

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%!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Non puoi sbagliare

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



privaLex® è tutela globale

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

Impossibile farsi valere per meno!

privaLex® assume

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

Sì, intendo aderire!

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

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

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

Pagamento: annuale anticipato

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

Nome e cognome: _____

Indirizzo, NPA, luogo: _____

Telefono fisso / cellulare: _____ Data di nascita: _____

Socio dal / Tessera n.: _____

Luogo, data: _____ Firma: _____

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

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

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

Editoriale

Daniel Hurter, redattore del Loco Folio

Solo il cielo sa se anche questa frase riceverà degli apprezzamenti. In ogni caso, la frase introduttiva dell'ultimo editoriale è stata valutata come «la frase più giusta per antonomasia». In questo numero potrete rileggere l'articolo «Come ci vedono gli altri» (p. 33). Narcisismo a parte, in questo numero vi presenteremo tutta una serie di argomenti che al momento preoccupano i macchinisti di locomotiva. Seppure siamo solo nel primo semestre dell'anno, sappiamo già che il 2013 passerà alla storia come un anno ricco di avvenimenti. A preoccuparci non è tanto la serie di incidenti verificatisi sulla rete FFS all'inizio dell'anno, quanto piuttosto il fatto di dover constatare che anche in Svizzera i macchinisti sono minacciati dalla soppressione di posti di lavoro. Non sappiamo an-

cora cosa riserverà il futuro ai colleghi della BLS che perderanno il lavoro a causa del trasferimento dei servizi dalla DB Schenker a FFS Cargo. Altrettanto incerto è anche il destino dei depositi FFS di Briga e Sargans, in vista della (possibile) assunzione da parte di BLS, SOB e THUBO delle prestazioni di trasporto regionale gestite finora dalle FFS. Contrariamente ai paesi dell'Europa dell'est, dove i licenziamenti dei macchinisti sono praticamente all'ordine del giorno a causa della drammatica perdita di prestigio della ferrovia, spesso e volentieri in Svizzera i problemi ce li creiamo noi stessi, come si potrà leggere nei vari articoli che pubblichiamo qui di seguito.

Un altro argomento che tratteremo in questo numero è la questione della soddisfa-

zione del personale FFS. Dal sondaggio effettuato nel 2010, ci sono stati dei miglioramenti. Difficile capire quale sia la causa di questo miglioramento. Che sia dovuto al fatto che tanta gente scontenta ha votato con i piedi e, nel frattempo, ha lasciato le FFS?

Noi informiamo anche sulle assurdità quotidiane che, ancora e sempre, si verificano in seno alle FFS dello Stato, le cui azioni rispecchiano in pieno la seguente citazione: «Tutte le organizzazioni statali sviluppano una vita propria e si gonfiano a dismisura, per poi esaurire gran parte dei propri mezzi di autosostentamento.»

Auguriamo alle nostre lettrici e ai nostri lettori un'interessante lettura.





Tutto in *uno*. Per famiglie e coppie.

Passo dopo passo con UBS Family, la soluzione bancaria completa per tutte le esigenze di pagamento, risparmio, finanziamento, previdenza e investimento. Approfittate inoltre degli interessanti vantaggi offerti dal programma bonus UBS KeyClub e delle proposte esclusive per il tempo libero nell'ambito della collaborazione con Svizzera Turismo.

Maggiori informazioni presso tutte le filiali UBS, al numero 0848 848 053 o al sito www.ubs.com/family

Non ci fermeremo



www.ubs.com

La voce del presidente

Hubert Giger, presidente del VSLF

Care colleghe e cari colleghi

Quando, il 1° aprile, lunedì di Pasqua, alle 10 di sera ho ricevuto la telefonata del CEO della BLS, il sig. Guillelmon, con la notizia che entro la fine dell'anno BLS Cargo avrebbe perso gran parte del traffico merci sulla linea del Gottardo, ho pensato: «Ecco, ci siamo. In un batter d'occhio 50 a 60 macchinisti perderanno il proprio posto di lavoro e ci saranno dei licenziamenti.» Ho subito cercato di immaginarmi come la DB Schenker avrebbe potuto gestire le prestazioni dei macchinisti dalla Germania, affidando l'incarico ad una compagnia ferroviaria svizzera: per noi senz'altro uno degli scenari peggiori. Il giorno dopo, alle ore 10, FFS Cargo ha comunicato che si sarebbe assunta questi trasporti, quindi non si sarebbe verificato «uno degli scenari peggiori» dal momento che, bene o male, le prestazioni sarebbero rimaste in Svizzera. Nel mese di maggio, il VSLF ha organizzato vari incontri informativi per tutti i colleghi della BLS ed è in contatto costante con tutte le ferrovie. Beninteso, avremo un ruolo attivo anche nell'elaborazione di un piano sociale. Dopo l'entrata in vigore del primo CCL della BLS, chi mai avrebbe potuto immaginarsi che la mancata previsione di una

Per quanto riguarda le sedi dei macchinisti, un altro problema concerne la regione di Coira/Sargans per la S-Bahn di S. Gallo, e di Briga, a seguito della battaglia tra FFS e BLS per accaparrarsi le prestazioni fino a Domodossola attraverso la galleria del Sempione. Dei colloqui con le ferrovie sono in corso anche in questo ambito e il VSLF si sta impegnando a fondo per trovare delle soluzioni valide per i macchinisti. È un dato di fatto che il personale di locomotiva continua ad essere un bene raro in Svizzera. Già solo presso le FFS, nei prossimi 15 anni ben un terzo dei 29.000 dipendenti andranno in pensione (in base al rapporto di gestione delle FFS, questo dovrebbe avvenire già entro il 2017, ma si dovrebbe trattare di un errore di stampa). Ecco il testo originale del rapporto FFS: *Le FFS proseguono nella loro ricerca di collaboratori qualificati e di personale debitamente formato, soprattutto nell'ambito delle professioni ferroviarie, ingegneristiche ed informatiche, come pure di esperti in meccanica ed elettronica e di personale d'ufficio. Le FFS cercano personale per rivestire queste funzioni.* I macchinisti naturalmente rientrano nelle professioni ferroviarie. A tutti coloro, giovani e preparati, che si sentono portati a svolgere la nostra professione vengono garantite buone condizioni di lavoro e un buon salario. I requisiti e la

que ore di guida ininterrotte. Il problema è risaputo, ma lo stesso vale anche per le nostre rivendicazioni. Oltre al fattore sicurezza qui, non da ultimo, si tratta anche di parità di trattamento in ambito lavorativo e di una semplice questione di correttezza. Le affermazioni delle FFS pubblicate sui media secondo cui i turni di cinque ore ininterrotte, ciò che riguarda più o meno il 10 a 15% dei servizi dei macchinisti, rappresentano un problema reale, coincidono esattamente con il nostro modo di vedere le cose. Come mai allora questi servizi non vengono adeguati? Si sta forse aspettando l'elezione del prossimo papa? In occasione delle trattative BAR, evidentemente dovremo rivendicare ancora una volta dei limiti precisi e delle complesse direttive, dopo di che, come sempre, ci verrà pronosticata la fine del gruppo FFS. Se però ci si approfitta di questi limiti, allora bisogna necessariamente definirne di nuovi. Abbiamo bisogno di soluzioni che ci permettano di avere dei servizi decenti e non di certo di consigli sull'alimentazione che, con i nostri orari di lavoro irregolari, vengono piuttosto percepiti come un'assurdità vera e propria. Il capo del personale delle FFS deve rispondere in prima persona e deve fare in modo che le FFS continuino ad essere un datore di lavoro sociale anche in futuro.



tutela contro i licenziamenti per motivi economici avrebbe avuto delle ripercussioni così immediate? All'epoca, nessuno ci aveva sostenuto in questa nostra rivendicazione, ciò che ci aveva portati a non sottoscrivere il CCL.

Che lezione possiamo trarre da questi avvenimenti che riguardano il traffico merci sul Gottardo? La liberalizzazione del traffico merci è ormai un dato di fatto e, al più tardi con l'apertura della nuova trasversale ferroviaria alpina NEAT 2016, chiunque provenga dai paesi stranieri limitrofi potrà circolare liberamente in Svizzera. È da molto tempo che noi del comitato del VSLF stiamo studiando a fondo la questione della legge sui lavoratori distaccati e delle direttive SECO (Segretariato di Stato dell'economia) in materia di impiego dei macchinisti transfrontalieri. Noi non demordiamo, anche se non dovremo farci troppe illusioni.

Qualità dei macchinisti rivestono di nuovo grande importanza, grazie anche al nostro contributo e alla costante pressione che abbiamo esercitato a tutti i livelli, ciò che era inevitabile dopo i recenti incidenti. Per quanto riguarda il personale di locomotiva, il mercato del lavoro sta cominciando a migliorare e questo non può tornare solo a nostro sfavore. Il nostro compito consiste nel fare in modo che le regole del gioco vengano rispettate e che il livello qualitativo venga mantenuto. Il previsto riconoscimento ufficiale della professione del macchinista come seconda formazione professionale da parte del SER, la Segreteria di Stato per l'educazione, la ricerca e l'innovazione (ex UFFT), contribuirà a favorire questi nostri sforzi. Dopo i vari incidenti verificatisi dall'inizio di quest'anno, fortunatamente senza grosse conseguenze, si è nuovamente cominciato a discutere della questione dei turni con cin-

Gli auguriamo di trovare l'energia necessaria per far sì che questo diventi realtà. Per concludere, una piacevole notizia: A seguito di un caso di malattia in famiglia, un collega della BLS di Erstfeld ha dovuto assentarsi a lungo dal lavoro per prendersi cura dei propri figli, accumulando un deficit lavorativo molto importante. La sezione VSLF BLS ha quindi organizzato una colletta per il collega in questione e, con il coordinamento della BLS, gli sono stati accreditati ben dieci giorni lavorativi. Allora esiste ancora la solidarietà attiva! E non solo: c'è anche un'attiva associazione di categoria per tutti i macchinisti che operano in Svizzera.

Avanti sempre con impegno e grazie per la vostra fedeltà al VSLF.

Il vostro presidente
Hubert Giger

Assemblea generale del VSLF a Berna

Relazione di Hubert Giger, presidente del VSLF



Stimati ospiti presenti alla nostra assemblea generale

Gentili signore, egregi signori della stampa Care colleghe e cari colleghi

Il Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti VSLF è stato fondato nel 1876, quindi 136 anni fa, e fu una delle prime organizzazioni professionali in Svizzera. A parte un'interruzione dal 1933 al 1957, il nostro sindacato può vantare ben 113 anni di storia. La nostra assemblea generale è diventata un punto fermo per un gran numero di responsabili delle ferrovie, autorità e molti altri. Questo, naturalmente, ci fa molto piacere e ci rende particolarmente orgogliosi. Come tutti gli anni, permettetemi innanzitutto di spiegarvi come mai degli oltre 1600 membri attivi del VSLF, oggi ne sono presenti solo 170. In questo preciso momento, all'incirca il 70% delle mie colleghe e dei miei colleghi sono al lavoro.

Dei restanti 480 membri, oltre il 30% di loro sono presenti alla nostra assemblea generale e provengono da tutte le parti della Svizzera. Questo, da non dimenticare, in uno dei rari sabati liberi dal lavoro a cui abbiamo diritto in un anno. Questo dimostra l'interesse dei nostri membri nei confronti

del nostro sindacato e del suo lavoro. Grazie a tutti i miei colleghi.

CCL

Nel corso di un primo colloquio telefonico con il sig. Daum in fase di preparazione di questa AG, la conversazione si è portata sulla questione del contratto collettivo di lavoro (CCL). Ho detto al sig. Daum che, per quanto un CCL possa essere buono, perde di valore se ci si deve battere di continuo affinché venga rispettato. Ho sentito che era molto sorpreso. Io, invece, ero molto sorpreso della sua sorpresa.

Non è necessariamente che le regolamentazioni contemplate nel CCL non vengano rispettate, quanto piuttosto il fatto che talvolta vengono interpretate in modo molto fantasioso o addirittura contorto. Magari si decide che una certa regolamentazione vale solamente quando è buio e poi, un bel giorno, semplicemente si afferma che una stazione è illuminata e che quindi non è una questione di buio. Quando le due parti non hanno lo stesso approccio di base e si è costretti a difendere a tutti i costi nei minimi dettagli anche i principi più logici, questo non può che incidere inutilmente

sul rapporto di partenariato sociale. Dovremmo avere ben altre priorità che non quella di avvalerci di continuo di legali o tribunali arbitrali. Il ricorso al tribunale arbitrale o alle autorità di sorveglianza è sempre l'ultima delle opzioni, quando si è ormai esaurita ogni possibilità di dialogo. Da notare che, finora, abbiamo sempre avuto la ragione dalla nostra parte.

Confermiamo che, da parte dei vertici superiori, si cominciano ad osservare delle prime tendenze positive favorevoli ad una buona e attiva partnership sociale. Purtroppo, però, questi miglioramenti vengono spesso e volentieri neutralizzati dalle azioni dei livelli gerarchici intermedi.

In connessione con il progetto «Sviluppo Direzione trazione» presso FFS Traffico viaggiatori, abbiamo constatato insieme alle FFS che una produzione congiunta delle prestazioni dei macchinisti nell'ambito del traffico regionale e a lunga percorrenza è più conveniente che non una ripartizione del personale di locomotiva. Abbiamo addirittura calcolato che una pianificazione integrale di tutte le prestazioni del personale di locomotiva delle FFS e delle sue filiali Thurbo, TILO e RegionAlps sarebbe ancora

più efficace e, quindi, più vantaggiosa sia per la confederazione che per i cantoni. Con nostra grande sorpresa, dobbiamo constatare che malgrado le nostre conclusioni, sono previste delle nuove ripartizioni della produzione e, quindi, del personale di locomotiva, come per la CEVA a Ginevra! Sul piano economico, questo è a dir poco assurdo. Per quanto riguarda le prestazioni ferroviarie, la fusione del personale di locomotiva comporterebbe solo dei vantaggi per il settore pubblico, per le imprese e anche per noi macchinisti. Una situazione, quindi, in cui tutti ne usciremmo vincenti. Continuando a sfruttare le sinergie esistenti in modo così irresponsabile, c'è seriamente da chiedersi se i fondi pubblici vengono veramente impiegati bene. Il mantenimento dell'apparato amministrativo non è di certo quello che ci si aspetta dalle FFS.

In questo contesto, per noi, come parte sociale, si pone anche un altro interrogativo: Perché dovremmo continuare a sostenere dei progetti, quando il fatto di constatare dei fattori che permetterebbero di ridurre i costi non produce alcun cambiamento? Chiedo all'imprenditore sig. Giezendanner se un'impresa aperta alla libera concorrenza possa realmente permetterselo.

In tempi di guerra, vale il detto: la verità è la prima a morire. E, con tutto il rispetto, anche noi possiamo dimostrare dei fatti simili. Spesso, in occasione delle trattative, ci si aspetta da noi che accettiamo tutte le idee della controparte. Altrimenti, per la ferrovia è la fine. Spesso ci si aspetta da noi che aiutiamo a formulare le idee della controparte in modo da crederci noi stessi. Altrimenti, per la ferrovia è la fine. E, spesso, non ci si aspetta niente da noi - dobbiamo ascoltare e basta. E, due giorni più tardi, ci ritroviamo a leggere che avevamo un ruolo molto importante nell'applicazione di questa o quella misura impopolare.

Noi siamo i collaboratori fedeli dell'impresa e, pertanto, dei trasporti pubblici, ma non dei reparti che si fanno concorrenza tra di loro. Questo, affinché la ferrovia non muoia. Lo stesso dicasi anche per la dichiarazione di un'ex consigliera d'amministrazione di Ginevra che aveva accusato il VSLF di antifemminismo perché avevamo criticato il sistema della formazione a tempo parziale del macchinista, ciò che non è assolutamente vero. Non ci è dato sapere se questo fosse dovuto ad una mancanza di conoscenze o a dei principi ideologici. Sta di fatto che la percentuale delle donne che lavorano come macchiniste FFS si aggira sul 2,3%, nel mentre, con mia grande soddisfazione, la percentuale delle donne affiliate al VSLF è del 3,1%.

Wimmis

La BLS, e con lei la nostra sezione BLS, quest'anno festeggia il suo 100° giubileo.

Cogliamo l'occasione per congratularci vivamente per questo speciale giubileo. Recentemente la BLS ha potuto mettere in servizio i nuovi autotreni a due piani della Stadler Rail. Si tratta di un veicolo bello e potente che quest'anno viene ad impreziosire anche la nostra flotta. Come si è potuto constatare, i veicoli belli e potenti sono anche molto costosi. E si tratta di un treno che, contrariamente ad analoghi treni delle FFS, è dotato di due WC al posto di uno solo; senza foglio adesivo, per 14 milioni di

Non è nel nostro interesse adottare delle misure contro le ferrovie. Noi facciamo il nostro lavoro in veste di rappresentanti del personale di locomotiva.

franchi, ma con un fasciatoio.

Da quasi un anno il VSLF è partner sociale ufficiale della BLS SA. Noi rappresentiamo oltre 200 macchiniste e macchinisti della BLS, ciò che corrisponde all'incirca al 7,2% di tutti gli effettivi. Stando alle informazioni in mio possesso, questo nuovo partenariato sociale si sta rivelando molto positivo, anche se, o forse perché, si sono dovuti e ancora si devono affrontare insieme dei problemi non indifferenti (per esempio, *Gipfelstürmer*).

So che, verso l'esterno, il VSLF ha una certa immagine. E si tratta proprio di questa immagine. Noi non siamo qui per essere amati. Il VSLF è però anche un partner sociale costruttivo e affidabile. E, al tavolo delle trattative, noi siamo quelli che vengono direttamente dalla base, quelli che conoscono a fondo i problemi della ferrovia e anche quelli che propongono delle soluzioni. Nell'interesse di tutti i ferrovieri, ciò che ci confermano anche i nostri interlocutori.

Al momento, ci stiamo occupando dell'incidente ferroviario della BLS a Wimmis che si è verificato nel 2009, nel quale un passeggero ha riportato delle ferite di media gravità. Il macchinista è stato accusato di aver lasciato una porta aperta. Nel suo rapporto d'inchiesta, il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) indica la causa seguente: il treno era troppo lungo e il marciapiede troppo corto. Questo, le direttive dell'UFT non lo consentono, a meno che non vengano adottate delle misure di sicurezza, come per esempio la scorta del treno mediante personale del treno. Queste misure sono però state adottate solo dopo l'incidente e, malgrado ciò, l'unico ad essere sotto accusa è il macchinista. Come mai il pubblico ministero del canton Berna non ha mosso un'accusa anche contro l'impresa di trasporti ferroviaria ITF e l'autorità di vigilanza che, in base al SISI, con la loro gestione avevano una corresponsabilità

nell'incidente? Quale associazione professionale dei macchinisti, il VSLF pretenderà che in futuro siano chiamati in causa anche i responsabili delle imprese di trasporti ferroviarie e dell'autorità di vigilanza.

C'è già chi dice che il macchinista non sarebbe dovuto partire con quel treno troppo lungo di Wimmis. Bene, se fosse necessario che noi macchinisti ci si debba attenere alle disposizioni esecutive delle ITF e non della direzione, lo faremo con vero piacere. Ma, se così fosse, precisiamo già da subito che questo non costituirebbe un rifiuto di lavorare ai sensi del contratto di lavoro, bensì che si tratterebbe dell'attuazione delle disposizioni dell'UFT per le ITF da parte del personale di locomotiva.

Non è nel nostro interesse adottare delle misure contro le ferrovie. Noi facciamo il nostro lavoro in veste di rappresentanti del personale di locomotiva. Abbiamo diverse questioni aperte con le FFS, tra cui le imminenti negoziazioni concernenti la regolamentazione settoriale sulla durata del lavoro (BAR) di FFS Traffico viaggiatori. Per una questione di parità di trattamento all'interno dell'impresa e della sicurezza, non siamo d'accordo sul fatto che il personale del treno possa interrompere il proprio lavoro dopo quattro ore e mezza, nel mentre i macchinisti possano farlo solo dopo cinque ore.

Attualmente, presso Thurbo SA è in corso una procedura d'arbitrato, voluta dal VSLF, a causa della mancata assegnazione dei tempi di passaggio delle consegne in cabina. Come tutti voi ben sapete, il passaggio delle consegne è disciplinato nelle prescrizioni federali sulla circolazione dei treni PCT, sotto 300.13, art. 2, comma 2.1.2 e, come tale, va rispettato. Bisogna garantire i tempi necessari per queste attività, anche nell'interesse della sicurezza.

Per quanto riguarda la questione del «lavoro durante il proprio tempo libero contro compensazione di tempo», il VSLF ha presentato un ricorso contro le FFS all'UFT per violazione della legge sulla durata del lavoro (LDL). Abbiamo reagito alla decisione del 13 marzo 2012 dell'UFT con un ricorso al DATEC. Ora attendiamo la decisione del DATEC. Questo ricorso ha carattere preventivo per il VSLF.

Incidenti ferroviari

Due settimane fa, i deragliamenti e gli incidenti occorsi dall'inizio dell'anno hanno portato le FFS ad indire una conferenza stampa. In discussione anche la questione del sovraccarico di lavoro dei macchinisti. Le FFS hanno sottolineato che i turni dei macchinisti sono ripartiti in traffico a lunga percorrenza e traffico regionale, che quindi il lavoro è sufficientemente diversificato e che non dobbiamo percorrere sempre gli stessi tragitti. Non ci sarebbe quindi alcun

segnale di sovraccarico. Questa affermazione è falsa. È inoltre in netta contraddizione con le tendenze attuali delle FFS e delle altre ferrovie. A titolo di esempio, prendiamo il nuovo e improduttivo deposito di treni regionali di Zurigo-Altstetten, situato in prossimità dell'area di ricovero dei treni a lunga percorrenza. Ho già menzionato il problema delle nuove filiali del traffico regionale e della loro produzione separata. Il VSLF dovrà battersi con tutti i mezzi a sua disposizione per impedire una simile ripartizione delle prestazioni

Segnaliamo, per l'ennesima volta, che i tempi effettivi di guida raggiungono dei picchi sempre più alti ad ogni cambiamento dell'orario dei treni.

del macchinista, anche nell'interesse della sicurezza.

Da notare che, per la prima volta, da parte delle FFS si riconosce ufficialmente che c'è un nesso diretto tra la diversificazione, risp. la monotonia, e la sicurezza. Ci è stato assicurato che si dovrà riesaminare tutta la situazione dei macchinisti senza pregiudizi di sorta. C'è da chiedersi se, analogamente al progetto Sviluppo DT, l'implementazione dei risultati non sarà destinata a fallire per una questione di denaro e se le conclusioni non avranno altro scopo che creare delle nuove presentazioni PowerPoint.

Segnaliamo, per l'ennesima volta, che i tempi effettivi di guida raggiungono dei picchi sempre più alti ad ogni cambiamento dell'orario dei treni. Si aggiunge poi il fatto che lo stress durante il viaggio è in continuo aumento a causa delle velocità più elevate e della maggiore capacità di accelerazione dei veicoli. Questi sono dei dati di fatto e non delle pseudo-ingiustizie. L'autorità di vigilanza UFT e le imprese ferroviarie hanno il dovere di porvi rimedio.

Allo stesso tempo, i giornali popolari e i giornali sindacali delle ferrovie si pongono degli interrogativi circa la necessità, in futuro, di avere ancora i macchinisti. Le ferrovie si rispondono da sole a questo interrogativo, visti gli sforzi sempre più importanti che devono compiere per trovare del personale qualificato con i requisiti necessari e per riuscire a mantenerlo.

Il garante fondamentale della sicurezza sulla rete ferroviaria è una formazione d'alta qualità del macchinista. Ma, questo, richiede del tempo. Una formazione abbreviata e ridotta all'essenziale non può essere compensata con delle misure d'accompagnamento, come i processi di lavoro, il rafforzamento dei superiori, ecc. Queste misure non sono mirate ad aumentare la professionalità in cabina, bensì sono solo un vero e proprio abbaglio. E, dal momen-

to che il livello dei requisiti della nostra professione deve essere molto elevato, il potenziale dopo la formazione dovrebbe essere sfruttato pienamente, per evitare che si verifichino degli errori dovuti alla monotonia.

Una cosa sono i recenti incidenti di questi ultimi mesi, come l'installazione di una scala di risalita a Cossonay da parte di due macchinisti nella cabina di una compagnia esterna. Ben altra cosa sono invece gli incidenti ferroviari occorsi negli ultimi 18 mesi in Svizzera: una collisione frontale a Döttingen nell'estate del 2011, una collisione laterale tra due treni della S-Bahn ad Olten nel novembre del 2011, una collisione frontale sventata per soli tre metri a Couvet in Val de Travers il 10 dicembre 2012, solo due giorni più tardi una collisione laterale a Lenzburg con un treno senza passeggeri a bordo e, un mese più tardi, una collisione frontale a Neuhausen.

In tutti cinque i casi, il macchinista è passato con un segnale a via impedita. E, in tutti questi casi, è stata una pura fortuna se non si sono dovute portare via dai binari delle casse da morto. La ferrovia è sempre più sicura, nonostante il numero dei treni sia in costante aumento. Eppure si sta moltiplicando il numero degli incidenti gravi. Tutti siamo a conoscenza di questi incidenti scampati per un pelo. Anche i nostri superiori. Il passaparola funziona meglio di qualsiasi rete GSM-R.

La formazione, le qualifiche e le condizioni di lavoro dei macchinisti sono i garanti della sicurezza delle ferrovie. Ed è proprio qui che, nell'ultimo decennio, si sono previsti dei massicci risparmi. I soldi ci sarebbero. Già solo per l'ETCS Level 1 Limited Supervision, nei prossimi quattro anni si prevede un investimento di ben 300 milioni di franchi. Per equipaggiare 1700 veicoli con l'ETCS, entro il 2025 si dovranno investire altri 225 milioni di franchi. La dotazione delle linee e dei veicoli con il sistema ETCS è costata finora alle FFS all'incirca 6 miliardi di franchi. E, già dopo dieci anni, bisogna sostituire tutti i computer ETCS della galleria di base del Lötschberg.

Noi rivendichiamo degli investimenti adeguati sul piano della formazione, delle qualifiche e delle condizioni di lavoro dei macchinisti, tali da consentire di mantenere la sicurezza in ambito ferroviario.

Dopo l'incidente di Neuhausen, di recente le FFS ci hanno invitati per uno scambio di idee. Questa è una novità ed è un buon segnale. Ne abbiamo approfittato per esporre le nostre richieste. La responsabilità è chiara ma, ora, alle parole... devono seguire i fatti!

ITF

La politica ha incaricato le imprese ferroviarie di riorganizzare le ferrovie per trasformarle in normalissime imprese. Siamo

già ad un buon punto. Ai tempi dei funzionari, nel mondo estremamente complesso e organizzato militarmente della ferrovia la flessibilità era garantita grazie all'ottima formazione del personale. Tutto questo è stato barattato in cambio di una struttura sovraregolamentata e poco flessibile con forti conflitti di competenze, in altre parole: delega delle responsabilità ad altri. Noi, i macchinisti di locomotiva, non possiamo delegare ad altri le nostre responsabilità e nemmeno lo vogliamo. Questa è una delle nostre competenze centrali. Ed è quanto ci aspettiamo anche dai nostri superiori.

Nel nostro lavoro sindacale ci dobbiamo confrontare sempre più di frequente con dei problemi che non vengono risolti, ma solo gestiti. E, spesso e volentieri, dopo mesi di lunghe riflessioni, ci vengono proposte delle soluzioni che non sono assolutamente plausibili.

Se il raggio di osservazione si limita soltanto ad un lasso di tempo che va dal lunedì mattina alle ore 8 al venerdì pomeriggio alle 15.30, risulta difficile capire un'operatività sull'arco di 24 ore su 24 e tutti i problemi che ne derivano. Possiamo assicurarvi che, alle 3 del mattino, tutto si presenta e si percepisce in maniera molto diversa. Un'impresa moderna e al passo con i tempi deve garantire delle buone condizioni di lavoro ai propri dipendenti e, quindi, anche al personale di locomotiva. Quello che noi vogliamo non è lavorare da casa, ma almeno vorremmo fare una breve pausa quando dobbiamo lavorare per cinque ore dilate.

ALE Bruxelles

L'ALE, i Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva, tra i cui soci fondatori figurano anche il VSLF e il Sindacato tedesco dei macchinisti GDL, rappresenta all'incirca 75 000 membri in 16 paesi diversi. In totale, questo significa che oltre il 65% di tutti i macchinisti attivi negli stati membri sono organizzati nell'ALE.

È già da molto tempo che l'ALE aspira al riconoscimento come partner negoziale nel dialogo sociale in seno all'Unione Europea UE. Le nostre richieste alla Comunità delle ferrovie europee (CER) per il riconoscimento dell'ALE come interlocutore sono state accolte positivamente. In Svizzera, la BLS SA e la FFS SA sono affiliate al CER e sostengono la richiesta dell'ALE e, di conseguenza, anche del VSLF.

Il 9 gennaio di quest'anno si è tenuto un incontro tra il comitato direttivo dell'ALE e Brian Simpson, il delegato UE e presidente della commissione dei trasporti e del turismo, presso la sede del parlamento europeo di Bruxelles. L'ALE è stato invitato a questo primo incontro ufficiale, in occasione del quale il collega Claus Weselsky ha avuto modo di presentare l'ALE, le no-



stre strutture e i nostri obiettivi in maniera estremamente valida e convincente. È stata posata una prima pietra per consentire all'ALE di essere integrato come partner a tutti gli effetti nel dialogo sociale per il settore ferroviario. Per quanto concerne il 4° pacchetto ferroviario dell'UE, che getta un'ombra anche sulla Svizzera, l'ALE è stato invitato a comunicare direttamente le proprie preoccupazioni.

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) è già un interlocutore ufficiale dell'UE e rappresenta i sindacati dei lavoratori delle ferrovie, dei trasporti su strada e della logistica, dei trasporti marittimi, dei porti e dei bacini, dei trasporti fluviali, dell'aviazione civile, della pesca e dei servizi turistici. Alla luce di questo elenco, si potrà facilmente capire perché noi macchinisti vogliamo e dobbiamo rappresentare noi stessi e in maniera autonoma gli interessi del personale di locomoti-

va in seno all'Unione europea, ma anche in Svizzera.

UFFT

Una delle poche operazioni positive dell'anno 2012 è stato il progetto del riconoscimento della nostra professione di macchinista di locomotiva da parte dell'Ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia (UFFT), che ora ha preso il nome di Segreteria di Stato per l'educazione, la ricerca e l'innovazione (SEFRI). Su iniziativa del VSLF, nel 2012 il gruppo HR FFS ha lanciato uno studio preliminare sulla fattibilità del riconoscimento della professione del macchinista. Il progetto di massima è stato condotto dal nostro membro di comitato Benjamin Jelk e ne ha confermato la fattibilità. Nel frattempo, sono numerose le ferrovie, tra cui anche diverse ferrovie a scartamento ridotto, ma anche l'Unione dei trasporti pubblici, che sosten-

gono questo avveniristico progetto e che ora svolgono un ruolo attivo nei lavori di elaborazione. A capo di questo progetto c'è il nostro collega Felix Traber. È sicuramente l'unico macchinista in Svizzera ad avere una chiave della sede principale delle FFS nella Hochschulstrasse a Berna.

È risaputo che i problemi si situano nei dettagli, ma non ho nessun dubbio sul fatto che il riconoscimento federale delle macchiniste e dei macchinisti di locomotiva diventerà realtà entro il 2014. Ringrazio tutte le persone coinvolte.

Questioni interne

Ancora una volta il VSLF può ritenersi soddisfatto dell'ultimo anno d'esercizio. Il numero dei membri continua a presentare una curva ascendente e le nostre finanze sono stabili. Sono talmente buone che il comitato ha preso in considerazione la possibilità di prevedere delle generose indennità di buonuscita. Visto che questo pomeriggio si dovranno nominare o riconfermare tre membri di comitato, abbiamo deciso di rinunciarvi.

Da non dimenticare che abbiamo trovato un nuovo responsabile della pubblicità per il VSLF.

In futuro, il comitato del VSLF ha deciso di fornire ai suoi membri dei consigli sulle questioni di servizio e di diritto del lavoro. L'obiettivo è di offrire al personale di locomotiva i mezzi per far fronte a delle direttive che, a volte, sono contraddittorie e poco chiare.

Il VSLF sta continuando i suoi sforzi per migliorare la sicurezza dei veicoli, ma anche per quanto riguarda la collocazione dei segnali e dei tratti di rallentamento. Da oltre tre anni, non è ancora risolta la questione del controllo degli ultimi treni passeggeri della giornata.

Ma, lentamente, molto lentamente, i nostri sforzi cominciano a portare i loro frutti.

Conclusioni

Per concludere, possiamo affermare che il VSLF non è mai andato bene come adesso. Questo lo dobbiamo al comitato direttivo, alle sezioni e a tutti i membri attivi del nostro sindacato. Ma, con le loro prestazioni esterne, vi hanno contribuito anche i nostri partner che ci sostengono attivamente e collaborano con grande professionalità. E, per concludere, ringrazio tutti i miei colleghi del VSLF per la loro fedeltà e devozione nei confronti del loro sindacato.

Auguro ancora a tutti i presenti una buona giornata a Berna. È con piacere che vi invitiamo ad unirvi a noi per il pranzo. E, per finire, vi auguriamo un buon ritorno a casa, in tutta sicurezza. In questo, noi macchiniste e macchinisti abbiamo un ruolo determinante.

Vi ringrazio per la vostra attenzione. ➤



Intervista a Mani Haller, responsabile DT Traffico viaggiatori

Mani Haller (MH) risponde alle domande del redattore del Loco Folio (DH)

DH: La soddisfazione del personale di DT ha ottenuto un punteggio pari a 54 punti. Che cosa pensi di questo risultato?

MH: È evidente che 54 punti sono un valore piuttosto basso. Quello che c'è di positivo è che, rispetto al 2010, c'è stato un miglioramento di 12 punti, anche se bisogna dire che con un risultato di 42 punti è praticamente impossibile scendere ancora più in basso. Siamo sulla strada giusta e il futuro si prospetta più roseo.

DH: La soddisfazione nei confronti della direzione di DT non ha ottenuto più di 41 punti e, questo, con una partecipazione record al sondaggio, per cui nessuno può sostenere che solo i soliti «cronici piantagrane» abbiano riconsegnato il questionario. Può essere che questo paragone zoppichi un po' ma, in un esame periodico, questo risultato verrebbe valutato come «scarso» e non c'è alcun dubbio che il candidato non supererebbe l'esame.

MH: Nel 2010, il livello di soddisfazione aveva ottenuto 26 punti, ma è evidente che su questo punto non si poteva fare un'inversione di marcia di 180 gradi. Io penso che siamo sulla buona strada. Anche 54 punti sono un punteggio piuttosto basso ed è pacifico che non possiamo permetterci di dormire sugli allori. Tuttavia, sono due i valori che mi hanno fatto particolarmente piacere. Il primo, è il piacere al lavoro che ha ottenuto 70 punti e, con un aumento di 11 punti, rappresenta un risultato decisamente buono; il secondo, il livello di soddisfazione nei confronti dei diretti superiori che, con un aumento di 12 punti, ha totalizzato 67 punti. Anche se il VSLF non vede particolarmente di buon occhio questo concetto di capo del personale di locomotiva (CLP), i macchinisti sembrano essere dell'opinione che, già che ci sono, stiano almeno facendo un buon lavoro.

DH: Alla luce del raddoppiamento del numero di CLP, deciso a quanto pare per il bene dei macchinisti, il livello di soddisfazione del personale non avrebbe dovuto essere più alto? Questa proliferazione di posti improduttivi, in fin dei conti ha causato un aumento non indifferente dei costi amministrativi di DT – si parla di 6 milioni di franchi – e, di conseguenza, una diminuzione della competitività nei confronti della concorrenza.

MH: I costi sono inferiori a 6 milioni di franchi, dato che parte dei CLP lavora ancora al 20%. Chiaramente non avrei avuto



le domande di cambiamento del servizio, non posso non essere dell'opinione che le possibilità di codecisione siano relativamente grandi. Questa, però, è la mia impressione e sta al personale di locomotiva confermarla o meno. Per quanto concerne la questione dei salari, abbiamo ottenuto 51 punti, e quindi 12 punti in più rispetto a due anni fa, sebbene il punteggio sia rimasto più o meno allo stesso livello.

DH: Sono stati raggiunti gli obiettivi che ci si era prefissati grazie al raddoppiamento del numero dei CLP?

MH: Sì, senza dubbio, se osservo il risultato delle domande «mi tratta correttamente», che ha ottenuto 79 punti, e «riconosce e apprezza il buon rendimento», che ha ottenuto 73 punti. Il punteggio che convince di meno è quello per la domanda «promuove il mio avanzamento professionale» che ha totalizzato 58 punti. Nell'ambito dei colloqui dirigenziali e di sviluppo personale di quest'anno, dovremo fare in modo di identificare le persone

che desiderano realmente aprirsi a nuove opportunità professionali. Evidentemente, il macchinista che non nutre ambizioni di carriera ha risposto «no, non ne ho» alla domanda «ho possibilità di avanzamento professionale». Questo perché, da una parte, non è interessato e, dall'altra parte, perché non sempre è chiaro quali sono le possibili opportunità professionali nel caso in cui si voglia comunque lavorare in cabina a tempo parziale.

DH: La diminuzione del numero di macchinisti assegnati a ciascun CLP è stata giustificata con l'obiettivo di migliorare la soddisfazione del personale. Abbiamo l'esempio di un deposito relativamente piccolo, con un organico di soli 20 macchinisti, che si può permettere il lusso di avere un CLP tutto per sé, ma che comunque ha un livello di soddisfazione nei confronti del proprio diretto superiore che non arriva a 50%. Dov'è allora la presunta relazione tra una minore ampiezza dell'ambito di controllo e un livello di soddisfazione del personale più alto?

MH: Questa è una domanda che vale anche per gran parte degli altri depositi. Penso che la soddisfazione dipenda anche da come si concepisce un deposito. Per tornare alla specifica domanda, noi non abbiamo niente da nascondere. Nel deposito menzionato precedentemente, ci sono due situazioni ben distinte. Da una parte, c'è chi trova la situazione soddisfacente e,

che desiderano realmente aprirsi a nuove opportunità professionali. Evidentemente, il macchinista che non nutre ambizioni di carriera ha risposto «no, non ne ho» alla domanda «ho possibilità di avanzamento professionale». Questo perché, da una parte, non è interessato e, dall'altra parte, perché non sempre è chiaro quali sono le possibili opportunità professionali nel caso in cui si voglia comunque lavorare in cabina a tempo parziale.

DH: La diminuzione del numero di macchinisti assegnati a ciascun CLP è stata giustificata con l'obiettivo di migliorare la soddisfazione del personale. Abbiamo l'esempio di un deposito relativamente piccolo, con un organico di soli 20 macchinisti, che si può permettere il lusso di avere un CLP tutto per sé, ma che comunque ha un livello di soddisfazione nei confronti del proprio diretto superiore che non arriva a 50%. Dov'è allora la presunta relazione tra una minore ampiezza dell'ambito di controllo e un livello di soddisfazione del personale più alto?

MH: Questa è una domanda che vale anche per gran parte degli altri depositi. Penso che la soddisfazione dipenda anche da come si concepisce un deposito. Per tornare alla specifica domanda, noi non abbiamo niente da nascondere. Nel deposito menzionato precedentemente, ci sono due situazioni ben distinte. Da una parte, c'è chi trova la situazione soddisfacente e,

dall'altra parte, chi ritiene che sia catastrofica. Ecco il perchè del valore medio del 50%. Ed è proprio perchè la sede è piccola, e pertanto si può avere una panoramica più completa della situazione, che è importante individuare le possibilità di miglioramento. Queste possibilità ci sono e, per me, questo rappresenta una sfida. Del resto, ci sono altri piccoli depositi dove il livello di soddisfazione con il diretto superiore si situa oltre i 70 punti.

DH: Alle FFS si percepisce una pressione diretta sul personale di locomotiva, mirata a raggiungere una maggiore produttività, una maggiore flessibilità, sempre più lavoro nel tempo libero e dei salari di partenza più bassi. All'interno delle FFS chi, in definitiva, si dà ancora da fare per tutelare gli interessi del personale di locomotiva?

MH: Il responsabile per il personale di locomotiva FFS Traffico viaggiatori sono fondamentalmente io, ciò che del resto faccio molto volentieri. Hai appena menzionato delle cose che, espresse così, non sono corrette. I salari iniziali li abbiamo definiti e migliorati nell'ambito delle trattative TOCO/CCL. Per quanto riguarda l'incremento della produttività, abbiamo relativizzato l'obiettivo iniziale della pianificazione ombra di raggiungere una produttività del 55% e abbiamo espresso in maniera aperta, chiara e trasparente che, con una ripartizione ottimale delle prestazioni, potremmo aumentare ulteriormente la produttività dell'1-1,5%, ciò che intendiamo realizzare. Si avranno inoltre degli ulteriori aumenti della produttività grazie all'apertura del tunnel di base del Gottardo e al passante ferroviario di Zurigo. Sul piano del materiale rotabile, ma soprattutto del personale di locomotiva, a suo tempo i maggiori aumenti della produttività sono stati ottenuti grazie all'introduzione dell'orario cadenzato. La questione dei blocchi di turni di cinque ore ininterrotte di guida verrà discussa nell'ambito delle trattative sulle nuove regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro (BAR).

Per finire, le trattative dovranno sfociare in un risultato equilibrato, con concessioni da entrambe le parti. Anche i risultati delle trattative sugli attuali BAR rappresentano un compromesso di questo tipo e non trovo corretto che venga dato risalto solo ai punti per i quali i rappresentanti dei macchinisti sono stati costretti a mandare giù la pillola. Io ho il compito di sfruttare tutto il margine di manovra, anche perchè anche noi abbiamo dovuto fare delle concessioni su certi punti, come per esempio nel caso dell'integrazione dei conti delle ore lavorative con un saldo inferiore a -30 ore. Questo ci costa relativamente tanto e non incontra necessariamente la comprensione di tutti, ma è l'esito di una trattativa di cui non posso contestare la plausibilità.

In controparte, quando si discute sulla questione dei blocchi di turni di cinque ore, mi aspetto una certa correttezza. Il fatto che i blocchi di turni del personale del treno abbiano una durata di quattro ore e mezza, è pure il risultato di una trattativa. È facile fare dei paragoni con qualcuno che ha delle condizioni migliori delle proprie. Fondamentalmente, il mio obiettivo è che il nostro datore di lavoro sia attrattivo e non ci possiamo permettere che degli articoli sui giornali, come quello apparso sulla Bernerzeitung del 13 aprile, vengano pubblicati troppo spesso. Questo, tanto più che l'articolo in questione è assolutamente di parte e che certe nostre risposte alle domande del giornalista, semplicemente non sono state pubblicate.

Ci sono molte ferrovie e compagnie di trasporti alle quali, per esempio, non verrebbe neanche lontanamente l'idea di compensare delle riunioni informative con un bonifico di tempo. Rientra, infatti, nelle nostre aspettative il fatto che i collaboratori vi prendano parte nel loro tempo libero. Di certo non bisogna confrontarsi con chi sta peggio, ma ho l'impressione che non ci si guardi abbastanza a destra e a sinistra per cercare di capire se il datore di lavoro faccia il possibile per agire con la dovuta correttezza.

Per quanto concerne la questione dei tre mesi di preparazione in vista dell'esame periodico, anche questo rientra nelle attività da svolgere durante il proprio tempo libero. Sono convinto che, al giorno d'oggi, non ci si possa più permettere di non essere sufficientemente aggiornati sul proprio posto di lavoro.

DH: Per il personale del treno, si è optato deliberatamente per una produttività inferiore per introdurre l'accompagnamento a due. Qui non si tratta del fatto che ci vogliano due macchinisti per guidare un treno, ma è comunque sconcertante il fatto che nella stessa divisione si coltivi una tale smania di aumentare la produttività del personale di locomotiva. O, forse, il personale di locomotiva deve compensare con una produttività ancora maggiore i costi supplementari generati dal moltiplicarsi delle filiali e dall'aumento del numero di CLP?

MH: Questa correlazione è un tema ricorrente per il VSLF ma, personalmente, le cose io non le vedo così. Penso che ci si debba prendere il tempo per discutere con la gente sui cambiamenti con cui ci si deve confrontare di continuo. Penso, per esempio, al tema attuale dell'assunzione delle prestazioni DB Cargo da parte di FFS Cargo, al futuro di RegionAlps in Vallese, come pure a quello della SOB nella Svizzera orientale. Ma, anche alle priorità strategiche di Operating con la liberalizzazione del mercato, la gestione del nuovo materia-

le rotabile, l'aumento della produttività e dell'efficienza, come pure ai problemi legati alla sicurezza, alla qualità e alla sostenibilità. Tutti questi problemi ci riguardano da vicino. Vorrei che non ci si limitasse a comunicare tra di noi solo tramite E-News o articoli di giornale. Per il personale di locomotiva, io ho bisogno di persone di riferimento e non può essere con un numero di 80-100 persone per CLP che questo sarà possibile. Questa vicinanza è necessaria per capire cosa c'è che non va. Non va bene che io venga a sapere queste cose soltanto attraverso la stampa sindacale o gli articoli di giornale. Per me, questo è anche uno dei motivi che giustifica un numero maggiore di CLP. Sono dell'opinione che questo servizio e questa possibilità di dialogo debbano essere presenti.

Sono certo che il Loco Folio pubblicherà in forma abbreviata anche la lettera del macchinista di Interlaken. Ho ricevuto una copia di questa lettera e, ovviamente, l'ho letta ed esaminata attentamente. Capisco perfettamente molti dei punti che vi sono riportati e anche la richiesta di poter disporre di una toilette e di poter bere un caffè durante il turno del primo mattino e dopo due ore di guida. C'è però da chiedersi quanti siano i turni come quelli descritti nella lettera, oltre al fatto che devo constatare che, nel caso di certi bei turni, si rinuncia volentieri a questo tipo di pause. È anche vero che ci sono dei servizi con dei tempi di inversione corti e dei tempi di guida lunghi, soprattutto nel caso della S-Bahn, che possono portare ad una situazione come quella descritta nella lettera.

Mi riprometto molto dalle trattative sui BAR. La questione dei blocchi di cinque ore consecutive e delle pause troppo lunghe mi è chiara, ma penso che riusciremo a trovare delle soluzioni fatte su misura per il personale di locomotiva. Un semplice confronto con il personale del treno non sarebbe giusto nei confronti della professione del macchinista. I contenuti del lavoro del personale del treno sono completamente differenti rispetto a quelli del personale di locomotiva. E, penso, che bisogna tenere conto di questo anche nell'allestimento dei BAR. Questa possibilità c'è e sono fiducioso che riusciremo a trovare un buon compromesso che potrà risolvere entrambi i problemi.

DH: Tutti i macchinisti devono sottostare ad un esame periodico ogni cinque anni, con un'unica possibilità di ripeterlo. Una preparazione che si estende per diverse settimane, talvolta anche per dei mesi, è assolutamente inevitabile, dal momento che l'esame, a ragione, è difficile e molto impegnativo ma, malgrado ciò, nella media i risultati vanno da buoni a molto buoni. A questo punto, malgrado abbia dato prova di avere delle ottime competenze,

capita che un macchinista venga scortato durante una corsa da uno dei suoi CLP; CLP, che ha ricevuto solo un'istruzione breve e non ha nessunissima competenza di guida, ma deve comunque verificare le sue competenze tecniche. Questo è un affronto senza pari per i macchinisti interessati ed è inconcepibile che le autorità di sorveglianza, responsabili del fatto che, a tutti i livelli, i superiori gerarchici verifichino l'osservanza delle prescrizioni da parte dei loro subordinati, tollerino una cosa del genere.

MH: Posso solo affermare che non conosco nessun superiore che non rispetti la professione del macchinista. Non ho mai sentito nessuno dei miei quadri parlare in modo irrispettoso della vostra professione. Anzi, c'è un profondo rispetto, in particolar modo perchè questa professione richiede una concentrazione permanente e totale. Durante le corse accompagnate, noi non valutiamo il sistema di guida, quanto piuttosto l'osservanza dei processi e delle sequenze definite in precedenza. Il rispetto dei processi di lavoro, la questione dell'equipaggiamento personale di protezione e degli specchietti retrovisori chiusi davanti ad un segnale principale d'arresto, sono dei punti che un CLP può e deve controllare.

DH: Ma, dopo un'irregolarità, tu pensi che un CLP senza una formazione di macchinista sia in grado di valutare le cause che hanno provocato un incidente? Personalmente, ho seri dubbi.

MH: Come ho già detto, il compito del CLP non è di essere migliore del macchinista. Personalmente, non penso che il superiore sia necessariamente il miglior specialista. Dal CLP mi aspetto invece che, dopo che si è verificato un incidente, preveda dei colloqui. Il macchinista è l'unica persona che sa realmente cos'è successo e dovrà cercare di spiegarlo al suo superiore. Io vedo il CLP come un caposervizio centrale e, questo, per tutti i problemi legati alla professione del macchinista. Un'altra questione è quella del Prio-CLP. Al momento abbiamo un numero relativamente alto di incidenti con il coinvolgimento di persone, e io ritengo molto importante che, in un simile caso, il macchinista possa contare su una persona di fiducia che lo accompagni al posto di polizia e lo protegga da domande sbagliate nel momento sbagliato. Per far questo, un CLP non ha bisogno di una formazione di macchinista. Per quanto riguarda invece la questione della formazione continua e delle prospettive di carriera, sono convinto che la posizione di CLP possa rappresentare una buona opportunità di avanzamento per il personale di locomotiva. Ecco perchè, durante i colloqui dirigenziali e di sviluppo personale, noi cerchiamo di capire quali sono gli interessi e gli obiettivi dei singoli macchinisti, per poi eventualmente

offrire loro la possibilità di fare degli stage. Il macchinista interessato deve potersi fare un'idea precisa per capire se orientarsi verso un'area di competenza tecnica o di gestione del personale, oppure verso uno specifico progetto. Sono convinto che, in futuro, riusciremo a occupare i posti vacanti di CLP grazie al personale di locomotiva,

Abbiamo delle società che sono parte integrante delle FFS, come RegionAlps, TILO, THURBO e Zentralbahn che sono attive come FFS Traffico regionale.

sempre che non mi arrivi la candidatura di una persona con una marcata personalità dirigenziale e debba riconoscere che «del sangue straniero» può andare altrettanto bene. Non voglio quindi dire in maniera categorica che, per un posto di CLP, soltanto il personale di locomotiva entri in linea di conto. Ma, se abbiamo la scelta tra due candidature di ugual valore per un posto di CLP, va da sé che la preferenza cadrà sul macchinista.

DH: Sul piano delle competenze tecniche, non si può più parlare di conduzione. Tutte le novità vengono annunciate senza spiegazioni per via elettronica e le istruzioni finiscono per originare più interrogativi che risposte. Chi si assume la responsabilità per il livello di conoscenze del personale di locomotiva?

MH: Tecnicamente, dal 1° settembre 2012 è la sezione del capo degli esperti d'esame. Sono passati i primi 100 giorni e ora si tratta di andare avanti in modo serio e costruttivo, ma sono soddisfatto di come procedono le cose in questo ambito. Chiaramente, ci sono anche delle cose che possono sfuggire e sono perfettamente d'accordo che il sistema di assicurazione della qualità vada migliorato.

DH: Negli ultimi tempi, a Losanna e Ginevra si sono verificati diversi episodi alquanto singolari durante gli esami finali, come una corsa d'esame di undici ore di fila con una sola breve pausa, o un esame periodico ha dovuto rispondere a più di 100 domande. È questo il nuovo standard nell'ambito di DT Traffico viaggiatori?

MH: Uno di questi episodi si è verificato nel 2011 e l'altro nel 2012; sono perfettamente a conoscenza di entrambi i casi. Le corse d'esame di undici ore non esistono più. Nel secondo caso, le domande corrispondono esattamente al numero previsto per i candidati. Ci sono dei motivi chiari e plausibili se il candidato ha dovuto sostenere l'esame da solo. Se, in quel dato giorno, gli altri due candidati si danno ma-

lati, c'è da chiedersi se bisogna sostenere lo stesso l'esame. Da notare, che il candidato ha insistito per sostenere l'esame e che l'ha anche superato.

DH: Qui non vorrei approfondire la questione dei processi per la messa in servizio. Il fatto che per eseguire correttamente la messa in servizio, per esempio di un ICN, si debbano consultare almeno tre documenti, P20001444 (piani di lavoro del personale di locomotiva con PIPER), P 20000728 (messa in servizio, controlli, verifica delle installazioni di sicurezza e remisaggio dei treni) e P 20038242 (messa in servizio e remisaggio), non è di certo segno di una procedura ben strutturata da parte dei diretti responsabili. In quest'ottica, il personale di locomotiva non potrebbe sperare in un po' più di chiarezza in futuro, magari anche grazie a delle misure nell'ambito del personale?

MH: Prendo nota di questa critica e vedrò di chiarire la questione. Per quanto concerne i nuovi processi di messa in servizio, vorrei aggiungere che, per la maggiore, ci arrivano dei feedback positivi. Si apprezza il fatto che un processo che esiste da quando c'è la ferrovia, finalmente ora venga disciplinato grazie ad una procedura unificata e che si prevedano anche delle prescrizioni di controllo vincolanti. Grazie a questi nuovi processi di messa in servizio, ora abbiamo una base che possiamo continuare a sviluppare e a migliorare. Nemmeno io sono particolarmente contento per la mancanza di chiarezza. Mi aspetto però dal personale di locomotiva che si ricordi dieci segni. Quest'anno organizzeremo dei workshop di ottimizzazione e rifletteremo su come comunicare esattamente le informazioni per descrivere esattamente un turno e su come comunicare gli eventuali cambiamenti. Qui abbiamo già una certa esperienza con il PIPER, il TOP e il LEA a cui, di volta in volta, si sono aggiunte sempre cose nuove. Penso sia quindi importante fare un passo indietro per poter avere una visione d'insieme e capire dove siamo e quale sarebbe la situazione ideale. Sarebbe meglio elencare singolarmente i diversi punti al momento della messa in servizio, oppure sarebbe preferibile fare una valutazione generale? Quando si dice qualcosa in maniera generale, poi si finisce per discutere su ogni singolo punto per capire se faccia parte o meno di un determinato processo e se rientra nei tempi di preparazione. Se, invece, lo facciamo punto per punto, poi si finisce per discutere se bisogna appendere il cappotto al gancio anche d'estate. Questa è una scelta. Il nostro obiettivo è poter usufruire di un unico documento di lavoro che possa essere riprodotto al meglio sull'iPad. Tratteremo anche la questione del lavoro accessorio e discuteremo su quello che vi rientra o no. Questo è un obiettivo per il 2013.

DH: Esiste una strategia per quanto riguarda il traffico regionale o semplicemente si preferisce decentrare per poi vedere se funziona? I risultati della pianificazione ombra si sono materializzati, o forse le spese derivanti dal fatto di rinunciare ad una pianificazione integrale non hanno alcun peso?

MH: Ho fatto una comunicazione chiara sia durante tutte le giornate informative che ai partner sociali a questo proposito. Abbiamo delle società che sono parte integrante delle FFS, come RegionAlps, TILO, THURBO e Zentralbahn che sono attive come FFS Traffico regionale, e pertanto la cosa non viene vista alla stregua di un dislocamento. Per il personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori non cambia nulla, ma per i cantoni e altri attori esterni, si tratta fondamentalmente di società affiliate alle FFS. Per quanto concerne la pianificazione integrale della produzione, abbiamo concordato che non appena potremo avvalerci del SOPRE (SO sta per Simulazione e Ottimizzazione) inizialmente verrà introdotto presso Thurbo, parola d'onore. Per quanto riguarda invece la pianificazione ombra, abbiamo constatato che non è possibile allestire dei piani di servizio esatti per un certo numero di depositi senza dover tener conto di tutto il contesto globale. A suo tempo, i partner sociali ci avevano avvertiti di questa possibilità. Per quanto concerne la Svizzera orientale, in concreto questo significa che la pianificazione avrebbe un'incidenza su tutto il paese ed è per questo che dovremo ricorrere al SOPRE.

La collaborazione con RegionAlps e TILO per quanto riguarda una ripartizione ottimale dei turni, è peraltro molto intensa. Per contro, nella Svizzera orientale la separazione è relativamente netta. In questa regione, predomina la filosofia che lega il personale di locomotiva all'impiego del materiale rotabile, ciò che si può riassumere in GTW uguale macchinista THURBO. Le prestazioni, come la prima e l'ultima corsa nel Tösstal, non sono più assicurate da P-OP-ZF dal momento che non ci portano alcun beneficio.

DH: Le FFS spesso e volentieri non sottopongono nemmeno più delle offerte per il traffico regionale per delle linee che sono ancora di loro competenza, ciò che può avere delle conseguenze molto serie per il personale di locomotiva, come a Coira, Sargans, Briga o a Ginevra e prossimamente forse anche in altri depositi, che viene informato solo a posteriori. È questa l'aperta politica di comunicazione che ci ha promesso la DT?

MH: Cominciamo da Briga. Il concetto della BLS è stato pubblicato dalla stampa in un momento in cui la BLS avrebbe dovuto astenersi dal fare delle dichiarazioni. Questo, in quanto abbiamo ricevuto dall'UFT

l'incarico di assicurare il traffico del Sempione fino al 2017. Insieme al canton Vallese, la BLS ha presentato ricorso contro questa misura al tribunale amministrativo federale. La BLS ha presentato il suo con-

Per quanto riguarda la questione Coira/Sargans, è dalla scorsa estate che siamo in trattativa con i partner sociali.

cetto nonostante la procedura in corso, comunicando che avrebbe effettuato queste prestazioni a partire dal 2015 e che tutto era già sistemato. Questo non è assolutamente vero. La situazione è chiara, noi assicureremo queste prestazioni fino al 2017, sempre che il tribunale amministrativo non decida altrimenti e accolga il ricorso. In questo caso, ci troveremo nella situazione di dover fare un'offerta congiuntamente con RegionAlps e, questo, per evidenti motivi sul piano politico e tattico. Una piccola società locale, radicata nel proprio cantone, è semplicemente più attrattiva che non le «cattive» FFS di Berna. Se vogliamo continuare a proporre delle prestazioni attrattive al personale di locomotiva del deposito di Briga, abbiamo assolutamente bisogno di prestazioni nel traffico regionale. Noi faremo tutto il possibile per negoziare e anche ottenere queste prestazioni con il capo di produzione di RegionAlps. Questo è stato concordato molto chiaramente. Se la BLS dovesse acquisire queste prestazioni, è evidente che la situazione sarebbe ben diversa dal momento che avremmo un surplus di personale presso il deposito di Briga. In tal caso, entrerebbero in vigore le regolamentazioni del CCL e noi dovremmo prendere seriamente in mano la situazione di questa eccedenza di personale.

Per quanto concerne la questione della SOB e del perché le FFS non sottopongono un'offerta per queste prestazioni, la spiegazione è molto semplice. Per le sedi di Coira e Sargans, abbiamo sottoposto un'offerta che prevedeva il materiale rotabile più economico di cui dispongono le FFS, ossia il GTW THURBO. Il fatto che le prestazioni vengano effettuate solo da macchinisti THURBO è una scelta strategica. Abbiamo riflettuto a lungo sulla questione del surplus di personale del deposito di Sargans e siamo consapevoli che, nel rispetto delle direttive del CCL, dobbiamo assicurare una situazione chiara ai macchinisti del posto e trovare il modo di impiegarli. Le implicazioni le potremo valutare solo dopo che il mandato sarà stato aggiudicato e si saprà cosa si deve produrre.

Ritengo importante tenere a mente che stiamo assistendo ad una crescita del traffico. Il traffico regionale sta per passare da una cadenza di un'ora a una cadenza di

mezz'ora. Il traffico Intercity Zurigo-Coira sta per essere esteso, ciò che porterà dei benefici per i depositi di Coira e Zurigo; dei benefici che dovremo mettere sul piatto della bilancia. Dall'apertura del passante ferroviario, nel deposito di Sargans aleggia un senso d'insicurezza circa il futuro di questa sede. Noi abbiamo risposto alle varie petizioni e a tutti gli interrogativi e ci teniamo costantemente a disposizione per organizzare degli incontri informativi. Il responsabile di filiale competente è molto presente e ora si tratta di sfruttare il filo conduttore per i progetti d'orario in maniera efficace, in modo da trovare una soluzione ottimale con i partner sociali. Per quanto riguarda la questione Coira/Sargans, è dalla scorsa estate che siamo in trattativa con i partner sociali e con la commissione del personale. Non è quindi giusto dire che restiamo inattivi fino al momento dell'aggiudicazione dei mandati. Siamo sicuramente meno sorpresi che non con il concetto della BLS sul Sempione.

DH: La competitività del traffico regionale delle FFS risente del 15% di costi amministrativi che vanno a ripercuotersi su ogni chilometro percorso. Quanti posti ci si è potuti risparmiare nel traffico regionale grazie al dislocamento delle prestazioni presso THURBO/TILO e RegionAlps? A livello amministrativo, la DT dove sta risparmiando dopo che la sua produttività è diminuita a causa dell'aumento del 100% del numero dei CLP?

MH: Sul piano degli effettivi, il traffico regionale rappresenta un settore molto piccolo e, a livello nazionale, occupa complessivamente da 50 e 70 persone. A seguito dell'ampliamento della flotta, negli ultimi tempi abbiamo aumentato gli effettivi. Ripensando agli investimenti che sono stati fatti sullo sviluppo del traffico regionale di Ginevra o Basilea oppure alla strategia del traffico transfrontaliero e all'estensione di TILO, credo che sia giusto così.

DH: L'aumento del numero delle filiali è stato motivato con la maggiore vicinanza sul posto rispetto al traffico regionale. Con il progressivo decentramento del traffico regionale, ora però ci si sta rendendo conto che degli interi settori sono diventati delle filiali «FFS senza traffico regionale». Una riduzione del numero delle filiali e, di conseguenza, anche dei costi amministrativi non sarebbe una buona soluzione?

MH: Come già detto, il traffico è in costante aumento. L'apertura della linea di transito porterà un aumento massiccio del traffico nell'area di Zurigo, da una parte con la S-Bahn che si sta sviluppando sempre più in direzione della Svizzera orientale, ma anche con l'ampliamento dei collegamenti Regio-Express. Non bisogna inoltre dimenticare che il traffico regionale lungo il

Walensee e in direzione Linthal resta nelle mani delle FFS. Non c'è quindi nessun motivo per ridurre il numero delle filiali.

DH: La direzione DT persiste imperterrita nella propria idea di dotare il personale di locomotiva di un'uniforme, anche se questo comporta una spesa di diversi milioni, ciò che inevitabilmente limiterebbe la competitività rispetto alle altre compagnie. La BLS, il secondo fornitore di prestazioni regionali sulla rete ferroviaria, ha bloccato il progetto di dotare il personale di un'uniforme nell'ambito del programma di risparmio «Gipfelsturm». Il VSLF sa inoltre da fonte sicura che l'Unione dei trasporti di Zurigo, di gran lunga il più importante committente di prestazioni regionali delle FFS, è assolutamente contraria alla fornitura di un'uniforme al personale di locomotiva a causa dei costi supplementari che ne derivano. Cosa si ripropone DT con questa misura? Un altro modo per umiliare il personale, oppure una misura occupazionale per il personale amministrativo?

MH: È interessante notare che nell'ambito di un programma di risparmio si decida di rinunciare agli indumenti da lavoro, come presso la VBZ. Qui i partner sociali hanno dato battaglia. So dai macchinisti SNCF che ci tengono tantissimo ad avere una loro divisa per poter dimostrare a tutti che «sono un macchinista e viaggio a 320 km/h». Ci sono molti pareri diversi; penso per esempio alla Deutsche Bahn, sebbene anche in Svizzera ci siano dei settori in cui resiste la cultura dell'uniforme ed è perfettamente normale che si indossi una divisa. Ho la sensazione che il VSLF si sia semplicemente intestardito su questo tema che ora sta osteggiando. Il macchinista riceve gli abiti da lavoro gratuitamente, ciò che gli permette di risparmiare almeno 1000 franchi all'anno, per cui fatico a capire perché il VSLF si oppone al fatto che i collaboratori possano risparmiare questa cifra. Il fatto che soltanto il 18% dei macchinisti che avevano la scelta di adottare un'uniforme si siano decisi per questa opzione, va visto sotto l'ottica della forte pressione di massa esercitata sul personale di locomotiva, con aggressioni verbali e, a volte, anche dei colpi bassi veri e propri. Ho già avuto modo di assistere a discussioni di questo tipo. Insisto però sul fatto che se il traffico a lunga distanza e il traffico regionale non vogliono queste uniformi e non sono nemmeno disposti a finanziarle, allora il discorso dell'equipaggiamento obbligatorio del personale di locomotiva è definitivamente morto. Quello che non entra in discussione è il fatto di prevedere un simile equipaggiamento e una compensazione finanziaria in altri posti solo per rispettare il budget. Ribadisco inoltre in modo chiaro e tondo che se l'inizio e la fine del servi-

zio dovessero essere penalizzati a seguito di discussioni varie sugli abiti di lavoro davanti ai guardaroba, noi non saremmo assolutamente disposti a finanziare il tutto. Ci tengo anche a ribadire che questi abiti da lavoro non sono affatto degli stracci. Ci sono dei capi che devono ancora essere perfezionati, ma ce ne sono altri che sono particolarmente apprezzati e molto ambiti. Al momento sono in corso le trattative sui BAR, che stanno procedendo bene, e poi ci concentreremo sul traffico regionale e sul traffico a lunga percorrenza per capire cosa

Il macchinista riceve gli abiti da lavoro gratuitamente, ciò che gli permette di risparmiare almeno 1000 franchi all'anno.

si voglia realmente e quello che i nostri committenti sono disposti a finanziare. In base ai risultati, si prenderà una decisione ancora nel corso di quest'anno.

DH: Nel corso di una conferenza stampa sugli incidenti ferroviari che si sono verificati dall'inizio dell'anno, il tuo diretto superiore, il responsabile di Operating Traffico viaggiatori, ha spiegato che i macchinisti vengono impiegati nel traffico a lunga percorrenza e nel traffico regionale e che, pertanto, il loro lavoro è diversificato e non devono percorrere sempre gli stessi tragitti. Finalmente, per una volta le FFS hanno confermato che esiste una relazione tra la diversificazione del servizio e la sicurezza. Purtroppo la realtà è ben diversa; infatti, ci sono perfino delle sedi dove il personale di locomotiva è attivo esclusivamente nel traffico a lunga percorrenza o nel traffico regionale. Il personale di locomotiva potrà contare sul fatto che verranno prese tutte le misure necessarie affinché le affermazioni del tuo capo presto diventino realtà?

MH: Qui c'è una certa libertà giornalistica e questo estratto dell'intervista è stato staccato dal suo contesto. Sappiamo che ci sono dei servizi in cui si deve percorrere la stessa linea tre volte e che questo non va a beneficio del personale di locomotiva. Spesso questo si verifica nei weekend, proprio quando si cerca di far venire meno gente al lavoro. Da parte nostra, abbiamo sempre l'interesse che durante un servizio si possano percorrere quante più linee possibili. Il giornalista ha posto questa domanda: «Questi episodi hanno una qualche connessione con la pianificazione dei servizi?» e, la risposta, è stata «no». La cosa che più mi dà fastidio di questa discussione è il fatto che la domanda è stata posta alle persone sbagliate, dal momento che nessuno di questi incidenti è riconducibile ad un macchinista FFS V. Posso solo dire

che, laddove è stato coinvolto, il personale di locomotiva FFS V ha sempre reagito in modo esemplare. Prendiamo, per esempio, l'incidente di Neuhausen in cui è stata coinvolta la THURBO. Questa compagnia dispone di una rete di circa 400 chilometri e fa del suo meglio per far sì che il personale di locomotiva possa svolgere dei servizi quanto più diversificati possibile. Adesso vogliamo cercare di chiarire quale sia la relazione tra incidente, errore e pianificazione dei turni nell'ambito di un'inchiesta che dovrà essere fatta in maniera accurata e possibilmente scientifica, dato che questa discussione sta andando avanti da troppo tempo. C'è la posizione dei macchinisti che vogliono un'ampia varietà di linee e di veicoli e che hanno sempre la tendenza a stabilire un nesso che si potrebbe riassumere in «più il lavoro è diversificato e meno incidenti ci sono». Io prendo in considerazione tutti gli incidenti e posso dire che questa affermazione non sta in piedi. Tutti facciamo degli errori; senza dubbio, i miei errori in ufficio sono decisamente meno gravi di conseguenze, nel mentre un piccolo errore del macchinista può ben presto avere delle conseguenze molto gravi. E, come ho già detto, personalmente ho un grande rispetto per come lavorano i nostri macchinisti, ciò che ci permette di continuare a circolare garantendo un alto livello sia sul piano della qualità che della sicurezza.

DH: Da diversi anni P-OP-ZF è confrontato con il problema del sovraccarico di lavoro durante i fine settimana; il numero di domeniche non lavorative spesso e volentieri può essere garantito solo con grande difficoltà. Con il previsto ampliamento dell'offerta notturna durante i fine settimana e la trasformazione delle linee a scarsa circolazione in linee S-Bahn con traffico giornaliero, questo problema si intensificherà ancora di più. Le misure prese di recente, come la rinuncia ai corsi di sabato, non sono piuttosto dei goffi tentativi di distensione?

MH: In collaborazione con la CoPe del personale di locomotiva, al momento ci stiamo effettivamente occupando di questo problema. Ho tuttavia constatato che proprio quest'anno abbiamo registrato una certa distensione per quanto riguarda la questione del sabato. In occasione delle trattative sui BAR, cercheremo di creare un equilibrio tra le nostre possibilità e le esigenze dei partner sociali. Nello specifico, qui mi riferisco al caso di sabato 29 giugno, giornata in cui a Zurigo abbiamo avuto un'eccedenza di 20 macchinisti. Questo era dovuto al fatto che abbiamo dovuto bloccare in anticipo questa data per le domande di congedo, onde impedire una successiva ricerca di personale in grado di coprire i turni. Io penso che i macchinisti percepiscano il problema del sabato e della dome-

nica come prioritario proprio perchè si è alla costante ricerca di personale disposto a rinunciare ai propri giorni di riposo. E ora dobbiamo chiederci: vogliamo realmente concedere "troppi" giorni di congedo per poi dover cercare del personale disposto a coprire tutti i turni, oppure vogliamo piuttosto concederli solo in maniera restrittiva per non dover poi cercare dei volontari? È da tanti anni che constatiamo che il personale di locomotiva preferisce che vengano approvate quante più richieste di congedo possibile per poi cercare il personale disposto a rinunciare ai giorni di riposo, piuttosto di sentirsi dire dopo: «Avresti potuto avere la giornata libera, ma ci siamo già organizzati diversamente». Corriamo il rischio che ci si accusi di non avere il sistema sotto controllo. Ma è praticamente impossibile assicurare gli effettivi giusti ogni giorno, ogni settimana e ogni mese in base al reale fabbisogno. Il fatto che questo problema sussista da diversi anni, significa che non è di facile soluzione. Vi assicuro che stiamo facendo tutto ciò che è in nostro potere per risolvere tutto ciò che può essere risolto, questo è anche nel nostro interesse. Per me è fondamentale che scegliamo una strategia che tuteli al meglio gli interessi del personale di locomotiva. Personalmente, sono dell'opinione che essere generosi nel concedere i giorni di congedo e poi dover cercare dei volontari, è sempre meglio che non il contrario. Noi diciamo anche che, in percentuale, i collaboratori a tempo parziale non godono di più fine settimana liberi rispetto a quelli che lavorano a tempo pieno. Questa regola è chiara e perentoria. È inconcepibile che il lavoro a tempo parziale vada solo dal lunedì al venerdì. Se si pensa a dei modelli di tempo di lavoro per l'attività esclusiva durante il fine settimana, allora si pone la questione della pratica minima di guida affinché il servizio possa essere svolto in tutta sicurezza. Abbiamo già fatto diversi tentativi, con dei risultati variabili. Penso inoltre che abbiamo già raggiunto una certa saturazione nell'ambito del traffico del fine settimana. Nelle regioni fuori dall'area di Zurigo, di notte ci si avvale prevalentemente di bus che circolano come treni notturni. Inoltre, anche durante il fine settimana abbiamo dei turni brevi che, spesso, sono dovuti al fatto che ci sono delle lacune nella cadenza dei treni. Io credo che, passando dalle attuali offerte sporadiche durante il weekend, come per esempio con il Glarner-Sprinter, al traffico cadenzato, questa situazione potrà migliorare. Questo significa che il personale di locomotiva che presta servizio nel fine settimana, almeno totalizzerà un tempo sufficiente di lavoro.

DH: Si prevedono delle pause sempre più lunghe. A Zurigo, per esempio, si prevede

un turno con una pausa di oltre tre ore. Ed è proprio a Zurigo, dove praticamente i treni partono ad una cadenza di un minuto, che ci sarebbero più possibilità di limitare la durata delle pause a 60-70 minuti. I macchinisti ritengono che, malgrado dei turni di lavoro di dieci o addirittura undici ore che non permettono nemmeno di raggiungere la media necessaria, queste pause siano assolutamente vessatorie. Anche qui c'è da chiedersi dove sia finita la considerazione per il nostro lavoro e se questo sia il modo giusto per ottenere un livello più alto di soddisfazione del personale.

MH: Non conosco questo specifico turno, ma sono convinto che non sia possibile pianificarlo diversamente e che la questione sia già stata discussa con la commissione preposta alla pianificazione del lavoro e con i rappresentanti dei gruppi. E, ripeto, nell'ambito delle trattative sui BAR noi cerchiamo di risolvere il problema dei blocchi di lavoro di cinque ore e delle pause eccessivamente lunghe, ma devo puntualizzare che ogni concessione da parte nostra che genera dei costi, dovrà poi essere compensata con delle concessioni da parte del personale. Quelle in corso, sono delle trattative nelle quali non voglio immischiarmi troppo, ma sono convinto che si troverà una soluzione. Vorrei precisare ancora una cosa. Il fatto di voler rinunciare ai blocchi di lavoro di cinque ore, che assicurano lavoro, e alle pause lunghe, è in contraddizione con le direttive dei BAR attualmente in vigore. Semplicemente tirare una riga senza un lavoro approfondito alle spalle, non può essere la soluzione e, questo, lo sanno benissimo anche i macchinisti.

DH: Anche se il macchinista trasmette una richiesta di congedo con dei mesi d'anticipo, solo il 10 del mese precedente saprà se è stata approvata o no. Per contro, non è una rarità il fatto che, senza batter ciglio, la pianificazione delle risorse del personale di locomotiva chieda dei volontari per dei rimpiazzi per il giorno seguente, se non addirittura per il giorno stesso. Ci sono delle imprese che riconoscono ad ogni collaboratore un certo numero di «giorni joker», in altre parole la possibilità di usufruire di giorni liberi che, con grande probabilità, possono essere accordati. Presso DT, si continua invece a persistere sempre sulle stesse modalità, con il risultato che la procedura diventa sempre più burocratica e l'insoddisfazione non fa che aumentare. Quand'è che i macchinisti potranno finalmente sperare in un miglioramento?

MH: Tu praticamente vorresti un nuovo sistema, ma ogni miglioramento comporta anche un cambiamento. Non so se i macchinisti si rendano veramente conto di quanto sia alto il livello di accettazione del-

le loro richieste di cambiamento dei turni. Supera infatti il 90%, presso la VBZ si situa intorno all'82-85% e, per quanto riguarda Swiss, ho sentito parlare di un valore più o meno analogo. Abbiamo quindi un alto tasso di soddisfazione. Purtroppo abbiamo una piccola percentuale di collaboratori che abusano del sistema. Con queste persone siamo naturalmente prudenti, anche per tutelare gli altri collaboratori. Penso che la pianificazione delle risorse sia presa costantemente di mira proprio per questo, ma non sarebbe possibile diversamente. La pianificazione delle risorse fa un buon lavoro e la soddisfazione con i partner è un fattore importante e, personalmente, ho avuto modo di constatare che il suo lavoro viene apprezzato.

DH: Notiamo che sempre più spesso la pianificazione fa e disfa a proprio piacimento, come i tentativi per sopprimere i tempi di sovrapposizione (es. S16 Zurigo aeroporto), la pianificazione qua e là di tempi di messa in servizio o di marcia troppo brevi, le regolamentazioni sulla durata massima del lavoro che vengono viste come un optimum da raggiungere, le giornate di corso e gli esami periodici che vengono assegnati nei giorni di riposo senza previa consultazione dei collaboratori, ecc. È tutta qui la considerazione di cui parla la direzione DT?

MH: Nel caso dei tempi di sovrapposizione insufficienti della linea S16, l'addetto alla pianificazione era convinto di aver agito correttamente. In un simile caso, dobbiamo esaminare il problema tutti insieme e poi si prende una decisione. Se la LDL, i BAR e le direttive non vengono rispettate, allora si che si può parlare di errore, e lo stesso dicasi anche nel caso in cui l'esame periodico venga previsto in un giorno di riposo senza prima interpellare il diretto interessato. Ci scusiamo per questi inconvenienti. Ma, naturalmente, ci sono anche dei modi differenti di interpretare la LDL, il CCL e gli articoli dei BAR. Entrambe le parti ne sono consapevoli, anche il VSLF, che si informa di continuo e talvolta ricorre anche alla procedura di ricorso. In questo momento, il DATEC si sta occupando della questione del lavoro durante il tempo libero. In questo caso, l'UFT ha approvato pienamente la nostra procedura. Respingo l'accusa che ci viene rivolta di far lavorare la gente durante il proprio tempo libero. Quando prescriviamo dei lavori preparatori, garantiamo sempre un bonifico di tempo e un bonifico di tempo non equivale al lavoro nel tempo libero. Rispetto comunque il fatto che il VSLF faccia tutto il possibile per garantire le condizioni migliori per il personale e per i suoi membri.

DH: Come ho già detto in precedenza, è difficile scrollarsi di dosso la sensazione che la pianificazione delle risorse faccia e

disfi a proprio piacimento. Forse questo è dovuto al fatto che il responsabile della pianificazione delle risorse è allo stesso tempo anche il tuo sostituto e che quindi c'è una certa concentrazione del potere?

MH: Non avrei mai associato questa funzione all'esercizio del potere. Il potere, così come suggerito nella domanda, è un qualcosa di negativo, nel senso che si sfruttano tutte le possibilità in proprio possesso. Nel nostro caso, escludo questa possibilità. In occasione delle nostre riunioni di direzione, a cui partecipano anche i responsabili di filiale e il capo PEX, si discute per esempio in merito ai nostri obiettivi per il periodo 2014-2016, alle strategie relative alla diversificazione delle linee e dei veicoli e al budget per la formazione. Il responsabile della pianificazione delle risorse deve poi mettere in pratica quanto abbiamo deciso. Negli ultimi due anni, la rivalutazione delle APK e dell'Infoteca ci hanno permesso di fare dei grossi progressi sul piano della trasparenza.

DH: Nell'ambito della strategia Kaizen, il responsabile PCM/Kaizen di DT e il tuo sostituto, il responsabile della pianificazione delle risorse, hanno fatto un viaggio di lavoro in Giappone della durata di due settimane. Si tratta di una destinazione senza voli low-cost e con un costo della vita che è alto almeno come in Svizzera.

Come si concilia questo con la rigorosa politica di risparmio di DT (nell'ottica della competitività concorrenziale nel traffico regionale) e qual è il plusvalore che ne deriverà? E, qui, di certo non parliamo delle informazioni che si possono ricavare in tre minuti navigando su Google. Detto in maniera sarcastica, P-OP-ZF si aspetta e si sta preparando per uno tsunami?

MH: Per certi versi mi ero aspettato questa domanda. Operating vuole perfezionarsi nella filosofia Kaizen. I coach Kaizen e i rappresentanti di linea Operating hanno partecipato ad una formazione intensiva su questa filosofia e i suoi principi. Credo che per poter capire a fondo la cultura Kaizen sia importante avere la possibilità di vivere questa filosofia nell'ambiente disciplinato in cui si è sviluppata. Il nostro obiettivo non è di certo quello di diventare dei giapponesi, ma vorremmo trasferire la filosofia Kaizen nella nostra cultura e anche nella nostra cultura imprenditoriale.

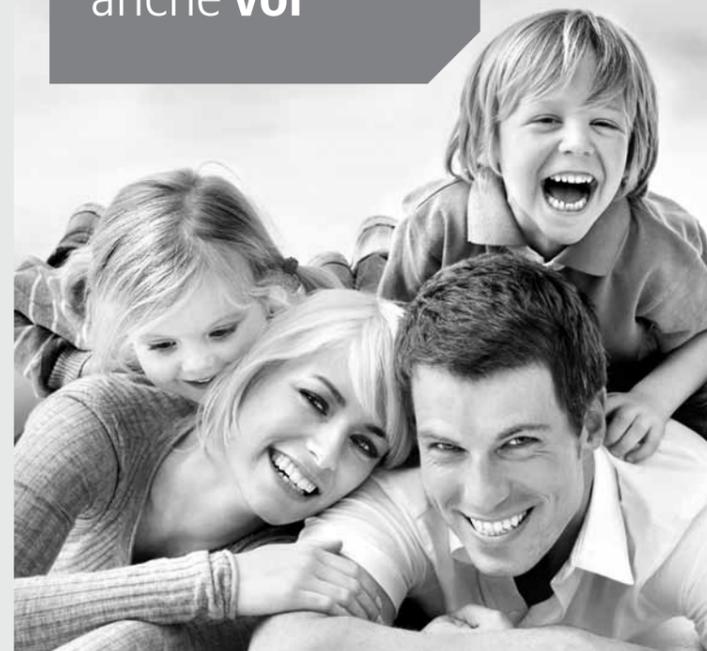
Nella seconda parte del viaggio, il programma prevedeva la visita di alcune imprese ferroviarie. Avevo dato il compito di esaminare da vicino com'è la formazione del personale di locomotiva, come avviene la pianificazione dei servizi e come le ferrovie giapponesi affrontano la questione della sicurezza.

DH: Sono già due anni e mezzo che sei il responsabile di DT. Che cosa sei riuscito a realizzare in questo periodo e, dal tuo punto di vista, cos'è cambiato in seno a DT rispetto a prima?

MH: Sono solo un ferroviere all'interno di un grosso ingranaggio e non credo che una singola persona possa fare molto per muovere le cose. Credo che, nel frattempo, siamo riusciti a sviluppare una cultura del dialogo più aperta. La pianificazione ombra ci ha permesso di definire i limiti della produttività. Abbiamo riorganizzato la formazione che ora prevede una maggiore pratica di guida, soprattutto per quanto riguarda il servizio di manovra. L'accusa che ci è stata rivolta di averla accorciata, non corrisponde al vero. Un altro importante progresso è rappresentato dall'introduzione del LEA 3. Fondamentalmente, il nostro obiettivo consiste nel migliorarci di continuo. Ci sono però anche dei cambiamenti legati all'ampliamento dell'infrastruttura, come per esempio il passante ferroviario di Zurigo, che possono avere delle ripercussioni negative su certi depositi. In questo caso, cerchiamo di informare per tempo e di coinvolgere il personale interessato. Sono convinto che ce la faremo.

DH: Mani, ti ringrazio moltissimo per l'approfondita intervista che mi hai concesso.

**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:

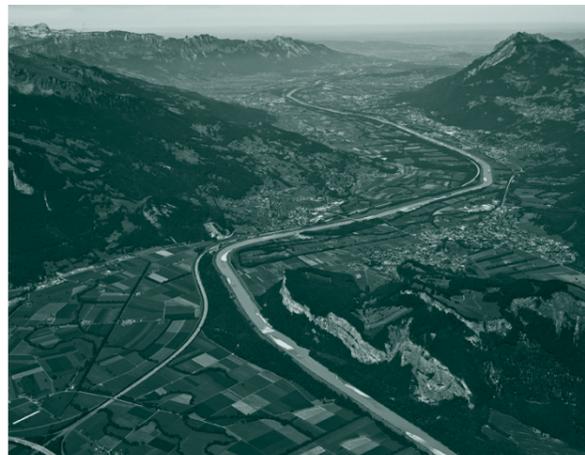
agevolazioni@allianz-suisse.ch

tel. 058 358 50 50

oppure rivolgetevi direttamente al vostro consulente.

Con voi dalla A alla Z.

Allianz



Meeting informativi FFS V DT – Organico del personale presso le sedi di Coira / Sargans / S. Gallo

Meeting informativi organizzati da FFS V DT in data 23 maggio a Sargans e 30 maggio a S. Gallo. Per le FFS, sono intervenuti

Manfred Haller, capo DT, David Fattebert, capo RP (solo a Sargans) e Boris Tanner, direttore della filiale Svizzera orientale. Per Thurbo SA è intervenuto Ernst Boos.

In seguito alla S-Bahn di S. Gallo, alla ferrovia anulare della SOB intorno al Säntis e alla navettizzazione dei treni rapidi nell'area di S. Gallo-Coira, ora presso i depositi FFS di Coira, Sargans e S. Gallo si profila un leggero surplus di macchinisti.

Thurbo si è aggiudicata la linea S12 CH-SA, ma da Sargans subentrano le FFS. Grazie a questa soluzione, la situazione a Coira e Sargans si è allentata e Thurbo non aprirà una sede a Sargans. Per contro, in base agli stessi criteri ecologici Thurbo riceve una

delle quattro corse della linea REX (FFS) tra Wil (SG) e Coira.

In base alla pianificazione attuale, l'eccezione provvisoria a Coira è di +3,5 FTE, a Sargans di +4 FTE e a S. Gallo di +5 FTE. Le FFS sono disposte ad integrare delle eventuali prestazioni da altre sedi, per es. Ziegelbrücke. Non si prevedono dislocazioni del personale.

Per tutte queste sedi, non è ancora dato sapere quante saranno le prestazioni FFS Cargo nel 2014. Questa circostanza potrebbe influire ulteriormente sulla situazione degli effettivi del personale.

Le FFS sottolineano il fatto che FFS V e Thurbo fanno parte dello stesso gruppo e che sono parte integrante delle FFS. Siamo assolutamente favorevoli a questa collaborazione tra le ferrovie. Anche in futuro, in tutte le regioni si dovrà perseguire la possibilità di aumentare l'efficienza grazie all'impiego misto di macchinisti, di prevedere delle prestazioni logiche e di evitare i continui dislocamenti del personale. ➔

Evoluzione salariale dei giovani collaboratori FFS

Tanti giovani colleghi che hanno cominciato da poco a lavorare per le FFS e che sono in fase di avanzamento professionale, sono frustrati e delusi dall'aumento salariale di quest'anno.

Le trattative salariali di questi ultimi anni purtroppo non hanno permesso di conseguire dei buoni risultati sul piano degli aumenti individuali, ma la goccia che ha fatto traboccare il vaso è quanto è emerso lo scorso anno con la liquidazione di maggio 2013. Il CCL FFS, art. 94, definisce quanto segue: L'aumento del salario dal valore di base a quello massimo (da 100 a 145 %) non dovrebbe superare 20 anni. Con le misure salariali individuali degli ultimi anni (2011: 0,9% / 2012: 0,5% / 2013: 0,5%) è evidente che questo obiettivo non potrà essere raggiunto. In occasione delle trattative salariali per il 2012 dell'autunno 2011, si è anche deciso che le fasce salariali sarebbero state aumentate dello 0,5%, sia per il 2012 che per il 2013, per tutti i livelli di qualifica.

Con i nuovi valori di riferimento, i collaboratori che godono di una garanzia di salario perdono pertanto il loro «importo garantito», per cui si ritrovano a dover avanzare di nuovo all'interno della fascia salariale. Ne consegue che tutti i dipendenti FFS si trovano in fase di avanzamento, per cui i mezzi finanziari per gli aumenti salariali individuali non vengono più ripartiti solo tra i giovani collaboratori, bensì devono essere graduati tra tutti i dipendenti (i fondi individuali vanno a coprire anche la valutazione del personale di tutti i collaboratori).

Da notare che, nel 2012, le FFS si sono assunte dei versamenti nella cassa pensioni pari al 2% (=1,5% della massa salariale). Anche questo importo va a beneficio di tutti i dipendenti e non ha la funzione di compensare le misure salariali.

Il fatto che questo problema non indifferente della cassa pensioni stia ora penalizzando soprattutto i giovani e i collabora-

tori attivi rispetto ai lavoratori più anziani e ai pensionati, non fa che aumentare la pressione su questo tema scottante.

Per il VSLF è chiaro che, per il momento, in occasione delle prossime trattative salariali non sarà possibile rivendicare un nuovo aumento delle fasce salariali e che si tratterà di battersi per incrementare le quote salariali individuali.

Il CCL e l'impegno che vincola le FFS ad essere realmente un datore di lavoro sociale, impone loro di intervenire. Il fatto che il personale di locomotiva abbia delle prospettive di carriera limitate impone che si preveda un'evoluzione salariale decente per i nostri giovani colleghi.

In vista delle trattative salariali previste per l'autunno 2013, invitiamo i membri del VSLF a farci pervenire le loro opinioni, riflessioni e proposte:

salario@vslf.com

Grazie. ➔

FFS Traffico viaggiatori – Odissea nel Traffico regionale?

Anno dopo anno, FFS Traffico viaggiatori pretende dai propri dipendenti un aumento costante della produttività, nonostante si sia ormai praticamente giunti al limite delle proprie possibilità. Malgrado tutti gli avvertimenti e tutte le proposte di soluzione, i vertici non intendono discostarsi dalla loro posizione, con gravi conseguenze per tutto il gruppo. Benjamin Jelk, comitato del VSLF

Invece di ricercare le cause si combattono i sintomi

Anno dopo anno, i macchinisti di FFS Traffico viaggiatori si devono confrontare con sempre nuovi aumenti della produttività. Da un punto di vista economico e per una questione di lealtà, ma anche per motivi di sostenibilità (anche per il personale di locomotiva?), in linea di massima non abbiamo nulla da obiettare contro queste esigenze del nostro datore di lavoro dal momento che, in fin dei conti, ne va del suo successo a livello di mercato. Quando però questi aumenti della produttività hanno unicamente la funzione di combattere i sintomi e le varie proposte alternative restano inascoltate o non vengono affatto prese in considerazione, allora sono inaccettabili. Per il loro bene, le FFS farebbero meglio a ricercare le cause che stanno all'origine della scarsa produttività.

Grave corresponsabilità per la difficile posizione del traffico regionale sul mercato

I datori di lavoro hanno il compito di acquisire sempre nuovi ordini. Lo devono a tutti i loro collaboratori. Questo principio evidentemente non vale per FFS Traffico viaggiatori, dal momento che è provato che non vengono nemmeno più fatte pervenire delle offerte per i bandi per le prestazioni regionali, come per esempio per l'area di Sargans ma anche di Briga. Infatti, la divisione traffico regionale preferisce dare forfait a priori, lasciando quindi campo libero a RegionAlps e Thurbo, le affiliate delle FFS. I quadri superiori di FFS Traffico viaggiatori motivano la propria decisione affermando che questo settore è semplicemente troppo poco ancorato in certe regioni. E stranamente è proprio nelle aree rurali che le FFS vengono viste come un'arrogante struttura concepita da Berna. Questa interpretazione naturalmente non rispecchia in alcun modo la realtà.

A rivestire un ruolo cruciale per il successo secondario delle FFS sul mercato del traffico regionale è piuttosto l'autostravolgimento delle condizioni di mercato in seno al gruppo: questo, malgrado alla compagnia il personale di locomotiva costi fondamentalmente sempre uguale. I costi per il personale sono infatti fissi e, nel calcolo, sono assolutamente trascurabili: con dei costi per il personale di locomotiva pari al 5% / km, per una compagnia non farebbe poi una così grossa differenza se i macchinisti lavorassero gratis. Uno dei vantaggi delle società

affiliate è dato dal materiale rotabile: alcune affiliate FFS dispongono di veicoli decisamente meno costosi, nel mentre la casa madre si avvale di materiale rotabile pesante e rinnovato a caro prezzo. Rispetto alle sue affiliate, lo svantaggio maggiore delle FFS consiste però nelle spese amministrative: nelle offerte, per le FFS si deve infatti aggiungere una percentuale del 15%, ciò che invece non avviene per le affiliate. FFS Traffico viaggiatori non sembra però essere per niente disposta a ridurre queste spese di gestione. Non per niente, la compagnia ha già dislocato ben il 20% dei macchinisti necessari nel traffico regionale. Sarebbe quindi sensato prevedere degli adeguamenti nelle divisioni FFS Traffico regionale e FFS Direzione Trazione ma, in realtà, si è ben lungi da tutto questo: l'apparato amministrativo continua a prosperare, i CLP sono raddoppiati e devono gestire tutta una serie di problemi legati a proprie scelte interne, ovviamente sposando sempre più la «filosofia del Kaizen», come nei workshop in Giappone.

«RegionAlps uguale FFS»

Con lo slogan «RegionAlps uguale FFS», un dirigente delle FFS ha cercato di spiegare il perché questa società affiliata dovrebbe proporsi per il traffico regionale dell'area di Briga al posto della casa madre. Affermazione che, per essere anche minimamente sostenibile, dovrebbe presupporre l'integrazione di questa affiliata nei CCL delle FFS. Nel caso specifico di Thurbo, si dovrebbe prevedere inoltre anche l'integrazione nella cassa pensioni delle FFS. Il gruppo è pertanto ben lungi dal prevedere una parità di trattamento del tipo «RegionAlps uguale FFS».

È evidente che vi possono essere delle sovrapposizioni nelle offerte di FFS Traffico regionale e delle società affiliate, ma è anche evidente che questo non può non suscitare diversi interrogativi. È un dato di fatto che il limitato, e a volte trascurato, accesso di FFS Traffico viaggiatori sul mercato dei trasporti regionali e il fatto di privilegiare le società affiliate, fanno sì che la casa madre si autodistrugga da sé. Lo smembramento delle prestazioni, sia nel traffico regionale che a lunga distanza, non consente di prevedere una pianificazione produttiva e, di conseguenza, causa un aumento dei costi di produzione, per non parlare poi del fatto che non è praticamente più possibile totalizzare l'orario di lavoro annuale previsto dal CCL. Già solo nell'ambito del personale di loco-

motiva, lo scorso anno si sono per esempio dovuti defalcare vari milioni di franchi a causa dei tempi di lavoro in negativo. Ad ogni acquisizione mancata di ordini e ad ogni dislocazione delle prestazioni alle società affiliate, questa problematica non potrà che intensificarsi sempre di più.

I marchi di commercializzazione di queste affiliate, che fungono da legante per la realtà regionale, hanno successo e sono positivi per la ferrovia. La produzione deve però assolutamente essere una prerogativa della casa madre, perché è solo così che in futuro FFS Traffico viaggiatori potrà garantire una produzione più conveniente e potrà continuare ad esistere sul mercato. Il VSLF ha già sottolineato più volte il problema della dislocazione delle prestazioni, proponendo una pianificazione e una produzione integrale subordinata a FFS Traffico viaggiatori (vedi anche Loco Folio 2 / 12).

Sarebbe nell'interesse di tutti

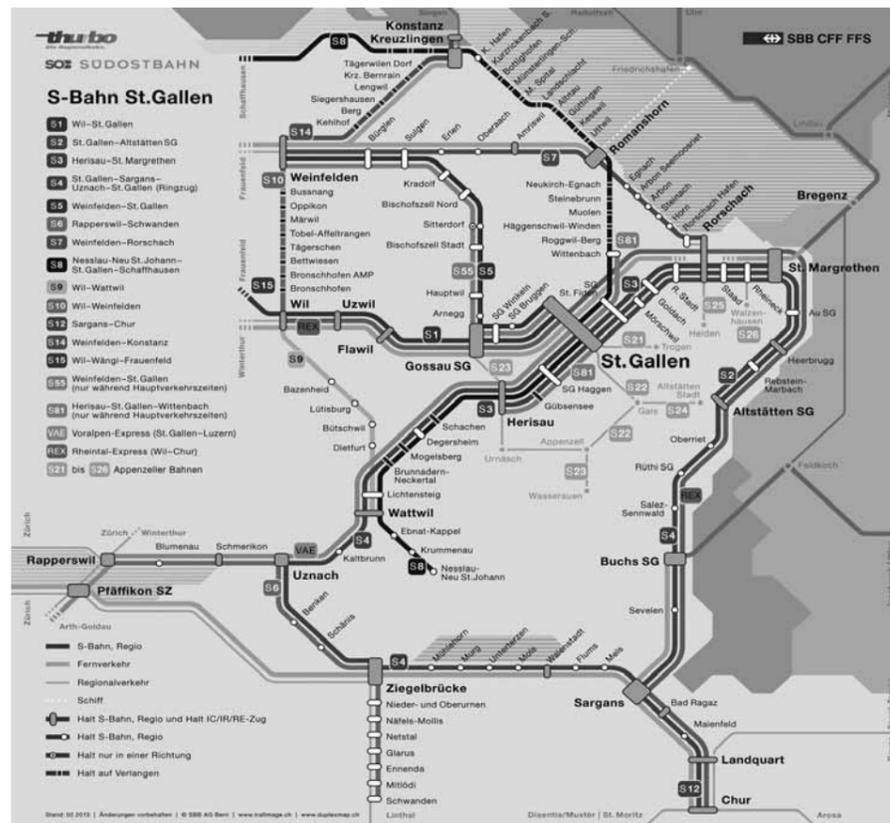
I vantaggi per FFS DT derivanti da una pianificazione e una produzione integrale di tutte le prestazioni dei macchinisti sono evidenti. In primo luogo si potrebbero conseguire degli enormi risparmi, dal momento che la produzione costerebbe meno. Secondariamente, grazie all'unificazione del personale di locomotiva, presso diverse sedi si avrebbe un aumento della flessibilità aziendale ciò che, a sua volta, consentirebbe di adottare dei modelli di tempo di lavoro maggiormente al passo con i tempi. Questo, anche tenuto conto della salute dei collaboratori che devono svolgere i turni estremi del primo mattino o della sera tardi. In terzo luogo, la produzione integrata consentirebbe di ampliare il settore delle tratte presso varie sedi e di diversificare i veicoli dei macchinisti, ciò che, a sua volta, si ripercuoterebbe positivamente sul livello di soddisfazione professionale. Con una pianificazione e una produzione integrale delle prestazioni dei macchinisti ci guadagnerebbero quindi tutti.

Nel mese di aprile la direzione di FFS Traffico viaggiatori ha assicurato alle parti sociali che avrebbe esaminato le questioni da noi sottoposte. Siamo molto curiosi di vedere quali saranno i risultati e vogliamo restare fiduciosi, perché gli interventi finanziari sulle GTW Thurbo con macchinisti FFS sulla vecchia linea dell'Hauenstein Olten-Sissach, come pure tra Baden e Zurich, risp. Waldshut, dimostrano che, tutto sommato, l'impossibile è possibile. ➔

L'assemblea generale per l'anno amministrativo 2013 avrà luogo sabato 22 marzo 2014 a Neuchâtel

Lettera al CEO Meyer

Il paesaggio ferroviario della Svizzera dell'est, sta per subire in un cambiamento radicale e le FFS si trovano in disparte nel traffico regionale. Liberi di dire, «via dal traffico regionale sovvenzionato» o forse ci si concentra soltanto sulle capacità principali (forse una competenza desiderata?), il traffico a lunga percorrenza? Firmato dal personale di locomotiva di Sargans e Coira



È stato aperto il concorso per la tratta Sargans – Coira e le FFS non hanno neanche presentato una loro offerta a riguardo. La conseguenza: Thurbo ha vinto il concorso contro la SOB e può ora esercitare su questa linea. Ripercussioni sul deposito FFS di Sargans: il 50% in meno del lavoro, oppure meno quindici posti nel caso che Thurbo volesse gestire il lavoro da solo e FFS Cargo non desiderasse più lavorare insieme a FFS Traffico Viaggiatori. Coira potrebbe perdere, con la soppressione di treni nel presto e nelle ore tardi, fino a sei posti di lavoro.

Su ciò, ci si pone le seguenti domande: La competitività di FFS Traffico Regionale non è a quanto pare tutta rosa e fiori. Detto diversamente, la presunta concorrenza scarsa nel traffico regionale delle FFS è stata fatta in casa ed evidentemente pure voluta. Le FFS si ritirano loro stesse dal mercato, per paura di terzi offerenti, distaccando del lavoro verso proprie società affiliate che non devono dichiarare spese d'amministrazione. E per mantenere le apparenze, viene anche divisa rigorosamente la produzione – quindi il lavoro del personale di locomotiva. I costi maggiori per

quest'assurdità economica dimostrata devono poi essere compensati dal personale di locomotiva con aumenti di produttività e una flessibilità più alta.

Non sarà mica colpa della paga del macchinista tanto citata per la mancata concorrenza, dandosi che i macchinisti della Thurbo e quelli delle FFS, hanno l'identica riscossione di paghe. Parlando poi dei veicoli, si circola con treni NPZ- (Domino), modernizzati a buon mercato e muniti di carrozze intermedie a piano basso. A quanto sembra, la FFS Traffico Regionale non è neanche competitiva con questa variante di fronte agli altri offerenti. Tornano in mente i ricordi degli anni 90 con le Mirages, dove la modifica ai veicoli è stata soltanto un modo artefatto per procurare del lavoro alle nostre officine di manutenzione. Questi treni revisionati di recente, sono stati disabilitati pochi anni dopo. Negli ultimi venticinque anni, sono stati ordinati veicoli per la rete S-Bahn di Zurigo da tre fornitori differenti. Incompatibilità, tripla gestione dei pezzi di ricambio, impiego d'istruzione tre volte maggiore ecc., costano un mare di soldi. Anche qui i reparti del traffico regionale e dell'opera-

ting, dovrebbero dare urgentemente una ripassata, se per caso volessero dare forma anche in futuro al paesaggio ferroviario in Svizzera.

Purtroppo, ancora una volta ci si accorge che le dirigenze delle divisioni nella nostra impresa non parlano tra di loro e peggio ancora, neanche nelle divisioni stesse ci si preoccupa, delle conseguenze che provocano le decisioni prese internamente. Forse il motivo per i distaccamenti non sta nemmeno nella competitività di FFS Traffico Regionale, ma è una cosa voluta di proposito, di passare semplicemente certe linee che non appartengono a una comunità di S-Bahn alle società affiliate. Anche le misure di risparmio riportate nel progetto «pianificazione ombra», per mezzo di una pianificazione integrale, vengono trattate sconsideratamente con cifre diverse. Questa intanto, sarebbe la variante più conveniente, soprattutto a condizione di pensare, agire e risparmiare in modo interdivisionale.

Il deposito di Coira è stato vero e proprio gonfiato negli ultimi dodici anni e le riserve del personale sono aumentate di oltre il 60%! Anche quando sono andate perse le prestazioni dei treni merci, sono stati scelti degli altri macchinisti per Coira. Il deposito del capoluogo grigionese aveva in certi periodi una percentuale di riserva più alta da gestire che quello di Zurigo! Le voci rammentanti, con l'argomento dei conti alti del lavoro retribuito e dei posti accordati per l'impianto di Sargans, non sono semplicemente state prese in considerazione.

Il deposito di Sargans è stato già una volta vittima di una riduzione nel 2006. La divisione Cargo, ha creato il deposito di Buchs e le prestazioni cargo sono state tolte da Sargans, allora si è dovuta cercare un'altra soluzione per tredici macchinisti; tra l'altro qualche collaboratore è andato a Coira. Intanto a Sargans, sono impiegati pressappoco lo stesso numero di macchinisti, anzi ne sono stati assunti degli altri allo scorso cambiamento d'orario.

Ci si potrebbe aspettare una certa lungimiranza dagli uffici responsabili. Peccato, perché con Sargans e Coira, si toccano due depositi molto lontani da possibilità alternative per continuare a occupare i macchinisti. Non può essere, che del personale flessibile e fedele con un'alta competenza specialistica (Railjet, FFS Cargo, S-Bahn Zurigo), debba pagare le conseguenze per gli errori o l'incapacità di alcuni reparti. ➤

Considerazioni in merito ai turni dei macchinisti

Non solo la pianificazione dei turni dovrebbe essere concepita in modo tale da tener conto delle restrizioni regolamentari (limiti massimi!), bensì anche delle esigenze umane e delle reali capacità produttive. Domande al capo del personale di locomotiva. Konrad Moser, macchinista del deposito di Interlaken Est

Buongiorno Stephan
Ormai i turni sono diventati decisamente troppo pesanti!

Il macchinista, per poter garantire una guida sicura, necessita tra l'altro anche di un alto livello di concentrazione, di conoscenze ben precise e di un'attenzione straordinaria. Questo significa dunque che si è costantemente sottoposti ad una sollecitazione psichica estremamente elevata che, automaticamente, fa sì che ci si stanchi molto prima e molto di più. Da una parte, questo aspetto si intensifica sempre più a causa dei servizi irregolari e, dall'altra parte, a causa degli orari che ormai esulano quasi sempre dai normali tempi di lavoro. Dopo l'ampliamento e l'ammodernamento della linea, il sovraccarico di lavoro è aumentato in maniera esponenziale e da allora, passo dopo passo, questa mole di lavoro aumenta sempre più ed è ormai praticamente impossibile prevederne una fine!

Qui ci si sta semplicemente dimenticando che, a prescindere dalla smania di aumentare l'efficienza per conseguire dei profitti che sono unicamente unilaterali, il «fattore costo», il macchinista, consiste di esseri umani in carne ed ossa: con tutte le proprie capacità, ma anche con una potenzialità di rendimento che ha pur sempre dei limiti e delle esigenze di base, come la necessità di riposare (pause, sonno), di alimentarsi (mangiare e bere) e di espletare gli inevitabili bisogni fisiologici.

La relazione diretta tra il carico di lavoro e l'aumento dei casi ZUB e di segnaletica, come pure degli incidenti, non è quindi solo un dato di fatto, bensì soprattutto una conseguenza logica. Se analizziamo il carico complessivo dei macchinisti, c'è realmente da chiedersi come mai non se ne verifichino molti di più.

Tutti i macchinisti sono concordi nell'affermare che i turni sono diventati decisamente troppo pesanti. Non è possibile che tutti i macchinisti si sbagliano. Da una parte, si constata un massiccio aumento dell'intensità lavorativa e, dall'altra parte, la durata del lavoro è stata portata a dei limiti legali estremi, ciò che risulta in un carico di lavoro che non è più accettabile: un carico di lavoro che non tiene più conto delle nostre specifiche funzioni e della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Non solo la pianificazione dei turni dovrebbe essere concepita in modo tale da tener conto delle restrizioni regolamentari (limiti massimi!), bensì anche delle esigenze umane e delle reali capacità produttive. Per essere definita realmente corretta, sia dal punto di vista del personale, dell'ergonomia e della sicurezza, bisogna nuovamente definire delle condizioni di base che ci consentano di svolgere il nostro lavoro in maniera sicura e corretta. La legge federale sul lavoro delle imprese dei trasporti pubblici, che risale ancora ai tempi precedenti alla navettizzazione dei treni (legge sulla durata del lavoro e ordinanza relativa alla legge sulla durata del lavoro), non è assolutamente adeguata e non tiene assolutamente conto del sovraccarico di lavoro che, nel corso degli anni, è aumentato in maniera esponenziale.

Una pianificazione che non tiene conto della realtà lavorativa e dei limiti naturali dei fattori produttivi (nello specifico caso, la produttività umana della forza lavoro), non potrà mai avere successo e, pertanto, è destinata a fallire a priori!

È vero che ci sono dei turni, anche se pochi, che soddisfano tutte le condizioni necessarie per garantire una distribuzione dei servizi più umana, ergonomicamente corretta ed accettabile. Questa è la prova che non è

assolutamente impossibile creare dei turni decenti e sicuri, in grado di garantire delle soddisfacenti prestazioni di guida. La stragrande maggioranza dei turni presenta invece delle forti lacune e alcuni di essi sono talmente estremi da risultare semplicemente inaccettabili.

Riassumendo, non si può non notare come le odierne condizioni di lavoro del personale di locomotiva non siano affatto degne di una compagnia come le FFS. I turni di lavoro non si possono più considerare sufficientemente umani ed ergonomici e, di conseguenza, non solo mettono a repentaglio la sicurezza dell'esercizio ferroviario, ma anche la salute dei macchinisti e l'incolumità dei passeggeri.

Con tutto il rispetto e la comprensione per la necessità di avere un esercizio ferroviario efficiente, la sicurezza deve comunque rivestire un ruolo molto maggiore. Con l'aumento di questi tragici incidenti, le FFS non mettono in gioco solo la loro buona reputazione. Mi aspetto che i turni di lavoro più pesanti vengano alleggeriti al più presto. Per quanto riguarda invece tutti quei turni che presentano delle lacune, si dovranno prevedere tutti i necessari adeguamenti, di modo che anche questi possano soddisfare le condizioni di base per garantire dei servizi sicuri e a dimensione d'uomo.

La sicurezza ha il suo prezzo; questo deve essere pagato!

Ringrazio tutti coloro che si impegnano attivamente per garantire delle condizioni di lavoro adeguate per i macchinisti, per far sì che i servizi siano di nuovo ergonomicamente sostenibili e per garantire di nuovo la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Cordiali saluti
Konrad Moser

Notifica di modifiche

Preghiamo gentilmente i nostri membri di voler notificare gli eventuali cambiamenti di indirizzo, di deposito o di datore di lavoro al centro mutazioni del VSLF all'indirizzo e-mail mutation@vslf.com oppure direttamente tramite la homepage del VSLF, sotto la rubrica Contatti/Contatto membri/Cambiamenti d'indirizzo. Tante grazie per la vostra collaborazione.

mutation@vslf.com

Proseguiamo con la presentazione dei nostri funzionari e, in questa edizione, vi presenteremo il nostro presidente Hubert Giger. *Intervista: Daniel Hurter, redazione del Loco Folio*

Hübi, ci puoi parlare del tuo percorso professionale?

Sono cresciuto in prossimità dell'importante linea ferroviaria Parigi-Sargans-Vienna, nei pressi dello splendido lago di Walen. Dopo la scuola dell'obbligo, ho svolto il servizio agricolo facoltativo presso una fattoria della Svizzera romanda e poi ho fatto un apprendistato di quattro anni come elettromeccanico presso le Officine FFS di Zurigo. Dopo aver assolto la scuola reclute a Friburgo e dopo aver lavorato per mezz'anno come assistente di treno sull'allora nuova S-Bahn, ho intrapreso la formazione di macchinista. All'epoca, a soli 21 anni, ero uno dei macchinisti più giovani.

Ci puoi parlare della tua «carriera» nel VSLF fino alla tua nomina a presidente?

Ho cominciato a collaborare attivamente nel VSLF successivamente alla ripartizione dei macchinisti nelle divisioni traffico viaggiatori e traffico merce. Nel 2004, sono entrato a far parte del comitato come coordinatore della comunicazione (KoKo) e due anni più tardi, sono stato proposto come presidente, funzione che nel frattempo ho l'onore di rivestire da ben sette anni.

Quanto tempo dedichi al VSLF?

Molto, tanto più che lavoro al 100% come macchinista FFS. Per le attività sindacali, il VSLF mi mette a disposizione circa 35 giorni di ferie all'anno che riceviamo e talvolta acquistiamo dalle FFS. Tutto il resto del lavoro lo svolgo durante il mio tempo libero. Oltre al mio lavoro di macchinista, una media di due a tre ore al giorno per il VSLF sono quindi una normalità. Del resto, tutti i funzionari che operano nel sistema di milizia del VSLF dedicano molto del loro tempo libero al sindacato!

Annualmente, a quanto si aggirano le tue prestazioni di guida?

Nel 2012 intorno al 75%.

In cosa consiste esattamente il tuo lavoro nel VSLF?

Uno dei compiti più importanti consiste nel coordinare tutte le attività. Un presidente deve essere informato su tutto e deve conoscere a fondo tutte le diverse problematiche. Già solo il fatto di gestire gli inviti per le riunioni e per i progetti, proporre nuovi argomenti e discuterne in seno al comitato e con le varie sezioni, richiede non poco tempo. Un altro compito



sua carica come attività principale e può appoggiarsi su un apparato amministrativo a tempo pieno?

È chiaro che questo porterebbe molto vantaggi, ma personalmente ritengo estremamente importante il fatto di avere un contatto con i colleghi direttamente sul posto di lavoro ed essere costantemente aggiornato sulle direttive ferroviarie e sulle esigenze di chi lavora in cabina. Le nostre rivendicazioni non sono semplicemente delle richieste della base operativa che poi noi trasmettiamo «a chi di dovere», bensì sono il risultato delle nostre esperienze dirette. Se necessario, non esitiamo a chiedere una consulenza professionale ad avvocati e specialisti, in collaborazione con la CAP. Del resto, un avvocato può lavorare bene solo se noi siamo in grado di spiegare di cosa si tratta realmente. I contesti

in ambito ferroviario sono difficili da capire, sia per chi sta al di fuori che, spesso, purtroppo, anche per chi ci lavora. Personalmente, non vorrei comunque lavorare al 100% in ufficio perché il mio lavoro mi mancherebbe troppo.

Ritieni che il VSLF possa continuare ad avere successo anche in futuro grazie alle sue strutture di milizia?

Sì. Di tanto in tanto circolano delle voci secondo cui ci dovremmo professionalizzare maggiormente. È però un dato di fatto che la nostra struttura, anche se non è professionista, consente a chiunque faccia parte del VSLF di sapere di cosa parliamo e di essere costantemente informato su quanto succede. Le nostre strategie e la trasparenza dei nostri obiettivi, ma soprattutto le nostre conoscenze professionali e ferroviarie, rappresentano la nostra competenza principale e ci permettono di svolgere un ruolo fondamentale al tavolo delle trattative. Se, per esempio, dovessimo delegare determinati lavori ad un segretario esterno, oltre al fatto che dovremmo confrontarci con una spesa non indifferente, verrebbero comunque a mancare le specifiche conoscenze ferroviarie. Riteniamo quindi che sia molto più utile delegare questi lavori ad un segretario che sia però anche macchinista.

Come riesci a conciliare le due attività, da una parte come presidente di una parte sociale che deve negoziare a tu per tu con i dirigenti FFS e, dall'altra parte, come «normale» macchinista che lavora come dipendente?

Non ci sono conflitti di sorta. Io sono un macchinista e su incarico dei membri del VSLF rivesto il compito di presidente al tavolo delle trattative. Del resto, noi macchinisti veniamo giustamente trattati dal VSLF come degli «interni» e non come degli «esterni». Una buona preparazione, il dialogo all'interno del comitato e una buona conoscenza professionale sono il nostro punto di forza. Inoltre, rispetto a certe persone che siedono con noi al tavolo delle trattative, non dobbiamo niente a nessuno sul piano della lealtà nei confronti della ferrovia o dei nostri datori di lavoro.

Questo non rischia di creare dei conflitti? Bene o male hai un accesso all'apparato gerarchico delle FFS ben diverso rispetto, ad esempio, al tuo diretto superiore.

No. Non ne traggo alcun beneficio personale rispetto a qualsiasi altro macchinista, ciò che mi ripugnerebbe profondamente. Inoltre, da parte dei miei diretti superiori o della pianificazione delle risorse, non ho assolutamente alcun trattamento di favore rispetto a tutti gli altri macchinisti. Anzi, capita addirittura spesso che mi vengano trasmesse delle richieste o delle proposte di modo che poi le possiamo sottoporre «a chi di dovere».

Come si è sviluppata la collaborazione con le FFS e con le altre ferrovie negli ultimi anni? In maniera positiva o negativa?

Ci sono due tendenze: Chi sta in «alto» cerca realmente di coltivare i rapporti di partenariato sociale. Non dobbiamo comunque dimenticarci che per le ferrovie è una cosa ancora relativamente recente quella di dover negoziare dei CCL o delle condizioni salariali. Ai livelli «più bassi» della gerarchia si lavora invece sempre più in base a delle regole proprie e a dei propri obiettivi personali, ciò che crea una certa pressione sui dipendenti. I peggioramenti e le carenze non si possono risolvere o far sparire con delle semplici parole di circostanza. Non è da escludere che questa pressione sia voluta dall'alto verso il basso ma, comunque sia, produce una pressione anche in senso contrario, ossia da parte nostra.

Al VSLF viene rimproverato di essere aggressivo e di non essere aperto al compromesso. Tu cosa ne pensi?

Noi non siamo aggressivi, bensì coerenti, perseveranti e lineari. Noi, ovviamente, cerchiamo sempre di capire quali sono i limiti, del resto questo è il nostro compito e, personalmente, credo che riusciamo sempre ad ottenere il massimo di ciò che è possibile e realistico.

Come procede la collaborazione con gli altri sindacati del personale?

Meglio rispetto al passato e, per buona parte delle questioni e degli obiettivi, si osserva un'ampia concordanza di vedute. La collaborazione è tuttavia possibile solo

entro i limiti consentiti dai nostri principi e dai nostri obiettivi. Non siamo disposti a condividere delle ideologie. I lavoratori ne hanno comunque abbastanza degli inutili punzecchiamenti tra sindacati.

Hai una visione per il VSLF e quale?

Una visione non è altro che un'apparizione o un'illusione dei sensi che annebbia la vista. Io credo che la continuità sia fondamentale e abbia un futuro. In questo senso: avanti sempre come finora.

Cosa ti procura piacere e cos'è motivo di preoccupazione in seno al VSLF?

Quello che più mi fa piacere è la fiducia che i colleghi e le colleghe ripongono nel VSLF e nel nostro lavoro. Questa fiducia ce la siamo guadagnata e ci impone degli obblighi. Parlo spesso con i macchinisti e so che tante persone apprezzano il nostro lavoro e sono riconoscenti per il fatto di avere la certezza di non essere lasciati a sé stessi. Questo rende il nostro sindacato davvero prezioso. Quello che più mi preoccupa è la tipica caratteristica umana di adagiarsi quando tutto va bene. Le macchiniste e i macchinisti dovrebbero ritrovare di nuovo un orgoglio professionale e una maggiore professionalità in generale, per poter far fronte alla mentalità corrente del "laissez-faire". La pressione che viene esercitata sulla nostra categoria del personale, da tutte le parti e a tutti i livelli, è estremamente forte e non tende ad affievolirsi; abbiamo pochi alleati pronti a sostenere i nostri interessi.

Quali sono le sfide future per il VSLF?

I problemi maggiori che riguardano l'organizzazione di noi macchinisti sono l'orario di lavoro irregolare e l'ambito geografico. Non è possibile convocare un'assemblea alle 5 di sera, dopo la fine del lavoro, pretendendo che poi tutti i membri vi prendano parte. I moderni mezzi di comunicazione non possono fungere da compensazione, tanto più che hanno una forte corresponsabilità se tutto va sempre più in fretta. Abbiamo bisogno di decisioni rapide e ben ponderate.

Come si presenta la situazione per quanto riguarda le nuove leve per le cariche future in seno al VSLF?

È sempre difficile trovare delle persone in gamba, disposte ad impegnarsi in prima persona. Per conoscere le attività e la cultura aziendale, è di fondamentale importanza avere qualche anno di esperienza lavorativa alle spalle. Per fortuna che nelle varie sezioni, nei vari depositi e nell'ambito di altre funzioni si riescono sempre a trovare dei funzionari molto motivati. Credo che tra i nostri giovani colleghi ci siano diversi validi candidati per il futuro.

Come ti immagini il VSLF tra dieci anni? Ci sarà ancora bisogno del VSLF o ci sarà un unico sindacato dei macchinisti?

Il VSLF continuerà ad esistere fintanto che esisteranno i macchinisti! Conserverà la

propria autonomia ed indipendenza, tanto più che un'eventuale fusione del VSLF non è né ipotizzata né prevista dagli statuti. È difficile dire quali potranno essere gli sviluppi futuri del VSLF.

La liberalizzazione ferroviaria ha avuto delle ripercussioni sull'attività del VSLF?

La liberalizzazione ferroviaria, con la ridefinizione dello status dei funzionari pubblici, ha segnato senza dubbio il momento vero e proprio della nascita dei sindacati delle ferrovie. Da allora, il salario non viene più definito dal parlamento e le condizioni di lavoro vengono negoziate autonomamente. Il VSLF ha messo in atto questa trasformazione in maniera rapida e flessibile, non da ultimo anche grazie alla sua struttura e alla sua linea chiara.

In futuro il VSLF prenderà piede anche presso altre ferrovie, come per esempio la RhB?

Noi non facciamo i missionari, in quanto possiamo vivere benissimo con la struttura attuale. Qualora dei colleghi di altre ferrovie desiderassero avvalersi della nostra struttura e dell'opportunità di sedersi anche loro al tavolo delle trattative, saranno senz'altro i benvenuti. Devono però essere consapevoli del fatto che dovranno svolgere gran parte del lavoro autonomamente, assumendosene la piena responsabilità. La nostra non è una ditta.

In maniera analoga al sindacato GDL, è possibile che anche il VSLF si apra ad altre categorie professionali, per esempio del personale di treno, oppure sarete piuttosto a favore della creazione da parte delle stesse di sindacati del personale autonomi? In un simile caso potrebbero contare sul supporto del VSLF?

Mi devo ripetere, ma noi non abbiamo bisogno di crescere. Un'apertura del VSLF ad altre categorie professionali dovrebbe essere approvata dai lavoratori e una specifica richiesta dovrebbe venire direttamente dai colleghi interessati. Nell'eventualità che altre categorie professionali vogliano rappresentarsi autonomamente, potranno senz'altro contare sul tutto il nostro appoggio.

Fino a quando rivestirai la carica di presidente del VSLF?

Non sta a me deciderlo: In occasione della prossima assemblea generale tutti i membri avranno la facoltà di revocare il mio incarico. Mi piacerebbe portare avanti il mio lavoro, anche perché continuo ad essere molto motivato. Se però ci fosse qualcuno seriamente interessato ad assumere questa mia funzione, sono più che volentieri disposto ad affiancarlo per tutto il tempo che ce ne sarà bisogno. E, quindi: volontari, fatevi avanti! Potrei benissimo immaginarmi di continuare a collaborare con il VSLF anche in seconda o terza fila. ➔

Collocazione dei segnali a sinistra/destra

Su incarico delle alte sfere, Operating Traffico viaggiatori e I-AT-FB hanno proceduto all'esame della situazione, segnalata a suo tempo dal VSLF alla divisione FFS Infrastruttura, per quanto riguarda la collocazione dei segnali a destra del rispettivo binario. Tutti i casi segnalati concernono dei segnali collocati alla destra del rispettivo binario, sulla cui destra vi sono degli altri binari. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Situazione iniziale

In base al regolamento R 300.2, comma 1.1.2, delle prescrizioni sulla circolazione, questo non è ammesso e anche il regolamento RTE (*Regolamento Tecnica Ferroviaria RTE 25000, Compendio degli impianti di sicurezza, Raccolta di regolamentazioni dell'UTP (Unione dei Trasporti Pubblici)*) non prevede alcuna eccezione. Quale pragmatica soluzione di compromesso, il VSLF non aveva chiesto una nuova collocazione dei segnali, bensì unicamente l'installazione di frecce segnaletiche sui segnali. Il VSLF ha espresso delle critiche in merito alla collocazione di più di 35 segnali. Le FFS hanno dato ragione al VSLF in cinque casi e ora questi segnali sono stati dotati di frecce segnaletiche. Grazie ad un ennesimo intervento da parte del VSLF, prossimamente anche degli altri segnali verranno dotati di frecce segnaletiche. FFS Infrastruttura ha assicurato che ridefinirà la distanza che deve esistere tra un binario «destro più esterno» ai sensi delle prescrizioni sulla circolazione R 300.2, cifra 1.1.2, ed un altro binario alla sua destra. Il VSLF ritiene che la distanza minima dovrebbe essere di 10 metri.

La valutazione dei diretti responsabili consente di farsi un'idea abbastanza precisa di quale sia la filosofia che sta alla base della scorretta collocazione dei segnali. Ecco come gli esempi:

Entrata NBS a Rothrist: Binario destro, la tavola CAP è collocata a destra: è necessaria una freccia di direzione.

Valutazione di P-OP: Anche le tavole di avviso segnale principale sul binario destro sono collocate a destra. Per la NBS, la collocazione è stata prevista prevalentemente all'esterno. Durante la formazione, il personale viene istruito in maniera approfondita grazie ai relativi piani. La collocazione esterna sulle tratte a due binari è ammessa da diversi anni ed è preferibile rispetto ai segnali sospesi ad altezza della linea di contatto, in quanto a volte sono parzialmente nascosti. L'attuale ondata di richieste di frecce segnaletiche è da limitare ai casi realmente necessari, onde evitare di creare un disorientamento sempre maggiore nei confronti della collocazione a destra. Da segnalare inoltre che una freccia collocata su un albero da segnali viene individuata molto dopo rispetto al segnale luminoso. Di norma, l'associazione avviene pertanto molto prima rispetto a quanto non avviene per le frecce segnaletiche. In singoli casi, una freccia segnaletica può indubbiamente essere molto utile, soprattutto con tempi brevi di visibilità o in caso di associazione poco chiara a causa della presenza di più binari di tratta. Valutazione I-AT-FBI: Con l'attuale interesse dei binari, l'attuale dislivello e il processo di notifica ETCS L2 la sicurezza e l'esatta

assegnazione sono garantite; il segnalamento è approvato dall'UFT e, dall'introduzione dell'ETCS L2, non ci sono reclami da parte delle ITF; con processo obbligatorio di notifica per l'L2, risp. processo assente sulla tratta principale, l'esatta assegnazione e il controllo sono chiari; è previsto il rifacimento della segnalazione esterna della NBS, ciò che ne migliorerà il riconoscimento.

Decisione: Non sono necessari dei provvedimenti

Decisione AT-SAL: Non sono necessari dei provvedimenti

Oensingen-Niederbipp: Segnale d'entrata di Niederbipp, binario destro; il segnale, alla cui destra c'è un binario, è collocato a destra: è necessaria una freccia

Valutazione P-OP: Il segnale ASM collocato a destra non costituisce un problema per un macchinista che transita su questa tratta FFS. Di norma, da noi si circola sul binario di sinistra. Anche se, dopo il consenso con obbligo di quietanza, si circola a destra, il segnale è collocato molto più in avanti a destra, quindi non è possibile fare confusione. Anche prevedendo la freccia richiesta per il segnale ASM, il problema non potrebbe comunque essere risolto. Se si riesce a riconoscere la freccia, allora è anche palese che tra il segnale e il treno che circola sul binario di destra c'è un altro binario (binario ASM). L'interasse dei binari tra FFS e ASM è inoltre molto maggiore.

Valutazione I-AT-FBI: Il segnale d'entrata A646 diventerà operativo in ottobre 2013. Con il prolungamento dello scartamento ASM da Niederbipp a Oensingen, entrato in funzione in dicembre 2012, sul lato destro c'è un nuovo binario con un interasse di 6,49 m. Il nuovo segnale d'entrata che è stato richiesto è collocato sulla destra, ma è orientato chiaramente verso il binario FFS. La conseguente collocazione dei segnali a sinistra/destra assicura la perfetta attribuzione del segnale al binario FFS e non rischia di creare confusione.

Decisione: Non sono necessari dei provvedimenti

Decisione AT-SAL: Non sono necessari dei provvedimenti

Reichenburg direzione Bilten: Segnale di manovra/segnale per sezionamento di tratta collocati a destra: mancano le frecce

Valutazione P-OP: Non sono necessari dei provvedimenti

Valutazione I-AT-FBI: Le tavole per sezionamento di tratta sono installate sui sostegni per la linea di contatto e non sono disponibili per i singoli binari. Grazie ad un maggiore interesse dei binari verso il binario di raccordo, l'esatta attribuzione del segnale di manovra è inequivocabile.

Decisione: Non sono necessari dei provvedimenti

Decisione AT-SAL: Non sono necessari dei provvedimenti

Segnali di protezione di zone commutabili ad Opfikon: Diversi segnali sono collocati a destra: mancano le frecce

Valutazione P-OP: Non sono necessari dei provvedimenti

Valutazione I-AT-FBI: Di norma, i segnali di protezione di zone commutabili sono illuminati e pertanto vengono impiegati nei due sensi. Se dovessero essere sempre collocati sul lato sinistro, allora ce ne vorrebbe un quantitativo praticamente doppio.

Decisione: Non sono necessari dei provvedimenti

Decisione AT-SAL: Non sono necessari dei provvedimenti

Wil SG direzione Sirmach: Segnale fisso per permesso di partenza dal binario 3, fine del marciapiede, collocato a destra: manca la freccia

Valutazione P-OP: Non sono necessari dei provvedimenti

Valutazione I-AT-FBI: La visibilità è accordata al binario 3

Decisione: Non sono necessari dei provvedimenti

Decisione AT-SAL: Non sono necessari dei provvedimenti

Winterthur Seen-Winterthur Grueze: Il segnale d'entrata Winterthur Grueze è collocato a destra: manca la freccia

Valutazione P-OP: Non sono necessari dei provvedimenti

Valutazione I-AT-FBI: La situazione è così già da anni e non cambierà prossimamente. Da notare che l'adiacente binario industriale è sprovvisto della linea di contatto, per cui la correlazione è chiara (del resto non è mai stata contestata e non sono note delle irregolarità legate ad una correlazione errata del segnale).

Decisione: Il segnale viene completato con una tavola dotata di freccia

Decisione AT-SAL: Da installare

Conoscenza delle linee ferroviarie

Il riferimento alla conoscenza delle linee non è nient'altro che un pretesto. L'UFT, l'Ufficio federale dei trasporti, non è stato in grado di rispondere alla domanda del VSLF di quali siano le conoscenze esatte che deve avere un macchinista. Si prescrive infatti l'acquisizione di conoscenze delle linee ferroviarie,

ma senza specificare quali debbano essere. Il fatto di conoscere l'ubicazione di tutti i segnali e di essere in grado di interpretarne la validità per un determinato binario non costituiscono un criterio per la reale conoscenza delle tratte, tanto più che, in caso di guasti, ai macchinisti è consentito circolare anche sulle tratte che non conoscono.

In conclusione

Negli ultimi decenni la ferrovia ha visto una trasformazione radicale. Al

fine di mantenere la sicurezza, l'UFT ha emanato delle direttive chiare che tutte le parti interessate sono tenute a rispettare. Il riferimento ai tempi passati, quando ancora esisteva solo una minima parte dei segnali odierni, ci permette di capire come i diretti responsabili non conoscano affatto le sfide attuali e future dei macchinisti, che devono lavorare su degli impianti sempre più complessi e su cui si circola a velocità sempre più elevate.



Ecco come si presentava la situazione il 10 aprile 2013 per quanto riguarda l'uscita dalla stazione di Coira:

- Il segnale principale C42 è collocato in maniera corretta e, malgrado la correlazione sia chiara, è comunque dotato di freccia segnaletica, come pure di una copertura visiva rivolta verso sinistra.

- Per maggior chiarezza, il segnale avanzato del segnale di rallentamento del binario a scartamento normale sulla sinistra è inoltre dotato di una freccia di segnalazione, nel mentre il segnale avanzato del binario a scartamento normale sulla destra, no. La correlazione di questo segnale avanzato non è pertanto chiara.

Dopo molti interventi da parte del VSLF, FFS Infrastruttura ha assicurato che, nell'interesse della sicurezza, tutti i segnali di rallentamento verranno dotati di frecce di segnalazione, ciò che però non è ancora stato introdotto.

Superamento di segnale disposto su fermata

Il superamento di un segnale disposto su fermata rappresenta un evento di estrema tragicità per ogni macchinista, motivo per cui si fa tutto il possibile per evitare che ciò possa accadere. Purtroppo, però, questi sforzi sono destinati a fallire a causa dell'inesorabile propagarsi di sempre nuovi segnali collocati a casaccio e senza alcuna logica. *Daniel Hurter, redazione Loco Folio*



Alcuni mesi fa, un treno locale che stava circolando a bassa velocità ha superato il segnale d'entrata posato poco tempo prima nei pressi di Genève La Praille. Prima di passare davanti al relativo segnale avanzato, il macchinista ha azionato il freno per raggiungere una velocità di avvicinamento di 10-15 km/h. Malgrado ciò, e impreparato al fatto che ci fosse il segnale, l'ha oltrepassato nonostante avesse tempestivamente attivato il freno d'emergenza. Quelli che, come noi, fanno parte della categoria dei macchinisti, possono benissimo capire come si debba essere sentito il macchinista interessato. Ovviamente si è subito dato il via all'esame del caso. Tra le varie conclusioni, anche il fatto che il macchinista non era preparato che ci fossero diversi segnali sotto la volta della galleria e che fossero parzialmente nascosti. Se non altro, le FFS indirettamente ammettono che i segnali sono stati collocati in una posizione alquanto infelice. Non c'è comunque da aspettarsi che i diretti responsabili vengano richiamati all'ordine o che venga modificata l'ubicazione dei segnali. Per l'ennesima volta, la responsabilità resta sempre e comunque del macchinista.

Ai «vecchi» tempi delle FFS, il servizio trazione procedeva alla collocazione dei nuovi segnali con estrema meticolosità, proprio perché dovevano essere ben visibili e riconoscibili e, non di rado, i piani venivano rispediti al costruttore per essere rielaborati, anche a costo di farsi affibbiare l'appellativo di «reparto pignolo». Purtroppo tutto questo fa ormai parte del passato e, dopo tutte le varie divisionalizzazioni e riorganizzazioni, alle FFS non c'è praticamente più nessuno che abbia la volontà o la capacità di imporsi per far modificare i progetti che prevedono una segnaletica scarsamente visibile. Quale maggiore impresa di trasporti ferroviari in seno al gruppo FFS, questo ruolo spetterebbe al settore operativo Operating Traffico viaggiatori. C'è però ben poco da illudersi che la direzione di Operating, che è praticamente inesistente e manca totalmente di incisività e di volontà, possa prendere delle decisioni in tal senso. E perché poi, dal momento che quando si verifica un caso di segnaletica, anche quando non c'è praticamente nessuna visibilità, si sa già a priori chi è il colpevole: sempre il macchinista!

Regolamento

Tecnica Ferroviaria RTE 25000

Publicato dall'Unione dei Trasporti Pubblici UTP

RTE 25027 Compendio degli impianti di sicurezza, parte II 7. Segnali principali

3 Regole per la collocazione

3.3 Disposizione dei binari DE-Oferr 39.3.b comma 1.2.3 e 2.1
1.2.3 Di principio i segnali fissi devono essere chiaramente associati ad un binario.

2.1 Di principio i segnali fissi vanno collocati sulla sinistra del binario.

Si può prescindere da tale principio, rispettivamente i segnali possono essere collocati sulla destra, nei casi seguenti:

- tratte a binario semplice, al fine di migliorare la visibilità;
- segnali del binario destro più esterno sulle tratte a doppio binario o a più binari;
- nelle gallerie a doppio binario entrambi i segnali possono essere posizionati tra i binari nella parte superiore del tunnel. La distinzione fra destra e sinistra è in relazione al senso di marcia.

3.4 Riconoscibilità

Conformemente a DE-Oferr 39.3.b comma 2.3, per l'identificazione del segnale e la definizione del binario, circolando alla velocità massima consentita il macchinista deve poter disporre di un tempo di osservazione di 6 s, risp. 10 s.

Analisi demografica per età dei casi di segnale

Nel novembre dell'anno scorso il compartimento della condotta dei treni da FFS Traffico Viaggiatori, ha analizzato e pubblicato la demografia per età dei casi di segnale. Con questa statistica si riconosce per la prima volta la relazione causale tra l'esperienza del personale di locomotiva e il rischio di un caso di segnale. *Benjamin Jelk, consiglio VSLF*

Nonostante il continuo aumento del traffico e dei chilometri sempre più percorsi, diminuiscono i casi di segnale – cioè l'oltrepassare dei segnali disposti su fermata. Questa lieta tendenza non lascia riposare le FFS e si cerca delle possibili cause per questi casi di segnale. Questo è assolutamente giusto e necessario, perché come tutti sappiamo: ogni caso di segnale è uno di troppo e dietro ad ogni caso si nasconde anche un destino personale.

Demografia per età dei casi di segnale

Oltre all'analisi sul genere di segnali disposti su fermata oltrepassati (segnali principali o bassi), come anche possibili fonti di errore (p. es. fraintendere un formulario degli ordini collettivi), il compartimento della condotta dei treni ha esaminato e presentato anche la demografia per età del personale di locomotiva interessato in occasione del Forum ZF dello scorso novembre. Messaggio principale: un terzo dei casi di segnale è stato causato da macchiniste e macchinisti giovani con un massimo di cinque anni di servizio, il resto cade su quelli con più anni di servizio. Un'analisi più precisa della statistica – e si presuppone che anche P-OP-ZF abbia eseguito questo – mostra tuttavia un quadro completamente diverso: 428 giovani colleghe e colleghi – infatti, il 17% dell'intero personale di locomotiva da FFS Traffico

Viaggiatori – causa il 33% di tutti i casi di segnale. Di fronte a loro si trovano oltre duemila macchiniste e macchinisti con più anni di servizio, che si sono dovuti assumere la responsabilità dei due terzi restanti dei casi di segnale. Se adesso si mettono a confronto queste cifre, si manifesta una situazione spaventosa: le giovani colleghe e colleghi, portano con sé un rischio quasi 2,5 volte superiore, di subire un caso di segnale che i loro colleghi con una quantità maggiore di anni di servizio.

Constatazioni

Questo «nuovo» punto di vista della statistica demografica per età porta inevitabilmente a due conclusioni:

- esperienza insufficiente del personale di locomotiva aumenta in modo molteplice il rischio delle irregolarità. Dato che una parte importante dell'esperienza viene già acquisita durante la formazione, non deve essere presa affatto in considerazione un'altra riduzione del periodo di formazione; anzi nel senso della sicurezza si dovrebbe perseguire un prolungamento.
- processi standardizzati sono, anche se piuttosto controversi, utili, essi non possono però compensare l'esperienza insufficiente del personale: proprio le colleghe e i colleghi giovani, che dall'inizio della loro carriera sono abituati con

i «Gestes métier», portano con sé un rischio molto più alto per irregolarità..

Provvedimenti

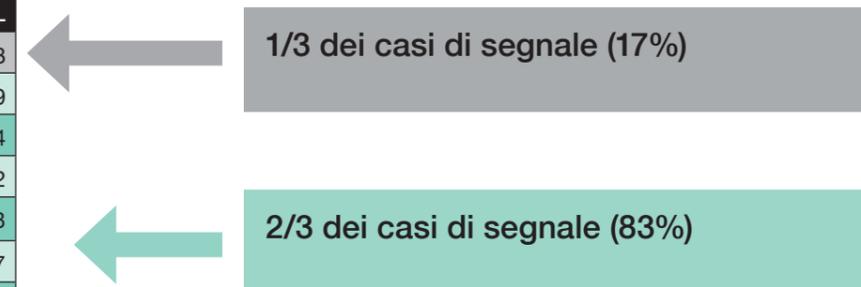
Da settembre 2012 il personale di locomotiva da FFS Traffico Viaggiatori, viene istruito secondo un nuovo concetto di formazione. Il nuovo corso promette, per quanto riguarda il contenuto, alcuni miglioramenti: così sono p. es. di nuovo trasmessi insieme teoria e pratica, invece di essere finora completamente divisi l'uno dall'altro. Questo serve sicuramente alla migliore comprensione e alla visualizzazione orientata alla prassi della materia insegnata appena in classe. Gli aspiranti eseguono inoltre sotto sorveglianza un numero minimo di turni di manovra, per fare delle prime esperienze con la dinamica dei treni, in cui i turni non si limitano assolutamente solo nella stazione di base. La «classe iniziale» bernese per esempio, ha svolto i suoi servizi di manovra in gran parte a Briga, una stazione senza segnali bassi, come anche nelle grandi stazioni di Basilea e Zurigo. Il VSLF è convinto, che questi primi miglioramenti della formazione del macchinista, creino un giusto inizio. Tuttavia, questo è fuori da ogni discussione, bisogna prendere dei successivi provvedimenti di uso facile e soprattutto persistenti, per proteggere il personale di locomotiva da futuri casi di segnale – indipendentemente dall'età.



Analisi dei casi di segnale

La relazione causale tra l'esperienza del personale di locomotiva e il rischio di un caso di segnale

Anni di servizio	no. PL
1-5 anni di servizio	428
6-10 anni di servizio	219
11-15 anni di servizio	114
16-20 anni di servizio	82
21-25 anni di servizio	623
26-30 anni di servizio	427
31-35 anni di servizio	347
36-40 anni di servizio	170
41-45 anni di servizio	54
45-50 anni di servizio	2



Domino Story

Sono trascorsi più di tre anni da quando, con successi alterni, i Domino hanno cominciato a circolare sulle nostre linee. Il programma di rinnovamento, di per sé un'idea davvero eccellente, riguardava gli NTN, dei veicoli affidabili e robusti, sani e piacevoli da guidare. *Jean-Luc Gremaud, Delegato CoPe macchinisti, Losanna*



Dobbiamo purtroppo constatare che il risultato non si è rivelato all'altezza delle aspettative; ci aspettavamo un miglioramento di questi vecchi veicoli, ma i Domino sono manifestamente poco affidabili, sono dotati di un sistema di frenata aleatorio e di una cabina che, per quanto rinnovata e climatizzata, è soggetta a fastidiosi abbagliamenti e riflessi luminosi.

Ecco alcuni esempi dei problemi (alcuni dei quali sono in via di soluzione): I comandi sono lenti, i manometri e gli amperometri visualizzano dei dati sbagliati, i cavi VST 9 sono di cattiva qualità, il cablaggio elettrico presenta dei difetti, i cerchioni sono difettosi, WC, elettronica di comando, pantografo, porte di intercomunicazione, annunci e affissioni sbagliati, tendine inadeguate, motori bloccati, ecc.

Anche ai nostri clienti non va molto meglio, dal momento che lo scompartimento di 1a classe ha un confort a dir poco spartano, bisogna usare tutte e due le mani per aprire i contenitori per i rifiuti e non ci sono tendine alle finestre. Anche chi usa il PC non è messo molto meglio; i sedili sono stretti e duri e i braccioli fanno male ai gomiti, ci sono pochi posti disponibili nelle ore di punta, il più delle volte l'unico WC è difettoso, ecc. Diversi quadri delle FFS (che non desiderano essere menzionati, dato che la critica e la franchezza sono state decisamente mal ricompensate) che utilizzano frequentemente questi convogli mi hanno detto che è una cosa vergognosa, che ci

si prende beffa dei nostri clienti, in quanto quello che potrebbe essere accettabile per dei tragitti regionali di breve durata, non lo è più per dei tragitti di un'ora e più. Sono state fatte delle scelte infelici, talvolta anche con il benessere della CoPe, ma non sarebbe giusto colpevolizzare qualcuno, perchè in un progetto così complesso è molto difficile gestire una tale mole di parametri e prendere così tante decisioni delicate. Quello che ci crea problemi, è che non si voglia ammettere che sono stati commessi degli errori e che non si intraprenda nulla per porvi rimedio. Data, per esempio, l'impossibilità di accelerare il funzionamento dei comandi dell'ABT, si rallenta la RBD! Si dovrebbe perlomeno ammettere che, se reagisce lentamente, dovrebbe essere uguale da entrambe le parti! Con i miei colleghi della CoPe, ci sono voluti ben due anni di continue insistenze finché si è ammesso che la frenatura non era soddisfacente, che il macchinista restava abbagliato, ecc. Sono convinto che, di tanto in tanto, un Inova non freni, ciò che è decisamente più sgradevole con una composizione a tre elementi piuttosto che con una a cinque. Proprio come mi ha detto un collega dell'Help-desk quando gli ho annunciato un guasto: «sappiamo tutti che i Domino a tre elementi non frenano!». I freni magnetici sono stati modificati a seguito di alcune corse di prova eseguite nel Giura, ma non si è fatto niente per la frenatura pneumatica, nemmeno quando si è constata-

tato che le condizioni climatiche (freddo e umidità) avevano un'influenza negativa, un po' come qualche anno fa per i carri postali a due assi.

Nel corso delle successive riunioni si sono protocollati diversi problemi che, purtroppo, non sono mai stati risolti e di sicuro non lo saranno mai. Questo è a dir poco frustrante perchè, in qualità di delegati della CoPe, il nostro ruolo è quello di individuare ed evidenziare quello che non funziona e di proporre delle soluzioni, ma bisogna proprio ammettere che a volte è molto difficile farsi sentire.

Con l'orario 2013 la situazione è drasticamente peggiorata con la generalizzazione del concetto «sgancio-aggancio», sia per quanto riguarda gli accoppiamenti automatici che gli attacchi tradizionali. Presso la filiale ovest, non passa praticamente giorno senza che dei Domino abbiano una panne. È peccato che non si siano tenute in maggior considerazione le brutte esperienze fatte con il RA.

Ma, ora, il programma Domino è concluso. Non si prevedono più degli investimenti per questi veicoli e la frenatura resterà così com'è. Si ritiene che il traguardo sia stato raggiunto, per cui tutto quello che potrebbe sopraggiungere in futuro verrà trattato alla stregua di un normale guasto o di proposta di miglioramento (PAC). Se volessimo perdere dei clienti e delle prestazioni (TPF, CEVA...), non agiremmo molto diversamente.

A più riprese, abbiamo proposto di creare una Task Force per gestire i vari guasti e malfunzionamenti ricorrenti e, finalmente, la si è istituita nel febbraio 2013. Ci è stato comunicato che la situazione è in via di miglioramento ma, di certo, questa non è l'impressione che abbiamo noi sul terreno. Rivolgo un sentito ringraziamento ai nostri colleghi ospiti, agli artigiani e ai tecnici delle officine che fanno tutto il possibile per far funzionare questi veicoli. Un pensiero vada anche ai nostri colleghi dei centri di esercizio e gestione delle locomotive e dei macchinisti che devono destreggiarsi di continuo tra guasti, ritardi e binari occupati dai Domino fermi sul posto. Penso anche ai macchinisti dei tanti depositi che assicurano molte prestazioni con i Domino.

Ho invitato Mani Haller, capo di P-OP-ZF, a venire a constatare di persona i diversi problemi. Il 15 aprile 2013 mi ha accompagnato tra Palézieux e Romont e lo ringrazio per questo.

Quel giorno, miracolosamente, non c'è stato nessun guasto (la cosa non è però durata e, il giorno dopo, non siamo stati risparmiati). In compenso, ha potuto assistere alle operazioni di sgancio e constatare di persona cosa comporta questa operazione quando la manovra fallisce. L'ho anche invitato a discutere con i nostri clienti che gli hanno comunicato le loro osservazioni, tutte negative, per quanto concerne i guasti, il peggioramento delle prestazioni a seguito dell'orario 2013, i ritardi, le coincidenze mancate e l'assenza di confort in 1a classe. Uno di loro sta addirittura pensando di restituire il suo abbonamento di 1a classe. Abbiamo sentito anche di una cliente che voleva recarsi a Palézieux, ma che è arrivata a Bulle a seguito di uno sgancio sbagliato a Romont! Sono anche venuto a conoscenza che dei clienti hanno rinunciato a prendere il treno, perchè non erano sicuri che sarebbero arrivati per tempo sul posto di lavoro. L'unica nota positiva è che, su iniziativa di un macchinista, un nostro quadro sia venuto ad ascoltare il riscontro dei nostri clienti.

Mani Haller ha avuto modo di incontrare anche dei macchinisti, che hanno approfittato dell'occasione per rivolgergli delle osservazioni analoghe e per suggerire delle proposte di miglioramento; delle soluzioni che, per esempio, eviterebbero la maggior parte delle operazioni di sgancio-aggancio, risparmierebbero un bel po' di ore improduttive di lavoro e migliorerebbero la situazione degli orari per gli utenti di Romont e Palézieux.

Dopo questa visita, i macchinisti e i nostri clienti auspicano di vedere qualche miglioramento della qualità dei Domino e delle nostre prestazioni. A tutti, buon viaggio.

Posizione del VSLF

Il VSLF deplora il fatto che si sia messo fine al programma Domino, quando ci sono ancora dei problemi di frenatura e la cabina non assicura una guida sicura.

In caso di frenatura insoddisfacente, il VSLF consiglia ai macchinisti di eseguire una prova completa sul posto e di allestire un rapporto ESL. Si consiglia di adottare sempre una condotta «difensiva» e di non esitare a prevedere una frenatura a fondo se ci si avvicina a un segnale chiuso e la frenatura sembra non essere sufficientemente efficace.

Nel corso dell'estate 2012, il VSLF ha informato ufficialmente la direzione delle FFS che il comportamento in frenata dei Domino è inaccettabile e che bisogna prendere dei provvedimenti. Abbiamo anche criticato il fatto che l'inibitore della frenatura di emergenza di questi veicoli non è attivato. Per quanto concerne la cabina, se non siete soddisfatti, vi suggeriamo di allestire dei PCM.

Domino e altre fonti di preoccupazione

Il progetto «Domino» è stato lanciato per consentire una seconda vita ai «nuovi treni navetta» degli anni ottanta e novanta e adeguarli alle nuove esigenze della clientela. *Daniel Hurter, redazione Loco Folio*



Domino: [do:mino]; 1. (denominazione e termine generico che sta ad indicare un collaudato apparato centrale di manovra, costruito dall'ex azienda svizzera Integra di Wallisellen) * AFFIDABILI STRUMENTI DI LAVORO 2. (treno-navetta FFS derivante dal rinnovamento dei NTN che, in certe regioni del paese, è motivo di forte irritazione ed indebolisce la posizione dell'impresa ferroviaria sul mercato del traffico regionale) * VEICOLO SOGGETTO A GUASTI * PESSIMO INVESTIMENTO

Le vetture standard I/II utilizzate fino a questo momento sono state sostituite con delle carrozze intermedie Inova acquistate di recente, nel mentre le automotrici e le vetture di comando sono state completamente revisionate. Per consentire l'aggancio e lo sgancio rapido di un treno a sezioni multiple, alcuni treni Domino sono stati dotati di gancio automatico. L'obiettivo era di realizzare un convoglio che corrispondesse alle esigenze odierne e i cui costi fossero inferiori a quelli di un veicolo nuovo.

Dopo la messa in esercizio dei primi veicoli modificati, ben presto sono cominciati ad arrivare diversi rapporti del personale di locomotiva che segnalavano importanti problemi di frenatura, in particolar modo in condizioni invernali. Negli spazi dedicati ai commenti dei lettori delle edizioni dei giornali online, si possono leggere di continuo delle lamentele a causa del fastidioso rumore prodotto dalle correnti d'aria che si formano tra le porte d'interconnessione delle vetture intermedie. Capita di frequente che i treni Domino si blocchino sul posto e debbano essere rimorchiatati. Ultimamente, si è inoltre istituita una «task force» che ha ricevuto il compito di risolvere i problemi dei ganci automatici, dal momento che spesso non si riesce a eseguire la manovra di aggancio/sgancio. A volte, in stazione si è perfino dovuto stazionare un

macchinista di riserva che, in caso di problemi, ha il compito di portare a destinazione la seconda parte del convoglio.

La recente procedura d'appalto per il trasporto regionale nella regione di Coira/Sargans ci permette di concludere che non è riuscito nemmeno l'obiettivo di prevedere un veicolo a buon mercato, dal momento che è solo grazie ai convogli articolati (GTW) che le FFS hanno potuto sottoporre un'offerta competitiva alla loro filiale THURBO.

I treni Domino, purtroppo, non sono l'unico esempio di trasformazione da parte di Operating V di un veicolo, una volta molto affidabile, in una fonte di problemi. Dopo il suo «lifting», per il quale ci si è dovuti rivolgere ad un ufficio di ingegneria tedesco visto che nell'ambito delle FFS probabilmente non ci sono più le competenze necessarie, anche l'affidabilità delle vetture Euro-City è diminuita parecchio.

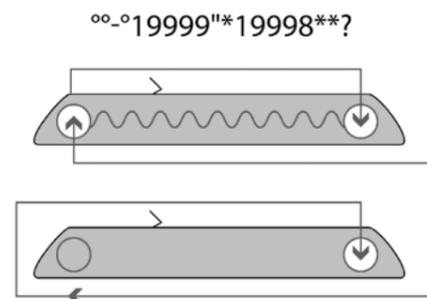
Per ogni ferroviere che si rispetti, è davvero molto triste dover constatare come, a causa delle interminabili ristrutturazioni e della mancanza di una vera e propria gestione tecnica, in seno alle FFS negli ultimi anni siano andate perse moltissime conoscenze specifiche in ambito ferroviario. C'è da chiedersi come le FFS pensino di sopravvivere in un mercato che diventa sempre più difficile, come sottolinea di continuo il CEO delle FFS.

Autocompiamento nella terra del lavoro autonomo

Bisogna soffermarsi a riflettere sull'informazione riguardante l'introduzione dei processi ottimizzati per la messa in servizio e fuori servizio. I nostri CLP sono concordi nel dire che questo nuovo processo è stato accolto bene e viene regolarmente adottato. E come potrebbe essere altrimenti? *Hubert Giger, presidente del VSLF*

È un dato di fatto che questo nuovo processo consiste in un'istruzione di lavoro che il personale di locomotiva è tenuto ad osservare, a prescindere dal fatto che piaccia o no. Sarebbe interessante capire se in futuro i macchinisti potranno scegliere se accettare o meno queste istruzioni di lavoro... Comunque sia, colpisce il fatto che le FFS parlino costantemente di accettazione delle misure prese o delle direttive da parte del personale interessato. Forse questo è dovuto al fatto che anche i diretti responsabili non sempre sono pienamente convinti della loro utilità? Magari è per questo che da diverso tempo alle FFS regna una permanente e invadente cultura dell'autocompiamento che non ammette la bensì minima critica. Alle FFS, una band musicale come la Pussy Riot non verrebbe arrestata e chiamata in giudizio, bensì la si elogerebbe all'exasperazione mediante una costante propaganda positivista. Il fatto che un nuovo processo di lavoro debba essere propinato distribuendo caffè e pasticcini alle 3.45 del mattino, non è forse un segno che la possibilità di una non accettazione da parte dei macchinisti non sia

nemmeno stata presa in considerazione? Tra l'entrata in servizio e la prima corsa, sorge spontaneo l'interrogativo di quando ci sia il tempo materiale per consumare del caffè e dei pasticcini. C'è allora ancora un potenziale di risparmio, oppure ci si aspet-



ta che siamo disposti a fare dei colloqui amichevoli sull'introduzione di questi processi durante il nostro tempo libero, magari al mattino presto o nel bel mezzo della notte? Comunque sia, i macchinisti zurighesi finora non hanno mai fatto capo alla

«Hotline per la messa in servizio». Sarebbe interessante capire se questo è dovuto al fatto che i nuovi processi sono già di per sé abbastanza chiari, oppure piuttosto al fatto che ormai regna una diffusa rassegnazione dovuta a tutto questo perenne susseguirsi di cambiamenti.

L'aumento della produttività mediante la razionalizzazione dei processi acquisterà efficacia a medio termine. Un workshop sull'ottimizzazione, in collaborazione con KAIZEN, ha come obiettivo il fatto di ottimizzare i vari processi. Ne potrebbe effettivamente derivare un aumento della produttività o, in altre parole, un risparmio, sebbene questo non dovrebbe essere l'obiettivo prioritario. Qui però è evidente che lo scopo di questi nuovi processi era proprio l'aumento della produttività e non tanto l'ottimizzazione dei processi di lavoro. Guai a chi pensa male!

Il fatto che grazie a questi processi ottimizzati noi macchinisti possiamo dare un contributo tale all'incremento della nostra concorrenzialità da rallentare l'escalation dei prezzi dei biglietti, quasi quasi ci riempie

Comunicato FFS P OP ZF

L'introduzione dei processi ottimizzati per la messa in servizio e fuori servizio nell'ambito di Direzione Trazione è riuscita. Venerdì 21 dicembre 2012, Saghi Gholipour

Il 1 dicembre 2012, e pertanto una settimana prima dell'introduzione del nuovo orario dei treni, sono stati introdotti i processi ottimizzati per la messa in servizio e fuori servizio di ICN, Flirt, Domino, Regio-Dosto, DTZ e DPZ. Durante la fase iniziale, i macchinisti hanno ricevuto tutto il supporto necessario da parte dei rispettivi superiori. Ad Olten, per esempio, i tre CLP hanno installato una «tenda sulla messa in servizio» e il primo weekend erano presenti sul posto dalle 3.45 del mattino, distribuendo caffè e pasticcini e mettendosi a disposizione per rispondere alle varie domande o agli eventuali dubbi dei macchinisti. Per i macchinisti zurighesi è stata invece istituita una «Hotline per la messa in servizio» che, per la verità, era in funzione tutti i giorni ma non è mai stata utilizzata.

Tutto sommato, confermano i CLP che sono stati interpellati, i macchi-

nisti hanno accolto piuttosto bene e anche adottato i processi ottimizzati per la messa in servizio e fuori servizio. Dall'introduzione del nuovo orario, i tempi di processo calcolati per l'ottimizzazione dello svolgimento del lavoro sono stati adattati nel Piper. L'aumento della produttività mediante la razionalizzazione dei processi acquisterà efficacia a medio termine: contribuirà infatti ad incrementare la nostra concorrenzialità, assicurerà un prezioso contributo ai risultati aziendali e anche un rallentamento nell'escalation dei prezzi dei biglietti.

Altri workshop sull'ottimizzazione nel 2013

Nel corso del primo semestre del 2013 si procederà ad un'analisi delle innovazioni, nel mentre a metà anno si dovranno prevedere i necessari adeguamenti. Sono previsti altri workshop che avranno per tema i treni navetta

Re 460, GTW, HVZ D e TGV-POS. In occasione dei workshop che si sono tenuti l'anno scorso, si sono esaminati i veicoli a trazione semplice e si sono calcolati i tempi di processo per la trazione multipla. Nel 2013 si dovranno ottimizzare i processi per i treni navetta e per le automotrici a trazione multipla.

Sono previsti dei workshop anche per il settore della pianificazione delle risorse (RP) e per i CLP. Da una parte, si dovranno armonizzare i processi all'interno di RP a Losanna e Zurigo e, dall'altra parte, si dovrà rivedere e migliorare l'aspetto della comunicazione dei cambiamenti dei piani di lavoro ai macchinisti interessati. Per quanto riguarda i CLP, la questione verte sull'ottimizzazione del lavoro amministrativo.

Mani Haller, responsabile Dir. Trazione
Beat Rappo, responsabile PCN DT

di orgoglio ed è solo a fatica che riusciamo a trattenere una lacrima di commozione... detto in parole povere, è semplicemente da piangere.

Nel corso del primo semestre del 2013 si procederà all'analisi delle innovazioni, nel mentre a metà anno si dovranno prevedere i necessari adeguamenti. Così facendo, si assicura a vita una mole sufficiente di lavoro ai vari reparti attivi nel campo dell'ottimizzazione. Da parte loro, invece, i macchinisti hanno l'obbligo permanente di studiarsi tutti i continui adeguamenti durante il proprio tempo libero. Se si calcolassero i costi derivanti dallo studio necessario per le singole modifiche e poi li si moltiplicasse per 2400 macchinisti, di certo si eserciterebbe una pressione tale che finalmente consentirebbe di elaborare i vari processi una volta sola, in compenso però in maniera valida e duratura. Tutte queste continue ottimizzazioni, come è ormai prassi normale presso le FFS, altro non sono che dei continui e inutili rattoppi. L'ottimizzazione dei treni navetta Re 460 non è ancora iniziata, dal momento che ci sono ancora dei processi poco chiari. Il fatto che ci siano ancora dei processi poco chiari per la messa in servizio, fondamentale sul piano della sicurezza, è prova del caos che da anni regna nell'ambito dell'allestimento delle prescrizioni. Perfino gli esperti d'esame PEX a volte restano interdetti.

I workshop previsti anche per il settore della pianificazione delle risorse (RP) e per i CLP suscitano un certo interesse. Prevedere delle ottimizzazioni, ossia dei risparmi, presso la pianificazione delle risorse, non fa presagire niente di buono per la qualità della pianificazione, tanto più che la maggior parte dei colleghi che operano in questo reparto già oggi lavorano al limite delle proprie possibilità. L'ottimizzazione della comunicazione ai macchinisti interessati dei cambiamenti dei piani di lavoro non è altro che un tentativo di addebitare ai macchinisti le responsabilità del datore di lavoro, ciò di cui il personale di locomotiva ringrazia già sin d'ora.

Il fatto che alla base dell'ottimizzazione del lavoro amministrativo dei CLP vi possa essere un importante potenziale di risparmio è più che ovvio dal momento che, come tutti sappiamo, passando da 30 a 65, nel 2010 il numero dei CLP è più che raddoppiato grazie al CEO Andreas Meyer sulla base di chissà quali direttive in materia di ampiezza dell'ambito di controllo. Se solo si decidesse di alleggerire nuovamente i CLP dalla loro spesso inutile mole di lavoro amministrativo, riportando il numero di effettivi allo stato originale, l'effetto risparmio sarebbe senz'altro più consistente di quanto si potrebbe conseguire attuando i risultati di un qualsiasi workshop sull'ottimizzazione. ➤

Come ci vedono gli altri

Nella rubrica «Chiosco» dell'emissione online di «Das Magazin» sono presentate regolarmente riviste tecniche. Di recente è toccato al LocoFolio. *Trovato di Daniel Hurter, redazione Loco Folio*



Ancora più scoperte del chiosco: della maggior parte non sappiamo neanche che esistono. Eppure queste riviste tecniche sono molto divertenti – anche se non si è un esperto. Vogliamo presentarne un'altra raccolta.

Loco Folio: Comprendere la stazione

Il Loco Folio è un rotocalco tecnico per i ferrosessuali. Una rivista per gente, che ama tutto ciò che si muove sulle rotaie e che hanno fatto di quest'amore un mestiere. Questo è l'organo ufficiale del sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti.

Contenuto e layout: questo sfondo sindacale del Loco Folio si nota bene. Non è un opuscolo splendente, da dove ronzia il tormentone «In viaggio come a casa propria». Con tante lettere e foto senza colore, sembra più un orario. In compenso porta sul tavolo temi, che le FFS per motivi d'immagine preferisce lasciare sotto. E temi, dei quali il dilettante talvolta non capisce un tubo.

La frase più complicata: «Il team del progetto nel progetto parziale della produttività aveva il compito di portare il tempo di condotta degli odierni 50,9 per cento al 55 per cento richiesti fino al 2016.» Il laico si chiede: Questa è l'edizione del 2012 o già quella del 2016?

La frase più giusta: «È di nuovo ora, la nuova edizione del Loco Folio è completa.» Il ➤

laico annuisce, infatti, tiene l'edizione in mano.

Il più bel titolo: quello nella rubrica «La voce del presidente». Si sente in frasi come: «I passerotti lo fischiano dai tetti: per la rete regionale di Ginevra, bisogna fondare una nuova azienda affiliata.»

Il laico si chiede: Saranno stati i passerotti della Svizzera dell'ovest? Quanto sia personale il suono, lo mostra il saluto del Presidente: «Vi auguro sempre una buona condotta attraverso la stagione buia e quieta.»

Il peggiore capitolo: «Rischio del mestiere: infortunio a persone?» Dietro quel titolo fragile si nasconde la paura più grande del macchinista, che qualcuno si butta davanti al treno. Una macchinista descrive la condotta dopo l'accaduto in questo modo: «Avevo attacchi di panico, quando transitavo nelle stazioni. Ogni essere umano sul marciapiede era un possibile candidato suicida.»

La domanda più grande: Che cosa indossano le macchiniste? Il Loco Folio svela: capi da donna! Perché, così riferisce una pilota delle locomotive, nell'assortimento sono nel frattempo disponibili anche i jeans da donna. Prima avrebbero dovuto indossare i jeans da uomo, oppure i pantaloni di stoffa del personale di treno. Il laico denota una certa resistenza e si rallegra del fatto, che sono in corso adesso i primi esperimenti di prova delle magliette polo da donna. ➤

Ci risiamo: l'indignazione della consigliera d'amministrazione

In occasione dell'intervista del SEV del 5 luglio 2012, l'ex consigliera d'amministrazione FFS Christiane Brunner ha accusato il VSLF di antifemminismo. A quanto pare, per l'ennesima volta il temperamento politico ha prevalso sulle competenze in materia ferroviaria. Ecco la replica. Philipp Kunz, legale



Philipp Kunz, che ad un confronto in tribunale ha preferito replicare con le suddette argomentazioni, è il legale che tutela il VSLF sulla questione Christiane Brunner.

«Sono ancora infuriata», ha detto l'ex rappresentante del personale FFS Christiane Brunner durante il colloquio con i responsabili del giornale kontakt.sev, ripensando alla presa di posizione del VSLF contro la formazione a tempo ridotto per i macchinisti e le macchiniste. Il VSLF, asserisce, si sarebbe dichiarato contrario dato che «tutto sommato non vuole che le donne ricoprano questa funzione». Questa, ovviamente, è un'assurdità vera e propria. Già nel Loco Folio 2/2011, a pagina 97, il VSLF aveva dichiarato quanto segue: «Solo una ventina d'anni fa, erano molti i macchinisti che vedevano con un certo scetticismo l'apertura della loro «professione per soli uomini» alle donne. Oggi le donne che guidano una locomotiva sono una normalità, ed è giusto che sia così. (...) La prima macchinista delle FFS è diventata membro del VSLF già dall'inizio. Da sempre il VSLF si batte a favore della parità dei lavoratori, indipendentemente dal sesso, dall'orientamento sessuale, dalle proprie origini, dall'appartenza etnica e dall'età. Anche in futuro non siamo disposti ad accettare dei favoritismi in virtù del sesso, sia che si tratti di uomini o di donne.»

Ecco alcune considerazioni in merito alla formazione a tempo ridotto: Il VSLF non ha assolutamente mai e in alcun modo preso posizione contro la formazione a

tempo parziale. Ha unicamente criticato l'obiettivo dichiarato delle FFS, è cioè il fatto di doversi preparare e studiare prevalentemente durante il proprio tempo libero. Ciò che del resto conferma che la durata normale della formazione dei macchinisti è troppo breve. Il VSLF è contrario al fatto che la «formazione debba avvenire durante il proprio tempo libero», un aspetto che da sempre viene combattuto da tutti i sindacati.

A cosa è dovuta allora tutta questa agitazione? Come può un'esperta sindacalista, nonché una politica di portata nazionale, accusare un'associazione professionale (!) di antifemminismo? Con la sua lettera del 10 agosto 2012, il VSLF aveva invitato la sig.ra Brunner a ritirare le sue dichiarazioni e a chiarire la questione sul giornale kontakt.sev, ma non ci è mai pervenuta una sua risposta. Al VSLF non resta quindi che risponderci da solo.

La chiave per le affermazioni della sig.ra Brunner, ex candidata al Consiglio federale, la si potrà trovare nell'ultimissima frase del suo colloquio con il giornale. Ha detto testualmente quanto segue: «Non sono realmente diventata una specialista del traffico ferroviario, ma ho portato la mia espe-

rienza sindacale e politica, come pure le mie conoscenze nell'ambito del diritto del lavoro e del secondo pilastro.»

Ah, è così allora! Madame non ha alcuna dimestichezza con la complessità dei vari modelli di tempo di lavoro con un'operatività di 24 ore su 24 ad orari irregolari. Ci sia allora concessa la domanda: Cos'ha fatto la signora C.B. in seno al consiglio d'amministrazione delle FFS per ben sette anni? Come ha potuto rappresentare gli interessi dei lavoratori se era all'oscuro del lavoro che svolgevano?

Questa non è la sede giusta per approfondire questi interrogativi. Del resto la cosa non ci interessa più di quel tanto, dal momento che evidentemente ora la sig.ra Brunner ha rivolto il proprio interesse ad altri campi d'attività e ha pertanto modo di portare le sue conoscenze nell'ambito del diritto del lavoro e del secondo pilastro all'interno di altre organizzazioni. Ecco l'insegnamento che possiamo trarre da questa sorta di melodramma: raramente il fervore politico può sostituire il know-how. In questo specifico caso, ha causato solo danni e non è stato di alcuna utilità a nessuno, tantomeno ad una donna in particolare. ➤

zur... 200...
orchestra... die Gründung der
«kleinen» Gewerkschaft unia für die
Branchen Verkauf, Gastgewerbe und
Banken.

Privat ist Christiane Brunner aktive
Grossmutter und geniesst mit ihrem
Mann Jean Queloz ihre
zurückgewonnene Freizeit, möglichst oft
in ihrem Chalet im Vallée de Joux.

er... die Anstrengung
langfristig aufrechterhalten we.
Was die Krippen betrifft, sind die ersten
immerhin schon geplant. Und die SBB
beteiligt sich am Lohngleichheitsdialog,
den die Eidgenossenschaft und die
Sozialpartner zusammen lanciert
haben.

Welche Verbesserungen müssten aus
deiner Sicht vorgenommen werden,
damit die SBB-Mitarbeitenden Beruf und
Privatleben noch besser unter einen Hut

bringen können?

Teilzeitarbeit für Männer ist im öffentlichen Verkehr noch nicht sehr verbreitet,
nicht wahr? Die SBB muss noch grosse Anstrengungen unternehmen, um sowohl
den Frauen wie den Männern Teilzeitstellen anbieten zu können. Das Thema kommt
zur Sprache, doch die konkrete Umsetzung scheitert noch an der Tradition und den
Schwierigkeiten der Stellenplanung. Obgleich es offensichtlich ist, dass die
Teilzeitarbeit eines der besten Mittel darstellt, um für Personen mit
Familienverpflichtungen das Berufsund Privatleben vereinbar zu machen und um
nicht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verlieren, die für die komplexen Abläufe
des Bahnverkehrs schon ausgebildet sind.

Ich koche noch immer vor Wut über die Stellungnahme der Standesorganisation
der Lokführer (VSLF) gegen die Einführung der Teilzeitausbildung für Lokführer/
innen. Sie war dagegen, weil sie letztlich in dieser Funktion keine Frauen will.

Was ist deine schönste Erinnerung aus deiner Zeit im Verwaltungsrat SBB?

C'è ancora di bisogno dei macchinisti in futuro?

Dopo l'incidente di Neuhausen a metà gennaio di quest'anno, incominciava nella stampa la solita discussione sulla sicurezza nella ferrovia. È stato subito chiaro che un macchinista aveva oltrepassato un segnale disposto su fermata. E come l'amen in chiesa seguiva la discussione, se ci fosse ancora bisogno del macchinista e perché non fosse la tecnica a condurre i treni. Hubert Giger, presidente del VSLF



Per il VSLF come sindacato professionale delle macchiniste e dei macchinisti, è chiaro che una tale domanda può derivare soltanto da un'assoluta ignoranza nei confronti dell'attuale traffico ferroviario in Svizzera. Alcuni estratti dal mucchio dei rotocalchi:

Blick del 17 gennaio 2013:

Non c'è più bisogno dei macchinisti in futuro? L'automatizzazione diventa sempre meglio.

Zurigo – Le FFS hanno comunicato, subito dopo l'incidente frontale a Neuhausen, d'investire milioni in un sistema per la sicurezza del traffico ferroviario. Lo sviluppo tecnico mette sempre più sotto pressione il mestiere del macchinista. (...) Sempre più spesso questi sistemi automatizzati assumono la funzione del macchinista.

Ci si pone questa domanda: Prossimamente non ce ne sarà più bisogno di lui? (...) Secondo i pareri degli esperti è solo una questione di tempo, fino a quando si preleverà il traffico dei treni completamente automatizzato senza il macchinista. Da prima nel traffico merci e poi nel trasporto di persone. Solo con poche modifiche nel sistema si potrebbe far cir-

colare già oggi un IC, senza conducente, da Amburgo a Monaco. (...)

Il portavoce FFS Christian Ginsig scrive su richiesta: «I macchinisti hanno una funzione di massima responsabilità. Non sono stabilite assolutamente riduzioni o tali discussioni.» Non sarà auspicabile neanche in futuro per le FFS, di rinunciare ai macchinisti.

Giornale SEV annuncio del 31 gennaio 2013:

La causa dell'incidente a Neuhausen d'inizio anno risale al fatto che uno dei due macchinisti ha oltrepassato un segnale su fermata. Domande critiche al Presidente del LPV Urs Mächler. (...) Domanda di Peter Moor al SEV: Tecnicamente sarebbe possibile un esercizio senza macchiniste/ macchinisti. Questo sarà così in futuro anche in Svizzera?

Risposta di Urs Mächler, Presidente LPV: I costi sarebbero enormi, perciò non dobbiamo di sicuro preoccuparci al momento dell'arrivo di questo.

NZZ del 24 gennaio 2013:

Un convegno a Zurigo mostra delle vie per l'automatismo e l'aumento dell'efficienza della ferrovia. (...) Condotta auto-

matizzata: L'automatizzazione non avanzerà soltanto nei centri d'esercizio, ma anche nelle cabine di guida delle locomotive. La parola «magica» si chiama guida adattiva, con la quale le FFS vogliono rifornire i loro macchinisti, con più informazioni davanti e nei punti nodali, all'incirca sulla velocità reale appropriata, in modo che si possa evitare di fermarsi davanti a segnali disposti su via impedita. Questo metodo, che aiuta anche a ridurre il consumo d'energia, detto così dal tenore al convegno, si potrebbe sviluppare ulteriormente nel corso del tempo in una condotta automatizzata dei treni sui punti nodali. Con la precisione raggiunta in questo modo, si lascerebbero abbassare i tempi di successione dei treni da 120 secondi d'oggi a 100 – fisicamente non sono possibili valori più bassi. Dal punto di vista degli specialisti, c'è però come sempre posto per i macchinisti. Presuppongono che tra i nodi ferroviari, i treni saranno condotti ancora «a mano».

Se fosse allora possibile, di condurre i treni senza alcun conducente, il VSLF preghebbe di essere avvisato, affinché il personale di locomotiva possa orientarsi per un nuovo lavoro. ➤

Sentieri sicuri – sentieri sicuri?

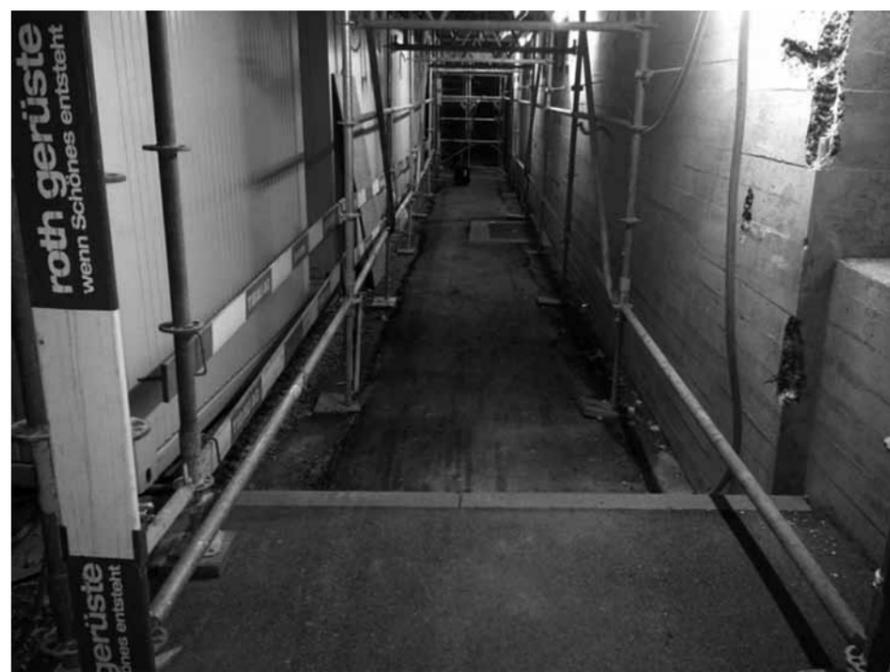
Questa situazione s'imbattava fino alla fine di marzo di quest'anno, sul nostro sentiero di servizio «sicuro» verso il parcheggio di servizio Europaallee, nella stazione centrale di Zurigo dal passaggio ufficiale accanto alla cabina ACC. *Andreas Cadosch, macchinista FFS V Zurigo*

Dal lato della stazione sembrava tutto normale...

Soltanto molto tardi si realizzava però, che il bordo alto di ben 50 cm era dischiuso solamente con una mezza scala di due gradini. Anche l'allargamento momentaneo della scala con due panconi di legno non è stato una soluzione sicura (le tracce di questa costruzione si riconoscono ancora), visto che il provvisorio di panconi di legno era traballante e notevolmente scivoloso quando era umido.

Il tutto ha avuto un'incredibile crescita potenziale, cioè, quando p. es. una scavatrice ingombrava il passaggio: in quei casi la via sicura passava sotto il contrappeso

della macchina edilizia, cosa che di notte era «solo» scomoda, ma molto sgradevole di giorno, quando il macchinario era in movimento. ➤



Giorno d'istr. FFS V

Thomas Thurnheer, macchinista FFS V Sciaffusa

Mi sembra una cosa misteriosa. Quale conclusione dovrei trarre dai casi d'irregolarità descritti nell'ultimo giorno d'istruzione 1-2013 (per esempio oltrepassare un segnale basso disposto su fermata con una corsa di manovra spinta e scortata). Tutti i tre casi sono stati causati in primo luogo da errori di altre unità organizzative (manutenzione dei veicoli, manutenzione al sistema KIS, infrastruttura, preparazione dei treni).

Le mancanze dei macchinisti, che erano implicati come ultima maglia nella catena, sono state lievi al confronto. Questa critica suggestiva, così espressa verso i colleghi coinvolti, lascia dedurre un modo d'agire troppo teorico da parte dell'ufficio committente e dovrebbe essere rifiutata dal personale di locomotiva in tutte le sue forme. ➤

I nuovi mondi delle toilette

Daniel Hurter, redazione Loco Folio

Nell'ambito del progetto «toilette nuove», le FFS abbelliscono le circa 700 toilette della flotta ICN e IC2000 con nuove pellicole e investono per questo una somma milionaria a due cifre. A questo punto non vogliamo stare a discutere del valore aggiunto della visita alle toilette in un paesaggio finto, siamo però convinti che i clienti FFS metteranno volentieri in conto dei forti aumenti pressappoco annuali per questi e altri progetti simili. Pure il personale di locomotiva contribuisce volentieri la sua parte con altrettanti aumenti annui della produttività per il finanziamento di tali provvedimenti.

Troviamo tra l'altro anche notevole, che un membro della dirigenza dell'impresa FFS, il cui stipendio eccede in modo ampio quello di un consigliere federale, trovasse il tempo e l'agio di recarsi il 4 febbraio nel centro di manutenzione di Altstetten, per presentare le toilette rivestite con le pellicole alla stampa. ➤

Agenda VSLF

Diversi soci ci hanno comunicato di non avere più bisogno dell'agenda VSLF. Nel caso che non si dovesse più desiderare l'agenda VSLF, preghiamo di ricevere un avviso all'indirizzo di posta elettronica: agenda@vslf.com. Tante grazie.

Kay Rudolf; segretario VSLF

Modello dinamico di un sistema ferroviario (DESM)

Costruito nel 1997, il simulatore Re-460 delle FFS è diventato obsoleto nel 2011, anno in cui le FFS hanno deciso di metterlo a disposizione per fini di ricerca. Tutto il sistema di simulazione è stato trasferito dal Löwenberg al laboratorio di ricerca di Deisswil, nei pressi di Berna. *Mike von Aesch, sezione BLS*

Il laboratorio della nostra associazione DESM possiede degli altri simulatori di locomotiva, come pure degli specifici apparecchi centrali che hanno la funzione di individuare i metodi e le funzioni teoriche, in quanto i problemi di una certa complessità spesso possono essere analizzati soltanto mediante dei simulatori.

Per la maggiore, i primi studi fatti nel mese di marzo e aprile del 2013 si concentrano sull'interfaccia uomo-macchina, prendendo come esempio la professione del macchinista e del responsabile della circolazione dei treni. L'influenza delle decisioni prese dal macchinista di locomotiva (per esempio la riduzione della velocità in funzione dell'orario, oppure la guida costante a Vmax) e delle scelte personali del responsabile della circolazione dei treni, non si possono misurare in maniera matematica o lineare.

Qui di seguito un esempio preso dalla mia quotidianità: In tarda serata mi trovo sulla linea Berna-Neuchâtel, nei pressi dell'intersezione tra il doppio binario e il tratto a semplice binario di Rosshäusern-Gümmenen, in attesa

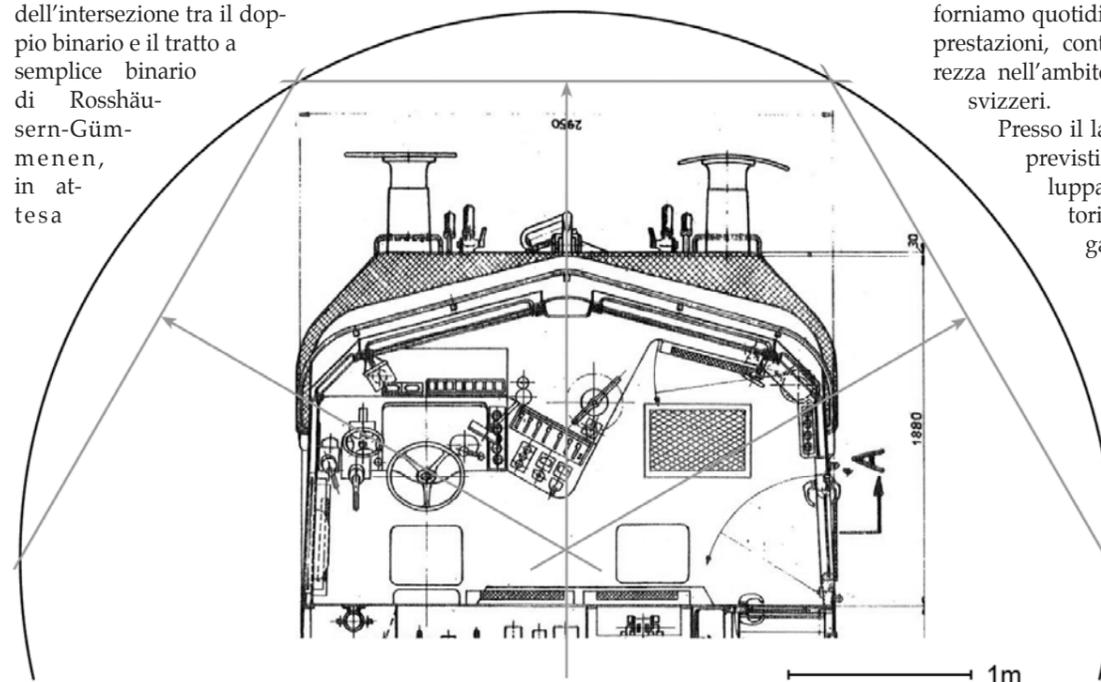
dell'incrocio con il TGV proveniente Parigi. Il foglio di marcia della mia S-Bahn prevede che io debba aspettare quattro minuti in stazione. Ecco perché, dopo l'ultima fermata regolare, procedo a metà della velocità prescritta per assicurare un «incrocio semplificato» e per non dover fermare il mio treno inutilmente. Ho preso questa decisione senza informare il capo della circolazione dei treni che, a sua volta, non mi ha avvertito che l'incrocio era stato rimandato a causa del ritardo del TGV. In sostanza: ho perso tempo inutilmente, il TGV è stato costretto ad aspettare un bel po' alla stazione successiva, e la comunicazione tra il capo della circolazione e il macchinista non ha mai avuto luogo.

Nessun programma di simulazione può cogliere questi aspetti «umani» (vedi Open Track). Presso il laboratorio di ricerca abbiamo quindi deciso di organizzare dei test molto intensivi con dei macchinisti volontari, indipendentemente dall'ITF.

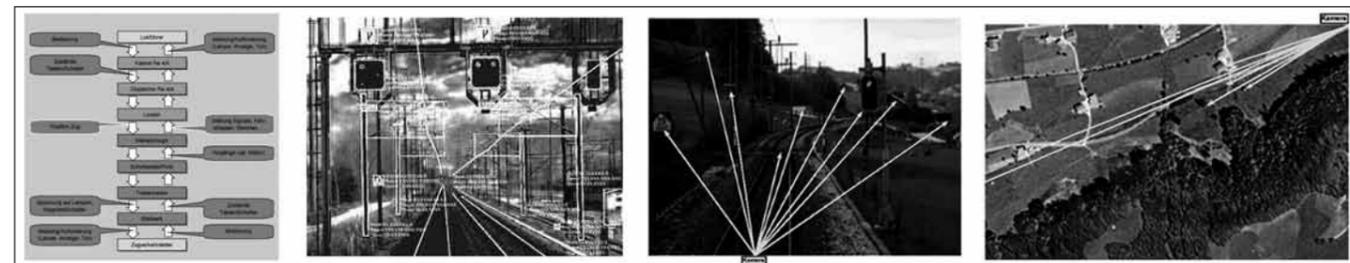
Nel corso di due diverse esercitazioni molto realistiche, si sono analizzate le percezioni fondamentali per la sicurezza, le decisioni e le azioni. Il risultato globale di tutti i partecipanti è interessante, ma i dati e le conclusioni non permettono di risalire alle singole persone. In una seconda tappa, alle ITF interessate verranno presentati dei criteri guida, scaturiti dalle informazioni ottenute.

Al momento, stiamo ancora valutando esattamente tutti i dati di misurazione. Senza volerci sbilanciare troppo, possiamo affermare già sin d'ora quanto segue: su circa 580 azioni di sicurezza (rispetto dei segnali, comportamento ad un segnale di avvertimento e/o segnale d'arresto, dimestichezza con i segnali di fascio, come pure azioni da intraprendere in caso di guida con segnale ausiliario o formulario d'ordini), il 98% delle stesse è stato eseguito correttamente! I test al simulatore hanno dimostrato che, indipendentemente dall'ITF, noi macchinisti di locomotiva forniamo quotidianamente delle eccellenti prestazioni, contribuendo così alla sicurezza nell'ambito dei trasporti ferroviari svizzeri.

Presso il laboratorio di ricerca sono previsti altri lavori mirati a sviluppare ulteriormente i simulatori, come per esempio collegare gli apparecchi centrali di tutte le generazioni, al fine di realizzare una «piccola centrale operativa». Per maggiori informazioni, vi invitiamo a consultare www.desm.ch, i visitatori sono sempre i benvenuti. ➤



Modello del sistema ferroviario
Bozzetto per la proiezione la simulazione locomotiva



Registrazione delle conversazioni per il controllo del traffico ferroviario FFS

Le FFS introducono la registrazione delle conversazioni per il controllo del traffico ferroviario. Le FFS adempiscono con questa introduzione ai consigli dell'ufficio federale dei trasporti (UFT) e del servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI). *Daniele Guidetti, specialista tecnico gestione delle esigenze FFS*

Tutti gli esercenti dell'infrastruttura ferroviaria circostanti (inclusa la BLS), lavorano già con la registrazione delle conversazioni. Le conversazioni vengono salvate automaticamente e cancellate dopo sette giorni. Le conversazioni registrate, saranno ascoltate e analizzate solo dopo un evento, che ha causato un incidente o una situazione pericolosa: Un altro uso non è ammesso.

Solo degli specialisti hanno accesso al sistema. La commissione del personale (CoPe) accompagna il progetto. La protezione personale e dei dati sarà garantita. Decorso del tempo: autunno 2012-primavera 2013: valutazione del fornitore (concorso pubblico)/primavera 2013: realizzazione e fase sperimentale/estate 2013: introduzione della registrazione delle conversazioni.

FAQ – le domande più frequenti sulla registrazione delle conversazioni:

1. Quali conversazioni vengono registrate?

A parte poche eccezioni (domanda 5) in linea di principio saranno registrate tutte le conversazioni in entrata e in uscita effettuate tramite la telefonia di servizio (BTA Frequentis) come anche alcune conversazioni prestabilite effettuate tramite GSM-R. Il grafico mostra tutti i collegamenti che vengono registrati.

2. Che cosa viene registrato esattamente?

Da un lato vengono registrate le conversazioni effettive (lingua). Dall'altro è pre-

visto il salvataggio di diversi dati quali ad esempio il tipo di collegamento, i partecipanti alla conversazione, l'ora d'inizio e di fine della conversazione. Tuttavia questo elenco non è ancora definitivo e dipende dall'offerente del sistema (BTA-FRQ e GSM-R) che si occuperà della registrazione delle conversazioni dal punto di vista tecnico.

3. Che cosa succede alle conversazioni registrate?

Le conversazioni e i dati registrati vengono memorizzati nel sistema per sette giorni. Se entro questo periodo non vengono esplicitamente contrassegnati ai fini dell'ulteriore analisi, i dati vengono automaticamente e definitivamente cancellati.

4. A quale scopo vengono utilizzate le conversazioni registrate?

Dopo un evento che ha causato un incidente o una situazione pericolosa, sarà effettuata un'analisi delle cause. Se da questa emergono incongruenze nella comunicazione – ad esempio la parola di uno, contro quella di un altro – le conversazioni registrate possono essere ascoltate e analizzate. Le informazioni acquisite in questo modo servono a ricostruire completamente l'evento oppure a evitare in futuro situazioni simili.

5. Viene registrata anche la mia conversazione privata?

Vengono registrate tutte le conversazioni effettuate mediante la telefonia di servizio (BTA Frequentis) o le chiamate GSM-R

in entrata. I partecipanti esterni alla conversazione vengono avvisati della registrazione tramite un breve annuncio. Per motivi legali le telefonate in uscita verso privati possono essere registrate solamente se queste persone vengono preventivamente informate della registrazione. Poiché tali conversazioni non sono rilevanti per le FFS, è stato deciso che non saranno registrate. Il sistema distingue tra numeri di telefono compresi in un apposito elenco e partecipanti alla conversazione non rilevanti.

6. Le conversazioni registrate sono rilevanti per la mia valutazione del personale?

No, i superiori gerarchici non avranno accesso diretto alle conversazioni e ai dati registrati e non potranno avere informazioni sul comportamento al telefono.

7. Chi può accedere alle conversazioni registrate?

Un sistema di autorizzazioni a più livelli regola in modo molto dettagliato l'accesso ai diversi livelli del sistema di registrazione. Ai dati registrati possono accedere unicamente gli analisti dell'esercizio (I-B-SBE) e solamente se ciò è necessario in base all'analisi della causa dell'evento.

Viene inoltre concesso un accesso al sistema agli specialisti tecnici di Telecom per garantire il corretto funzionamento dell'impianto.

Il Fachbus di I-B potrà accedere ai dati di connessione per effettuare configurazioni

e per offrire un supporto, ma non potrà ascoltare le conversazioni.

8. Posso ascoltare le mie conversazioni? No.

9. La conversazione viene registrata automaticamente?

Oppure posso impedire o permettere la registrazione?

Le relazioni di conversazione definite vengono sempre automaticamente memorizzate (vedi domanda 4) e i partecipanti alla conversazione non possono decidere in merito.

10. Il mio capo potrà ascoltare le mie conversazioni?

No, il superiore di linea non avrà accesso diretto ai dati e alle conversazioni registrate. Questo vale anche per inchieste da parte del superiore in caso di evento.

11. Qualcuno controllerà quante volte ho eseguito una conversazione privata?

No. Il sistema non è in grado di distinguere il contenuto di una conversazione privata o di lavoro. Non esiste nessuna possibilità per verificare quante volte un numero privato è stato chiamato, perché le chiamate in uscita non vengono registrate.

12. Se qualcuno ascolta dei dati dal sistema di registrazione, questo viene protetto?

Sì, ogni attività nel sistema di registrazione viene registrata.

13. Che cosa dice la protezione dei dati in merito al progetto? E in generale sulla protezione dei dati?

Tutti i requisiti per la registrazione delle chiamate sono stati concordati con l'incaricato per la sicurezza dei dati del Gruppo. Il sistema scelto soddisfa tutti i requisiti sulla protezione dei dati.

14. Che cosa dice la CoPe in merito a questo progetto?

La CoPe accompagna il progetto sin dal 2006 e ha apportato importanti indicazioni per la realizzazione.

15. La registrazione porterà a ritardi nel processo di comunicazione?

No, le chiamate vengono registrate in parallelo alle conversazioni in corso. Così non si formano ritardi. L'unica eccezione: per le chiamate in arrivo, il cui numero mittente non è noto al sistema, viene inserito un testo di riferimento «La chiamata viene registrata per la ricostruzione in caso d'evento». Questo sarà il caso per il 5% delle chiamate.

Il VSLF accoglie con soddisfazione l'introduzione della registrazione delle conversazioni alle FFS. Questa può proteggere il personale di locomotiva in caso di eventi. Dato che il macchinista svolge il suo lavoro da solo, la registrazione delle conversazioni può confermare le sue dichiarazioni.

Chiave

Daniel Hurter, redazione Loco Folio

Quando si parla di un grande mazzo di chiavi, di solito si pensa a un custode della notte oppure a un guardiano di un penitenziario. Con la larga diffusione dei sistemi di chiusura elettronici, bisognerà dire addio a questa figura tradizionale. Non si estinguerà, però il grande mazzo di chiavi in sé, che tuttavia sarà messo in futuro in relazione con una professione, ben nota da tempo – infatti, con quella del macchinista FFS. Questa categoria professionale ha di bisogno per la sua attività, di una vasta raccolta di diverse chiavi. Incominciò tutto con una chiave quadra, alla quale si unì decenni più tardi una chiave, sforma per l'apertura della copertura KESO, che deve proteggere la serratura quadra arcinota, da un accesso



non autorizzato. Lo «Zürich-Schlüssel» procura al macchinista l'accesso ai diversi locali di servizio e poiché le FFS desiderano essere un po' moderne e hanno introdotto in certi luoghi dei sistemi di chiusura elettronici, il macchinista porta al suo mazzo di chiavi anche un fratello più moderno del «Zürich-Schlüssel»; il «Legic-Badge». Anche l'armadietto personale nello spogliatoio vuole essere aperto

con la sua chiave, e infine è passata la voglia a un costruttore di veicoli della chiave quadra, che inventò a sua volta una versione più originale; infatti, la chiave esagonale. E quei macchinisti che conducono un veicolo speciale, possono arricchire la loro collezione di chiavi impressionante con un altro esemplare. Così, le macchiniste e i macchinisti FFS portano con sé nel loro servizio un pot-pourri divertente di sei fino a sette chiavi tutte diverse e si chiedono, forse, se questa collezione inutile e priva di un concetto rispecchia la vera immagine dell'organizzazione delle FFS.

Competenza dirigenziale

Daniel Hurter, redazione Loco Folio

Competenza dirigenziale presso Direzione Traffico viaggiatori

Verso la fine dello scorso anno è successa una cosa alquanto singolare in un deposito DT Traffico viaggiatori. A seguito di un grave fatto personale, la sera prima un macchinista ha annunciato che avrebbe dovuto rinunciare ad effettuare il turno del primo mattino, e fin qui niente di straordinario. La particolarità sta nel fatto che non è stata la pianificazione delle risorse ad occuparsi della sua sostituzione, dato che un CLP si è immischiato nella faccenda, gestendo il tutto in maniera tale da creare un forte malumore in seno ai macchinisti del posto. Dopo, però, il CLP ha cercato di giustificare il suo comportamento, non esitando a fare delle affermazioni false. Ha anche parlato di penuria di personale tra i macchinisti. Ha messo in ballo anche il fatto che alcuni macchinisti avevano espresso delle preci-

se richieste di cambiare i propri turni, ciò che era assolutamente falso. Il presidente di sezione ha quindi chiesto un colloquio con il capo filiale e la relativa stesura di un verbale. Il capo filiale ha sì concesso questo colloquio, anche se con una certa riluttanza, e due settimane più tardi ha pubblicato un verbale che, in maniera del tutto lacunosa e carente, riportava l'andamento della discussione, anche se con tutta una serie di luoghi comuni del tipo «Il macch. DT ... in qualità di datore di lavoro, insieme al suo team si deve assumere la responsabilità per un corretto svolgimento dei servizi e per la regolare circolazione dei treni. Questo, in particolare modo, in relazione all'orientamento al cliente. Noi guidiamo per i nostri clienti. Tutti noi siamo dei prestatori di servizi. Il cliente paga per avere le nostre prestazioni.» Grande è chiaramente la rabbia del presidente di sezione e dei macchinisti interessati, a riconferma del fatto che il raddoppiamento del numero delle filiali e dei CLP ha sì prodotto un aumento dei costi, ma di certo non va di pari passo con l'aumento della competenza dirigenziale.



Utilità per il cliente

La chiusura degli sportelli delle biglietterie Traffico Viaggiatori FFS. *Daniel Hurter, redazione Loco Folio*

Nella rivista del personale «In viaggio» del dicembre 2012, la dirigente del Traffico Viaggiatori FFS ha annunciato riguardo a una discussione sulla chiusura degli sportelli delle biglietterie: «Dobbiamo impiegare il nostro denaro là dove serve di più al cliente.»

Il VSLF si accorda senza se e senza ma a questa dichiarazione. Volentieri desideriamo sapere però che cosa ne ottiene il cliente, p. es. dell'aumento dei costi d'amministrazione della condotta dei treni del Traffico Viaggiatori, a causa del raddoppiamento delle filiali e dei capimacchinista. Altrettanto ci interessa molto sapere quale utilità ne trae il cliente dell'esistenza del forum condotta dei treni.

Il forum della condotta dei treni, cui non ne è a conoscenza quasi nessuno sul basare della sua esistenza, è una struttura piena di segreti dove probabilmente nessuno ne conosce il significato e lo scopo. Il «comune» personale di locomotiva non sa chi ne fa parte e secondo quali criteri sono reclutati i suoi membri. È soltanto noto, che due fino a tre volte l'anno, hanno luogo degli incontri che durano due giorni. In quanto alle conoscenze che si ottengono da questi incontri, non se ne ha nessuna informazione e probabilmente neanche l'onnipotente sa, a cosa serve ai clienti FFS l'esistenza di questo forum – questo, per mettere in relazione la dichiarazione fatta in partenza dalla dirigente della divisione. Certo, solo una cosa è sicura, che questo forum della condotta dei treni non suscita costi irrilevanti, che infine dovranno essere coperti con i prezzi dei biglietti. ➤



Buone vacanze estive

Le FFS richiedono al personale di locomotiva Traffico Viaggiatori degli impegni supplementari il sabato e la domenica, affinché si possa far fronte al traffico nei tanti grandi eventi della prossima estate (Fonte FFS V Intranet). *Comitato VSLF*

Le FFS richiedono al personale di locomotiva Traffico Viaggiatori, che di solito ha già a disposizione soltanto un minimo di riposi nei fine settimana, degli impegni supplementari il sabato e la domenica, affinché si possa far fronte al traffico nei tanti grandi eventi della prossima estate.

Il VSLF augura in questo senso a tutti, che non lavorano nel servizio di turno irregolare, una piacevole estate e buone vacanze. ➤



Grandi eventi 2013

Frauenlauf Bern 9. 6. 2013
Turnfest Biel 13.–23. 6. 2013
Greenfieldfestival Interlaken 14.–16. 6. 2013
Konzert Muse in Bern 15. 6. 2013
Openair St. Gallen 27.–30. 6. 2013
Sonisphere Festival, Basel 27./28. 6. 2013
Albanifest Winterthur 28.–30. 6. 2013
Blues'n'Jazz, Rapperswil-Jona 28.–30. 6. 2013
Luzerner Fest 29. 6. 2013
Zuger Seefest 29. 6. 2013
Bon Jovi, Bern 30. 6. 2013
SlowUp Jura 30. 6. 2013
Züri-Fäscht 5.–7. 7. 2013
Moon and Stars, Locarno 4.–14. 7. 2013
Gigathlon 7.–13. 7. 2013
Open-Air Frauenfeld 12.–14. 7. 2013
Montreux Jazz Festival 5.–20. 7. 2013
Paléo-Festival, Nyon 23.–28. 7. 2013
Streetparade, Zürich 9.–11. 8. 2013
Seenachtsfest Rapperswil 10./11. 8. 2013
Filmfestival Locarno 7.–17. 8. 2013
Open-Air Zürich 29. 8.–1. 9. 2013
Eidg. Schwing- und Älplerfest, Burgdorf 30. 8.–1. 9. 2013

Programma di formazione VSLF 2013 / 2014

31/2013 PCT (i):

Attenzione, la data è stata modificata:

Questo seminario ti permette di rinfrescare e approfondire le nozioni in materia di prescrizioni sulla circolazione (PCT), disposizioni esecutive e norme operative.

Data:

dal 02 al 04 ottobre 2013

Luogo:

Albergo Serpiano, 6867 Serpiano

Relatore:

Gianluca Romanini

Iscrizione:

entro il 30 agosto 2013

32/2014 PCT (i):

Attenzione, la data è stata modificata:

Questo seminario ti permette di rinfrescare e approfondire le nozioni in materia di prescrizioni sulla circolazione (PCT), disposizioni esecutive e norme operative.

Data:

dal 17 al 19 febbraio 2014

Luogo:

Bellinzona, Hotel Unione,

Relatore:

Gianluca Romanini

Iscrizione:

entro il 10 gennaio 2014

Conformemente al CCL, all. 6, art. 6, FFS/FFS Cargo concedono dei permessi di studio per consentire di partecipare ai seminari del VSLF. I partecipanti appartenenti ad altre imprese ferroviarie dovranno informarsi, o eventualmente presentare domanda di congedo di studio, presso il rispettivo datore di lavoro.

Iscrizioni e ulteriori informazioni:

www.vslf.com
/ Servizi / Formazione

Visita nel WylerPark

Service Federer - Return - Smash Federer - Breakdown Server FFS. *Daniel Hurter, redazione Loco Folio*

Lo scorso febbraio di venerdì, un gruppo di collaboratori testanti ha partecipato all'istruzione del LEA 3, nell'edificio della sede amministrativa FFS del WylerPark. Per l'impiego in cabina di guida, gli apparecchi sono stati muniti con diverse software d'applicazione; dei cosiddetti Apps. Lo scaricare di questi Apps è stato difficile e intensivo per via del server interno sovraccarico, operazione che è stata interrotta definitivamente dopo che quest'ultimo ha subito un crash. Gli specialisti informatici presenti non hanno rinunciato di chiarirne la causa. Infatti, è risultato che durante quella mattinata è stata trasmessa la partita di tennis con Roger Federer alla televisione. Uno spettacolo che tanti collaboratori nel WylerPark non volevano per niente perdere e che seguivano sullo schermo al loro posto di lavoro. Questo causò il sovraccarico e infine il crash del server interno. Fino ad ora purtroppo, non si è ancora venuto a sapere quando nel WylerPark – dove del resto si trova anche la dirigenza della condotta dei treni – avranno luogo i workshops per l'ottimizzazione delle attività amministrative. ➤



iPad per i macchinisti

Comitato del VSLF

Il personale di locomotiva di FFS Cargo e FFS Traffico viaggiatori ha ricevuto o riceverà prossimamente un iPad. Raccomandiamo ai nostri membri di richiedere la newsletter del VSLF anche tramite l'indirizzo e-mail delle FFS: www.vslf.com/INFO/Newsletter

Hans Utzinger-Rüegg

Commiato dal nostro socio fondatore Hans Utzinger-Rüegg, macchinista di Zurigo. *Comitato del VSLF*



La scorsa estate abbiamo purtroppo appreso la notizia della scomparsa del nostro collega in pensione Hans Utzinger-Rüegg, macchinista di Zurigo. Hans Utzinger è stato la forza trainante per la rifondazione del VSLF dopo che la sua proposta di revisione degli statuti, presentata in occasione del congresso SEV del 1956, era naufragata. Dopo molti colloqui preliminari organizzati dallo stesso Hans, il 26 novembre 1957 si è tenuta a Zurigo l'assemblea di rifondazione del VSLF che ha visto la partecipazione di macchinisti provenienti da tutta la Svizzera. Il suo impegno a favore della creazione di una rappresentanza indipendente del personale di locomotiva a livello nazionale ha dato i suoi frutti. Siamo molto riconoscenti ad Hans per il suo grande coraggio e la sua tenacia. Conserveremo del nostro apprezzato collega Hans Utzinger affettuosa e grata memoria. ➤

Raccomandazioni del VSLF

Redazione del Loco Folio

Al fine di fornire al personale di locomotiva un supporto decisionale in caso di situazioni che non si verificano con una certa regolarità, da quest'anno il VSLF ha deciso di formulare delle raccomandazioni che troverete pubblicate sul nostro sito sotto la rubrica «Consigli». Queste raccomandazioni non sostituiscono le direttive vigenti, bensì le integrano ai sensi delle «disposizioni esecutive». Vedi: www.vslf.com/CONSIGLI

Die Kolleginnen und Kollegen Simon Richard, David Lüdin, Natalie Zysset, Alexandra Wenzler, Marcel Narjes, Mike Strelbel, Levent Morandini, Andreas Müller, Marco Zuin und Marcel Hämmerli haben im ersten Quartal 2012 ihre Lokführerprüfung erfolgreich bestanden. Dazu will ich nachträglich gratulieren. Ursprünglich sollte die Klasse nur im Regionalverkehr ausgebildet werden, was so gar nicht dem Depotprofil Basel entspricht. Mir ist nicht bekannt, von wem genau die «Idee» stammte, die neuen Kollegen und Kolleginnen nur auf NPZ/Flirt und Bo'Bo' fahren zu lassen, sie jedoch gleichzeitig auf anderen Fahrzeugen zu schulen, um so eine gewisse Flexibilität im Rangierdienst zu erhalten. Die Gruppe und ich sind zufrieden, dass es anders gekommen ist als geplant.

Im Februar 2013 hat eine neue Klasse ihre Ausbildung in Basel nach dem neuen Konzept begonnen. Neu gewählte Ausbildungslokführer werden sie schulen und betreuen. Wie weit das neue Ausbildungskonzept erfolgreich sein wird, hängt sicher auch von unserem Einsatz und Wissen ab. Neben den vierteljährlichen Sozialpartner-sitzungen mit der Leitung ZF Nord hatte ich im abgelaufenen Geschäftsjahr eine erhöhte Frequenz an bilateralen Gesprächen mit Führungsvorgesetzten. Nachfolgendes Beispiel: Ende 2011 Jahres wurde ich von einem Kollegen gebeten, ihn bei einer protokollarischen Einvernahme zu begleiten. Stinkender, beissender Geruch auf einem Führerstand führten bei ihm zu Kopfweh

und Übelkeit. Trotz Massnahmen konnte nur kurzzeitig eine Verbesserung herbeigeführt werden und er verlangte, ausgetauscht zu werden. Wegen Mangels an kundigen Lokführern waren anschliessend zwei Teilausfälle von Zügen zu beklagen. Gewisse Führungskräfte sahen die Massnahme des Kollegen als Exempel, das sie anschliessend an ihm statuieren wollten. Die Grundsatzfrage lautete: Darf die Unternehmung unter Androhung arbeitsrechtlicher Massnahmen einen Lokführer zwingen, seinen Dienst bei auftretender Übelkeit weiterführen zu müssen? Wer übernimmt in einem solchen Fall die Verantwortung bei Unregelmässigkeiten? Die Führung ZF reagierte entsprechend und folgte zum Glück nicht unsachgemässen Ansichten und Meinungen Dritter. Apropos Leitung ZF, besser Leiter ZF Manfred Haller: Er ist sehr bemüht, Ordnung und Ruhe in die Zugführung zu bringen. Ob das schon alle seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bemerkt haben?

Ein anderes Thema, das die scheinbare Ruhe zu stören beginnt, sind die Dienstkleider. Nach GAV 161 Absatz 1 können die SBB ihre Mitarbeiter verpflichten, Berufskleider zu tragen. Näheres wird im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung geregelt (GAV 164 Absatz 3). Dienstkleider oder Uniformen haben Kennzeichnungscharakter und dienen der Corporate Identity. Mit den Dienstkleidern und unserer Beschilderung schafft unser Arbeitgeber gegen aussen einen klaren Kennzeichnungscharakter, wenn auch unterschied-

lich zum Zugpersonal. Das Zugpersonal in seiner Uniform hat eine klassische Berufskleidung, mit der es wahrgenommen wird – auch nach der Arbeit und ohne Namensschild. Wir sollen auch nach aussen klar erkennbar sein, aber nur oder meistens beim unbegleiteten Verkehr! Wie soll das gehen? Der Kunde unterscheidet nicht, ob begleitet oder unbegleitet. Im Loginkurs zum Thema persönlicher Schutz wurde gesagt, dass der Kunde ja nicht auf dich persönlich schlecht zu sprechen sei, sondern auf die Uniform, welche die Unternehmung vertritt. Wir sind gespannt, was die Corporate Identity – auch CI genannt – der Unternehmung wert ist.

Die Sektion Basel des VSLF hat in ihren Reihen zwei pensionierte Kollegen, die im letzten Jahr ein halbes Jahrhundert Mitgliedschaft im VSLF feiern konnten. Es sind dies Fritz Schneider und Karl Locher. Der ebenfalls pensionierte Peter Dellsperger durfte letztes Jahr das 40-Jahr-Mitgliedschaftsjubiläum feiern. Hans-Peter Reutener, Eduard Marbach, Kurt Eggenschwiler, Mäni Bornhauser und Reini Truffer feierten 35 Jahre VSLF-Mitgliedschaft. Die zwei letztgenannten Kollegen sind nach wie vor aktive Lokomotivführer. Manfred Zima und Peter Streun konnten auf ein Vierteljahrhundert Mitgliedschaft zurückblicken. An dieser Stelle will ich allen für ihr langjähriges Vertrauen in den VSLF danken.

Ruedi Gfeller
Sektionspräsident Basel

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.

<p>Adolf Müller Sektion Ostschweiz *1923 † 20.12.2012</p>	<p>Hans Utzinger Rüegg Sektion Ostschweiz *1925 † 6.8.2012</p>	<p>Max John Sektion Ostschweiz *1924 † 6.5.2013</p>
--	---	--

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

Bericht BLS-Fachausschuss

Im letzten Jahr wurden die NINA 525 und die Lötschberger 535 mit einer neuen Bremssoftware ausgerüstet, die es erlaubt, die elektropneumatische und die elektrische Bremse gleichzeitig zu betätigen. Leider wurde das Lokpersonal erst nach Abschluss des Updates darüber verständigt.

Der Fachausschuss hat für das Refit der NINA 525 eine umfangreiche Liste mit Verbesserungsvorschlägen erstellt. Wie viel davon umgesetzt wird, bleibt abzuwarten (Sparprogramm Gipfelsturm). Die Kuppelungen werden laufend revidiert, wobei Verbesserungen einfließen sollen, u. a. eine grössere Heizleistung. Der Fachausschuss hat darauf aufmerksam gemacht, dass das Anbringen wie das Entfernen der Schutzhaube nicht ungefährlich sind und eigentlich nur ein Provisorium sein dürfen.

Bei den Lötschbergern 535 soll die Klimaanlage im Führerstand verbessert werden. Zu diesem Zweck werden die Software angepasst und im unteren Bereich der Scheibe Luftleitbleche montiert, um die störende Zugluft zu reduzieren.

Die GTW verlassen die BLS auf Ende 2013 und werden von den SBB übernommen.

Bei den RBDe 565 wurde die Steuerung des Hilfskompressors angepasst. Bei den RBDe 566 II gibt es immer noch Probleme mit der Heizung im Führerstand. Nun werden bei diesen Fahrzeugen die Führerstandstüren abgedichtet.

Die MUTZ 515 sind auf gutem Wege, doch auch hier wird es noch Anpassungen geben. Das Fahrgast-Informationssystem (FIS) wurde komplett neu aufgebaut, wobei hier der Arbeitsaufwand etwas unterschätzt wurde. Dies ist auch der Grund für die aktuellen Probleme. Für Ende März/Anfang

April ist ein Update vorgesehen, das Abhilfe schaffen sollte. Die Firma Annax ist offenbar nicht in der Lage, die Systeme in einer Qualität zu liefern, wie sie zu wünschen wäre. Geplant ist ein FIS, wie es z. B. bei den SBB in Betrieb ist, mit Anzeigemöglichkeit von Anschlüssen und Verspätungen. Das FIS soll auch auf Störungsfälle ausgerichtet werden, wie z. B. vorzeitiges Wenden von Zügen usw. Es ist eine Studie in Arbeit, die aufzeigen soll, wie die restliche Flotte auf einen mit dem MUTZ 515 kompatiblen Stand gebracht werden kann.

Im Bereich der BLS soll das ETCS mit dem Level 1LS zuerst im Aaretal und auf der Lötschberg-Bergstrecke eingeführt werden, als Teststrecken sind die Bahnhöfe Spiez und Blausee ausgerüstet worden.

Thomas Krebs
Co-Aktuar Sektion BLS

DENK AN MICH
Ferien und Freizeit für Behinderte

89687
VSLF-Verband Schweizer Lokomotivführer und
Fahrdienstwärter
Dorfstrasse 19
3646 Einigen

16. April 2013

Spendenbestätigung

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für Ihre Solidarität mit Menschen mit einer Behinderung. Damit helfen Sie mit, dass die Stiftung Denk an mich unvergessliche Ferien- und Freizeiterlebnisse, aber auch Verschnaufpausen für Eltern und Angehörige sowie zahlreiche Integrationsprojekte ermöglichen kann.

Gerne bestätigen wir Ihre schöne und grosszügige Spende von

Fr. 1'000.00

Was Ihre Spende auslöst zeigen diese Zeilen, die uns erreicht haben:
„Ihr Beitrag ist für uns überaus wertvoll! Er ermöglicht den Bewohnerinnen und Bewohnern unseres Wohnheims unvergessliche Ferienmomente. Der Aufenthalt in einer fremden Umgebung weckt ihre Neugierde und vermittelt ihnen neue Impulse. Der Unterbruch der alltäglichen Routine bringt immer wertvolle Erlebnisse ins Leben dieser Menschen. Es werden plötzlich Dinge möglich, die in der gewohnten Umgebung nicht denkbar wären.“

Und diese Wertschätzung gebührt auch ihnen. Herzlichen Dank.

Mit freundlichen Grüssen
Stiftung Denk an mich

C. Cavali
Catharina de Carvalho
Geschäftsführerin

Stiftung Denk an mich
Geschäftsstelle Zürich
Brunnenhofstrasse 22
Postfach
8042 Zürich
T 044 366 13 13
F 044 366 13 12
info@denkamich.ch
www.denkamich.ch
PC 40-1855-4

Schweizerische Stiftung für das cerebral gelähmte Kind
Fondazione svizzera in favore de l'enfant infirme moteur cerebral
Fondazione svizzera per il bambino affetto da paralisi cerebrale

Cerebral

VSLF-Verband Schweizer Lokomotivführer und Fahrdienstwärter
Herr Karl Liechli
Dorfstrasse 19
3646 Einigen

Bern, 15. April 2013 MH/gru

Ein herzliches Dankeschön!

Sehr geehrter Herr Liechli
Sehr geehrte Damen und Herren

Ihre Spende von CHF 1'000.-- hat mich sehr gefreut, und ich danke Ihnen herzlich dafür. Wir werden Ihren wertvollen Beitrag dort einsetzen, wo er gerade am dringendsten gebraucht wird.

Die Eltern eines cerebral bewegungsbehinderten Kindes stossen oft an die Grenzen ihrer Belastbarkeit, denn die Betreuung und Pflege ihres Schützlings braucht Geduld und viel Kraft. Mit ihrem Angebot „Entlastung“ ermöglicht die Stiftung Cerebral betroffenen Eltern ein paar Tage der Erholung und Entspannung. Eine kurze, wirkungsvolle Pause mobilisiert neue Kräfte, um die Herausforderungen eines schwierigen Alltags wieder mit frischem Mut angehen zu können.

Im Namen betroffener Familien danke ich Ihnen nochmals ganz herzlich. Ihre Spende ist ein persönliches Zeichen des Beistehens, das wichtig und sehr wertvoll ist.

Freundliche Grüsse

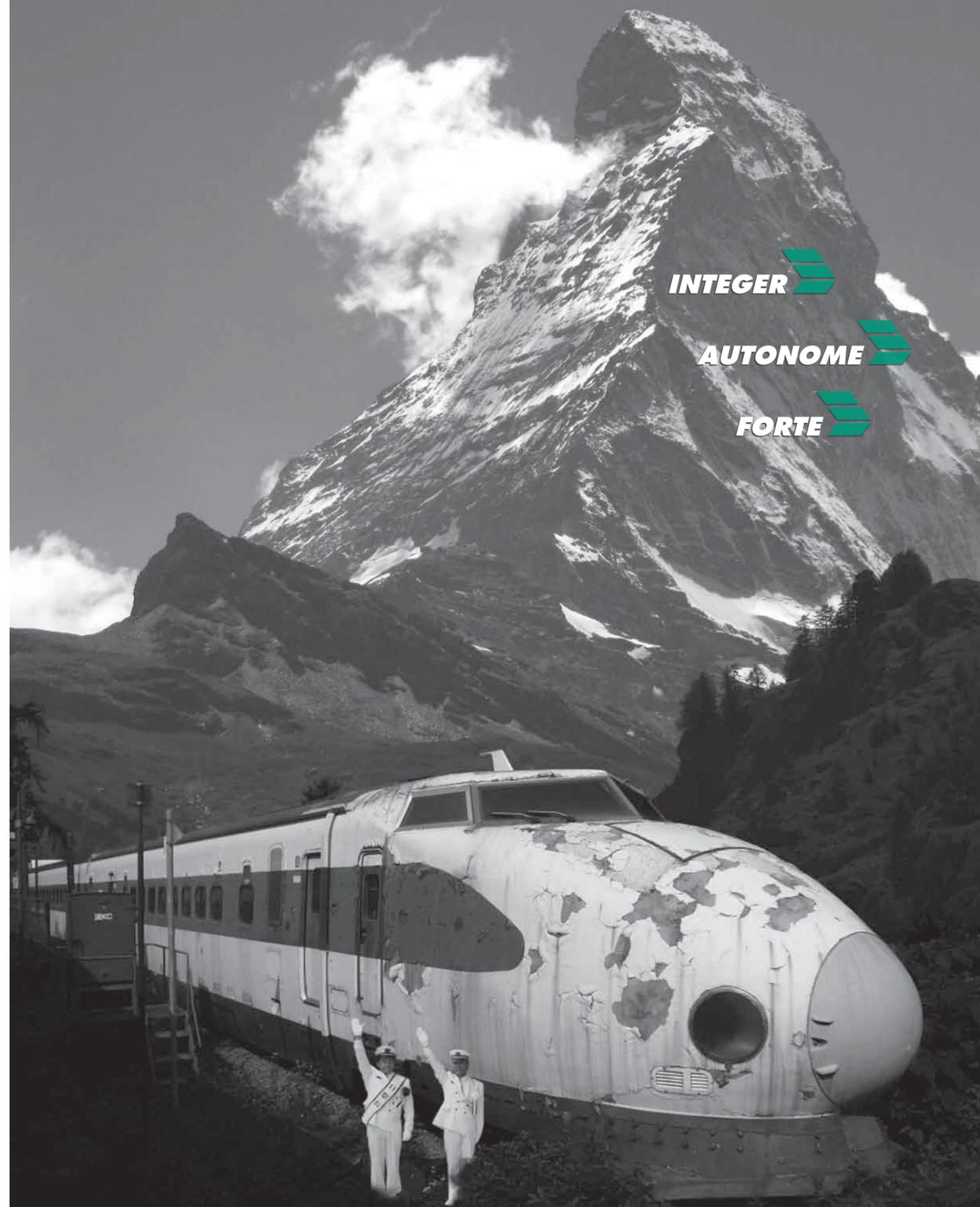
M. Harr
Michael Harr
Geschäftsleiter

Schweizerische Stiftung für das cerebral gelähmte Kind

Erlachstrasse 14, Postfach 8262, 3001 Bern, Postkonto 80-48-4
Tel. 031 308 15 15, Fax 031 301 36 85, www.cerebral.ch, cerebral@cerebral.ch
Enge Zusammenarbeit mit der Vereinigung Cerebral Schweiz

Der diesjährige Mitgliederausflug führte uns zur Rega nach Gossau/SG. In einer beeindruckenden Führung erklärte uns der pensionierte Gründer der Rega-Basis 7 sämtliche technischen und organisatorischen Eckdaten des Rettungskonzepts. Abgerundet wurde der meteorologisch erstaunlich stabile Mai-Wintertag (!) durch einen perfekt auf Ende der Führung getimten Einsatz und Start des Helikopters, sowie dem feinen Mittag- und Nachtessen im Restaurant Quellenhof mit angeregten Diskussionen. Herzlichen Dank an alle Beteiligten und vor allem an Vreni Bürgler für die – wie immer – perfekte Organisation des Anlasses.

Stephan Gut
Sektionspräsident Ostschweiz



INTEGER

AUTONOME

FORTE