da un medico. Dal momento che la gravità dei disturbi, lo stesso processo di guarigione, ecc., hanno una grande influenza sulla scelta delle terapie più appropriate, di principio non si possono porre dei limiti al trattamento o prescrivere un ben preciso numero di sedute. Ai sensi dell'art. 54 LAINF, le applicazioni terapeutiche devono limitarsi a quanto richiede lo scopo del trattamento.

3. Recidiva – successivo trattamento al termine di quello precedente

Determinante per l'obbligo di assunzione delle spese da parte dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni è il fatto che i disturbi di natura psichica, anche in caso

di recidiva, con grande probabilità siano da ricondurre all'infortunio stesso. In caso affermativo, tale trattamento è di competenza dell'assicurazione contro gli infortuni che dovrà pertanto farsi carico di tutti i costi derivanti.

Per riassumere, posso dire che il servizio di assistenza psicologica delle FFS sta davvero facendo un ottimo lavoro! Ritengo tuttavia che il supporto da parte del CLP possa ancora avere un margine di miglioramento. Perché, infatti, non si può far carico di tutto il lavoro cartaceo con la SUVA? In generale, è infatti presente al momento dell'interrogatorio da parte della polizia e

Procedura in caso di infortunio con il coinvolgimento di persone

Il VSLF aveva chiesto ripetutamente che, dopo un infortunio in cui sono state coinvolte delle persone, si vieti di principio al macchinista di proseguire la corsa. Analogamente alla procedura adottata per i casi di segnaletica (dopo consultazione con il CLP/LLP), in teoria finora la prosecuzione della corsa era possibile. Il VSLF chiedeva anche che, in tutti i casi, si invii immediatamente un macchinista di riserva sul luogo dell'incidente, al fine di offrire il necessario supporto al collega interessato ed eventualmente proseguire la corsa. L'eventuale CLP/LLP presente sul posto deve invece accompagnare il macchinista ai vari interrogatori e assisterlo.

Abbiamo presentato nuovamente la nostra richiesta in occasione dell'incontro con il CEO Andreas Meyer sui difetti connessi alla sicurezza. Le FFS sono d'accordo con le proposte del VSLF. Dopo un incidente in cui sono state coinvolte delle persone, in futuro si adotterà la medesima procedura prevista per i casi di segnaletica e si dovrà inviare subito un altro macchinista sul luogo dell'incidente. P-OP e G-PN nel frattempo hanno intrapreso tutti i passi necessari e hanno predisposto la nuova regolamentazione che è entrata in vigore alla fine di luglio 2012 ed è già operativa.

Cogliamo l'occasione per ringraziare le FFS per aver dato seguito alle nostre richieste a proposito di questi incidenti. Nel frattempo hanno già avuto luogo dei colloqui con Thurbo SA, nel mentre la SOB SA ha assicurato che verificherà questa procedura. La BLS AG prevede già una regolamentazione secondo cui il macchinista non può più proseguire la corsa, nemmeno per liberare la tratta.

quindi conosce perfettamente il caso. Questo concerne anche la notifica ESI. Credo inoltre che le FFS, ma anche tutte le altre imprese ferroviarie, debbano capire che un evento del genere è decisamente molto traumatico, indipendentemente dal fatto che la persona in questione volesse compiere questo gesto o che si trattasse di un incidente. Non si possono mettere tutte le macchiniste e tutti i macchinisti nello stesso calderone e arrivare a pensare che, a tutti indistintamente, possano bastare tre giorni per «elaborare il tutto». Purtroppo è così; chi non ha vissuto di persona un'esperienza simile non può sapere cosa voglia dire! Un'altra cosa che mi ha sorpreso è questa: perché è così difficile capire che, per «reinserirsi», per un certo tempo un macchinista magari vuole fare solo dei servizi S-Bahn e, per il momento, non se la sente ancora di percorrere quella tratta? Questo non può senz'altro essere per una questione di protezione dei dati, come è stato detto a me. Anche il fatto di avere delle «corse scortate» insieme ad un collega macchinista dovrebbe rientrare nella normalità, un metodo molto semplice che però aiuta tantissimo! Le compagnie dovrebbero inoltre riflettere su come proteggere i propri macchinisti dai media. Al giorno d'oggi, infatti, con il natel si può fotografare tutto, sfoggiando così la propria abilità di fotoreporter. Cosa succede se poi questo macchinista compare in un articolo con tanto di fotografia? Ho già illustrato tutti questi punti, spero con successo (!), anche a Mani Haller, il direttore di DT Traffico viaggiatori, durante un colloquio personale.

E, per concludere, malgrado tutte le voci tendenziose: io sono sempre e ancora una macchinista, anche se ho ridotto il mio raggio d'azione e ora mi godo la Svizzera centrale. In tutti i casi, vale assolutamente la pena lottare per tornare in cabina!

Sulla base di quanto ho vissuto e poiché mi ha fatto bene aprirmi anche tramite Facebook, ho creato su Facebook il «gruppo di auto-aiuto per macchinisti». Mi occupo io stessa dell'attivazione dei membri, per cui sono solo loro che possono accedere alle varie comunicazioni. L'idea è di dare la possibilità di buttare fuori tutto quello che si è vissuto, specialmente nei momenti difficili e, questo, in qualsiasi momento del giorno e della notte. Questo gruppo non ha niente a che fare con il VSLF, bensì è nato di mia spontanea iniziativa, e i macchinisti sono i benvenuti in qualsiasi momento!

Link su Facebook: [facebook.com/groups/393132134079698/](https://www.facebook.com/groups/393132134079698/) oppure cercate su Facebook «Gruppo di auto-aiuto per macchinisti» e poi andate su «Aderire al gruppo».

Adeguamento delle locomotive Re 6/6

A seguito dell'impiego quotidiano e prolungato di queste locomotive, negli ultimi anni si sono riscontrati diversi punti deboli legati all'età. Per ovviare a questa situazione e per prevenire la comparsa di ulteriori problemi in futuro, le 6/6 devono sottostare al pacchetto di servizi 1. *Philipp Maurer, comitato del VSLF*



Per queste locomotive, in totale 84 (senza prototipi), si sono adottati 15 provvedimenti che riguardano i seguenti aspetti:

- Sei provvedimenti mirati ad eliminare i problemi che ancora non si ripercuotono sull'esercizio, ma che lasciano già sin d'ora presagire che è solo una questione di tempo.
- Cinque provvedimenti mirati ad eliminare i problemi esistenti.
- Quattro provvedimenti concernenti l'aspetto dell'ergonomia sul posto di lavoro.

Nello specifico, questo concerne:

Locomotiva:

- Sostituzione preventiva del filtro di protezione contro le sovratensioni dell'alimentazione del sistema ZUB
- Controllo preventivo ed eventuale sostituzione degli elementi deformabili dietro ai respingenti
- Risanamento totale dell'impianto dell'aria
- Installazione di un'asta del freno e di una scopa
- Installazione di un nuovo carica-batterie

- Misurazione della corrente ad alta tensione della locomotiva, in modo da ottenere i valori di isolamento della flotta Re 620 ed eventualmente poter prendere i provvedimenti necessari
- Installazione del filtro di protezione contro le sovratensioni dell'alimentazione del DMI (Driver-Machine-Interface)
- Installazione di un ventilatore azionato mediante termostato per il DMI
- Eliminazione del problema della lampada del ventilatore che si accende ad intermittenza

Cabina:

- Sostituzione preventiva del dispositivo a pedale di attivazione del freno automatico
- Installazione e spostamento del termostato per il pannello di comando
- Modifica delle guide delle finestre al fine di risolvere il problema delle finestre che si incastrano
- Installazione di un sedile pneumatico
- Installazione di un nuovo sedile per l'aiuto macchinista

In questi 15 provvedimenti rientra anche l'introduzione di tre proposte di miglioramento PCM.

I lavori verranno eseguiti presso le Officine di Bellinzona. Queste misure verranno realizzate nello spazio di tempo di cinque giorni lavorativi, per cui questo pacchetto di servizi 1 dovrebbe poter essere attuato su tutte le locomotive in questione entro la fine del 2014.

Ecco quanto abbiamo potuto constatare nel corso di un'ispezione presso le Officine di Bellinzona: Contrariamente alle affermazioni fatte e ripetute per anni dall'allora gestore delle locomotive che ribadiva che non è possibile installare un sedile pneumatico, ora è emerso che questo non costituisce affatto un problema (1). Questo assicura una maggiore libertà di movimento e offre un notevole miglioramento del comfort sul posto di lavoro. Il nuovo sedile pneumatico è esattamente il modello in uso presso la divisione Traffico viaggiatori. Contrariamente a quelli presenti sulle Ae 6/6, questo sedile si può girare facilmente e, grazie ad una modifica dell'afflusso d'aria, è possibi-

le scongiurare il pericolo che si trancino le condutture dell'aria.

Per il sedile dell'aiuto macchinista ci sono state proposte due varianti (per le locomotive 11613 e 620061). La variante 1 consiste in un sedile ribaltabile fissato alla parete posteriore da abbassare al momento del bisogno (in maniera analoga agli scompartimenti per biciclette presenti nel traffico regionale). Si tratta di una soluzione molto pratica (2 / 3).

La variante 2 consiste in uno sgabello pieghevole che può essere sistemato ovunque ne sia di bisogno (4 / 5).

Dal nostro punto di vista, la variante 1 sarebbe quella migliore, anche se però causerebbe un inutile aumento delle spese di riparazione, dal momento che ogni volta che si deve aprire la porta dell'armadio degli apparecchi il sedile va necessariamente ribaltato. La porta finirebbe senz'altro per rovinare l'imbottitura del sedile in brevissimo tempo. La variante 2 non è molto comoda, ma è indubbiamente più pratica e conveniente. Lo sgabello non è fisso e pertanto lo si può sistemare dove ce n'è più di bisogno. Lo si può collocare per esempio nell'angolo tra il banco di comando e l'impianto di condizionamento dell'aria e, se non viene utilizzato, può essere utile per appoggiare le borse o gli zaini dei macchinisti.

Unico punto dolente: Questo pacchetto di servizi purtroppo non prevede un miglioramento sul piano dell'isolamento acustico. Ci auguriamo che questo rientri in un prossimo pacchetto di servizi e che se ne tenga conto in occasione dell'adeguamento dell'impianto di climatizzazione previsto in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Gottardo.



FFS Cargo si mantiene in forma

Le nuove strutture dirigenziali sono operative dal 1° settembre 2012. Non solo si registra una sensibile riduzione dell'ampiezza di controllo, dal momento che finalmente tante inutili sovrapposizioni hanno potuto essere eliminate. Dopo la soppressione delle direzioni di piattaforma, presso diverse sedi le modalità sono decisamente cambiate in positivo. *Philipp Maurer, comitato del VSLF*



Infatti, ora i dipendenti possono finalmente svolgere il proprio lavoro senza che giorno dopo giorno ad intere categorie professionali venga appioppato l'appellativo di bugiardi o di buoni a nulla. Questa sensazione e questo nuovo clima di lavoro permettono finalmente di svolgere di nuovo la propria attività con più piacere e soddisfazione.

Anche il fatto che, grazie alla riduzione dell'ampiezza di controllo, questa struttura aziendale, voluta da più parti e perseguita tenacemente dal sig. Sørensen (già nel 1999), ora sia quasi diventata realtà dopo oltre dodici anni, va assolutamente visto come un segno positivo che, però, va preso con la dovuta cautela.

Dopo la presentazione del concetto di snellimento della struttura Cargo che intendeva attuare, purtroppo il sig. Sørensen si è ritirato troppo in fretta «per motivi personali», per cui l'incombente minaccia di un costante ampliamento della struttura non ha potuto far altro che seguire il suo corso. Il fatto che, malgrado questa consapevolezza, ci sia voluto così tanto tempo per far sì che la divisione FFS Cargo potesse essere snellita in maniera adeguata, non da ultimo è da imputare all'apparato politico e alla vecchia direzione sotto il signor Weibel (gruppo) e il sig. Nordmann (FFS Cargo). Sotto la direzione del sig. Nordmann, la compagnia aveva vissuto una vera e propria esplosione e la prima riorganizzazione del 2006 aveva finito per rivelarsi un proiettile esploso in canna (malgrado la riduzione di posti di lavoro a Elsässertor, dopo la riorganizzazione improvvisamente in seno alla direzione di FFS Cargo c'erano ancora più collaboratori di prima).

Nonostante tutte le ripercussioni positive del ridimensionamento dell'ambito di controllo, non bisogna però dimenticare che, sia qui che nel settore della produzione, sono i lavoratori ad essere stati

maggiormente colpiti da queste misure. Contrariamente ai collaboratori attivi nella produzione che sottostanno al CCL, sono molti i lavoratori di Elsässertor impiegati in base al CO che non hanno alcun diritto alle prestazioni del centro del mercato del lavoro. A causa della politica del personale sbagliata degli anni 2005/2006, i macchinisti di locomotiva Cargo B100 oggi perdono il proprio posto di lavoro.

In occasione delle trattative sui profili professionali (2005), il VSLF non aveva trovato ascolto né presso l'allora direzione, né presso le molte associazioni sussidiarie del SEV: questo scenario si è infatti avverato esattamente come l'avevamo predetto. Dobbiamo tuttavia ammettere che la nostra prognosi non era esatta; in base all'allora situazione, noi infatti avevamo preannunciato un tracollo del sistema già nel 2010. Quanto successo adesso si sarebbe potuto evitare grazie ad una politica del personale più lungimirante, in quanto i problemi legati a questo sistema erano ben noti a tutti già da tanto tempo.

Ora presso i depositi vengono soppressi i posti di lavoro dei LC B100, come pure le sedi di Buchs, Langenthal e Rennens. A livello nazionale, i posti di lavoro come LC B100 sono ben 68.

La decisione di sopprimere i posti di lavoro dei LC B100 ha colto tanto più di sorpresa dal momento che, ancora fino a luglio, da parte di FFS Cargo era giunta la conferma che i LC B100 avrebbero continuato la loro attività in base agli attuali profili professionali. Queste sono infatti le informazioni che poi abbiamo trasmesso a tutti, per cui possiamo benissimo capire la grande rabbia che provano tutti i lavoratori interessati.

Tutti i macchinisti LC B100 che soddisfano i requisiti per diventare macchinisti B hanno già ricevuto o presto riceveranno un'apposita formazione. Questa misura, prevista

nei nuovi profili professionali, consentirà di ridurre in maniera significativa il numero dei posti di lavoro persi.

Questa però non può essere che una magra consolazione per i macchinisti LC B100 che non soddisfano i requisiti necessari, in quanto purtroppo perderanno l'attuale posto di lavoro. Grazie al centro per il mercato del lavoro sancito nel CCL, i dipendenti interessati riceveranno un supporto professionale ed un efficiente accompagnamento nella ricerca di un posto di lavoro e/o di una specifica formazione. Anche i bandi di concorso indetti attualmente per i macchinisti LC B100, superano di gran lunga il numero di collaboratori che perdono il proprio posto di lavoro.

Bisogna però anche dire chiaramente che non tutte le soluzioni previste ricalcano l'odierno ambito di attività e che, quindi, ai collaboratori viene chiesta grande flessibilità per adattarsi alle nuove situazioni. Tanto più discutibile è la decisione della divisione V di formare nuovi macchinisti B100 nonostante sia risaputo che, da parte sua, la divisione Cargo sta sopprimendo posti di lavoro di macchinista. Ancora una volta dobbiamo constatare che la comunicazione aziendale interna non funziona come dovrebbe. Ai macchinisti interessati possiamo solo raccomandare di rivolgersi anche alla divisione V e di chiedere se ci sono ancora dei posti come B100.

A partire dal 9 dicembre 2012 si vedrà se il nuovo sistema del traffico a carri completi è effettivamente in grado di dare buoni risultati sul piano pratico. Si renderanno senz'altro necessari degli ulteriori adattamenti a tutto il processo operativo. L'esperienza ci insegna però che, nonostante le difficoltà iniziali d'avviamento, anche questo sistema potrebbe funzionare. Se tutte le misure introdotte per raggiungere i risultati desiderati e se la direzione continuerà a reagire ai cambiamenti in maniera adeguata, magari potremmo anche osare di guardare al futuro delle FFS con una certa positività.

A questo proposito, non possiamo però omettere di far notare che anche altre divisioni e compagnie della rete ferroviaria hanno dei problemi analoghi, ma che finora non hanno assolutamente intrapreso alcun passo in tal senso.

Le sfide future per i partner sociali e, in particolare modo per il VSLF, non saranno di certo meno importanti rispetto a quelle odierne! ➤

Domino

Daniel Walti, macchinista di Brugg



Basta con il transito di motrici Domino fino a Waldshut

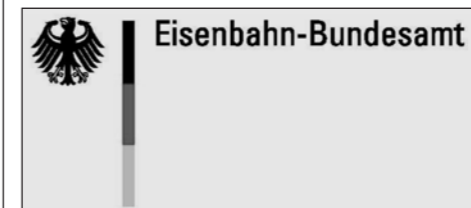
È ormai un anno che i nuovi treni Domino transitano sopra il ponte sul Reno tra Coblenza e Waldshut D. Per poter passare sul ponte nonostante il peso eccessivo del treno, a Coblenza la motrice RBDe deve regolarmente essere sgomberata dal personale di locomotiva e pertanto circola chiusa fino a Waldshut. Dal nuovo orario 2011, si è infatti riusciti a trovare questa soluzione alquanto anticonvenzionale grazie all'intervento dei colleghi macchinisti dei depositi interessati. Ora, però, c'è il rischio che i reparti competenti si adagino su questa soluzione provvisoria e che vedano l'intervento di questi macchinisti come una sorta di ovvia soluzione permanente.

Al momento di sgomberare la motrice, capita di continuo che i macchinisti si debbano confrontare con delle situazioni alquanto sgradevoli. Vuoi perché ci sono sempre dei passeggeri che accettano di cambiare treno solo dopo lunghe discussioni e, non da ultimo, perché la cosa viene vissuta come una sorta di provocazione, soprattutto da parte di quei viaggiatori che hanno alzato il gomito. Di notte, questo problema riguarda anche le S-Bahn e, per un macchinista, rappresenta una minaccia da non sottovalutare. Malgrado venga annunciato più volte, lo sgombero della motrice troppo spesso è all'origine di conflitti, ciò che è assolutamente in contrasto con i nostri interessi nei confronti della clientela. Per i macchinisti dei depositi interessati, sarebbe importante sapere quando questa situazione tornerà finalmente alla normalità. Nell'ambito dei lavori di ristrutturazione nella bassa valle dell'Aar, ci saranno dei radicali cambiamenti e un ritorno alla normalità? ➤

A destra o a sinistra?

Equipe tecnica VSLF

Di recente, P-OP-RSQ ha pubblicato una breve descrizione della linea Coblenza-Waldshut D per i macchinisti autorizzati a circolare su questa breve tratta, dotata di segnaletica tedesca, fino a Waldshut. Sotto «particolarità», si riporta quanto segue: Il segnale meccanico avanzato d'uscita di Waldshut e la maggior parte degli altri segnali della DB sono collocati a destra. Nell'estratto del regolamento in materia di segnali ferroviari, pubblicato dall'Ufficio federale tedesco delle ferrovie, possiamo trovare quanto segue:



Insieme delle disposizioni del regolamento in materia di segnali ferroviari 1959 (ESO 1959), ESO (7) DE 2.

I segnali fissi e le segnalazioni di tratti di rallentamento Lf 1, Lf 2 e Lf 3, il segnale di avviso di fermata 2 e i segnali El 3, El 4 e El 5, di norma sono collocati a destra – sulle tratte a due binari per corse nel senso opposto all'abituale direzione di marcia in piena linea, a sinistra – di fianco o sopra al binario a cui appartengono. Le eventuali deroghe alle direttive concernenti dei singoli segnali sono riportate sullo specifico segnale. Nell'ambito delle ferrovie tedesche, i gestori dell'infrastruttura comunicano regolarmente tutte le deroghe eccezionali e transitorie a questa direttiva.

Presso le ferrovie NE, le eventuali deroghe a questa direttiva vengono comunicate tramite delle istruzioni operative.

Le indicazioni destra e sinistra sono da interpretare in base alla direzione di marcia.

Queste disposizioni definiscono chiaramente da quale parte deve avvenire la collocazione dei segnali ferroviari presso la Deutsche Bahn AG. Questo, contrariamente alla situazione attuale in Svizzera, dove negli ultimi anni è ammessa una vera e propria giungla di segnali collocati a volte a sinistra e a volte a destra. ➤

Soletta

Andreas Luck, macchinista di Basilea



Impianti di sicurezza lacunosi a Soletta

A Soletta, più volte al giorno si verifica la medesima situazione: l'Interregio Zurigo-Biel arriva a 125 km/h sul binario 2 e, dalla direzione opposta, dal segnale principale di via impedita collocato alla fine del marciapiede contemporaneamente arriva il treno regionale Sonceboz-Biel. Le prescrizioni regolamentate dall'Ordinanza sulle ferrovie (Oferr) possono ritenersi soddisfatte, dal momento che lo spazio di sicurezza prescritto (spazio dopo il segnale di via impedita fino al punto critico) è di 80 metri, ciò che nel caso di Soletta viene rispettato al centimetro.

Nell'agosto del 2011 ho evidenziato l'enorme pericolosità di questa situazione tramite una notifica ESI e, dal momento che fino a maggio del 2012 non ho ricevuto risposta, ho seguito la prevista procedura e ho spedito un'e-mail a chi di competenza. Siccome però, malgrado il tempestivo inoltro di questa notifica del 2011, alla fine di giugno 2012 non ho ricevuto risposta, ho deciso di rivolgermi direttamente a FFS Infrastruttura.

Conformemente a FFS Infrastruttura, si ritiene che il rischio maggiore per l'impianto di Soletta sia dato dalla circolazione verso il segnale di via impedita, ma per il momento non ci sono mezzi sufficienti per prevedere l'installazione del sistema ZUB (controllo della velocità dei treni). Tuttavia, sembra che i punti critici vengono riesaminati di continuo e che vengano adottate tutte le misure necessarie.

Una situazione a rischio come quella di Soletta, con la possibilità che ogni ora si verifichi una collisione frontale a velocità elevate, andrebbe immediatamente neutralizzata mediante l'uso di una nuova balise ETCS con programmazione ZUB. Purtroppo, si continua a non prestare ascolto alle segnalazioni dei macchinisti e i problemi vengono analizzati solo dopo degli interventi personali. Ora mi aspetto delle soluzioni. ➤

Hitparade delle situazioni a rischio

Un macchinista di Basilea (il nome è noto alla redazione)

Hitparade delle situazioni a rischio per la sicurezza ferroviaria di un macchinista di Basilea in undici anni di attività

10° posto: Ero alla guida di un treno cisterna che circolava da Karlsruhe D a Basilea con un carico di 1800 tonnellate di benzina. Quattro vagoni avevano il freno disinserito, nel mentre su altri sei era stata applicata l'etichetta blu di danno della Railion (DB Schenker) Kornwestheim, per cui, una volta vuoti, dovevano andare in riparazione. Queste etichette erano lì da almeno tre settimane.

La centrale FFS Cargo di Duisburg era dell'opinione che il treno dovesse circolare.

9° posto: Ero alla guida di un treno merci ad 88 assi, con un carico di materiale tossico proveniente dall'Europa dell'est, che aveva potuto passare la frontiera svizzera a seguito di specifici accordi. A Brugg è subentrata una perdita d'aria nella condotta principale e subito dopo ho notato che c'erano dei pezzi dell'impianto di frenatura che pendevano giù, oltre al fatto che il calcolo di frenatura era sbagliato, i termini per la revisione erano scaduti, la condotta principale aveva delle perdite e gli otturatori dei singoli vagoni non erano avvitati correttamente.

La centrale di direzione dell'esercizio (BLZ) non era al corrente di cosa trasportassero questi vagoni.

8° posto: Dovevo condurre un IC a due piani fino all'area dei binari di Basilea. Dal cavo del dispositivo antislittamento di una carrozza di 1a classe pendeva giù il coperchio del cuscinetto, mettendo quindi il cuscinetto in bella vista. Il treno era arrivato da Interlaken in queste condizioni.

7° posto: A Zurigo-Hardbrücke, un pantografo viene buttato giù, con conseguenti danni alla linea di contatto. Il pantografo è finito sul tetto della locomotiva, ad una decina di centimetri dalla linea di contatto. Su istruzione di un «responsabile» di Infrastruttura, la spina del riscaldamento del treno è stata staccata, malgrado il mio divieto dato che la linea di contatto non era ancora stata disinserita e messa a terra. Il responsabile di Infrastruttura ha dichiara-

rato che la stazione doveva essere nuovamente praticabile.

6° posto: A Lupfig, il percorso di frenatura di un treno merci tra due segnali era troppo corto. Le velocità riportate nelle tabelle di marcia non corrispondevano affatto con le modifiche apportate alla segnaletica. Dopo la notifica, ci sono voluti quasi quattro mesi finché le velocità delle categorie A 85-A 105 sono state abbassate di oltre 20 km/h.



5° posto: Mi trovo alla stazione di smistamento di Weil am Rhein D e ricevo l'ordine di marcia. Parte anche il collega della BLS che si trova di fianco a me e, quindi, ci si ritrova insieme davanti allo scambio. Il collaboratore della DB aveva dimenticato di invertire lo scambio.

4° posto: Entro a Sissach con una S 3. Sul display del mio GSM-R appare un pittogramma che indica che c'è una chiamata, ma io non sento niente. Qualche attimo dopo la partenza da Sissach, mi viene incontro un treno merci con un vagone che ha il telone che sporge e prende di striscio il profilo del mio treno. Malgrado una brusca frenata, il telone ha preso di striscio tutta la lunghezza del mio treno. Più tardi, il capomovimento mi chiama sul cellulare per dirmi che voleva avvertirmi che stava arrivando un treno merci con qualcosa che sporgeva. Il Flirt ha subito dei graffi.

3° posto: Alle ore 4.30 del mattino, stavo circolando tra Erstfeld e Basilea RB. Il capomovimento mi chiama via radio dicendomi che non riesce a mettersi in contatto con il responsabile del cantiere di Frick e mi dà l'ordine di «marcia a vista». Esco da Frick a velocità minima e sul binario adiacente vedo una gru per la posa di binari che sta scaricando dei nuovi binari proprio sopra al binario in cui mi trovo io. Il responsabile del cantiere mi dice che la tratta da Brugg a Pratteln è bloccata e che il prossimo treno avrebbe dovuto essere l'Interregio Basilea Zurigo-Aeroporto delle ore 5.02.

2° posto: Durante la ristrutturazione dei binari, a Rheinfelden si è collocato un segnale di rallentamento ad 80 km/h e, subito dopo, una segnalazione di tratto di rallentamento di 50 km/h. Immediatamente dopo il segnale avanzato di rallentamento a 50 km/h era stato collocato il relativo segnale di inizio di rallentamento, ma non c'era un sufficiente percorso di frenatura. Sono quindi passato a 80 km/h, praticamente senza frenare, sul binario appena ricoperto di ghiaia.

1° posto: Mi trovavo alla guida di un RoLa che circolava da Weil am Rhein

D a Freiburg im Breisgau D. Il treno era formato da un carro di accompagnamento con i camionisti, da 19 camion caricati sul treno e da quasi 1.200 tonnellate di peso trasportato. Il segnale d'entrata di Efringen-Kirchen era «aperto» e quello d'uscita indicava avviso di «via impedita». Ho fatto una brusca frenata, ma purtroppo il treno non frenava. Malgrado abbia attivato la frenatura rapida, mi sono ritrovato dopo il segnale d'uscita che, nel frattempo, indicava via libera. Nel giornale di bordo della locomotiva FFS Re 421, si è riportato ben otto volte in quasi due anni che il rubinetto del macchinista talvolta reagiva solo in posizione di frenatura rapida, ma non con la frenatura normale.

Per fortuna tutti queste situazioni non hanno provocato danni a cose o persone. Ecco la mia preghiera alle ferrovie: prendete sul serio le notifiche dei macchinisti! ➤

Prescrizioni

Gruppo tecnico VSLF

Procedimento illogico nell'allestimento delle prescrizioni

Con la designazione P 20033810, l'8 luglio 2012 è stato pubblicato un supplemento all'opuscolo relativo al materiale rotabile DPZ che va a sostituire una disposizione entrata in vigore solo pochi giorni prima e, più precisamente, il 1 luglio 2012 (!). Ecco come si è giustificato questo procedimento così poco professionale:

1.1 Situazione iniziale

In occasione della ristampa dell'1 luglio 2012, sotto la cifra 9.4 P 20006650 dell'opuscolo relativo al materiale rotabile dei treni navetta a due piani DPZ, si è provveduto a definire nuovamente la questione della chiusura delle porte difettose. Il fattore scatenante della modifica di questa direttiva, in base alla quale bisogna chiudere e apporre un'etichetta su tutte e due le porte della stessa piattaforma delle carrozze DPZ, è il sensore antischiacciamento. Dall'ultimo adattamento effettuato, una volta che una porta viene isolata, a volte capita che questo non funzioni più su tutta la piattaforma. Questo problema potrà essere risolto grazie alla ristrutturazione nell'ambito del progetto LION (DPZ+). Siccome questo ammodernamento permetterà quanto prima di ovviare a questo problema e le porte potranno essere bloccate solo dall'esterno, per il momento si rinuncia all'introduzione di questa misura transitoria.

P-OP-RSQ, A. Rufener
responsabile reparto prescrizioni

Cambiando le prescrizioni ogni otto giorni, non si può di certo pensare di garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Anzi, questo non fa nient'altro che favorire una cultura dell'indifferenza con la conseguenza che, in presenza di problemi tecnici, che già di per sé sono motivo di grande fermento e di agitazione, non si può di certo pretendere che il personale possa subito richiamare alla mente le prescrizioni in vigore in quel determinato momento. È da anni inoltre che mancano dei validi corsi di aggiornamento per il personale di locomotiva sulle nuove prescrizioni che sono state introdotte. Un altro problema di vecchia data è anche il fatto che queste nuove prescrizioni devono poi essere lette, capite, classificate e archiviate, sempre però nel proprio tempo libero. Anche in caso di ulteriori domande o di difficoltà di comprensione, bisogna sempre approfittare del proprio tempo libero o delle proprie pause. Da parte sua, il personale di locomotiva si aspetta che il principio guida «know-how ferroviario» venga osservato anche nell'allestimento delle prescrizioni e che vengano creati i giusti presupposti in tal senso. ➤

Difetti connessi alla sicurezza

Hubert Giger, presidente del VSLF



Incontro con il CEO Andreas Meyer sulla questione dei difetti connessi alla sicurezza

Su iniziativa delle FFS, nel corso della primavera 2011 i partner sociali hanno firmato un accordo con il CEO Andreas Meyer sulla procedura da adottare in caso di problemi interni sul piano della sicurezza. Con questo accordo, i sindacati del personale si impegnano a notificare sempre prima alle FFS gli eventuali difetti connessi alla sicurezza e a rendere queste informazioni accessibili al pubblico solo in un secondo tempo. Da parte loro, le FFS si impegnano tra l'altro a definire delle importanti misure interne atte a migliorare il processo di notifica e di feedback, come pure a mettere a disposizione dei collaboratori un apposito centro di competenza (vedi riquadro). Le segnalazioni riguardanti i difetti connessi alla qualità e alla sicurezza che vengono notificati dai sindacati del personale, devono essere trasmesse alle persone di contatto delle varie divisioni o al gruppo HR. «Se dopo l'evasione delle singole segnalazioni dovessero ancora sussistere delle importanti divergenze, i sindacati del personale possono prendere contatto con il CEO e fissare un colloquio chiarificatore.»

- Dopo aver criticato, in parte anche per diversi anni, tutta una serie di fatti concreti, sulla base dell'accordo in questione il VSLF ha chiesto un colloquio con il CEO Andreas Meyer. Ecco alcuni argomenti in discussione:
- Segnalazione dei tratti di rallentamento
- Collocazione dei segnali
- Procedura in caso di suicidio
- Gestione delle irregolarità nelle prescrizioni
- Gestione delle notifiche concernenti le difettosità dei veicoli (per es. azione frenante insufficiente dei treni Domino)
- Assenza della domanda di fermata d'emergenza e del dispositivo di frenatura d'emergenza sui veicoli
- Elaborazione e conseguenze delle notifiche del personale (di locomotiva) nell'ambito delle divisioni

Il 19 giugno 2012, abbiamo potuto esporre le nostre argomentazioni sui succitati argomenti alla presenza del CEO Andreas Meyer e dei responsabili di diversi settori delle FFS. Il dossier particolareggiato che

abbiamo sottoposto a tutti i presenti ha consentito di corroborare le nostre conclusioni, frutto della nostra attività quotidiana. Successivamente a questo incontro, si sono previsti degli ulteriori colloqui e momenti di dialogo.

Abbiamo constatato che la direzione delle FFS sta prendendo sul serio le nostre segnalazioni e che ha già predisposto le prime misure, anche se per un'attuazione definitiva chiaramente ci vorrà ancora del tempo. Desideriamo sottolineare che vari problemi non sono affatto nuovi. Nell'interesse della compagnia, dobbiamo riuscire a proporre una trasformazione culturale tale da consentire che le segnalazioni e le richieste del personale di locomotiva incontrino la giusta attenzione, analogamente alle altre compagnie con una produzione soggetta a pericoli. Pensiamo che in questo modo siano state gettate delle basi molto importanti. ➤

Procedura in caso di difetti connessi alla sicurezza nell'ambito delle FFS

I sindacati del personale si impegnano a notificare questa procedura ai propri membri e ad esortarli a rispettare l'obbligo di fedeltà e di diligenza (Ccl, cifra 35 segg.)

La procedura di segnalazione da parte del personale concordata con le FFS prevede quanto segue:

1. diretti superiori/diretto superiore
2. superiori di grado più elevato/superiore di grado più elevato
3. centro di competenza, definito dalla divisione, per i casi che i collaboratori ritengono non siano stati trattati correttamente.
4. K-SI (gruppo sicurezza) con I-RSQ (Infrastruttura, rischio, sicurezza, qualità e ambiente). Alla presenza di queste segnalazioni di sicurezza, il CEO viene regolarmente informato. Dopo l'avvenuta segnalazione da parte dei collaboratori, le FFS si impegnano inoltre a fornire un feedback sulla procedura prevista. Naturalmente le notifiche possono essere trasmesse anche al VSLF.

Il macchinista ammin.

Benjamin Jelk, comitato del VSLF

Il macchinista amministrativo

Con un comunicato pubblicato sul VAR (albo rituale), i macchinisti della divisione FFS Traffico viaggiatori sono stati informati che l'invio delle notifiche ESI (evento sicurezza, ex notifica dei macchinisti) tramite LEA «non sempre funziona correttamente». Stando alla richiesta riportata sul VAR, fino a prossimo avviso i macchinisti dovranno memorizzare le notifiche ESI su PC. Bisognerà inoltre memorizzare nuovamente tutte le notifiche già scritte, ma che non hanno potuto essere inviate a seguito di questo disguido.

È, tuttavia, un dato di fatto: il compito principale del personale di locomotiva è quello di guidare il treno e il suo posto di lavoro non è l'ufficio, bensì la cabina. Malgrado ciò, ai macchinisti vengono assegnate di continuo delle nuove mansioni e dei compiti supplementari al computer e, questo, dovuto al fatto che c'è sempre un qualche apparecchio che presenta dei «problemi tecnici», oppure perché i processi attuali, che nella maggior parte dei casi finora funzionavano bene, non sono più considerati funzionali. Questo, malgrado ormai tutti sappiano benissimo che già da anni il tempo previsto per i lavori accessori non basta più a soddisfare tutte queste nuove esigenze e queste nuove direttive. Non resta che sperare che i nostri futuri mezzi di lavoro siano più affidabili e che il tempo che i macchinisti devono dedicare al lavoro accessorio corrisponda nuovamente all'effettivo dispendio di tempo. ➤

SBB CFF FFS Albo virtuale (VAR) Titolo: Disguido tecnico

Testo: A causa di un disguido tecnico, l'invio di notifiche ESI tramite LEA non sempre funziona correttamente.

Fino alla risoluzione del problema, siete pertanto pregati di voler salvare le vostre notifiche ESI in Internet sotto <https://esi.sbb.ch>. Il nome utente e la password sono gli stessi che utilizzate solitamente per il LEA.

Nel caso abbiate già inviato una notifica ESI, verificate se la stessa nel LEA è contrassegnata con lo stato «verde». In caso negativo, siete pregati di memorizzarla nuovamente sul sito web ESI: <https://esi.sbb.ch>. Grazie per la vostra comprensione.

Impianti di sicurezza difettosi

Risposta dell'UFT alla richiesta del VSLF. Gruppo tecnico VSLF

Nelle PCT 300.9, cifra 10.3, sotto il titolo «Mancato funzionamento della protezione automatica dei treni sul veicolo di testa» si può leggere quanto segue: «Il veicolo con la protezione automatica dei treni in avaria può circolare ancora per un periodo massimo di dodici ore. Per diverse ferrovie, questa prescrizione vale anche per i sistemi ZUB ed ETM.»

Il VSLF si è rivolto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) per sapere qual è il momento esatto da quando vengono calcolate queste dodici ore, oppure se si fa un calcolo cumulativo del tempo in cui un veicolo si trova effettivamente alla testa del treno.

Ecco la risposta dell'UFT: *In effetti, un veicolo può circolare come veicolo di testa con la protezione automatica in avaria per una durata massima di dodici ore.*

Il macchinista non può risalire al tempo effettivo di un veicolo utilizzato come veicolo di testa. Di conseguenza, il macchinista non può più essere considerato responsabile per l'impiego di veicoli con la protezione dei treni ZUB ed ETM difettosa.

Dal nostro punto di vista, l'interpretazione dell'UFT è in contraddizione con quanto previsto da chi ha emanato queste direttive. Se in cabina non dovesse esserci a disposizione una scorta abilitata, si potrà

circolare alla velocità massima di 80 km/h per una durata massima di dodici ore, fino alla sostituzione del veicolo e alla riparazione del caso. Non può non sorprendere il fatto che l'UFT esima il macchinista dalle proprie responsabilità per un processo così importante ai fini della sicurezza. Evidentemente, la regolarità dell'esercizio ha una priorità tale da far sì che tutte le prescrizioni vengano interpretate a favore delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF).

Il fatto che l'UFT interpreti le direttive, che esso stesso ha emanato, in maniera arbitraria, mette in evidenza i tanti punti oscuri presenti nell'esposizione delle prescrizioni sulla circolazione (PCT).

Allo stesso tempo, nelle rispettive News l'UFT si autoelogia come segue:

Erika Kaufmann sottolinea che le PCT devono poter essere capite da tutti coloro che le utilizzano. Pertanto, da una parte il contenuto delle disposizioni deve essere chiaro e non prestarsi ad interpretazioni diverse. Questo, al fine di garantire che i previsti processi vengano applicati in maniera uniforme e limitare le eccezioni. Dall'altra parte, bisogna scegliere delle formulazioni sufficientemente ampie, onde poter tenere conto delle specificità, spesso per delle questioni storiche, delle varie ferrovie. ➤

Campagna estiva DT

Hubert Giger, presidente del VSLF



Per i miei clienti, mi fermo nel punto giusto.

Campagna estiva DT FFS V

Nel corso dell'estate, con tutta una serie di manifesti e di allegati e-mail, si è reclamizzato in lungo e in largo il messaggio caricaturale rivolto al personale di locomotiva che trovate qui di seguito: *Per i miei clienti, mi fermo nel punto giusto.*

Qui si pone l'interrogativo se, effettivamente, i macchinisti non siano più capaci di fermare il treno nel posto desiderato o se semplicemente la direzione di Traffico viaggiatori non abbia altri problemi per la testa. È indubbiamente molto motivante il fatto di ricevere dei consigli sulla nostra attività quotidiana proprio da parte di quei collaboratori che non hanno mai svolto la professione di macchinista. Non ci resta che attendere con ansia la prossima campagna pubblicitaria: Per i miei clienti, mi alzo di primo mattino anche quando fuori fa ancora buio pesto... ➤

Informazioni operative

Hubert Giger, presidente del VSLF



Informazioni operative per tutti

Come minimo, dai quadri medi in su fino al CEO, praticamente tutti alle FFS posseggono un superhandy con il quale vengono costantemente informati sugli avvenimenti più importanti che si verificano nell'esercizio ferroviario, dai problemi alle locomotive o alle porte, dai guasti tecnici ai posti di manovra e ai passaggi a livello in avaria. Anche durante le loro tante riunioni, non si esita a dare una sbirciatina per vedere cosa succede là fuori.

Tuttavia, il personale che si trova in prima linea e che dovrebbe poter informare i viaggiatori al più tardi nel giro di tre minuti, purtroppo non ha accesso a queste preziose informazioni. Senza sospettare nulla, si va quindi a finire nel bel mezzo di situazioni con importanti guasti tecnici, assolutamente sorpresi e privi di informazioni, esattamente come i nostri stimati passeggeri.

Tutte le informazioni operative vanno comunicate principalmente all'esterno e, solo in un secondo tempo, ai vari uffici. Tutti coloro che, oltre ai propri rispettivi compiti in seno alla compagnia, hanno piacere ed interesse nei trasporti ferroviari, forse nel proprio tempo libero farebbero meglio a procurarsi una ferrovia in miniatura. ➤

Formazione macchinista

Benjamin Koch, macchinista di Zurigo



Nel 2011, al termine della formazione di macchinista tutta la nostra classe era d'accordo sul fatto che i tempi che ci erano stati messi a disposizione erano decisamente molto stringati. Tutti, infatti, avremmo voluto disporre di più tempo per approfondire maggiormente i vari argomenti e per poterci ambientare nel mondo ferroviario. Questo, oltre a varie altre osservazioni, è del resto anche quanto abbiamo chiaramente espresso nei nostri feedback. Ed è per questo motivo che mi ha colto di sorpresa la comunicazione che la formazione verrà ulteriormente accorciata. Se già a noi, dopo una formazione della durata di nemmeno un anno, ci viene detto che non possiamo ancora svolgere determinate attività perché ci manca l'esperienza necessaria, cosa succederà allora quando la durata verrà accorciata ancora di più? Chi, oltre alla sicurezza, ne pagherà le conseguenze, sicuramente saranno anche tutti coloro che avranno portato a termine una formazione così breve. ➤

I nostri esperti CLP...

Benjamin Jelk, comitato del VSLF

Provate ad immaginarvi un'impresa di costruzioni che decide di organizzare un corso di formazione per i propri macchinisti per manovrare l'escavatore cingolato che ha acquistato di recente. Provate anche ad immaginarvi che un responsabile del reparto del personale chieda alla ditta se, al posto di uno dei macchinisti, non potrebbe seguire lui stesso questo addestramento. È evidente che non si potrebbe esaudire questo suo desiderio e che gli si farebbe chiaramente notare che la sua richiesta è insensata e rappresenterebbe un investimento sbagliato.

Presso P-OP-ZF, le cose vanno però diversamente: Sulla lista dei partecipanti di un corso d'istruzione ICE, al posto di un macchinista c'era il nome di un capo del personale di locomotiva CLP. Tutto questo cos'ha a che fare con l'esempio fittizio dell'impresa di costruzioni che ho fatto prima? È molto semplice: Questo CLP, che ora è ferrato sull'ICE, non potrà mai guidare un treno... ➤

Virtueller Anschlagraum (VAR)

Mitteilung anzeigen

Titel: Funktionsstörung ESI-Meldung im LEA

Text: Aufgrund einer technischen Störung funktioniert der Versand von ESI-Meldungen aus dem LEA nicht immer richtig. Erfassen Sie bitte Ihre ESI-Meldungen bis zur Behebung der Störung im Internet auf <https://esi.sbb.ch>. Benutzer und Passwort sind dieselben wie bei der Anmeldung im LEA. Wenn Sie bereits eine ESI-Meldung gesendet haben, prüfen Sie bitte im Journal LEA, ob diese mit dem Status «grün» markiert ist. Wenn nicht, erfassen Sie diese bitte erneut auf der Website ESI: <https://esi.sbb.ch>.

Danke für Ihr Verständnis.

Anhang

Protokollierung nein Quittiert -

Mitteilungstyp Technik

Priorität normal

Gültig von 24.09.2012 Gültig bis

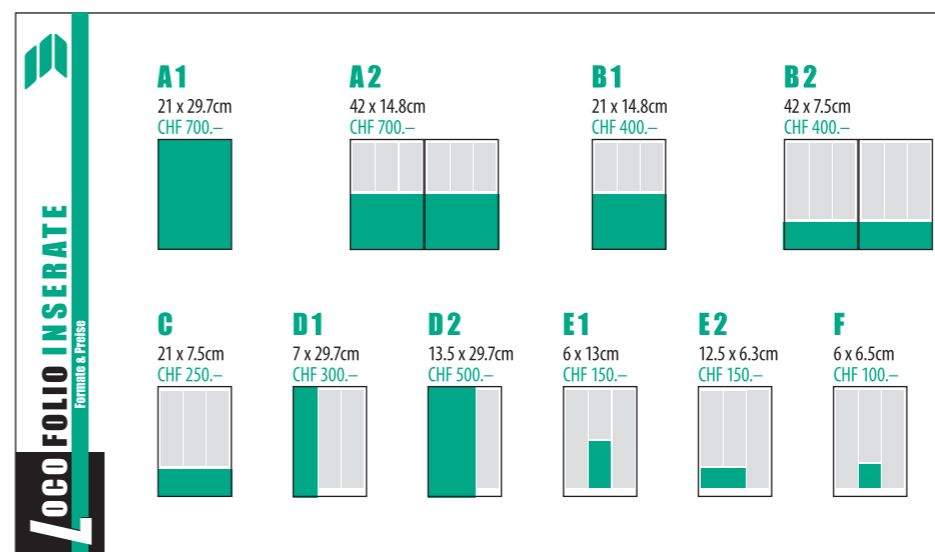
Aushang von 24.09.2012 Aushang bis 10.10.2012

Relevanz OE Aarau, Arth, Goldau, Basel, Beinwil am See, Bellinzona, Bern, Biel / Bienne, Brugg, Brugg AG, Chasso, Chur, Delémont, Fribourg, Genève, Interlaken Ost, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Luzern, Neuchâtel, Olten, Payerne, Rapperswil SG, Romanshorn, Sargans, Schaffhausen, Soothurn, St. Gallen, St. Maurice, Valorbè, Vevey, Winterthur, Ziegelbrücke, Zug, Zürich, Zürich-Altstetten

Relevanz RADN

Fahrzeugkundigkeit

Spezialitäten



Passeggeri nell'area dei binari

Hubert Giger, presidente del VSLF



Già alla fine di aprile del 2009, il VSLF aveva chiesto alle FFS che i macchinisti venissero tutelati contro i viaggiatori aggressivi durante i loro giri di controllo presso le stazioni terminali. Analogamente ad altre categorie professionali, chiediamo che prima di effettuare i nostri giri di controllo i treni vengano sgomberati, oppure che questo compito di assistenza alla clientela venga svolto da due macchinisti contemporaneamente. A seguito delle numerose reazioni da parte di macchinisti di tutte le compagnie, riteniamo che la nostra richiesta sia più che giustificata e che risponda ad un'esigenza reale. Nel frattempo, sembra che il problema sia stato riconosciuto da parte di tutte le compagnie ferroviarie. Nell'ambito di FFS P OP ZF, il 6 giugno 2012 si è dato il via ad un esperimento della durata di tre mesi, durante il quale la Polizia dei Trasporti (TPO) o la Securitas (TAS) avevano ricevuto il compito di controllare gli ultimi treni regionali o della S-Bahn nell'area della ZVV (Unione dei trasporti di Zurigo) e di Basilea. Nel caso di assenza di una pattuglia del TPO/TAS, «i macchinisti si dovranno comportare come hanno fatto finora. Grazie a questo progetto pilota, ci auguriamo di aver introdotto una misura in grado di sostenere il personale di locomotiva durante l'esercizio del proprio lavoro.»

Bisogna far notare che il TOP/TAS non deve affatto sostenere il personale di locomotiva, dal momento che i controlli di

servizio clientela non rientrano nei compiti del macchinista. L'obiettivo dell'esperimento consisteva nel riconoscere e capire tutta la problematica. È sorprendente che, dopo quasi 30 anni di esercizio senza conduttore, questa problematica non sia ancora stata riconosciuta come tale dalle FFS, bensì che debba essere denunciata da un'associazione di categoria. Comunque sia, improvvisamente sono comparse numerose notifiche che denunciavano minacce varie e situazioni di pericolo durante i giri di controllo dei macchinisti. È assolutamente inconcepibile il fatto che, dovuto all'assenza di adeguati controlli, improvvisamente ci si ritrovi con dei viaggiatori che girovagano nell'area dei binari. Nel suo rapporto d'inchiesta del 30 luglio 2011, anche il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni SISI aveva sottolineato: «... che con le attuali direttive non si può garantire che nel treno da smistare non vi siano più passeggeri. Sussiste pertanto il rischio che essi possano finire nell'area dei binari.» Ecco la raccomandazione di sicurezza del SISI: «Le direttive a disposizione degli operatori interessati devono essere controllate, se necessario riesaminate e, all'occorrenza, trasmesse in maniera adeguata, di modo che le responsabilità vengano stabilite con chiarezza.»

Il cammino verso una buona soluzione di questo problema è ancora lungo, ma noi non molliamo. ➔

Lavoro part-time 1

Markus Sennhauser, macchinista di Brugg

Mi riferisco all'istruzione di servizio sul lavoro part-time per macchinisti FFS attivi nella divisione Traffico viaggiatori. Stando a questa istruzione, l'80% dei giorni parziali di cui si desidera beneficiare va comunicato entro e non oltre il 20 novembre dell'anno precedente, oltre al fatto che i sabati, le domeniche e i giorni festivi non vengono più concessi. Si può inoltre scegliere fra tre modelli differenti.

Nei confronti dei colleghi che lavorano a tempo pieno è senz'altro più che giusto se, per beneficiare a breve termine di singoli giorni liberi nel corso dell'anno, tutti devono soddisfare le medesime condizioni. Ritengo però che i seguenti punti non siano logici:

- Per coloro, per esempio, che lavorano al 50%, questo starebbe a significare che in futuro dovranno lavorare quasi esclusivamente durante i fine settimana.

- Per quelli come noi che lavorano part-time e hanno il proprio partner che svolge un'attività lavorativa (infermiere/a, commesso/a, ecc.), questo termine del 20 novembre crea indubbiamente grosse difficoltà nel poter pianificare una normale vita familiare (lavoro, casa, figli, ecc.).

Per non dimenticare poi che il dislocamento in un deposito piccolo o l'appartenenza ad un gruppo specializzato vanno ad aggravare ulteriormente questo problema. Non sarebbe più giusto se, in base al part-time prescelto, si potesse beneficiare di giorni liberi anche durante il fine settimana? In fin dei conti, lavoriamo dal lunedì alla domenica. Esempio:

- Con una riduzione dell'orario di lavoro del 10%, più o meno ogni tre sabati/domeniche.

Con una riduzione dell'orario di lavoro del 20%, più o meno ogni sei sabati/domeniche; ecc.

Le FFS continuano a ripeterci che sono un datore di lavoro sociale e che sono favorevoli al lavoro part-time, ma in realtà con questa istruzione sortiscono esattamente l'effetto contrario. Prego pertanto chi di competenza di voler rivedere questa istruzione di servizio sui modelli di lavoro part-time. ➔

Lavoro part-time 2

Harry Kaplan, macchinista di Berna

Le FFS intendono promuovere e successivamente regolamentare il lavoro a tempo parziale. Molto bene! A questo proposito, il 30 agosto 2012 P-OP-ZF ha emanato un nuovo documento, denominato Istruzione sul lavoro part-time dei macchinisti.

Dopo uno studio approfondito di questa istruzione di lavoro e, in particolar modo, del punto 9 (disposizioni transitorie), tutto sommato mi sarei anche potuto risparmiare la fatica di scrivere questa lettera. I dipendenti con degli accordi preesistenti possono, infatti, approfittare di questi modelli part-time, ma non devono necessariamente farlo. È proprio grazie alla parola possono che, come pluriennale part-timer, ritengo di non rientrare nella categoria che potrebbe in qualche modo essere penalizzata. Personalmente, trovo però fuori luogo questa differenziazione tra «nuovi» e «vecchi» part-timer. Nella speranza di poter fare qualcosa contro questa ingiusta differenziazione, ho lo stesso deciso di prendermi il tempo per mettere nero su bianco i miei pensieri a proposito di questa istruzione di lavoro.

Io lavoro a tempo parziale già da molti anni, ciò che senz'altro mi sento di raccomandare a chiunque se lo possa permettere da un punto di vista finanziario. Se teniamo conto dei tempi di lavoro sempre più estremi dei macchinisti (aumento annuale dell'efficienza), il part-time assume un'importanza non indifferente sul piano della salute. Per le FFS, i modelli di lavoro part-time inoltre rappresentano un guadagno, dal momento che il part-timer si paga autonomamente la riduzione di lavoro e non rischia che magari più tardi gli debba essere prescritta da un medico per motivi di salute.

Per tanti anni le FFS si sono prese la libertà di autorizzare il lavoro a tempo parziale di molti macchinisti, limitandone però la durata ad un anno. Dal punto di vista della compagnia questo è più che comprensibile, anche se però mi ricorda ad una sorta di «lavoro su chiamata». Se non c'è tanto lavoro, le FFS sono ben contente di dover pagare meno macchinisti e quindi autorizzano il part-time a tempo determinato. Se invece l'anno dopo c'è carenza di personale, dai macchinisti con un contratto di lavoro part-time a tempo determinato si pretende che poi lavorino di nuovo al 100%. In base alle affermazioni di HR, fortunatamente questa prassi ora non viene più adottata. Chiunque pertanto opti per un contratto di lavoro part-time a tempo

indeterminato, oggi può ottenerlo senza problemi.

Una chiara guida che consenta di regolamentare la prassi per autorizzare il lavoro a tempo parziale viene visto come qualcosa di positivo ed è per questo motivo che, fondamentalmente, sono favorevole all'introduzione di questa istruzione sul lavoro part-time dei macchinisti. Ritengo che l'offerta attuale, che dà la possibilità di scegliere il modello di lavoro part-time più confacente tra le 4 diverse opzioni proposte, sia una buona cosa. Generalmente parlando, la bozza non è malvagia. Si vede anche che c'è la volontà (sotto 3.1. Definizione generale, ultimo punto) di rispettare il fatto che «di principio, si deve tener conto del fatto che la richiesta di avvalersi di un modello di lavoro part-time non comporta alcuna precedenza tra i lavoratori a tempo parziale». Tuttavia, non si dovranno nemmeno sfavorire coloro che già lavorano a tempo parziale.

Ma è proprio questo che incombe sui lavoratori part-time secondo quanto riportato nello stesso paragrafo 3.1. sotto il punto: «Di principio, i lavoratori a tempo parziale non hanno diritto al godimento del sabato, della domenica e dei giorni festivi in generale, come pure del 24 e del 31 dicembre. Questo vale per tutti i modelli di lavoro a tempo parziale.» Chi ha emanato questa direttiva, qui ha chiaramente mancato il bersaglio, ma noi non siamo assolutamente disposti ad accettare una cosa del genere. Questa regolamentazione va ancora una volta a penalizzare i collaboratori FFS che già oggi lavorano sette giorni su sette. Questo, dal momento che i dipendenti FFS con una settimana regolare di lavoro di cinque giorni, chiaramente possono suddividersi il proprio part-time su tutti i giorni della settimana in cui lavorano normalmente. Sono del parere che se decido di ridurre il mio pensum lavorativo dal 100% al 75%, devo anche avere diritto ad un'analoga riduzione del lavoro di sabato e domenica. Nel paragrafo 11., appendice/11.1. tabella A, della citata istruzione di lavoro posso vedere chiaramente a quanti giorni liberi supplementari ho diritto con un pensum lavorativo del 75%. Personalmente, questi

63 giorni liberi supplementari me li guadagno pienamente rientrando nella scala salariale massima di 25 000 all'anno oltre che, più tardi, con una pensione decisamente più bassa! Questo mi dà quindi diritto a non percepirla solamente durante i giorni part-time infrasettimanali, bensì anche durante il 25% delle +/- 30 domeniche e 34 sabati che mi vengono assegnati. Di conseguenza, ho diritto ad altre 7,5 domeniche libere e ad altri 8,5 sabati liberi. Mi rendo conto che le FFS hanno delle difficoltà nei fine settimana, motivo per cui poi cercano di invertire la rotta e di sdrammatizzare la situazione in tutti i modi possibili. Ma, per favore, non così!

Dal mio punto di vista, la variante abbozzata qui di seguito rappresenterebbe un onesto compromesso che sarei disposto ad accettare a complemento del mio attuale contratto di lavoro a tempo parziale: Fintanto che sussiste questo problema del fine settimana, vale quanto segue: Ad ogni riduzione del tempo di lavoro del 5%, si deve garantire un minimo assoluto di un fine settimana supplementare all'anno.

In questo modo, chi come me ha un pensum lavorativo del 75%, avrebbe almeno diritto a cinque fine settimana supplementari al posto di, secondo un calcolo corretto, 7,5 domeniche e 8,5 sabati.

Auspico vivamente che i responsabili di questa istruzione di lavoro riesaminino tutta la questione. Sarebbe bello se al momento di essere pubblicata sul Loco Folio, questa mia lettera fosse già superata, in quanto nel frattempo l'istruzione in questione è stata rielaborata in modo tale da andare bene per tutti.

E, per concludere: Per quanto riguarda il modello «en bloc», le FFS come si immaginano il godimento di giorni liberi in caso di part-time? Il macchinista deve prendere i propri giorni liberi supplementari «en bloc», ma senza il sabato e la domenica? Se applicato a coloro che lavorano soltanto dal lunedì al venerdì, questo significherebbe: Potete prendervi tutti i vostri giorni liberi supplementari in un blocco unico, ma il martedì e il mercoledì pomeriggio dovete venire al lavoro... ➔

Nell'ultima edizione del LocoFolio abbiamo cominciato a presentarvi i nostri funzionari del VSLF. Questa volta vi presenteremo Stephan Gut (SG), presidente della sezione della Svizzera orientale. In qualità di art director, svolge inoltre un ruolo fondamentale per quanto concerne tutto il look grafico del VSLF. *Daniel Hurter (DH), redazione Loco Folio*

DH: Stephan, ci puoi parlare del tuo percorso professionale?

SG: Maturità tipo D, un anno di architettura presso l'ETH di Zurigo e due anni di «comunicazione visiva» presso la HdK di Berlino. L'arte della grafica mi ha sempre affascinato, ma una volta tornato in Svizzera ho deciso di non farne la mia professione. Quando alla fine degli anni 80' le FFS cercavano nuovi macchinisti, ho deciso di iscrivermi agli esami d'ammissione.

DH: Da quand'è che fai parte del VSLF e cosa ti ha spinto ad aderirvi?

SG: Ne faccio parte da maggio del 1993, praticamente l'anno dopo aver concluso la mia formazione. La decisione di temporeggiare era dovuta al fatto che, durante la mia formazione pratica, diversi macchinisti-sindacalisti mi avevano reso la vita un inferno perchè volevano che aderissi al loro sindacato. Il fatto che io abbia poi deciso di aderire ai «verdi», è dovuto al mio radicato scetticismo verso le ideologie di qualsiasi tipo o tendenza. Il VSLF è una semplice comunità di interessi che spazia su tutte le questioni che riguardano i macchinisti. Tutte le decisioni di vasta portata vengono prese infatti dai macchinisti, tanto più che nella loro realtà lavorativa di tutti i giorni devono poi anche convivere con quanto emerge dalle trattative. Ed è stato proprio questo a convincermi.

DH: Cosa rientra nella sfera di competenza di un presidente di sezione del VSLF?

SG: Oltre all'organizzazione delle riunioni di comitato e dell'AG di sezione, il compito principale consiste essenzialmente nell'offrire supporto ai membri in caso di problemi e nella ricerca di valide soluzioni. Spesso si tratta di questioni che concernono la LDL e i BAR, ma non solo. Gli errori possono verificarsi da entrambe le parti, l'importante è però riuscire a sdrammatizzare quanto prima una determinata situazione. Nel caso non si riesca a trovare delle soluzioni tra le parti, allora devo organizzare un colloquio con le alte cariche e, se viene richiesto, anche accompagnare il macchinista. Nella maggior parte dei casi, basta il peso sindacale del VSLF per risolvere certe impasse, ma le regole valgono per tutti; se il macchinista ha torto, il mio intervento si concentrerà sul fatto di limitare i danni, anche se magari si è convinti di aver vissuto un'ingiustizia. Questo è fondamentale per l'integrità e il grado di accettazione del VSLF e, di conseguenza, per il futuro di tutti i macchinisti.



Nei compiti di un presidente di sezione rientra anche la raccolta e l'elaborazione delle informazioni da parte dei capi deposito, dell'APK, dei macchinisti, ecc., che vanno poi trasmesse al comitato del VSLF.

DH: Com'è la collaborazione con i funzionari delle SBB? Il VSLF viene preso con la dovuta serietà?

SG: Negli ultimi anni abbiamo guadagnato, almeno credo, grande credibilità e consenso. Il VSLF non persegue traguardi ideali futuri, bensì aspira a trovare delle soluzioni pragmatiche in grado di garantire dei miglioramenti duraturi nell'ambito della nostra professione. La nostra autonomia è un atout fondamentale. I delegati del VSLF che prendono parte alle trattative dispongono pertanto di competenze e di mandati in grado di assicurare il carattere vincolante delle soluzioni proposte.

Non sempre riusciamo al primo tentativo a convincere i funzionari FFS di una qualche necessità o di un eventuale pericolo per la compagnia. Per la maggiore è però il tempo a darci ragione, come nel caso del progetto «Vision 2010», nel frattempo naufragato.

Mani Haller, il capo di DT, una volta aveva affermato che la soddisfazione dei macchinisti la si può misurare anche in base al numero di pagine del LocoFolio: meno pagine ci sono e tanto migliore è il suo lavoro. Che chance ha?

DH: Di certo al momento non sono buone; i quadri dirigenti delle FFS cadono in continue contraddizioni, spesso non sono in grado di soddisfare neanche le proprie

esigenze e, ovviamente, tutte queste asurdità stanno alla base di tanti articoli pubblicati sul LocoFolio. Un altro argomento, praticamente inesauribile, riguarda l'enorme utilizzo di risorse a causa delle ridondanti strutture amministrative delle FFS. Finchè qui comincerà a muoversi qualcosa, noi del VSLF dovremo batterci ancora a lungo. Anche in futuro, una questione che seguiremo da vicino concerne il basso livello di soddisfazione del personale; sotto questo punto di vista, è soprattutto nell'ambito della divisione Traffico viaggiatori che si è fatto molto poco per i macchinisti.

Nell'ambito del VSLF, la sezione Svizzera orientale esula un po' dalla norma. A parte il fatto che è indubbiamente la sezione più grande, vi rientra anche il gruppo SOB e Turbo. Questo come si ripercuote sul lavoro del presidente di sezione?

SG: Un'analogia situazione con la presenza di ITC si registra anche nel caso della sezione della Svizzera romanda con la RegionAlps, in Ticino con TILO e della BLS con Crossrail. Conformemente agli statuti, i membri hanno la facoltà di costituire una propria sezione a partire da 20 persone, ma finora non si è mai presentata una simile necessità. Sul piano decisionale, la competenza per le questioni relative alle rispettive ITC spetta ai responsabili di SOB e THURBO, che fanno parte del comitato della sezione Svizzera orientale. La sezione offre unicamente un supporto sul piano dell'infrastruttura presente e dello stanziamento di mezzi finanziari. Questo assicura la massima autonomia e un dispendio minimo a livello organizzativo.

Negli ultimi 6 anni il numero dei membri della sezione Svizzera orientale è più che raddoppiato, malgrado 2 anni fa abbiamo ceduto il deposito di Brugg alla sezione Hauenstein. Non potrei immaginarmi una valorizzazione maggiore del nostro lavoro.

DH: Perchè le sezioni sono importanti per il VSLF? Non sarebbe possibile rinunciare e gestire il sindacato a livello centrale?

SG: Questo sarebbe senz'altro possibile, ma in questo modo il lavoro verrebbe unicamente demandato ai capi deposito e al comitato centrale. Le sezioni rappresentano una sorta di stadio intermedio che consente di mettere gli specifici interessi dei singoli depositi in un contesto più ampio. Le annuali assemblee generali di sezione forniscono inoltre ai membri l'occasione

per uno scambio di opinioni con i colleghi dei depositi vicini e i vari funzionari, il tutto in un'atmosfera piacevole e conviviale. In comune abbiamo la nostra professione e quindi mi sembra molto importante che ci sia questo interscambio.

DH: Tu sei anche attivo come art director. Come sei arrivato a svolgere questa attività e quali sono i tuoi compiti?

SG: Nel 1998 sono stato contattato da Gabi Arnold, l'allora vicepresidente del VSLF e attuale esperta di questioni legate al tempo di lavoro del gruppo FFS, che mi ha chiesto di rinnovare il look del LocoFolio. Inizialmente il mio lavoro concerneva unicamente il layout e la produzione del Loco Folio, ma nel frattempo mi occupo di tutto quello che riguarda l'immagine del VSLF, come per esempio i manifesti, gli opuscoli e le presentazioni per le assemblee generali, il design e i loghi per i vari articoli pubblicitari, ma anche dell'homepage, dei biglietti natalizi, ecc. Devo inoltre rappresentare il VSLF in occasione delle visite sindacali di classi di macchinisti.

Oltre ad una certa abilità con i vari programmi, ci vuole anche un buon «occhio» per la realizzazione della parte grafica. Ci vogliono anche tante idee e la capacità di creare dei collegamenti per i testi, di modo che siano supportati da immagini rappresentative. Di giornali delle ferrovie pieni di locomotive nel classico formato pagina a tre quarti ce ne sono già fin troppi.

DH: Si sente la pressione della concorrenza quando ci sono queste visite?

SG: Indubbiamente una certa pressione c'è, ma di certo questo non si dovrebbe tramutare in una sorta di guerra tra sindacati proprio in presenza di queste classi. I futuri colleghi devono potersi fare un'idea sulle attività dei diversi sindacati, per poi decidere autonomamente. Ho poca considerazione per lo zelo missionario. I nostri obiettivi sono gli stessi, sono solo le modalità ad essere differenti. Nel frattempo la collaborazione con i rappresentanti di LPV e Transfair funziona molto bene; ormai siamo delle vecchie volpi e siamo capaci di illustrare le nostre filosofie e le nostre priorità in maniera sportiva e nel massimo rispetto.

DH: C'è una corporate identity nel VSLF? Come si è sviluppata?

SG: Lo spero proprio. Uno dei motivi che mi ha spinto ad estendere il mio campo d'attività consiste nel fatto che è garantita una certa continuità nella percezione del VSLF, sia a livello interno che esterno. Devo quindi allestire le presentazioni PowerPoint per le AG di sezione, i comunicati permanenti nei depositi, ecc. Non vorrei però sopravvalutare l'aspetto visivo; infatti, fondamentale per la corporate identity è soprattutto la sostanza che ci sta dietro.

La parte grafica non è nient'altro che immagine. Senza dei validi contenuti anche la più bella presentazione PowerPoint non significa nulla.

DH: Di quali strumenti ti avvali per i tuoi lavori di grafica?

SG: Di un computer Apple con programma InDesign per il layout di prodotti di stampa, del programma Illustrator per i loghi e i file vettoriali, come pure di Photoshop per elaborare le foto. Uso inoltre il Keynote per fare le diverse presentazioni, oltre ai soliti programmi per i file di testo, ecc.

DH: Come quantifichi il tuo dispendio di tempo per il VSLF?

SG: Eccessivo, dice mia moglie (... e ride). Con un altalenarsi continuo tra utili e perdite, voglia di fare e frustrazione. A volte un'idea che si pensava fosse grandiosa, dopo qualche ora di intenso lavoro finisce per rivelarsi un flop, nel mentre magari da una notizia marginale si può sviluppare un importante progetto. Ritengo che di tanto in tanto sia fondamentale staccare completamente per prendere le giuste distanze.

DH: Come ti immagini il VSLF tra una decina d'anni?

SG: Spero che gli sviluppi di questi ultimi anni continuino anche in futuro e che il VSLF possa continuare ad essere un partner forte e affidabile. Nell'interesse delle future generazioni, dobbiamo quindi sostenere le nuove leve in modo da garantire una continuità. Siamo sulla buona strada. ➤

NOVITÀ!!! Stick USB per ufficio Guida per lo studio autodidattico



Filmati con istruzioni per l'uso:

- Controllo e preparazione della macchina da caffè
- Comportamento corretto sulla scala
- Come appendere la giacca al gancio
- Chiamata con i tasti di selezione rapida
- Invio e ricevimento corretto di e-mail

KAIZEN con struttura a 5 S:

- Riordinare i cassette
- Smontare la tastiera e pulire senza l'uso di salviette con alcool

Tutte le istruzioni sono provviste di un pratico cronometro per calcolare il tempo effettivo di lavoro

Hubert Giger, presidente del VSLF

Möchten Sie einmal selbst die Signale auf grün stellen?

Angehende Fahrleitenden Kat. B (50% - 100%)

Möchten Sie einmal selbst die Signale auf grün stellen?

Für unsere Team- und Verbundbahnhöfe bei I&B-ROT suchen wir als bestmögliche Unterstützung Fahrleitenden der Kategorie B.

Der Einsatz dauert ca. von September 2012 bis Ende November 2013. Dies betrifft aktuell die Bahnhöfe Rüschlikon und Wädwil im Tössal sowie Döttingen und Koblenz im unteren Aargau.

In einer interessanten Kurzausbildung machen Sie sich für die Prüfung zum ZVL-B. Nach bestandener Prüfung und einer örtlichen Instruktion können Sie selbstständig das Stellwerk bedienen und Ihren Kolleginnen und Kollegen die Signale auf Grün stellen.

Ihre Aufgaben

- Überwachen, disponieren und lenken des Zug- und Rangierverkehrs
- Stellen von Signalen und Weichen
- Schnelle Reaktion und komplette Information bei Störungen
- Steter Kontakt mit Kolleginnen und Kollegen der Nachbarbahnhöfe und auf den Zügen

Sie bringen mit

- Abgeschlossene Ausbildung als Lokführer/in
- Bereitschaft zu unregelmässigen Arbeitszeiten
- Selbstständigkeit, Zuverlässigkeit, Belastbarkeit, vernünftiges Denken

Die Rückkehr an Ihren angestammten Arbeitsort ist garantiert.

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Kontakt für weitere Informationen:
Michael Kipp, Leiter TVB, beantwortet Ihre Fragen gerne unter Tel. 051 222 31 37.

Ihre Bewerbung senden Sie bis spätestens 10. August 2012 an folgende Adresse:
I&B-ROT-TV, Michael Kipp, ZFH104, Operation Center 1, CH-8058 Zürich-Flughafen oder michael.kipp@ib.ch

Macchiniste/macchinisti/allrounder

Il fatto che un macchinista possa tranquillamente essere impiegato per le più svariate attività all'interno (e all'esterno) di una compagnia, è ormai cosa risaputa. In fin dei conti, ancora oggi la maggior parte di noi ha una solida formazione professionale che esula dal settore ferroviario.

Si pensi ad esempio a come, nel 1976, i macchinisti venivano impiegati come verificatori presso le stazioni di smistamento, come assistenti di treno per la S-Bahn di Zurigo nel 1990, oppure dopo l'installazione di balise ZUB o la ristrutturazione delle cabine Ae 6/6, ecc.

Al momento, FFS Infrastruttura sta cercando macchinisti per l'impiego come B100 nell'ambito della manutenzione dei binari o addirittura come capomovimento presso i posti di manovra. Ma trovare del personale da impiegare in maniera universale e flessibile non è così facile.

I macchinisti ricevono (o, meglio, ricevevano) una formazione molto vasta ed esaustiva, motivo per cui hanno delle importanti conoscenze di base in ambito ferroviario. Economizzare su queste conoscenze mediante una formazione decisamente più conveniente non può che rappresentare una trovata ingegnosa per eccellenza. In seno alle FFS si sta riflettendo se dislocare prossimamente anche i macchinisti in altri campi professionali o reparti delle ferrovie nel corso della propria vita professionale. E perchè no?

(In risposta al bando di concorso per macchinisti FFS Infrastruttura/costruzione B100, sembra si siano annunciati oltre 30 macchinisti cat. B e numerosi macchinisti B100.) ➤

Un membro fondatore del VSLF compie 95 anni

Daniel Hurter, redazione Loco Folio

Hans Arnold, membro onorario del VSLF, quest'anno festeggia il suo 95° compleanno. Al nostro collega giungano i più sinceri auguri di buon compleanno da parte del comitato del VSLF e della redazione del LocoFolio. Hans vive a Zurigo e, compatibilmente con la sua non più giovane età, gode di ottima salute. Al nostro caro collega Hans auguriamo ogni bene per il futuro. Hans Arnold, classe 1917, nel 1940 ha cominciato come meccanico presso l'officina FFS di Zurigo Altstetten. Ha poi prestato servizio come brigadiere presso la compagnia FFS Flab per la durata di 760 giorni, di cui 500 nel servizio attivo. Nel 1947 ha iniziato la sua attività come aspirante macchinista. Dopo aver superato con successo l'esame di macchinista, per tanti anni è stato alla guida dei regolari treni a vapore dell'epoca, come pure di treni di tutti i tipi, compreso lo Swiss-Express. Come membro dell'allora associazione degli scrittori FFS, nel 1986 aveva pubblicato un libro sull'attività del macchinista sulle locomotive a vapore. Nel 1957, Hans Arnold ha svolto un ruolo attivo nella rifondazione/ricostituzione del VSLF. Ringraziamo sentitamente Hans per il suo coraggio e la sua determinazione nell'aver collaborato attivamente alla fondazione di un sindacato indipendente dei macchinisti. Il suo grande impegno a favore del VSLF ha dato i suoi frutti. ➤



Foto sopra: Hans Arnold nella cabina della Ae6/6.

Foto a destra: Ad Hans Arnold vengono riconosciuti i suoi meriti in occasione dell'Assemblea generale 2012 della sezione Svizzera orientale.

Foto sotto: Assemblea generale del VSLF del 29 gennaio 1967 a Lugano.

Il relatore (in alto a sinistra) è Anton Jungen, presidente della sezione Zurigo. Sono presenti anche il presidente Jakob Hatt e, nell'ultima fila a destra, il collega Hans Arnold (x).



Caldo tropicale

Daniel Hurter, redazione Loco Folio



Un caso per i CLP

Prevenzione contro l'imminente calura, questo è il titolo della comunicazione di DT Traffico viaggiatori del 17 agosto 2012, quando era stata pronosticata un'ondata di caldo con temperature fino a 36 °C. Ai macchinisti era stato preannunciato che il responsabile per la sicurezza e il gruppo di lavoro «sicurezza» avrebbero preso dei provvedimenti per ovviare alle temperature elevate. Chi, però, si era illuso che quei provvedimenti avrebbero portato alla doverosa riparazione degli impianti di climatizzazione delle cabine, a delle agevolazioni alla presenza di turni particolarmente faticosi o all'allestimento di locali di riposo un po' freschi, si è dovuto ricredere ben presto. La tanto decantata prevenzione non era nient'altro che la collocazione di bottiglie d'acqua da parte dei capi del personale di locomotiva.

Non si è ben capito se questa goffa azione avesse come scopo quello di ridare lustro e stima ai CLP o dovesse piuttosto essere vista come una misura per tenerli occupati. In tutti i casi, qualsiasi rivenditore di bibite sarebbe stato in grado di fornire queste bottiglie d'acqua in maniera decisamente meno dispendiosa.

Non siamo in grado di valutare se l'obiettivo sia stato raggiunto, ma si ringraziano comunque le FFS per la fornitura delle bottiglie d'acqua... ➤

Attestazione macchinisti

Gruppo tecnico del VSLF



Attestazione per l'abilitazione alla guida dei macchinisti

Nella sua banca dati Phönix, l'UFT regolarmente memorizza tutte le informazioni relative alle specifiche competenze di tutti i conducenti di veicoli motore in Svizzera che sono o erano in possesso di una licenza UFT. È previsto un record per ogni singola persona. Le Imprese di Trasporto Ferroviarie (ITF) possono accedere a questa banca dati ed inserirvi tutte le specifiche conoscenze sulle linee ferroviarie e sui veicoli dei singoli macchinisti. Per accedervi, le ITF devono richiedere un'apposita attivazione all'UFT. Il record di un conducente di veicoli motore consente di stampare la rispettiva attestazione, in base alle diverse ITF, in cui sono riportate tutte le specifiche competenze. Questa attestazione non permette tuttavia di risalire all'ITF che ha esaminato ed inserito tali competenze. Dopo un corso di istruzione, al macchinista non viene però rilasciata una nuova attestazione.

Da una parte, l'attestazione del sistema Phönix dell'UFT costituisce la prova che il macchinista è abilitato per determinate tratte, reti ferroviarie o veicoli e, dall'altra parte, è la prova che il macchinista deve fornire determinate prestazioni per una specifica ITF. In caso di controllo da parte dell'UFT, bisogna mostrare la propria attestazione. I rapporti di proprietà di queste attestazioni non sono tuttavia chiari. Nell'ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF) non è chiaramente definito se l'attestazione appartenga all'ITF che la rilascia oppure al macchinista.

In conclusione: Phönix è una banca dati della confederazione a cui possono accedere le varie imprese private ed effettuare le modifiche del caso. Al momento dell'assunzione di un macchinista, le ferrovie rilasciano un'attestazione in cui sono riportate tutte le specifiche competenze, tra cui anche quelle che magari non sono state fornite o esaminate direttamente da una determinata ITF. Malgrado ciò, l'ITF appone la propria firma per tutte le competenze. Dopo dei corsi di istruzione (veicoli, linee), l'ITF provvede ad aggiornare la banca dati, ma non si prevede il rilascio di una nuova attestazione. Le informazioni registrate nella banca dati sono pertanto più aggiornate rispetto a quelle riportate nelle attestazioni per cui, grazie ai dati memorizzati nel suo computer, l'ispettore dell'UFT dispone di maggiori conoscenze rispetto a quelle riportate nelle attestazioni stesse.

La banca dati Phönix rappresenta un valido servizio. Così come sono concepite oggi, le licenze di condurre per i conducenti di veicoli motore, tra l'altro sprovviste di foto e senza contenuti attendibili, sono invece perfettamente superflue e inutili. Le attestazioni stampate con le informazioni della banca dati dell'UFT non sempre sono aggiornate e non sono di nessuna utilità. Gli ispettori realmente interessati a controllare queste attestazioni possono tranquillamente stamparsi una versione aggiornata direttamente sul proprio posto di lavoro. In caso di controllo da parte dell'UFT, sarebbe più che sufficiente avere con sé un documento d'identità, ma chiaramente queste licenze rappresentano una buona opportunità per generare nuovi costi. ➤

Servizi di riserva a Lucerna

Qualche anno fa il reparto per la pianificazione delle risorse (RP) di Zurigo aveva introdotto un sistema di ripartizione dei servizi di riserva tra tutti i macchinisti. L'obiettivo era di aumentare ulteriormente la disponibilità del personale e, ai titubanti macchinisti, RP aveva reso la cosa allettante con la prospettiva che i servizi sarebbero stati più diversificati. Joe Brunner, presidente della sezione Lucerna-Gottardo



Reintroduzione del principio di anzianità, oppure limitazione della disponibilità generalizzata del personale di locomotiva di Lucerna

Dopo questa introduzione, ben presto era emerso che per il reparto RP di Zurigo la priorità numero uno era chiaramente il fatto di ottimizzare ulteriormente la disponibilità dei macchinisti. Nelle cosiddette settimane in bianco, al personale venivano assegnate delle distribuzioni tali da rendere una seppur minima pianificazione della propria vita privata praticamente impossibile. La cosa era poi degenerata, al punto da raggiungere perfino i BAR. Le distribuzioni avvenivano al disotto delle 72 ore oppure, anche quando gli orari venivano rispettati, improvvisamente ci si ritrovava retrocessi dal primo all'ultimo turno e molto altro ancora. I collaboratori che tentavano di difendersi, venivano liquidati dal gruppo dirigenziale con le tipiche frasi standard: «Tu sei l'unico», «Qui qualcosa non ha funzionato», oppure «Questo non succederà più».

Era quindi solo questione di tempo finché, soprattutto tra i macchinisti con più anzianità e con alle spalle un'attività molto lunga come riserva, si è rafforzata la volontà di introdurre di nuovo il vecchio sistema a gruppi. La sezione VSLF di Lucerna si era dichiarata disposta ad effettuare un sondaggio tra i collaboratori. Il risultato era lampante: due terzi favorevoli, contro un terzo di voti contrari alla reintroduzione del vecchio sistema a gruppi. Una maggioranza piena, formata da 76 singole voci insoddisfatte, si è trasformata in una grande orchestra che reclamava a piena voce un cambiamento nel sistema delle distribu-

zioni annuali. E, improvvisamente, queste singole voci sparse iniziali si sono trasformate in una massa di gente che era favorevole ad un cambiamento del sistema.

La direzione era rimasta alquanto sorpresa di questo risultato anche se, tutto sommato, non avrebbe dovuto esserlo se solo in passato avesse preso maggiormente in considerazione tutte le segnalazioni pervenute da parte dei macchinisti. Ma com'era mai possibile che i due terzi del personale non fossero soddisfatti? Molti di loro avevano perfino preso parte al pranzo di Natale e al pranzo di ringraziamento ed erano stati addirittura serviti dallo stesso comitato direttivo! E, adesso, guarda un po'... Il fatto che, proprio in occasione di un invito, non ci si mettesse necessariamente a discutere di condizioni di lavoro avverse, ci sembrava più che ovvio. I dirigenti, malgrado avessero tutta una serie di seminari di formazione alle spalle, avevano finalmente dovuto prendere atto del fatto che, per tanto tempo, non erano assolutamente riusciti a tastare il polso del personale. Anzi, era esattamente il contrario! Ogni volta che venivano interpellati sulla questione, addirittura finivano per complimentarsi con sé stessi, vantandosi del fantastico rapporto che avevano costruito con il personale e semplicemente escludendo tutto quello che ostacolava i loro piani. Semplicemente mancavano le conoscenze specifiche della professione del macchinista e di cosa significhi dover garantire una presenza sette giorni su 7 e 24 ore su 24. Chiaramente non si poteva o non si voleva dare seguito alle richieste del personale. Anzi, puntualmente si mettevano a tacere tutti quei collaboratori che si aspettavano

dei cambiamenti e li si accusava di essere degli eterni brontoloni e criticoni. Invece di svolgere un'azione di mediazione nei confronti della RP di Zurigo, si continuava ad abbandonare i dipendenti al loro destino e a decantare a tutto spiano i grandi meriti della pianificazione delle risorse.

È da dodici anni che il personale non viene più gestito in modo proficuo, anche perché spesso e volentieri viene sommerso di prescrizioni secondo il motto: Qui la legge la facciamo noi! Fintanto che, per la RP di Zurigo e per il comitato direttivo, parole del tipo cooperazione e diritto di decisione resteranno dei termini sconosciuti, sarà ben difficile che ci sia l'auspicata collaborazione. Sul piano della retorica, può benissimo essere che nei colloqui individuali i nostri capi abbiano più argomenti rispetto ai singoli macchinisti, ma se poi il risultato è che questi singoli macchinisti al mattino salutano con un sorriso asciutto tra i denti, allora c'è davvero il rischio che l'atmosfera generale non sia decisamente quella che si pensa.

Non ha quindi colto per nulla di sorpresa il fatto che non si fosse disposti ad accettare l'esito della votazione e che, per motivi difficili da capire, si fosse previsto un secondo sondaggio. E, ancora una volta, la stragrande maggioranza ha ribadito quanto segue: Vogliamo una separazione tra i servizi normali e i servizi di riserva! A partire dal nuovo orario dei treni che entrerà in vigore a dicembre del 2012, a Lucerna si dovranno quindi prevedere di nuovo delle distribuzioni in base all'anzianità di servizio e i servizi di riserva dovranno costituire un gruppo a parte. ➤

LEA III FFS V

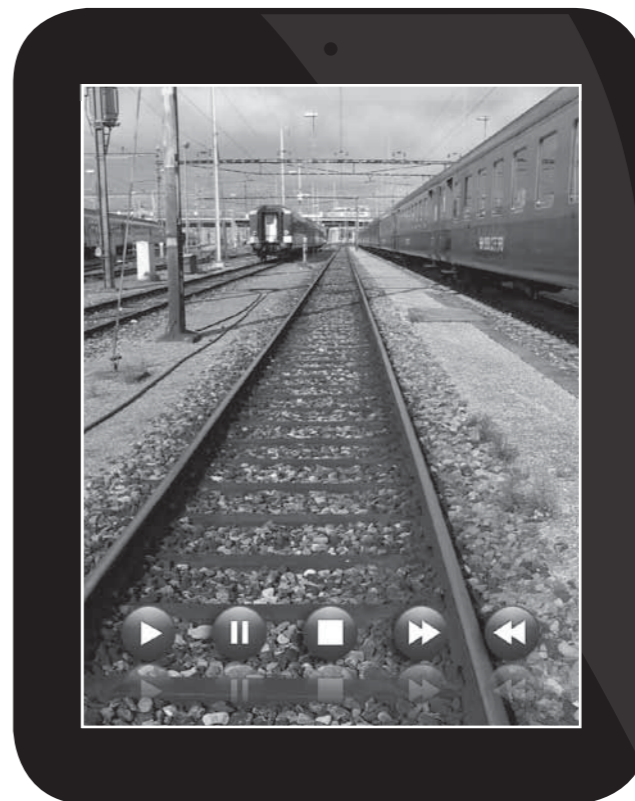
La durata utile degli apparecchi LEA 2 attualmente in uso presso i macchinisti FFS si conclude nel 2013. Di conseguenza, si è dato il via al progetto LEA 3 allo scopo di sostituire questi apparecchi, come pure di ridurre le elevate spese di gestione che, in base ai nuovi calcoli, ammontano a 6,4 milioni di franchi all'anno. Daniel Hurter, redazione Loco Folio

Elemento fondamentale di questo progetto è anche il fatto che il LEA 2 non dispone di un'opzione elettronica di riserva in caso di guasto dell'apparecchio.

Il gruppo di lavoro era partito dal presupposto che questo nuovo apparecchio dovesse essere in grado di soddisfare tutta una serie di condizioni di base. Lo schermo dovrà infatti garantire una buona leggibilità, con un riflesso minimo e una luminosità regolabile per l'uso durante la notte. L'apparecchio dovrà essere in condizione di funzionare in maniera molto rapida e assicurare una lunga durata di carica dell'accumulatore; questo nuovo accumulatore dovrà inoltre essere leggero e maneggevole. L'aggiornamento dei dati e dei documenti (PDF) dovrà essere possibile senza dover accedere al FFS-LAN e si dovrà disporre di un mail account FFS per l'utilizzo di tutto l'indirizzario. Analogamente all'odierno LEA 2, i macchinisti dovranno avere la possibilità di accedere all'Intranet FFS e di utilizzare questo apparecchio anche privatamente, possibilmente senza limitazioni. Questa nuova soluzione dovrà inoltre richiedere un supporto minimo.

Per la sostituzione dell'apparecchio, inizialmente si erano presi in considerazione un apparecchio industriale dotato di sistema operativo Linux, il netbook impiegato da FFS Cargo dotato di Windows 7 e un tablet (android). A causa degli elevati costi d'acquisto e della necessità di sostituire il software, si è ben presto esclusa la possibilità di avvalersi di un apparecchio di tipo industriale. Una cosiddetta analisi SWOT (Strengths = punti di forza, Weaknesses = punti deboli, Opportunities = opportunità e Threats = minacce), con la quale si sono messi a confronto il netbook e il tablet, ha evidenziato una chiara superiorità del tablet. Gli svantaggi del netbook sono dati soprattutto dalle performance alquanto limitate e da un'inferiore durata di carica dell'accumulatore. Dai cosiddetti usability tests, effettuati su un campione di 24 macchinisti,

è inoltre emersa una chiara preferenza per il tablet. Successivamente, si è fatto un confronto tra i due sistemi operativi per tablet, android e iOS (Apple) disponibili sul mercato. Dai risultati è emersa una chiara superiorità del sistema iOS, per cui la scel-



ta è caduta su quest'ultimo. Come futuro LEA 3 per i macchinisti, il comitato direttivo LEA 3 e la direzione generale delle FFS hanno quindi deciso di introdurre l'iPad della terza generazione di Apple. Questo apparecchio pesa più o meno un terzo rispetto all'attuale LEA II. I tempi di inzializzazione sono decisamente molto più brevi rispetto ad oggi e la sincronizzazione (update) è molto più semplice. Per il primo trimestre del 2013 si prevedono delle prove sul campo e, per maggio 2013 è prevista la presentazione del LEA 3 al personale di locomotiva nell'ambito di un corso della durata di mezza giornata.

Questi apparecchi si applicano al supporto presente in cabina mediante un fissaggio a velcro (come l'odierno LEA 2). Anche le RABe 521 e le 523 (Flirt) saranno dotate di

un apposito supporto. Per quanto riguarda i veicoli sprovvisti di supporto (provenienti dall'estero), l'apparecchio potrà essere collocato sul banco di comando con l'apposita custodia. Per quanto riguarda i veicoli dotati di alimentazione del LEA a 36 volt, l'attuale supporto ad alimentazione integrata verrà dotato di adattatore addizionale per alimentare l'iPad e lo Smartphone. Per quanto concerne invece tutti gli altri veicoli, il banco di comando verrà equipaggiato di un adattatore a 230 volt, collegato al supporto mediante un cavo di ricarica per l'iPad e lo Smartphone.

L'obiettivo principale di questo progetto, mirato a trovare un'alternativa in caso di guasto alla componente elettronica del LEA, è la riduzione dell'uso di carta stampata, del peso dei documenti da portare con sé e del necessario dispendio di tempo per l'aggiornamento delle tabelle delle tratte. L'alternativa del LEA-Print per la stampa su carta resta però invariata. Un altro obiettivo consiste inoltre nel trovare una soluzione in grado di assicurare una funzione di ricerca più semplice per quelle tratte che, sul piano della redditività, hanno una durata utile calcolata in «1 x in 5 anni». Grazie alla possibi-

lità di visualizzare sullo Smartphone le tabelle delle tratte RADN, queste condizioni sono pienamente soddisfatte.

Grazie al LEA 3, siamo dell'opinione che i macchinisti di FFS Traffico viaggiatori finalmente avranno a propria disposizione un mezzo di lavoro molto funzionale. Contrariamente a quanto avvenuto per il LEA 2, qui sono evidenti gli sforzi e la volontà di far confluire quanto più possibile in questo progetto le aspettative e le esigenze dei macchinisti, ovviamente senza dimenticare l'aspetto della convenienza. Attendiamo con ansia i primi feedback su questo nuovo apparecchio. Al capo progetto, Jürg Heintzelmann, vadano i miei più sentiti ringraziamenti per l'esauritiva presentazione di questo progetto. ➤



A partire dal 1° ottobre 2012 cosa succederà al nostro capitale della cassa pensioni?

Il 30 settembre 2012 sarà accreditato sui conti individuali delle persone assicurate un ulteriore versamento dell'8,5% dell'ave-re di vecchiaia.

Perché l'interesse tecnico deve essere ridotto dal 3,5% al 3,0%?

La rendita che si può realizzare con gli investimenti a rischio limitato è molto bassa. A causa di questo tasso d'interesse basso, in futuro si dovranno prevedere delle rendite sugli investimenti sensibilmente inferiori. Questo, anche in funzione dell'allungamento della vita media che costringe la cassa pensioni a ridurre l'interesse tecnico. **L'aliquota di conversione viene abbassata dall'attuale 6,515% al 5,848%, sebbene un anno fa il popolo svizzero avesse espresso il suo dissenso ad una riduzione al 6,4%. Perché ora la CP FFS riduce lo stesso l'aliquota di conversione?**

La votazione concerneva l'aliquota di conversione minima del 6,8% ai sensi della

LPP. Dal momento che la CP FFS non si limita al minimo legale, bensì assicura delle prestazioni sovraobbligatorie, si deve tener conto di un interesse globale minimo ai sensi della LPP, ciò che è riportato sul certificato d'assicurazione.

Attualmente il grado di copertura della CP FFS è leggermente superiore al 100%. Cosa succederà con le misure di risanamento per la fine dell'anno se lo stesso si situa ancora sopra il 100%?

Le misure di risanamento consistono nei contributi che vengono dedotti direttamente dal salario, come pure dal tasso minimo d'interesse LPP fino ad un grado di copertura del 107,5%. Con un grado di copertura superiore al 100%, i contributi salariali decadrebbero, sia per il datore di lavoro che per gli assicurati attivi. È tuttavia probabile che si dovranno prevedere degli ulteriori accantonamenti al fine di ridurre l'interesse tecnico. Il tasso d'interesse per gli investimenti a rischio limitato (obbligazioni della Confederazione) è semplicemente troppo basso. Questa misura avrebbe un

effetto negativo sul grado di copertura, con la conseguenza che bisognerebbe continuare a versare dei contributi.

Come vedi la situazione della CP FFS tra cinque anni?

Auspico che il concetto di risanamento dia buoni risultati e che la situazione della cassa pensioni migliori ulteriormente. La CP FFS viene gestita in maniera professionale e personalmente ho fiducia nella direzione. Nessuno sa però come si potrà evolvere la situazione dei mercati finanziari.

In generale, come vedi il futuro delle casse pensioni svizzere?

Bisognerà necessariamente introdurre delle specifiche riforme. Con i presupposti attuali e con i bassi interessi sul mercato dei capitali, le casse pensioni hanno grosse difficoltà a far fronte ai propri impegni. Bisogna anche tener conto del fatto che l'aspettativa di vita è più elevata e che quindi il denaro deve bastare per un periodo più lungo. Si ha sempre più la tendenza a calcolare il grado di copertura in base agli sviluppi economici. Questo significa che il grado di copertura non viene più calcolato su un piano puramente tecnico sulla base di un tasso d'interesse fisso, che nella maggior parte dei casi è troppo alto, bensì il calcolo viene fatto sulla base della rendita prevista. Questo tenderebbe a limitare la corresponsione di rendite che non sono finanziate. Di questa possibilità si possono però avvalere solo le casse che assicurano delle prestazioni sovraobbligatorie, dato che possono ridurre l'aliquota di conversione. Se si volesse mantenere il livello entro certi limiti, si dovrebbero necessariamente prevedere dei contributi più alti. Dipende chiaramente dalla politica fare in modo che il futuro delle casse pensioni svizzere si prospetti più roseo. ➤

Contro il dumping salariale nel traffico transfrontaliero

L'impiego transfrontaliero di locomotive e del relativo personale è in costante aumento sul mercato del traffico ferroviario liberalizzato. In questo contesto, le condizioni sono molteplici e alquanto complesse. Da una parte, c'è bisogno di locomotive poliorrentate, dotate tra l'altro di impianti di sicurezza in conformità alle direttive dei singoli paesi e, dall'altra parte, c'è bisogno di personale che, spesso e volentieri, deve padroneggiare delle prescrizioni e delle filosofie ferroviarie completamente differenziate e, non da ultimo, anche le lingue del caso.

Per il personale di locomotiva, ma anche per il personale del treno, questi interventi al di fuori della propria area ferroviaria necessariamente comportano un impegno più alto, un carico maggiore e maggiori responsabilità. Questo va ricompensato, ciò che purtroppo non sempre viene fatto. Anzi, si osserva piuttosto un lento e graduale trasferimento delle prestazioni di guida al più vicino «paese con manodopera a basso costo».

La galleria di base del Lötschberg, con una lunghezza di 34,6 km, è operativa in Svizzera dal 2007. Nel 2016 si prevede l'apertura della galleria di base del Gottardo, della lunghezza di 57 km. Per quello che ai tempi era il tunnel ferroviario più lungo al mondo e per il primo collegamento completamente in pianura tra la Germania e l'Italia, all'epoca la Svizzera aveva investito oltre 10 miliardi di euro. Per contro, ora la confederazione si aspetta da parte dell'UE un riconoscimento della sua politica sul trasporto merci «trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia». A partire dal 2016, in sole sei a sette ore si potranno trasferire senza problemi i treni merci, con una sola locomotiva e un solo macchinista, da Mannheim all'area di Milano. Non senza motivo, i macchinisti svizzeri temono che saranno i colleghi germanici a mettersi alla guida di questi treni fino a Milano, soprattutto alla luce del livello salariale in Germania che è più basso. Da parte loro, i macchinisti tedeschi temono la stessa cosa per quanto riguarda il traffico

di frontiera, per es. tra la Germania e la Polonia. La maggior parte dei paesi si ritrova infatti a dover fare i conti con uno stato limitrofo con un livello salariale più basso. Questo pone i sindacati dei macchinisti davanti a nuove sfide. Qui, infatti, non si tratta più solo di politica tariffaria nazionale. Oggi bisogna tener conto di molti aspetti che variano da paese in paese, tra cui i costi salariali e il costo della vita, le leggi sulla durata del lavoro, gli oneri complementari del lavoro e l'età pensionabile.


Dati questi presupposti, bisognerà prestare maggiore attenzione e pretendere che si rispettino lo storico principio secondo cui, nel limite del possibile, ogni macchinista deve

pretendere parità di opportunità per le compagnie ferroviarie. Una volta che le maggiorazioni legali di tempo di un paese dovranno essere versate anche ai macchinisti stranieri e anche questi ultimi dovranno rispettare i tempi massimi di guida e i tempi minimi di riposo di un determinato paese, allora sì che si potranno ridurre significativamente anche gli effetti di distorsione del mercato. Sorprende il fatto che l'UE non sia ancora intervenuta.

Al fine di sollecitare queste ed altre regolamentazioni a favore del personale di locomotiva, è di fondamentale importanza che l'ALE (i Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva) possa prendere parte al dialogo sociale europeo in ambito ferroviario. Attualmente l'ALE non è ancora riconosciuta come controparte nelle trattative. Il fatto che l'UE l'abbia finora ignorata malgrado i suoi circa 110 000 membri, è a dir poco incomprensibile. Tanto più che le questioni di fondo che riguardano il traffico ferroviario transfrontaliero concernono unicamente gli interessi del personale viaggiante dei treni e pertanto costituiscono una delle competenze centrali dell'ALE. Le Ferrovie Federali Svizzere (FFS SA) e la BLS SA, entrambi membri del CER, la Comunità delle ferrovie europee, sono favorevoli all'integrazione dell'ALE nel

processo decisionale e legislativo dell'UE in qualità di organizzazione neutrale e indipendente (Notified Bodies). In conclusione: Se consideriamo i costi complessivi di un treno, che comprendono l'energia, l'utilizzo delle tratte, la manutenzione e l'ammortamento del materiale rotabile, i costi personali del macchinista e l'amministrazione generale della compagnia, è generalmente risaputo che il salario del macchinista rappresenta un'entità pressoché trascurabile. Di conseguenza, non si può pensare di favorire la competitività tra gestori facendo dumping salariale a scapito del personale di locomotiva. All'interno delle varie compagnie ci sono indubbiamente ben altre possibilità per conseguire un potenziale di risparmio. ➤





Il centro mutazioni del VSLF prega gentilmente tutti i membri e gli abbonati del Loco Folio di voler comunicare i dati aggiornati a mutation@vslf.com in caso di cambiamento d'indirizzo, come pure di cambiamento di sede o di datore di lavoro.

Siete inoltre pregati di voler comunicare il vostro indirizzo e-mail aggiornato.

Tante grazie per la vostra collaborazione!

mutation@vslf.com

Riunione di coordinamento del VSLF

Daniel Hurter, redazione Loco Folio

Il 2 e 3 ottobre 2012 si è tenuta l'annuale riunione di coordinamento del VSLF presso l'hotel Storchen di Schönenwerd, a cui hanno preso parte il comitato, i presidenti di sezione, la commissione di gestione, il responsabile della pubblicità, il responsabile della formazione, la responsabile del centro mutazioni e il redattore del Loco Folio.

I presenti hanno potuto tra l'altro prendere atto dell'ennesimo aumento dei membri del VSLF, ovviamente fonte di grande soddisfazione. Tra i temi in discussione, anche la preparazione dell'Assemblea generale 2012 che verrà organizzata dalla sezione BLS il 23 marzo a Berna, come pure l'incontro con FFS HR in merito al progetto «Età e lavoro» che ha dato modo ai rappresentanti del VSLF di constatare che, rispetto ad altre categorie professionali, i macchinisti si distinguono per un numero di assenze inferiore alla media. All'origine di questo progetto, l'età media dei collaboratori FFS relativamente alta, oltre al fatto che nei prossimi 15 anni circa due terzi del personale dovrà essere rimpiazzato per motivi d'età.

Il responsabile della pubblicità ha riferito in merito al vasto ampliamento dell'assor-

timento di articoli pubblicitari, nel mentre con il responsabile della formazione si è potuto discutere in merito alle esperienze fatte con l'offerta formativa del VSLF. Un altro tema in discussione era il riconoscimento della professione di macchinista da parte dell'UFFT. Quale rappresentante del VSLF in questo progetto, Benjamin Jelk ha illustrato tutti i passi compiuti finora e i possibili contenuti della formazione. Per quanto riguarda la parte dedicata alle questioni interne, si è discusso in merito all'organizzazione e al volume delle traduzioni per le varie pubblicazioni del VSLF, aspetti che hanno dovuto essere ridefiniti.

In veste di rappresentante Cargo, Philipp Maurer ha illustrato la questione della ristrutturazione del traffico a carri completi presso FFS Cargo, come pure il fatto che in seno al personale di locomotiva è prevista una riduzione di 70 posti di lavoro. Andreas Jost, rappresentante della BLS, ha comunicato che le trattative per il CCL BLS hanno dovuto essere sospese per motivi finanziari e ha riferito sulle possibili conseguenze del programma di risparmio della BLS sul personale di locomotiva.

I presidenti di sezione hanno riferito in merito alle rispettive regioni. Oltre al ricorrente problema delle distribuzioni, altri temi in discussione erano le incertezze legate alla creazione di FFS Cargo International, come pure alla volontà di FFS Traffico regionale di creare delle nuove consociate e di estendere il raggio d'azione delle attuali società. Erich Bachmann, rappresentante della SOB, ha riferito in merito alle possibili ripercussioni su tutto il personale di locomotiva della SOB e di tutta la Svizzera orientale a causa dell'introduzione della S-Bahn di San Gallo. Stephan Gut ha presentato i risultati della pianificazione ombra emersi dal progetto Sviluppo DT, a cui ha preso parte attiva in qualità di rappresentante del VSLF.

In vista delle imminenti trattative sui BAR di FFS Traffico viaggiatori, si è discusso in merito alle varie richieste del VSLF che poi hanno dovuto essere definite.

Come sempre, non per ultimo questa riunione di coordinamento è stata molto utile anche per coltivare i rapporti interpersonali tra i vari funzionari del VSLF.



In piedi da sinistra: Roberto Kraschitz, Philipp Maurer, Alain Nydegger, André Alder, Gerhart Siegrist, Andreas Jost, Benjamin Jelk, Stephan Gut, Ruedi Gfeller, Daniel Ruf, Romy Stocker, Karl Liechti, Urs Amacker, Joe Brunner, Christina Martin, Kay Rudolf, Daniel Hurter, Fredy Oertel, Erich Bachmann. **Seduti da sinistra:** Markus Heer, Hubert Giger, Christian Schneider, Sergio Morelli

Gita del comitato del sindacato 2012

Urs Amacker, presidente della sezione di Briga



Quest'anno la gita del comitato, organizzata dalla sezione di Briga, si è svolta il 29 agosto 2012. L'incontro era previsto per le 10:10 sul piazzale della stazione di Visp, dove ad attenderci c'era il presidente di sezione Urs Amacker. La comitiva è poi stata affidata a Peter Salzmann, accompagnatore di escursionismo e guida della città. In sì e no due ore, Peter Salzmann ci ha fatto visitare la cittadina di Visp, fornendoci con grande competenza tante informazioni e tanti aspetti storici. Grazie a Peter, abbiamo trascorso 120 minuti davvero molto interessanti.

Abbiamo quindi lasciato il fondovalle e ci siamo diretti con l'autopostale su in alto fino alla cantina St. Jodern a Visperterminen. Questa regione della parte alta di Visp è famosa per il suo vigneto collinare più alto d'Europa a ben 1100 metri sul livello del mare, da cui si ricava tra l'altro un eccellente vino bianco, l'«Heida». Dopo un'interessantissima visita guidata attraverso la cantina, abbiamo avuto modo di degustare diversi tipi di vini e di scoprire quelli che più ci piacevano. E così, tra un

«Walliserschpiis» e un buon bicchiere di vino, si è discusso animatamente sulle «verità del vino».

Visto che tutti ormai erano di ottimo umore, abbiamo lasciato il più alto vigneto d'Europa e, sempre con l'autopostale, siamo tornati in direzione di Visp, dove poi ci ha pensato il ristorante Terrasse a prendersi cura del nostro benessere con una magnifica raclette, il simbolo vero e proprio del Vallese. Ci è stata servita una favolosa raclette, con formaggi di quattro diversi caseifici vallesani, e abbiamo mangiato fino a non poterne più. Il tutto, ovviamente, accompagnato da un ottimo vinello della cantina St. Jodern. Dopo un delizioso dessert a base di sorbetto all'albicocca e tanti interessanti momenti di convivialità, è giunto poi il momento di intraprendere il viaggio di ritorno. Al momento di accomiatarci, raramente ho visto delle facce così soddisfatte.

Un grazie di cuore a tutti coloro che hanno fatto tanta strada per raggiungere l'Alto Vallese. A presto, per un'altra escursione sui monti vallesani!



Mitgliederversammlung der Sektion BLS
Am 11. Juni 2012 führte die VSLF-Sektion BLS ihre ordentliche Mitgliederversammlung in Zäziwil durch. Es wurde über folgende Themen informiert:

- Andreas Jost:
- Ab 16.40 Uhr werden uns die Herren M. Leu, Leiter BZ, und P. Fux, Monatseinteiler, über die Studie «Lokführende Autoverlad Kandersteg» informieren
- BLS GAV 2013+

In diesem Frühjahr beschäftigten wir uns hauptsächlich mit der Weiterentwicklung des BLS GAV. Dazu sind von unserer Seite folgende VSLF-Vertreter in den Arbeitsgruppen vertreten:

Andreas Jost: Arbeitsgruppe Allgemeines und Soziales

Thomas Krebs: Arbeitsgruppe Arbeitszeit
Andreas Dellenbach: Arbeitsgruppe Lohn und Zulagen

Karl Liechti: Arbeitsgruppe Sozialversicherungen (tagen nur wenn nötig)

Arbeitsgruppe Allgemeines und Soziales:
Es fand bis heute eine Sitzung statt, in der vor allem die Eingaben zum Thema Gleichbehandlung verhandelt wurden. Ziel des VSLF ist, dass wir dort die Absicht zur Schaffung einer BAR BLS verankern können.

Thomas Krebs:
Arbeitsgruppe Arbeitszeit:

- Diese Arbeitsgruppe hat am meisten Themen zu bearbeiten, weshalb hier auch bereits drei Sitzungen stattgefunden haben. Folgende Themen wurden bereits diskutiert:

- Nachtdienstzuschläge beim Lokpersonal auf das gesetzliche Minimum senken (Eingabe BLS) oder allgemein um 5% erhöhen (Eingabe VG)
- Anrechnung Reisezeit an Kurse und bei auswärtigen Ablösungen
- Laufendes Arbeitszeitkonto auf Ende Jahr ausgleichen und abschliessen
- Definierter Dienstschluss am letzten Arbeitstag vor Rasttagen und Ferien
- Anspruch auf 117,5 freie Tage garantiert
- Teilzeit, Definition Zeitausgleich bei Krankheit/Unfall
- Jahresarbeitszeit für Mitarbeiter im Gleitzeitensystem jährlich berechnen
- Die persönliche Zeitnotierung auch für die Kaderstufen 4 und 5 abschaffen
- Anspruch auf gemeinsame freie Tage für Ehepartner/Lebenspartner
- Definition Eheleute «gemeinsamer Haushalt»
- Zeitpauschalen (NAB) LP und ZP (Vorgehen/Höhe)
- Pikettregelung im GAV verankern statt nur in einer Weisung
- Hauptthema in dieser Arbeitsgruppe sind die Forderungen im Zusammen-

hang mit den Nachtdienstzuschlägen. Frau F. Jermann, Leiterin HR BLS, hat die Haltung der BLS in dieser Frage bereits deutlich in der Personalzeitschrift départ dargelegt. Der VSLF wiederum vertritt in dieser Frage auch eine klare Haltung: Ein Abbau der Nachtdienstzuschläge beim Lokpersonal ist nicht akzeptierbar!

Andreas Dellenbach:

- Arbeitsgruppe Lohn und Zulagen:
In dieser Arbeitsgruppe werden folgende Anliegen der Verhandlungsgemeinschaft diskutiert:

- Erhöhung Auslagenersatz Fahrendes Personal von 17 auf 20 Franken
- Bei Lohnverhandlungen tiefe Funktionen mehr mitberücksichtigen
- Plus 1 zusätzlicher Ferientag
- Übernahme Umzugskosten bei dienstlicher Notwendigkeit
- Nachgewährung Ferien bei Krankheit/Unfall ohne das Vorlegen eines ärztlichen Attests

Zu all diesen Themen wurden zuhänden des Plenums in zwei Sitzungen Vorschläge und Varianten ausgearbeitet.

Ausflug Sektion BLS

Am 24. September 2012 hatten wir glücklicherweise nochmals, wie schon 2010, die Möglichkeit, einen Tagesausflug zur SWISS nach Zürich zu machen. Der Tagesablauf war wie schon vor zwei Jahren perfekt organisiert – von Anreise, Verpflegung, Durchführung der Besichtigungen, Erlebnis Flugsimulation, Erklärungen und interessanten Gesprächen mit SWISS-Angestellten bis hin zum gemütlichen Abschluss ein durchweg gelungener Tag. In bleibender Erinnerung wird natürlich bei allen Teilnehmern die Simulation eines Flugs bleiben. Ob Full Flight Sim oder Fix Base Sim, beide Varianten gaben den Kollegen einen Eindruck, wie es sich anfühlt so als «Pilot». Faszinierend war, wie echt die Simulation wirkt, denn nach kurzer Zeit meinte man auf einem tatsächlichen Flug zu sein. Die Simulation der Umgebung wurde nach 2010 nochmals verbessert, sodass Start und Landung in sehr realistischer Art und Weise möglich sind. Wie wichtig die Rolle der Flugsimulatoren bei allen Airlines ist, zeigt die volle Auslastung der Anlage. Für uns bedeutete das Einhaltung des Zeitplans. Unsere VSLF-Delegation hat durch ihr diszipliniertes Verhalten ein positives Bild von unserem Verband und unserer Berufsgruppe hinterlassen.

Die Piloten der SWISS müssen halbjährlich auf dem Simulator ihr Wissen und praktisches Können unter Beweis stellen. Dies geht dann über zwei Tage mit von der

verantwortlichen Überwachungsbehörde vorgegebenen Themen wie z. B. Notlandung, Feueralarm oder Startübungen. Am Tag zwei werden von den Airlines ausgewählte Themen und Probleme behandelt, aber immer so, dass sie den Piloten eine Hilfe bei ihrer verantwortungsvollen Arbeit sind. Gut für alle Flugreisenden, dass dieses Prozedere «noch» nicht dem Rotstift zum Opfer gefallen ist. Selbstredend ergeben sich beim Zusammentreffen von artverwandten Berufsgruppen immer auch Gespräche über Probleme und Sorgen. Erstaunlicherweise sind die bei Fluggesellschaften und Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr ähnlich – zumindest aus dem Blickwinkel von Piloten und Lokführer gesehen. So nimmt das Auseinanderdriften von Führung und Basis immer mehr zu. Die Verwaltungen wachsen, unten wird gespart und nach Möglichkeit abgebaut. Eine ungesunde Entwicklung, finden wir. Der Ausflug hat sich absolut gelohnt, er war ein Highlight im Verbandsleben unserer Sektion. Zum Gelingen haben viele gut Geister im Hintergrund wie vorne an der Front beigetragen; deshalb stellvertretend hier der Dank an Daniel Brönnimann und Markus Rohrer. Merci allen Beteiligten.



Unser Vorstand möchte gern am jährlichen Ausflug festhalten, deshalb unsere Bitte an alle Mitglieder unserer Sektion: eine gute Idee für einen Ausflug – bitte Meldung an den Vorstand. Die Organisation übernehmen wir dann selbstverständlich gern.

Heiko Bruno
Vizepräsident BLS



Bericht Generalversammlung 10.11.2012

Der Präsident Stephan Gut konnte dieses Jahr etwas mehr als 50 Aktiv- und Pensi-oniertenmitglieder im Hotel Continental begrüssen. Ebenfalls durfte er Gründungs-mitglied Hans Arnold, Jahrgang 1917, im Saal willkommen heissen. Dieser lobte in einer kurzen Ansprache die heutige Ver-bandsspitze unter Hubert Giger für ihr hartnäckiges Engagement. Er überreichte Hubert Giger und Stephan Gut ein Prä-sent, im Gegenzug wurde auch ihm eine Anerkennung überreicht.

Das letztjährige Protokoll und die Jahres-berichte wurden im Eiltempo genehmigt. Der Kassier Christian Schneider erläuterte seinen letzten Kassenbericht und durfte ein positives Ergebnis präsentieren.

Dieses Jahr konnte unsere Sektion einen Zuwachs von 30 Mitgliedern verzeichnen. Kurt Zahnd und Hermann Fitze wurden für Ihre langjährige Mitgliedschaft geehrt.

Der Leiter THURBO, Willi Scherrer, hatte nach 3 Jahren seine Demission auf diese GV eingereicht. Stephan Gut bedankte sich herzlich für seinen Einsatz. Als Nachfolger wurde Sämi Gmür bereits eingearbeitet und an der GV einstimmig gewählt. Hubert Giger beschreibt ihn als Zitat «jung und aggressiv». Er hatte die Vorstandssit-zungen dieses Jahr mitbestritten und kennt die Geschäfte schon bestens.

Leider verlässt uns nach 6 Jahren auch un-ser Kassier Christian Schneider. Wir verlie-ren mit Ihm ein ruhiges und sehr pflichtbe-wusstes Vorstandsmitglied, er bleibt dem VSLF aber weiterhin als Bildungsobmann erhalten. Seine Arbeit wurde mit einem Präsent und einem grossen Applaus ver-dankt. Adrian Donau wurde als sein Nach-folger vorgeschlagen und anschliessend einstimmig gewählt.

Es stand noch die Wiederwahl von Ruedi Brunner als Leiter SOB an. Er wurde ohne Diskussion und einstimmig in seinem



Amt bestätigt. Info SOB: Ruedi Brunner informiert nochmals über die möglichen Veränderungen in den Depots nach der Einführung der S-Bahn St. Gallen 2013. Nach wie vor kann über die genauen per-sonellen Veränderungen nichts abschlies-send gesagt werden. Mit der Bestellung von Bund und Kanton im Sommer 2013 kann dies dann festgelegt werden. Um bei der Sanierung des Vorsorgewerkes auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Sanie-rungspfad bleiben zu können, braucht es zusätzliche 6,5 Lohnprozente. Der gesamte

zusätzliche Sanierungsbeitrag wird durch die SOB aufgebracht. Der Betrag muss aus dem Produktivitätsgewinn finanziert wer-den.

Info THURBO: Es sind leider immer noch nicht alle Fahrzeuge mit dem neuen LEA-Ladegerät ausgerüstet und auf den Fahr-zeugen der ersten Generation sind nicht einmal 230V Steckdosen vorhanden um das persönliche Ladegerät einzustecken... Der Entscheid um die Überlappungszeit beim LF- Wechsel liegt immer noch beim Schiedsgericht!

Info SBB Cargo: Philipp Maurer berichtet über die aktuellen Restrukturierungsmass-nahmen bei SBB Cargo. Es läuft praktisch alles nach Vorschrift ab und dem VSLF sind für Interventionen die Hände gebun-den. In Zukunft wird die Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2016 einschneidende Veränderungen mit sich ziehen. Daraus entstehen grosse Herausforderungen für die Sozialpartner, insbesondere für den VSLF, weil fast ausschliesslich Lokomotiv-führer betroffen sein werden!

Info SBB: Stephan Gut informiert über die Schattenplanung, BBT Anerkennung, JAZ, anstehende BAR Verhandlungen, den Fremdsprachentest als Standortbestim-mung und den SBB USB-Stick zur Erklä-rung der neuen Inbetriebnahmeprozesse. Die Präsentation mutierte zur interaktiven Diskussionsrunde. Dazwischen erläuterte Felix Traber den ganzen Ablauf vom Wan-del ZF. Chronologisch berichtete er über das ganze Projekt, welches er zusammen mit Benjamin Jelk aktiv mitgestaltet hat.

Stephan Gut bedankt sich für das Erschei-nen und die Aufmerksamkeit, schliesst die GV um 17.30 Uhr und lädt zum Apéro im Foyer des Hotel Continental.

Christoph Jud
Vizepräsident P

D Sektionsbericht Romandie

Die Sektion Lausanne hat sich den neuen Namen «Romandie» zugelegt, der der ge-ografischen Ausdehnung der Sektion bes-ser Rechnung trägt – zur Erinnerung: zehn Depots vom Jura bis ins Wallis. Wir haben auch die Situation mit den Kollegen in Biel geklärt. Fast alle welschen Bieler Kollegen sind der Sektion Romandie angeschlossen und die anderen bleiben bei der Sektion Bern. Geffroy Reguin ist seit Mai 2012 unser neuer Sektionssekretär. Wir danken ihm für sein Angebot und freuen uns, dass damit das Amt wieder besetzt und somit auch der Vorstand endlich wieder vollständig ist. Fribourg hat seit vergangenem Fahrplan-wechsel die virtuellen Aussendepots Rom-ont und Bulle erhalten. Das Personal hat freiwillig eine Konvention unterschrieben, die Dienstantritte und -enden in diesen Depots vorsieht, unter Vergütung von Ki-lometer und Zeiteinsparung. Das De-pot hat an Abwechslung und an Personal gewonnen. Als Nebenbemerkung: Die Leute sind sehr zufrieden mit ihrem CLP Ducrest.

Auch die Vallorber Lokführer haben seit dem letzten Fahrplanwechsel Yverdon und Lausanne als virtuelles Depot. Es gibt jedoch Konflikte wegen unbezahlter Trans-ferzeiten zwischen Parkplatz/Busplatz und Dienstantritt. Abklärungen dazu sind beim BAV hängig.

Das Ziel, möglichst viele Zugleistungen in der Romandie zu behalten und den Lok-führern von Vallorbe mehr Abwechslung zu bieten, führte Ende Jahr auch zum Pro-jekt RP-APK Lausanne-West. Die Führer des Depots Vallorbe werden in eine Grup-pe Lausanne-West integriert. Vorteile: Ge-winn Lohnniveau G, Ortszulage Lausanne und auf Zeit das Fernverkehrsmodul. Die Idee warf viele Fragen auf und führte zu heftigen Diskussionen. Das Projekt wur-de aber schliesslich von der Mehrheit der Führer akzeptiert. Das definitive Resultat ist aber noch vom derzeit ausstehenden Entscheid der ZF-Leitung abhängig. Laut den letzten Informationen soll auch die Ausbildung der zukünftigen Anwärter ab Fahrplanwechsel 2013 wieder auf dem Platz Lausanne stattfinden mit dem Ziel, auch wieder alle Fahrzeug und Strecken-module dieses Depots zu instruieren. Ansonsten traten das ganze Jahr hindurch Probleme auf mit:

- ungenügender Betreuung der Anwärter sowie mit Arbeitsverträgen
- Prüfungsexperten und Prüfungen
- Ressourcenplanung/Tourenänderungen / fehlender Arbeitszeit / Personalunter-bestand in der zweiten Jahreshälfte
- Problemen mit Unterhalt/Ergonomie der Fahrzeuge

Die Zusammenarbeit mit P-OP-RP wird effizienter, die Zusammenarbeit mit PeKo und APK (Zulauf LPV-SEV) ist sehr gut.

RegionAlps

Nach dem Inkrafttreten des neuen GAV traten keine wesentlichen Probleme in der ersten Jahreshälfte auf. Unzufriedenheit wegen herrscht wegen angeblich häufiger Tourenänderungen, ungenügender Ar-beitszeit und fehlender Freitage. Die Sach-lage ist aber nicht ganz klar und eine Aus-sprache dazu steht noch im Oktober 2012 an, gefolgt von Lohnverhandlungen. Des Weiteren bestehen Probleme mit der au-tomatischen Kupplung der Domino-Züge, ein Problem, das schon bald auch bei den SBB auftreten wird.

Das Wirkungsgebiet der RA dehnt sich aus durch eine übernommene Buslinie, mit dem Halbstundentakt zu den Haupt-verkehrszeiten und zukünftigen Fahrten nach Domodossola, dies zum Verdruss der Briger SBB-Lokführer.

F Rapport de la section Romandie

Afin de mieux tenir compte de son éten-due géographique, la section de Lausanne c'est donné le nouveau nom «Romandie». Pour rappel: dix dépôts du Jura jusqu'en Valais. Nous avons aussi clarifié la situation avec nos collègues de Bienne. Quasiment tous les collègues francophones font main-tenant parti de notre section Romandie et les membres alémaniques sont rattachés à la section de Berne.

Depuis le mois de mai 2012 nous avons enfin retrouvé un secrétaire pour notre co-mité. Un grand merci à Geoffroy Reguin, qui s'est mis à disposition pour ce poste. Depuis le changement d'horaire, Fribourg possède, avec Romont et Bulle, deux dé-pôts virtuels. La convention, signé sur une base volontaire, régie les entrées et fin de services avec des indemnités à la clé pour temps de trajet et pour kilomètres parcourus. Le dépôt Fribourg a gagné en diver-sité et s'est étoffé en personnel. Accessoire-ment: le personnel est très content de son CLP Ducrest.

Dans la même période, les agents de Val-lorbe ont aussi «hérité» de deux dépôts vir-tuels, Lausanne et Yverdon. Malheureuse-ment une discorde concernant les temps de marche à pieds entre le parking/arrêt des TP et le lieu d'entrée en service, perturbe le tableau et reste à éclaircir par l'OFT.

Le but de garder un maximum de presta-tions train en Romandie et d'augmenter la diversité pour les agents du dépôt Val-lorbe, a débouché sur un projet RP-APK Lausanne-Ouest. Les mécaniciens de Val-lorbe seront intégrés dans un futur groupe Ls-Ouest avec comme gain: le niveau de



saire G, les indemnités de résidence Ls et par suite le module grande ligne. L'idée a suscité une avalanche de questions et de discussions, mais a finalement été accepté par la majorité des agents concernés.

La réalisation de ce projet est cependant encore suspendue à la décision définitive par la direction ZF. Selon les dernières informations, c'est aussi la formation des futurs aspirants qui se tiendra de nouveau à Lausanne. Dès 2013 les agents seront ins-truits selon le profil complet du dépôt.

- Autres thèmes traités pendant cette année:
- problèmes avec encadrement des aspi-rants sur le terrain/avec les contrats de travail après formation
 - problèmes avec PEX et examens
 - problèmes avec RP/changements de tours/manque temps de travail/manque personnel
 - problèmes avec entretien/ergonomie des véhicules

Cependant la collaboration avec OP et RP devient plus efficace. Collaboration avec APK et PeCo très bien.

RegionAlps

Après une nouvelle CCT pas de grands problèmes pour le premier semestre. Ac-tuellement quelques dissensions concer-nant des changements de tours fréquentes, manque de temps de travail journalier et manque de jours congé. La situation n'est cependant pas tout à fait claire et sera abor-dée lors d'une séance prévu à cet effet. Sui-vrons encore les négociations salariales en novembre. D'autres part on nous signale des problèmes fréquentes avec l'attelage automatique des Dominos, lesquels seront bientôt mis en service aussi chez nous.

RA se développe avec la reprise d'une ligne de bus et l'introduction de la fré-quence à la demi-heure pendant les heures de pointes. Des visées futurs pour desser-voir Domodossola risque à faire de l'ombre aux mécaniciens du dépôt de Brig.

Markus Heer
Président section Romandie

Wir bitten euch, folgendem Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und ihm die letzte Ehre zu erweisen.
Nous vous prions d'honorer le souvenir du collègue suivant et de lui rendre un dernier hommage.
Vogliamo onorare la memoria del nostro collega che ci ha lasciato e gli rendiamo l'estremo saluto.

Karl Lauk

Zürich

*1926

† 6.1.2012

Georges Studer

Chur

*1931

† 31.1.2012

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

25 Jahre Sektion Brig

Von Beat Kuonen, Gründungspräsident,
und Urs Amacker, Sektionspräsident

Die Sektion Brig feiert dieses Jahr ihr 25-jähriges Bestehen – dazu einige Fakten und Gedanken.

Bis 1987 waren alle VSLF-Mitglieder vom damaligen Kreis I der Sektion Biel zugeteilt. Die Mitgliederzahlen in den Depots Brig und Lausanne stiegen stetig an. Der Ruf nach einer Vertretung vor Ort wurde immer lauter. Für die Gründung einer neuen VSLF-Sektion waren 20 Mitglieder nötig. In Brig waren 25 Lokführer im VSLF organisiert.

Darum wurde für den 8. April 1987 in Brig eine wegweisende Sektionsversammlung einberufen. Die beiden Haupttraktanden an der Versammlung waren: Neugründung der Sektion Brig sowie die Umbenennung der Sektion Biel in Sektion Lausanne. Die Versammlung wurde vom damaligen Kreisvertreter I, Theo Schnyder, geleitet. Beide Traktanden wurden mit grossem Mehr angenommen. Damit war die Gründung der VSLF-Sektion Brig perfekt. 13 Lokführer vom Depot Brig waren anwesend.

Der erste Vorstand setzte sich wie folgt zusammen: Präsident: Beat Kuonen, Vizepräsident und Kassier: Tony Millius, Sekretär: Gottfried Schuler, Beisitzer: Theo Schnyder und Karl Zenklusen.

Die Gründung der VSLF-Sektion Brig hatte Signalwirkung in der ganzen Schweiz. So entstanden danach die Sektionen Bern, Luzern, Säntis, BLS und Hauenstein. Zu diesem Zeitpunkt zählte der VSLF 496 Mitglieder.

Die einfache und direkte Verbandsstruktur sowie die Tatsache, dass jedes Vorstandsmitglied als Lokführer arbeitete, machten den VSLF beim Lokpersonal attraktiv. Auch die grosse Unzufriedenheit mit dem SEV/LPV trug zur kontinuierlichen Steigerung der Mitgliederzahl des VSLF bei.

Die Abgabe von topaktuellem Informations- und Dokumentationsmaterial sowie die übersichtlichen Auszüge oder Zusammenfassungen aus den diversen Reglementen erleichterten den Sektionsmitgliedern die tägliche Arbeit erheblich. Zu den folgenden Vorschriften wurden Unterlagen erstellt: Z501 – WA1 – AZG – Anhang BLS. Auch die diversen Last- und Achszahltabellen, die Bremsrechnung für den LRZ und den Hilfswagen sowie eine spezielle Telefonliste gehörten dazu. Hinzu kamen die Vorbereitungskurse für die periodischen Prüfungen. Wissenswerte und interessante Infos wurden über die Sektionszeitung, den Simplonexpress, an die Mitglieder verteilt. Beat Pfüti war der

Redaktor. Die Kameradschaft wurde durch regelmässige, gesellschaftliche Anlässe gefördert. Dies waren Leistungen, die nicht nur von den VSLF-Mitgliedern geschätzt wurden. So mauserte sich der anfänglich von vielen belächelte «Haufen» zu einer ernst genommenen, nicht mehr wegzudenkenden Organisation.

Im Depot Brig hatten wir nun drei Lokführerverbände. Die neue Situation veranlasste den damaligen Depotchef dazu, eine Depotsitzung einzuberufen, an der die Zusammenarbeit der Verbände hätte geregelt werden sollen. Leider wurde die Sitzung vom LPV boykottiert.

Manche gute Idee aus der jungen Sektion Brig wurde mit der Zeit vom Verbandsvorstand aufgegriffen und schweizweit eingeführt. So wurde der Simplonexpress zum VSLF-Bulletin, dem Insider, in dem Nachrichten aus den einzelnen Sektionen verbreitet wurden. Daraufhin erübrigte sich die Weiterführung unserer Hauszeitung.

Damals war das Depot Brig für viele Lokführer eine Durchgangsstation. Manche von ihnen sind dem VSLF beigetreten. 1997 zählte die Sektion Brig 47 Mitglieder. Der Mitgliederbestand stieg kontinuierlich bis auf 78 Mitglieder an. Nach einigen Austritten und Abgängen von den SBB pendelte sich dieser auf heute 70 Mitglieder ein.

Die Eingabeschwerpunkte der ersten zehn Jahre waren den heutigen sehr ähnlich. Einige Beispiele: Eingaben für geeignete Reserve- und Ruhelokale, Eingaben für genügend grosse Schränke zum Abstellen der Lokführerutensilien, Eingaben an die Infrastruktur bezüglich der Aufstellung der Signale und der Hektometertafeln, Eingaben beim ZF in Lausanne für eine bessere Arbeitsverteilung sowie wegen diverser Probleme mit den Diensterteilungen.

Durch die Divisionalisierung in den Jahren 1999/2000 und der anschliessenden Trennung in Personen- und Güterverkehr veränderte sich das Arbeitsfeld des Lokführers enorm. In Brig wurden diese Veränderungen im Jahre 2004 eingeführt. Eintönigkeit während der Arbeitstouren und die geforderte Flexibilität bei den Diensterteilungen wurden zu zwei ernstesten Problemen für die Lokführer, die sich bis heute nicht entschärft haben.

Die Aufteilung des Lokpersonals scheint zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen zu sein. So will Personenverkehr die Aufteilung in FV (Fernverkehr) und RV (Regionalverkehr) vorantreiben und SBB Cargo die Trennung in national und international vornehmen. Das wiederum hat zur Folge, dass die soziale Isolierung der Lokführer weiter steigt.

Die Rechte der Lokführer werden seit der Divisionalisierung durch die PeKo wahr-

genommen. Das Vorgehen ist im GAV geregelt, der nach der Divisionalisierung durch die Verbände mit den SBB ausgehandelt wurde. Im Moment haben wir den dritten GAV. Als letzter GAV, der in diesem Jahr abgeschlossen wurde, kam jener von SBB Cargo International dazu. Auch die BAR (Vereinbarung über die bereichsspezifischen Arbeitszeitenregelungen) für das Lokpersonal werden von den Verbänden ausgehandelt.

Um sich im Dschungel der vielen Vorschriften zurecht zu finden, organisiert der VSLF schweizweit Vorbereitungskurse für die periodischen Prüfungen, AZG-Kurse und diverse Bildungskurse. Damit haben sich auch diese Angebote von der Sektion Brig zum Verbandsvorstand verlagert.

Um allfällige Depotprobleme vor Ort zu lösen, trifft sich der Sektionsvorstand mit den CLP und LLP an Depotsitzungen. Dabei wird versucht, bilaterale gute Lösungen zu finden und umzusetzen.

Der Einfluss der Sektionsvertreter auf die SBB vor Ort ist durch den GAV, die BAR und die PeKo ziemlich eingeschränkt. Vor allem durch die PeKo wurde der direkte Einfluss der Verbände vor Ort stark ausgehebelt. Bei dringenden, grösseren Problemen schweizweit werden Gespräche zwischen den Sozialpartnern (Verbänden) und den Divisionen oder der Konzernleitung geführt, um Lösungen zu finden. Aktuelles Beispiel: Langsamfahrstellen.

Ein grosses Anliegen des VSLF für die Zukunft ist die BBT-Anerkennung des Lokführers. Es kann nicht sein, dass eine solche grosse Berufsgruppe in der Schweiz keine Berufsanerkennung und somit keinen Berufsausweis hat. Der VSLF hat dieses Thema aufgegriffen und hofft, endlich zu einem Abschluss zu gelangen.

Um in Zukunft Änderungen und Verbesserungen zu realisieren, brauchen wir eine gute und starke Basis. Das heisst: Lokführer, die einem Verband angehören (am besten dem VSLF), die ihre positive oder negative Kritik äussern, die mit ihren Vorschlägen neue Lösungsansätze einbringen und so zu einem positiveren Arbeitsumfeld beisteuern. Dazu können auch die gesellschaftlichen Anlässe der Sektion genutzt werden.

Wir Lokführer können es uns in der heutigen Zeit nicht mehr leisten, nur daneben zu stehen und uns nicht zu engagieren. Es braucht einen Verband VSLF, es braucht die Sektionen, es braucht den Zusammenhalt unter den Lokführern und es braucht euer Engagement – immer noch!

Happy birthday, Brig!

PS: Geburtstagswünsche und Geschenke werden dankend entgegengenommen.