

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, capoffice@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 Loco Folio



Un editoriale dovrebbe contenere a mio parere anche uno sguardo retrospettivo sul periodo che è trascorso dall'uscita dell'edizione precedente. Questa volta il riassunto contiene sicuramente il più tragico evento. Abbiamo dovuto dire addio a un giovane collega di lavoro e del sindacato, il quale ha perso la sua vita durante il servizio. All'improvviso mi è stato chiaro che la vita per un macchinista non è cosa scontata di arrivare alla fine del servizio sano e salvo e che ognuno di noi sarebbe stato seppellito al posto di Jonathan. Non vogliamo dimenticare Jonathan ogni volta che in nome del VSLF c'impegniamo instancabilmente per migliorare la sicurezza nell'esercizio ferroviario e siamo allo stesso tempo molto scomodi, e diamo l'apparenza della solita spina nel fianco delle imprese ferroviarie.

Non vogliamo altrettanto dimenticare il collega di lavoro che ha fatto lo sbaglio fatale a Granges-Marnand, mettendo in movimento il treno col segnale di partenza dispostosi su fermata e che adesso rischia una

possibile condanna per omicidio colposo. Siamo molto consapevoli del fatto, che nessuno dei macchinisti è al riparo dell'identica sorte. Il detto che il macchinista si trova con una gamba nella tomba e con l'altra in carcere, si è avverata in Granges-Marnand in una maniera orrenda.

Già ora è stato condannato il collega macchinista della BLS, con l'accusa del tribunale, di essere partito a Wimmis con le porte aperte, cosicché una viaggiatrice è rimasta ferita gravemente. Non è stata accusata però la BLS, la quale con la pianificazione di un treno che eccedeva la lunghezza del marciapiede ha provocato le condizioni adatte per l'incidente, rinunciando alla disposizione dell'accompagnamento del treno e disinserendo il blocco trazione installato da parte del costruttore. I loro membri della dirigenza amministrativa si sono tenuti distintamente in disparte o forse si può usare in questo caso un'altra parola al posto di distintamente? L'autorità di vigilanza UFT rimane comunque in linea generale intoccabile.

Anche in questa edizione ci occuperemo di progetti poco pratici, prescrizioni, ordinanze e altre contrarietà della vita quotidiana del macchinista. Anche le manie, che stanno toccando dei livelli di fanatismo, per aumentare la produttività, con le quali si trova alle prese il personale di locomotiva, lasceranno le loro tracce in questo fascicolo. È sempre più sorprendente che riguardo al personale del treno – come si riscontra dando un'occhiata nel «Briefing-Tool» – siano valide a quanto sembra altre misure. Sta forse nel fatto che si tratta del dirigente responsabile del settore d'esercizio per il personale del treno «Gestione del traffico», un ferroviere e detentore di vecchia scuola e uno degli ultimi conoscitori della sua materia? Chi è che s'impegna ancora alle ferrovie per i diritti giustificati del personale di locomotiva?

C'è da comunicare anche qualcosa positiva? Certo, LEA 3, una cosa veramente formidabile – tante grazie.

Vi auguro sempre un buon viaggio. ➤



La voce del Presidente

Hubert Giger, Presidente VSLF



Nell'ultima metà dell'anno, sono successe di nuovo tante cose nel mondo ferroviario. Con la morte del nostro giovane collega di lavoro e gli altri incidenti, in parte andati a fin di bene, gli avvenimenti hanno però raggiunto una nuova dimensione.

E adesso? Analisi professionali e chiarimenti esterni sono stati ordinati. I risultati saranno presentati in questi giorni. Da azioni avventate in breve tempo, ne siamo stati risparmiati alla fine solo in parte. Il macchinista che vive questi eventi in prima linea non è particolarmente stupefatto: più segnali, velocità più elevate, assillo di tempo più grande, più monotonia, ritmi di lavoro più estremi, pause e tempi di riposo più brevi. E questo peso aumenterà ancora di più per il macchinista.

Anche se con le nuove BAR FFS siamo riusciti ad abbassare finalmente il tempo di condotta da 5 a 4,5 ore, quest'effetto sarà subito di nuovo neutralizzato dall'aumento della produttività in relazione con la nuova linea di collegamento a Zurigo. Che il tempo di condotta concordato di

4,5 ore, è interpretato dalla pianificazione come un consiglio e la possibile eccezione spettata alle FFS di cinque ore, è intesa come un caso normale, non è sorprendente per via delle direttive della produttività.

Come andare avanti? Evidentemente, non è neanche più possibile evitare il peggio, con le regolazioni del partenariato sociale e le proposte costruttive, per impedire progetti mediati male. La via giuridica per mezzo di ricorso all'ispettorato e al tribunale parietale è lunga, e tante volte una pura lotteria. Le conseguenze nate dal bisogno sono sempre legittime, nell'interesse della sicurezza della ferrovia, di buona reputazione e con riguardo per la propria salute fuori discussione. Siamo dei dipendenti, i quali eseguono in responsabilità propria una funzione molto importante. Muoviamo i treni. Le conseguenze negative di una decisione sbagliata sono gravi, non solo per noi, ma anche per l'impresa ferroviaria. Per non creare titoli negativi in prima pagina dobbiamo essere riposati, in forma, lavorare in modo ponderato e concentrato. Non per niente pongono

per prima cosa in ogni interrogatorio la domanda: Come si sentiva all'inizio del lavoro?

L'orario e i tempi stabiliti non devono influenzare negativamente la condotta sicura dei treni: possibilmente puntuali, ma sempre per la via sicura. Il codice svizzero delle obbligazioni dice su questo nell'articolo 321a1: «Il lavoratore deve eseguire con diligenza il lavoro assegnatogli e salvaguardare con fedeltà gli interessi legittimi del datore di lavoro.»

Nessuna impresa professionale metterà dipendenti che devono svolgere compiti legati alla sicurezza, sotto pressione di tempo. E tanto meno quando eseguono il lavoro da soli e sotto l'osservazione dei clienti e di diversi sistemi di controllo. Gli obiettivi delle FFS lo confermano anche, devono essere soltanto rispettati e vissuti. Se sarà praticata pressione individuale, reagiremo e ci faremo garanti per Voi – a lungo termine.

Un viaggio sempre sicuro e tranquillo. Ve lo augura

Hubert Giger

Basta un **CLIC** per risparmiare sui premi.



Vale la pena essere soci della VSLF. Beneficia infatti di un ribasso fino al 25% sulle assicurazioni complementari della CPT e di tanti altri vantaggi presso la n.1 delle casse malati online con consulenza personale. Richiedi ora un'offerta tramite www.vslf.kpt.ch oppure telefonando allo 058 310 98 72.



Nuove regolamentazioni BAR per P-OP-ZF

I BAR per il personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori negoziati di recente, hanno potuto essere firmati ad agosto 2013, per cui entreranno in vigore a partire dal nuovo orario dei treni previsto per dicembre 2013. Che cosa cambierà? *Daniel Ruf e Benjamin Jelk, comitato del VSLF*



In data 8 agosto 2012 il VSLF aveva chiesto alla divisione DT di aprire delle trattative sui BAR per il personale di locomotiva di FFS V, a cui successivamente avevano aderito anche tutti gli altri sindacati. Il momento sembrava essere quello giusto, anche se solo poco tempo prima si erano svolte le nuove trattative per i BAR del personale del treno, regolamentazioni che il personale di locomotiva prende sempre volentieri come termine di paragone. Ed è proprio a seguito di questo confronto e delle risultanti rivendicazioni da parte del personale di locomotiva che la direzione Traffico viaggiatori aveva reagito con una certa reticenza e aveva deciso di affidare il mandato al capo delle trattative solamente nella primavera del 2013.

Dopo otto tornate negoziali, i nuovi BAR hanno potuto finalmente essere firmati nel mese di agosto 2013, per cui entreranno in vigore per la prima volta a partire dal 15 dicembre 2013 e comporteranno dei sostanziali cambiamenti per il personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori:

1. Ambito di validità

In futuro, i BAR avranno validità per tutto il personale di locomotiva di P-OP-ZF. Per i colleghi della categoria B100, questo significa un atto dovuto da tanto tempo.

2. Tempo di preparazione

In sostituzione del lavoro accessorio, che viene a cadere, all'inizio di ogni turno vengono assegnati 8 minuti di tempo forfetario che sono riportati nel piano di lavoro. Questo tempo serve al personale di locomotiva per la preparazione dell'impiego e comprende le seguenti attività:

- Annuncio di prontezza

- Consultazione dei vari tool informatici
- Acquisizione di circolari
- Allestimento di annunci ESI/ErZu (eventi relativi alla circolazione dei treni)
- Servizio alla clientela (consegna di oggetti smarriti, informazioni)

Questo tempo di preparazione accorcia il tempo di lavoro continuato e, contrariamente all'odierno lavoro accessorio, è soggetto ad indennizzo.

3. Tempo di lavoro ininterrotto

Il tempo di lavoro ininterrotto ora ammonta al massimo a 4,5 ore.

4. Pause

Le pause di durata superiore a 30 minuti ora non sono più pagate, tuttavia la somma di tutte le pause non retribuite per ogni turno di lavoro è limitata ad un massimo di 60 minuti. Anche in caso di più pause, i primi 60 minuti non vengono mai retribuiti. Per il personale di locomotiva questo significa la fine delle tanto detestate pause lunghe e, di conseguenza, un accorciamento dei turni di lavoro. La durata del turno di lavoro e il tempo di lavoro retribuito si differenziano pertanto di massimo un'ora. In futuro, le pause (e le interruzioni del lavoro, sempre che servano alla ristorazione) iniziano e terminano in un apposito locale, definito dalla commissione del personale (CoPe), che deve prevedere un'infrastruttura minima.

I tempi di trasferta del personale per e dal locale dove si svolge la pausa sono integrati nel turno. Questo assicura che il tempo effettivo della pausa possa realmente essere impiegato come tale e vada a ridurre il tempo di lavoro ininterrotto.

5. Passaggio delle consegne

Per la consegna dei lavori, il macchinista che effettua il passaggio delle consegne ha diritto a quattro minuti dopo l'orario di riferimento. Per orario di riferimento in sostanza si intende l'orario d'arrivo del treno. Se, per esempio per motivi di pianificazione, l'orario di riferimento viene rimandato all'orario di partenza, il macchinista che prende in consegna i lavori ha diritto a quattro minuti.

6. Supplementi per servizio notturno

Grazie ad una redistribuzione dei supplementi di tempo per il servizio notturno, si prevede una sensibile rivalutazione dei sempre più pesanti turni del primo mattino. In aggiunta al supplemento per servizio notturno previsto dalla legge, per il lavoro dalle ore 0.00 alle 6.00 in futuro si prevede un supplemento di tempo del 10%.

7. Lavoro domenicale e lavoro nei giorni festivi

I nuovi BAR prevedono un intervallo di 28 giorni tra due domeniche libere, ciò che si ritiene accettabile dal momento che spesso i giorni RT4 assegnati da RP finora non coincidevano con le richieste del personale interessato.

Il macchinista ha diritto ad un fine settimana libero (sabato e domenica) almeno ogni quattro settimane. Su richiesta del personale, per esempio per evitare di avere dei singoli giorni liberi nella rotazione, su richiesta dei 2/3 del gruppo interessato si può derogare da questa direttiva.

Se l'anno precedente si è lavorato durante tutto il periodo natalizio (24, 25 e 26 dicembre), su espressa richiesta del collaboratore

Applicazione problematica della BAR alle FFS V

VSLF n° 425, 2 novembre 2013 DR/BJ

I risultati delle trattative del nuovo regolamento specifico settoriale della durata del lavoro (BAR) per il personale di locomotiva alle FFS Traffico Viaggiatori, si possono ritenere uguali da entrambi le parti – sia dal dipendente, sia dal datore di lavoro – poiché tutte due le parti hanno fatto delle concessioni altrettanto identiche. Con la messa in pratica attuale della nuova BAR nei piani di lavoro, si manifestano delle costellazioni problematiche:

- A causa della pianificazione stabilita di un fine settimana di riposo (sabato e domenica) ogni quattro settimane, sono stati pianificati diversi giorni singoli di riposo. FFS-V prevede di concedere 118 giorni liberi.
- I giorni lavorativi sono stati pianificati a blocchi che possono arrivare fino a sette giorni, combinati in parte con giornate singole di riposo: p. es. 6/1/6 oppure 6/1/7.
- Il tempo di condotta in linea di massima di 4,5 ore è stato oltrepassato in diversi servizi pianificati.

Con riferimento all'articolo 51 del CCL (settimana di cinque giorni), la CoPe PL, non ha dato alcun consenso per la pianificazione di giorni singoli di riposo. Fino ad ora la dirigenza della condotta dei treni, non è stata disposta a rinunciare o almeno di ridurre a un minimo le giornate singole di riposo. Nel frattempo però, si rinuncia a sette giorni consecutivi di lavoro.

La commissione del piano di lavoro (CPL) dei depositi e dei gruppi ha il compito di esaminare le bozze dei piani di lavoro e ha la possibilità di confermare delle eccezioni nei tempi di condotta. In momenti di maggiore pressione può essere anche utile superare le 4,5 ore.

L'affermazione delle FFS, che senza questi provvedimenti non sia possibile di mettere in atto la nuova BAR, è inappropriata. Bisogna presupporre, che le FFS abbiano preso in considerazione la praticità della pianificazione nelle trattative.

Il VSLF prosegue il dialogo con P-OP-ZF. Spera però allo stesso tempo, che le commissioni locali della pianificazione del lavoro, respingano tutte le bozze dei turni e delle rotazioni che sono contrarie alla BAR.

viene concesso un giorno libero in uno di questi giorni dell'anno successivo.

Trattative e applicazione

Come già in passato, anche questa volta il VSLF si è attenuto al motto «duri ma leali». Duri, in quanto si trattava di dare un seguito alle giustificate richieste e rivendicazioni del personale di locomotiva e, leali, dal momento che il VSLF non ha chiesto nulla che in qualche modo non si potesse mettere in pratica. Si è espressamente rinunciato al proverbiale «chiedere la luna», dal momento che le rivendicazioni che di primo acchito sembrano plausibili, possono poi magari ritorcersi negativamente su una piccola parte del personale di locomotiva. Analogamente alla regolamentazione per il personale del treno è soprattutto, per esempio, la regolamentazione concernente la fine del lavoro prima e l'inizio del lavoro dopo dei giorni liberi che non potrebbe trovare applicazione per i piccoli depositi dato che prevedono un numero di turni medi molto limitato e, secondariamente, le domande di fine/inizio del servizio da parte del personale di locomotiva rischierebbero di essere respinte in quanto si dovrebbero comunque prevedere dei turni intermedi.

Una questione sono le trattative per i BAR e, un'altra, la loro applicazione da parte della pianificazione delle risorse, in collaborazione con le commissioni per la pianificazione del lavoro (APK). Proprio a proposito della trattativa relativa all'introduzione dei tempi di trasferta per le pause si sospetta che, adducendo l'argomento delle limitazioni di sistema del programma PIPER, alcune APK si siano lasciate andare a delle concessioni piuttosto generose. A loro difesa, bisogna però anche dire che queste commissioni hanno dovuto agire sotto una pressione di tempo a dir poco enorme, ciò che è principalmente da attribuire alla comunità di negoziazione. Se, da una parte, le competenti commissioni delle FFS e il comitato del VSLF avevano dato luce verde ai nuovi BAR già due settimane prima dell'ultima tornata negoziale, dall'altra parte un sindacato consociato ha avuto bisogno di quasi due mesi in più. Fino al momento della firma finale del contratto è quindi trascorso del tempo prezioso che sarebbe stato di fondamentale importanza, per esempio, per un serio approfondimento del problema concernente i tempi di trasferta per le pause.

Data la loro complessità, non è ancora possibile valutare quali saranno le effettive conseguenze delle nuove regolamentazioni BAR per la nuova pianificazione dei turni. Il VSLF tuttavia ritiene che, visti nella loro totalità e a livello nazionale, questi cambiamenti avranno un effetto positivo su tutto il personale di locomotiva. ➔

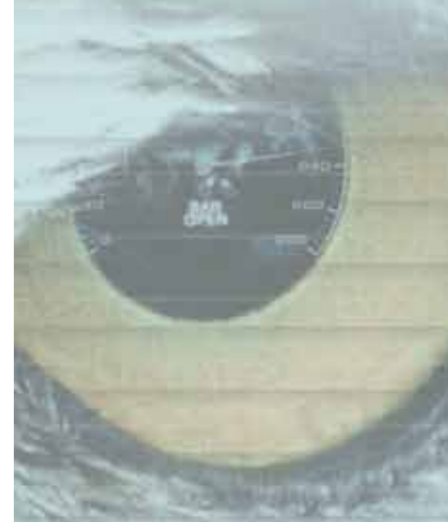
Applicazione della nuova BAR FFS-V tramite le CPL

VSLF N° 426, 8 novembre 2013 DR/BJ

Dal dicembre 2013, entreranno in vigore per il personale di locomotiva di FFS Traffico Viaggiatori le nuove norme specifiche settoriali del lavoro (BAR). A causa dell'aumento continuo di maggiore pressione durante i turni, i partner sociali hanno potuto raggiungere, con la riduzione del lavoro continuo di cinque ore a quattro e mezzo, un miglioramento per il personale di locomotiva, già atteso da qualche tempo. Inoltre, la CoPe PL si è impegnata altrettanto, sotto l'aspetto della protezione della salute, per dei modelli di rotazione conforme ai tempi, cosicché il dirigente P-OP-ZF, Mani Haller, si è pronunciato alla fine contro settimane lavorative di sette giorni.

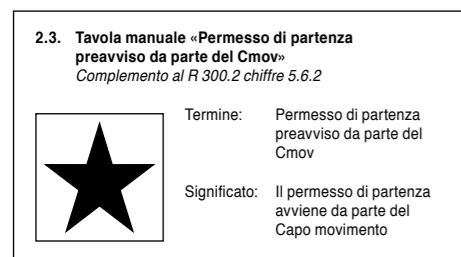
Con stupore e delusione il VSLF è venuto a sapere, che le commissioni del piano di lavoro (CPL) di alcuni depositi, deviano dai risultati ottenuti a favore del personale e che favoriscono per esempio, dei servizi con un tempo di lavoro ininterrotto di oltre 4,5 ore. Oppure, dei modelli di rotazione con settimane di sette giorni lavorativi. Il fatto, che s'intende perseguire un possibile sviluppo del settore d'impiego a spese della protezione della salute, solleva delle questioni.

Il VSLF indirizza per tutte le contestazioni, che riguardano deviazioni sulle BAR negoziate nei turni, alle CPL locali. Allo stesso tempo, il consiglio esaminerà la sua strategia sulle questioni in materia di diritto d'orario lavorativo.



Meeting Infra

Hubert Giger, Presidente VSLF



Meeting dei responsabili dell'infrastruttura a Payerne

La riunione è stata spostata a causa della disgrazia in Granges-Marnand entro breve tempo a Payerne, per dare la possibilità a tutti i partecipanti di visitare il luogo dell'incidente.

Oltre a questo è stata offerta la possibilità di ricevere nelle diverse così dette «bancarelle di mercato» informazioni concernenti i temi del sistema d'ingresso dei treni, costruire e mantenere, in più dell'orario e di discuterne con i relatori.

Che i quadri di FFS Infrastruttura si dedicano in generale ai sistemi di sicurezza dei treni e in particolare agli impianti vecchi come Granges, è da valutare in modo molto positivo. Una visita di questi impianti è preziosa, specialmente dopo una collisione frontale e inoltre, approfondisce a lungo termine la conoscenza della teoria. Dato che FFS Infrastruttura non è ritenuta in alcuna forma responsabile dell'incidente, com'è confermato dalle dichiarazioni dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), delle FFS e del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI), cresce l'importanza delle conoscenze approfondite.

Una soluzione per migliorare la sicurezza nelle stazioni come Granges-Marnand, è stata poi elaborata sotto la dirigenza di FFS Infrastruttura. Nonostante la richiesta posta alle ferrovie dall'UFT, in data 21 agosto 2013, di non imporre al personale di locomotiva durante il processo di partenza dei compiti supplementari, è stata creata per tutta la rete, una nuova prescrizione con delle procedure mai esistite fino ad ora e un nuovo segnale a forma di tavola manuale. I costi per nuove misure di sicurezza si limitano quindi sulla distribuzione della nuova prescrizione I-B 25/13 «Misure nel processo di partenza», così come alla produzione delle «tavole manuali del fiocco di neve». Tempi più lunghi di presenziamento delle sette stazioni sarebbero stati, infatti, troppo cari e anche per le FFS la sicurezza ha un limite di prezzo. Almeno adesso, anche l'infrastruttura è coinvolta, in parte, nella responsabilità durante il processo di partenza. E questa è cosa buona.

Hubert Giger
Presidente VSLF

Finalmente! Il LEA 2 è acqua passata! L'apparecchio pesante, poco maneggevole e snervante, l'abbiamo potuto restituire per essere smaltito. Quale sollievo (detto qui esplicitamente nel senso letterale)! Difficilmente qualcuno rimpiangerà quest'aggeggio «assurdo»... Invece il LEA 3 è leggero, maneggevole, veloce ed è adatto per il campo d'impiego previsto. Grazie infinite a tutti quelli che hanno collaborato nella scelta e l'acquisto di quest'apparecchio!

Richard Widmer
macchinista FFS V Zurigo

Corso d'istruzione LEA 3

Daniel Hurter, redattore del Loco Folio

L'ultimo corso ufficiale d'istruzione del LEA 3

Il 9 settembre 2013, si è tenuto a Ziegelbrücke l'ultimo corso ufficiale d'istruzione del LEA 3. Questo non sarebbe per sé degno di essere menzionato ma la cosa straordinaria di quest'evento è stata la partecipazione di tredici persone della dirigenza della condotta dei treni (!). Possiamo solo speculare sul motivo di questa grande parata. È forse perché a causa del continuo gonfiamento dell'apparato dirigente della condotta dei treni, la quantità del lavoro di alcune persone è diventata nel frattempo così poco, che è stata colta l'occasione di affrontare volentieri un viaggio a Ziegelbrücke, neanche poi così vicino, per far passare il tempo evidentemente abbondante? Oppure la dirigenza della condotta dei treni si è voluta crogiolare, considerata la sua piuttosto modesta efficienza, nello splendore del progetto, senza dubbi molto riuscito, del LEA 3? Non lo sappiamo. Il personale di locomotiva però, al quale viene imposta la necessità continua di altri aumenti di produttività, per garantire la competitività della condotta dei treni del traffico viaggiatori, si dà pensiero.

Dopo che abbiamo dovuto trascinarci in giro per cinque anni la piastra scaldavivande (LEA II) scomoda e molto pesante, quest'estate è stato consegnato il LEA III: un iPad di Apple. Il display Multi-Touch di 9,7 pollici e un peso di solo 652 grammi sono uno strumento di lavoro perfetto. Sempre online, veloce, e semplicemente funziona. Tante grazie, ottima scelta.

Diminuzione degli aggravati

Hubert Giger, Presidente VSLF

Diminuzione degli aggravati sui macchinisti

L'appello dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) alle imprese del traffico ferroviario (ITF), di evitare o addirittura di ridurre nuovi compiti al personale di locomotiva è necessario e atteso da qualche tempo.

Da anni vengono prescritti al personale di locomotiva dei compiti addizionali tecnici come anche d'esercizio, senza esserci mai stati degli sgravi adeguati. Al contrario il peso è aumentato a causa della continua crescita della produttività, orari di marcia più stretti, velocità più elevate, capacità d'accelerazione più grande dei veicoli, densità dei segnali molto alta e tempi d'inversione e di messa in servizio più brevi.

Le nuove direttive di fermata, che sono incluse nel progetto PEKABA delle FFS, aggiungono al personale di locomotiva un compito in più. L'osservazione supplementare dell'assistente elettronico del macchinista (LEA) durante la corsa e la memorizzazione delle diverse informazioni in ogni fermata provocano un aggravio maggiore considerevole – tutto questo senza un valore aggiunto per l'impresa.

L'introduzione programmata dalle FFS della guida adattiva dei treni (ADL), con informazioni automatiche di velocità al macchinista durante la corsa, generava altrettanto un aggravio maggiore.

Si deve dar seguito all'obiettivo stabilito dall'UFT, affinché i macchinisti possano concentrarsi meglio sui segnali e con questo sulla condotta dei treni. Bisogna rinunciare attualmente all'assegnazione, pianificata alle FFS, di altri compiti al personale di locomotiva durante la guida in relazione con i progetti PEKABA e ADL.



La vita di un tratto di rallentamento

Quando non c'è un adeguato controllo dei processi e la comunicazione ottiene l'effetto contrario rispetto a ciò che si prefigge, ecco che puntualmente compare un nostro intervento sul LocoFolio. Gruppo tecnico del VSLF

Info albo virtuale

17.7.2013

Zurigo HB–Zurigo Hardbrücke: Sensibilizzazione sul rallentamento binario 602

A causa del cattivo stato dei binari, sul binario 602 Zurigo HB–Zurigo Hardbrücke è previsto un rallentamento a 40 km/h che va dal km 2,560 al km 2,740 = 180 m.

Siete pregati di prevedere una guida ottimale alla velocità massima consentita e di accelerare rapidamente dopo il tratto di rallentamento.

In questo modo potremo limitare le conseguenze sull'esercizio e dare un importante contributo alla soddisfazione della nostra clientela.

Egon Eisenring
Responsabile Produzione ferroviaria Regione di Zurigo

1° atto: I binari tra Zurigo e Hardbrücke sono ridotti in uno stato così pessimo da dover prevedere un tratto di rallentamento a 40 km/h.

2° atto: La comunicazione nei confronti del personale di locomotiva non funziona così come previsto dalle prescrizioni della circolazione (PCT) (non sappiamo se l'errore è da imputare ad Infrastruttura oppure a Traffico viaggiatori).

3° atto: La segnalazione del tratto di rallentamento non è stata collocata correttamente in base alle prescrizioni sulla circolazione. 4° atto: Nonostante ciò, le FFS sensibilizzano ed esortano il personale di locomotiva a prevedere una guida «ottimale» e ad accelerare rapidamente dopo il tratto di rallentamento, malgrado non sia chiaro quanto è lungo il tratto su cui si deve circolare a 40 km/h.

5° atto: E, per finire, dopo che il rallentamento a 40 km/h è presente da oltre 14 giorni, a seguito delle numerose reazioni pervenute in merito al segnalamento del tratto di rallentamento i macchinisti ricevono una comunicazione del seguente tenore: «La situazione in questione non può essere rappresentata diversamente in quanto non è contemplata dalle PCT.»

Nel frattempo, è tornata di nuovo la calma e si è fatta chiarezza sulla questione della linea che collega Zurigo ad Altstetten. Il tratto di rallentamento a 40 km/h ora non c'è più. Tuttavia, il rischio di nuovi rallentamenti è ancora realistico.

Da: lea@sbb.ch
Data: Lunedì 15 luglio
A: ESI@noreply.ch
Oggetto: 0715ESI
Cognome: Schaniel
Nome: Antje-Katrin
Data problema: 15 luglio 2013
Stazione: ZHDB
Treno: 1967

Svolgimento dei fatti:
Il rallentamento a 40 km/h nell'area di Zurigo–Hardbrücke non è ancora riportato nel LEA e non è nemmeno stato consegnato un formulario d'ordini.

Da: lea@sbb.ch
Data: 17 luglio 2013
A: ESI@noreply.ch
Oggetto: 0717ESI
Cognome: Hurter
Nome: Daniel
Data problema: 17 luglio 2013
Stazione: ZUE
Binario: 600-603
Treno: 9210

Svolgimento dei fatti:
Durante la corsa ho incontrato, uno dopo l'altro, un segnale avanzato di rallentamento a 40 km/h, un segnale di inizio rallentamento, un segnale avanzato di rallentamento a 80 km/h, un segnale di inizio rallentamento e, per finire, un segnale di fine rallentamento. Non mi era pertanto chiaro dove finisse il rallentamento a 40 km/h e dove iniziasse quello a 80 km/h.

Erklärung Langsamfahrstelle Zürich Hardbrücke – Altstetten.

Geschätztes Lokpersonal, wir erhalten zahlreiche Reaktionen auf die Langsamfahrstelle Hardbrücke – Altstetten. Kritisiert wird, dass die Tafeln falsch aufgestellt seien bzw. im linken Gleis eine Tafel zu viel aufgestellt wäre. Dies trifft nicht zu.

Situation (nur Fahrrichtung Hardbrücke – Altstetten dargestellt, nicht massstäblich):

The diagram shows a railway track with two tracks. The left track has a speed limit sign of 40 km/h. The right track has a speed limit sign of 80 km/h. A train is shown on the right track, moving towards the left. The speed limit sign on the right track is 80 km/h, but the text below indicates that the theoretical speed limit is 120 km/h, but due to the braking distance, the actual speed limit is 80 km/h.

$V_{max} = 40 \text{ km/h}$ $V_{max} = 120 \text{ km/h}$ (theoretisch, aber wegen Bremsweg nur $V_{max} = 80 \text{ km/h}$) $V_{max} = 80 \text{ km/h}$

Erklärung:
Die Gleisanlage auf dem linken Gleis ist, rein technisch gesehen, zur Zeit folgendermassen befahrbar:

- 40 km/h (km 2,56 – km 2,75)
- 120 km/h (km 2,75 – km 3,11)
- 80 km/h (km 3,11 – km 3,35)

Freundliche Grüsse

Andreas Oberholzer
Chef Lokpersonal

Gerhard Sidler
Prüfungsexperte

Wenn nun ein Zug vom rechten Gleis aufs linke Gleis wechselt, braucht es für diesen Zug eine Anfangstafel bei km 3,11. Diese ist aus Sicht des Lokpersonals auf dem linken Gleis überflüssig. Die beschriebene Situation kann aber nicht anders dargestellt werden, weil sie im FDV nicht vorgesehen ist.

Meno monotonia per i macchinisti

Gudela Grote, professoressa ordinaria per psicologia di lavoro e organizzazione all'ETH, si batte per un miglioramento della sicurezza nelle ferrovie, non solo riguardo alle macchine ma anche per esseri umani.

Daniel Hurter, redattore Loco Folio



Nell'esercizio ferroviario si nota da anni uno spostamento delle competenze decisionali dal personale viaggiante a quello fisso, in particolare i capimovimento. I macchinisti diventano sempre più spesso dei «tappabuchi» per le funzioni quali non possono essere ancora automatizzate in un sistema comandato sempre meno da loro. Nelle cabine di guida si scambiavano fasi, tendenzialmente, di troppo poco lavoro o di affaticamento. Il rischio d'incidenti, dice Grote, aumenta in particolare quando la routine viene ogni tanto sfondata, per esempio quando ci sono dei cambiamenti all'ultimo momento dell'orario.

Grote vede una possibilità per ridurre la routine a lungo nel ritorno indietro a impieghi diversificati del personale di locomotiva. Chi circola con treni differenti e su tratte diverse ha di regola un'attenzione più alta. La professoressa dell'ETH, che si è occupata già più di una volta intensivamente con i ferrovieri, nota un'insufficienza in merito allo scambio reciproco tra macchinisti. L'isolamento da guerriero solitario nelle cabine di guida deve essere eliminato – per esempio con eventi frequenti, integrati nel decorso del lavoro per lo scambio personale d'esperienza (Fonte: Paul Schmeberger, NZZ del 24 agosto 2013, pagina 13).

Il VSLF sostiene questa tesi già da tanti anni ed è lieto di sapere che questa è anche sostenuta da una persona esperta. Non s'illude però del fatto che queste affermazioni non saranno ascoltate dalle FFS. Proprio la Condotta dei treni Traffico viaggiatori si comporta riguardo a questo assolutamente

in modo ostinato, come mostra il seguente esempio:

Relazione finale del gruppo di lavoro Aarau/Beinwil

Lunedì, 5 agosto 2013, 10:24 di Martin Herger
Volentieri V'informiamo con questa relazione finale sul progetto Aarau/Beinwil.

Nell'ambito del cambiamento ZF e della pianificazione ombra, sono stati esaminati i diversi siti del personale di macchinista sulla loro produttività e attrattività. I collaboratori dei posti di Aarau e Beinwil sono stati informati e invitati il 3 settembre 2012 dalla dirigenza della Condotta dei treni per collaborare al progetto «Revisione dei siti Aarau e Beinwil». In seguito a questo è stato formato un gruppo di lavoro con membri di entrambe i depositi, PR e la CoPe:

Martin Herger, CLP Aarau, dirigente del progetto; Gery Sigrist, CLP Lucerna/Beinwil, vice dirigente del progetto; Mathiuet Tanja, Zurigo, pianificazione delle risorse; Altorfer Oliver, Olten, commissione del personale Aarau; Aregger Hanspeter, Lucerna, commissione del personale Beinwil; Gloor Peter, commissione del piano di lavoro, Beinwil; Rohr Dominik, commissione del piano di lavoro, Aarau; Hunziker Sacha, macchinista, Aarau; Wittmer Michel, macchinista, Beinwil; Wassmer Christian, macchinista, Beinwil

L'inizio di questo gruppo di lavoro è avvenuto in settembre 2012. In otto sedute

sono state esaminate idee e varianti, creato un sondaggio, fatti dei chiarimenti e disegnati dei possibili turni.

Il gruppo del progetto si è accordato sulla seguente soluzione:

Giornalmente sarà fatto due volte il cambio di turno tra Aarau e Beinwil e viceversa. Con questa possibilità entrambe i depositi riceveranno più lavoro vasto con la possibilità di circolare su altre tratte, il sito di Beinwil condurrà in più il FLIRT.

La riunione della dirigenza Condotta dei treni (LS ZF) rifiuta questa proposta.

La LS ZF ha rifiutato questa richiesta con la seguente motivazione:

La produttività diminuisce su tutt'e due i depositi del 2,5 per cento. Questo causa in seguito dei costi all'anno di CHF 220 000. Il management delle avarie viene reso più difficile perché in caso di guasti il personale di locomotiva di entrambe i depositi può essere impiegato soltanto in forma ridotta. La soluzione corrisponde a un ampliamento del raggio operativo. Ampliamenti di questo genere sono generalmente la conseguenza di un cambiamento dell'offerta, cosa che non è nella soluzione proposta. Modelli alternativi con impieghi flessibili per tutti sono stati valutati, ma non hanno avuto, secondo il sondaggio tra i collaboratori, alcuna maggioranza.

La LS ZF ha affidato l'incarico di cercare altre possibilità per alzare l'attrattività del sito di Beinwil. La responsabile di questo progetto sarà la filiale Svizzera centrale-Ticino. Per questo ci sarà alla fine

dell'anno un progetto seguente nel quale collaborerà il sito di Aarau.

La LS ZF ringrazia per l'ottimo lavoro del gruppo del progetto Aarau/Beinwil.

Martin Herger
Dirigente del progetto
CLP Aarau

I costi attesi di CHF 220 000 ostacolano quindi, secondo il parere della dirigenza Condotta dei treni Traffico viaggiatori, un impiego del personale di locomotiva di Aarau e Beinwil alquanto vasto, oppure detto diversamente, la continua dichiarazione fatta dalle persone dirigenti delle FFS, che non vengono risparmiati né costi né fatiche per il miglioramento della sicurezza, rimarrà una volta in più «parole vuote». Invece non hanno alcuna importanza i costi, quando si tratta di creare degli altri posti d'impiego per l'apparato amministrativo Condotta dei treni, già abbastanza gonfio. Per esempio è stato realizzato al volo per un capomacchinista di Lucerna il quale ha avuto, a quanto sembra, un burnout e che non poteva più lavorare nel luogo di lavoro d'origine, un nuovo posto d'impiego nel reparto Formazione, Progetti e Processi (AKP): Markus Rossi: nuovo da Formazione, Progetti e Processi (AKP).

Giovedì, 21 febbraio 2013, di Karin Gröbli
Stimate collaboratrici e stimati collaboratori Markus Rossi, fino a ora capo del personale di locomotiva a Lucerna, lavorerà dal 1° aprile 2013 da AKP nell'ambito della formazione. Da AKP accompagnerà ancora la nuova formazione del personale di locomotiva, nella quale ha già contribuito del lavoro prezioso nello sviluppo. Markus Rossi parteciperà inoltre a progetti futuri nella formazione e nell'aggiornamento.

Inizierà il suo nuovo incarico a Berna il 1° aprile 2013. Non vedo l'ora d'iniziare la collaborazione e do il benvenuto a Markus nel team AKP.

Distinti saluti

Karin Gröbli
Dirigente Formazione, Progetti e
Processi

Possiamo dedurre che i costi di ogni anno per questo nuovo posto di lavoro non sono molto meno dei CHF 220 000 che sono sembrati troppo alla dirigenza Condotta dei treni Traffico viaggiatori per un impiego più vasto dei macchinisti di Aarau e Beinwil. Il fatto che gli spostamenti continui costretti di giovani macchinisti nel deposito privo d'attrattività di Beinwil scatenano delle fluttuazioni moltiplicate – con costi alti – sembra di superare comunque la forza d'immaginazione della dirigenza Condotta dei treni Traffico viaggiatori. ➤

Sempre Beinwil

Perché non si crea per il personale di locomotiva, con le conoscenze più larghe di veicoli e di linea, semplicemente una categoria «Beinwil+»? Daniel Hurter, redattore Loco Folio

Già nel Loco Folio 2/2011 abbiamo informato su una classe che poco prima di terminare la formazione è stata confrontata con il fatto di dovere passare una parte del suo tempo di servizio a Beinwil e di stipulare perciò un secondo contratto, affinché le FFS potessero evitare di pagare indennità per i chilometri e di concedere tempo di viaggio.

Evidentemente questo modo di agire ha fatto scuola all'interno delle FFS. A una classe di Goldau con dodici partecipanti che ha terminato la formazione fine marzo di quest'anno è stato spiegato che questa avrebbe dovuto coprire la percentuale di 600 unità di posti d'impiego a Goldau, 300 a Zugo e 300 a Beinwil e che l'equivalente spartizione sarebbe stata fatta tra di loro. Dato che non mancava la solidarietà tra le nuove macchiniste e i macchinisti, nessuno è dovuto andare al 100 per cento a Beinwil. Sei partecipanti della classe lavorano adesso oltre a un altro luogo di servizio al 50 per cento a Beinwil e hanno ricevuto in compenso un contratto di lavoro con il livello di prestazione F nel ToCo. Lo spostamento tra i due luoghi d'impiego avviene con un ritmo di tre mesi. Uno dei macchinisti interessati racconta come questo funziona nella pratica:

«Il deposito di Beinwil am See si trova nel Seetal. Il suo raggio operativo include le due linee Lucerna-Lenzburg e Lucerna-Brunnen. I veicoli impiegati sono esclusivamente i RABe 520 (GTW-Seetal). La linea del Seetal è sicuramente bella e il lavoro non pesa tanto quanto sulle altre tratte. In cambio però manca la diversità e col tempo incomincia a esserci una certa monotonia. Per noi macchinisti giovani e motivati, che a Goldau abbiamo un raggio operativo molto più grande e vasto e fatto anche già tanti servizi, questa era una situazione un po' strana, tuttavia eravamo curiosi di prendere in mano la nuova sfida.

Il problema però è che noi ci troviamo all'inizio della nostra carriera di macchinista e non abbiamo perciò ancora tanta esperienza nella pratica. Possiamo fare esperienza e approfondire il nostro sapere guidando il più possibile veicoli diversi su tutte le linee da noi conosciute, proprio come dice il detto «Lavorando s'impara». Se adesso saremo impiegati per i seguenti dieci giorni di pratica dopo l'esame finale, per incominciare in un periodo di tre mesi esclusivamente nel Seetal, rischiamo il pericolo di diminuire la nostra co-

noscenza che abbiamo appreso durante la formazione e che dopo questi tre mesi non ci sentiamo sicuri al momento che condurremo di nuovo altri veicoli su altre tratte. Questa insicurezza può causare errori nella condotta dei treni o a perdita di tempo quando si vuole eliminare un'avaria. E infine anche la guida e la frenatura con un treno convenzionale trainato da una locomotiva che è completamente diversa da una macchina a gradatore di un GTW-Seetal.

Un altro punto è il seguente: dato che siamo stati formati a Goldau, abbiamo vaste conoscenze di veicoli e tratte. Perciò succede che ogni volta, durante il nostro «periodo a Beinwil», dobbiamo fare dei turni di altri depositi. Da una parte, questa è una cosa molto positiva: riceviamo più diversità e viaggiamo, tanto per cambiare, su altri veicoli e tratte. Il tutto ha però anche un lato negativo. Durante i tre mesi nei quali lavoriamo nel deposito di Beinwil, siamo sottoposti al contratto di «Beinwil» con il livello di prestazione F, svolgiamo quindi servizi dei depositi, che sono classificati nel livello di prestazione G. Detto chiaramente, eseguiamo del lavoro secondo il livello di prestazione G, però siamo pagati secondo il livello di prestazione F.

Nei primi anni dopo la formazione, la differenza era ancora minima. Nonostante ciò è seccante sapere che di 12 collaboratrici e collaboratori della nostra classe di Goldau 6 sono classificati completamente nel livello di prestazione G e gli altri 6 sono però classificati al 50 per cento nel livello di prestazione F. Almeno hanno fatto tutti la stessa formazione e sono in possesso delle stesse conoscenze.

Perché non si crea per il personale di locomotiva, con le conoscenze più larghe di veicoli e di linea, semplicemente una categoria «Beinwil+»? Per questo personale potrebbero essere formati dei turni con maggior attrattività e vastità, p. es. con un inizio di servizio a Beinwil am See, una corsa verso Lucerna, continuare per Zurigo e ritornare a Lucerna, successivo a questo una prestazione sulla S-Bahn, p. es. in direzione di Olten o Zugo e poi rientrare a Beinwil attraverso il Seetal passando da Lenzburg. Non voglio lamentarmi, ma desidero soltanto far cenno sui punti che secondo me non sono risolti in modo corretto. Spero che in un futuro vicino si farà qualcosa e che si cercherà di aumentare l'attrattività del deposito di Beinwil. ➤



PEKABA – solo un esperimento placebo?

A luglio del 2013 sono stato informato per la prima volta dell'imminente test per l'introduzione di misure atte ad ottimizzare la capacità di flusso delle persone nella regione del Laufental. Sulla base delle esperienze fatte dai manager FFS durante i loro viaggi in Cina e in Giappone, qui si tratta di migliorare sia la precisione di fermata dei treni in prossimità dei marciapiedi che i nuovi processi dei treni al fine di accelerare lo scambio dei viaggiatori! *Ruedi Gfeller, presidente della sezione di Basilea*

Tra i possibili obiettivi da attuare a breve, l'ottimizzazione della fermata dei treni sembra venire al primo posto nella «to-do-list». Non solo a me, ma anche a tanti altri colleghi, questo test sembra alquanto sospetto. Perché il Laufental, perché delle stazioni come Aesch, Duggingen (posto di fermata), Grellingen, Zwingen o Laufen? Come mai i media vedono nel personale di locomotiva l'artefice principale della riuscita di questo progetto? Siamo forse noi responsabili se i passeggeri si ostacolano di continuo tra di loro quando salgono o scendono dal treno? Siamo forse noi responsabili se, per economizzare, FFS Infrastruttura non ha collocato le tavole per i posti di fermata in maniera ottimale?

In risposta alle e-news di luglio 2013 sul tema PEKABA, sono giunte da più parti via Intranet dodici reazioni più o meno negative, tra cui anche la mia, che sono state prontamente relativizzate, commentate o negate in lungo e in largo. Da parte mia, ho criticato il comportamento poco ortodosso ed intelligente dei nostri passeggeri al momento di salire e scendere dal treno. Le aree di discesa sono spesso ostruite, se non addirittura bloccate dai passeggeri che vogliono salire sul treno. Anche a me è stato risposto che non si ha intenzione di copiare il modello giapponese. Aha... «sulla base delle esperienze fatte dai manager FFS du-

rante i loro viaggi in Cina e in Giappone!» Qui si vuole inventare di nuovo la ruota o qualcosa del genere... In agosto c'è stato un intervento da parte del responsabile di Direzione trazione Traffico viaggiatori, Manfred Haller, anche a seguito di un attacco frontale da parte del nostro presidente Hubert Giger, ciò che ha portato il numero dei commenti sulle e-news a quota 13.

Il 17 agosto 2013 ho fatto la mia prima corsa S-Bahn in direzione di Laufen dall'introduzione del progetto «PEKABA». Alcuni giorni prima ci siamo trovati nel locale delle riserve e abbiamo discusso in merito alle (nuove) fermate e su come avremmo dovuto portare a termine le istruzioni presenti nel LEA e nel regolamento I-B 12/13. Questo il commento ricorrente: «Fermati dove ti sei sempre fermato e non potrai sbagliare!» Aesch è la prima stazione in cui è stato introdotto il concetto PEKABA. Indicazioni nel LEA: «Flirt ad 1 elemento D, Flirt a 2 elementi D, Flirt a 3 elementi D.» Dove ora si trova il settore D, prima c'era una tavola con una grande H, in altre parole: nessun cambiamento per quanto riguarda il posto di fermata. Il fatto di integrare anche la fermata di Duggingen in questo test è prova di mancanza di conoscenze in materia di flusso di persone. Una fermata con un numero limitato se non esiguo di passeggeri non può di certo

essere rappresentativa. La mia prima difficoltà è stata quella di riconoscere i settori di 25 metri che sono contrassegnati da una linea bianca lungo il bordo verticale del marciapiede. Ad eccezione di Zwingen (in direzione Laufen) e Aesch (in direzione Basilea), la situazione è analoga per tutta la linea sottoposta a test. Arrivando a Grellingen, troviamo nuovamente Flirt da 1 a 3 elementi, posto di fermata settore D. Sia a Grellingen che ad Aesch non c'è modo di fermarsi diversamente, a meno che non si voglia sentirsi dare dei matti dai passeggeri. Per non parlare poi di Zwingen, indicata così nel LEA: «Posto di fermata settore F.» Da notare che a Zwingen non c'è nessun settore F, quindi non mi resta che rispolverare le mie vecchie conoscenze. Evidentemente si tratta di un'indicazione sbagliata e originariamente valeva per la stazione di Laufen, nel mentre le mie disposizioni di marcia finiscono a Laufen. Tutto questo è sensato? È necessario? Alcune osservazioni sulla stazione di Laufen: per contrassegnare i settori di 25 metri, sul binario 2 (binario in direzione di Delémont-Basilea) sono state espressamente installate delle luci al LED sui bordi verticali del marciapiede. In direzione di Delémont fanno una luce blu e, in direzione di Basilea, una luce bianca: questo è sensato e necessario per un test?

Anche durante la corsa di ritorno in direzione di Basilea non ho potuto osservare alcun miglioramento per quanto riguarda i posti di fermata, se non un'altra indicazione sbagliata nel LEA. Se già il Laufental, in rappresentanza di altre linee, deve contribuire a risolvere i problemi citati in precedenza, come mai allora non si è inserita nel test anche l'importante fermata di Dornach-Arlesheim dove, di norma, i passeggeri diretti nelle due direzioni si possono trovare un po' ovunque? Una fermata che oggi non è particolarmente rilevante per la nostra clientela, come quella di Duggingen, è sufficientemente importante per essere integrata in una prova sul campo, nel mentre se ne esclude una con un forte afflusso di passeggeri come quella di Dornach-Arlesheim. C'è da chiedersi quanto siano scrupolosi gli accertamenti che sono stati eseguiti, oppure se il fattore decisivo per questi test non sia piuttosto il limitatissimo numero di veicoli impiegati sul tracciato di prova. Eccovi il succo delle mie riflessioni dopo la prima corsa: su dieci fermate, il 50% non contribuisce in alcun modo a risolvere i problemi di capacità.

Il 19 agosto 2013, il responsabile della filiale DT della Svizzera nord-occidentale mi ha chiesto cosa pensassi di questo test e della mia corsa. Ecco la mia risposta: Non ho riscontrato dei cambiamenti di rilievo, ho trovato diverse indicazioni sbagliate nel LEA e la marcatura dei settori di 25 metri non è affatto chiara. Nel corso del successivo colloquio mi è stato assicurato che erano già in corso delle migliorie. In Intranet si è fatto riferimento almeno tre volte al mio intervento nell'elenco dei commenti, ma preferisco non pronunciarmi sul fatto che sia stato fatto in maniera critica o no. Solo una cosa: non c'è sempre e solo bisogno di critiche. Il 26 agosto 2013 le FFS hanno annunciato nel notiziario di aver dato il via ad un progetto destinato ad aver successo, a cui, in data 4 settembre 2013, sulla SRF DRS ha fatto seguito un servizio alquanto deludente effettuato tra i pendolari che praticamente non vedono alcun miglioramento nella regione del Laufental. La nostra impresa minimizza la cosa affermando che è ancora troppo presto per giungere a delle conclusioni.

Il maltempo non ci risparmierà nemmeno quest'anno. Non ci resta che sperare che, come promesso, si provvederà realmente a contrassegnare meglio i settori di 25 metri e che questo possa veramente contribuire a migliorare la capacità dei flussi di persone. Non vorrei però, in qualità di macchinista, ritrovarmi poi sui giornali o essere ritenuto (cor)responsabile se questo viaggia delle FFS non dovesse dare l'effetto sperato sulla nostra clientela. ➤

PEKABA – per chi?

Daniel Hurter, redattore Loco Folio

Nei primi mesi di quest'anno un treno regionale ha oltrepassato un segnale di blocco disposto su fermata. Nell'analisi degli eventi è stato scoperto che il macchinista si è lasciato distrarre da diversi fattori (sguardo nel LEA, lavori accanto ai binari). Il nuovo sistema di fermata PEKABA deve migliorare con una divisione affina dei settori il flusso delle persone sul marciapiede. Il personale di macchina si deve ora informare davanti a ogni stazione con l'aiuto del LE, sul punto preciso di fermata (sguardo nel LEA) e orientarsi poi al momento dell'entrata sulle marcature riportate sul bordo del marciapiede oppure tavole di settore blu (segnali accanto ai binari). Quello che in certi casi è malvisto viene prescritto qui al personale di locomotiva e possibilmente è subito già stato oltrepassato un altro segnale di settore che si trova al marciapiede disposto, eccezionalmente, su fermata. Di questi ce ne sono p. es. a Ginevra, Losanna, Friburgo, Baden, Frick, Oberwinterthur, Horgen, Oberdorf, Brugg AG, Wil SG, Gossau SG, Coira, Thalwil, Basilea, Berna, Olten, Palézieux e non sono poi così rari. Il VSLF si difende veementemente contro il progetto «Capacità delle persone stazioni Svizzera» (PEKABA).

Nonostante tutto il progetto PEKABA, in quale nel piano di gruppo non aveva seguito neanche un macchinista, si è fatto strada lottando con l'aiuto di rappresentanti della Condotta dei treni Traffico viaggiatori e così non fa meraviglia che l'ufficio informazioni della Condotta dei treni abbia potuto comunicare subito dopo dieci giorni l'esordio del progetto pieno di successo. I veri destinatari di questo progetto PEKABA, i viaggiatori, hanno visto il tutto un po' diversamente. La radio SRF ha trasmesso, infatti: *I pendolari a Laufen non sentono alcun miglioramento con più settori.*

«Non è proprio diverso di prima, mi sembra.» Questa è la risposta di un giovane pendolare di fronte al «Giornale regionale di Basilea» di radio SRF. Analoga a questa suonano anche le tante altre risposte dei pendolari nella stazione di Laufen alla domanda di un primo riassunto del progetto pilota delle FFS.»

Se PEKABA non serve né ai viaggiatori né al personale di locomotiva, per chi è stato fatto allora? Forse per tenere occupati dei dirigenti di progetto evidentemente estranei alla materia, infatti, con PEKABA non vengono naturalmente adempite le prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT). Secondo R 300.2 articolo 1.1.1 devo-

no essere utilizzati esclusivamente segnali e immagini di segnale descritti e raffigurati nelle PCT, con riserva di disposizioni d'esercizio speciali per prove e condizioni locali particolari. È difficile da immaginare che questa riserva contiene tavole di settore del servizio alla clientela, marcature del marciapiede che si vedono male e squallide lampade d'illuminazione a diodi.

Per mettere in chiaro – tutte le macchiniste e i macchinisti sono al corrente dell'aumento degli eccessi di tempo d'arresto sulle stazioni e fermate nel loro lavoro quotidiano e sono convinti e che bisogna porre termine a questo. Le cause effettive per questo sono veicoli con porte d'accesso difettose o isolate, che spesso circolano giorni e giorni in queste condizioni, unità di S-Bahn messe al contrario, un sistema che richiede molto tempo per far partire i treni accompagnati, chiusura delle porte molto lenta nei treni spola a bipiano (DPZ) della rete regionale zurighese, tavole per posto di fermata collocate in modo errato, montate su di un qualunque palo, ecc. Più che altro però, il fatto che si può impedire la chiusura delle porte con poca forza, causa la maggior parte degli eccessi di tempo di fermata. (A proposito si può osservare nella metropolitana di Parigi come funziona una chiusura di porte efficiente.)

In Conclusione si può dire: PEKABA non risolve tutti questi problemi, ma ne causa parecchi nuovi, alcuni di questi anche pericolosi. Ed è d'ammettere che questo progetto andrà comunque a monte, per i costi troppo alti, perché delle tavole di settori visibili in un certo modo e marcature dei marciapiedi con diodi luminosi sono semplicemente impagabili.

Appendice

Due veri esperti, in quanto alla precisione di fermata dei treni, sono diventati durante il progetto PEKABA, il dirigente della Condotta dei treni Traffico viaggiatori e il dirigente della filiale ZF nord-ovest entrambi non hanno mai condotto un treno da soli. Così hanno spiegato che il macchinista riesce a fermarsi con la precisione di cinque metri. A questo punto possiamo svelare un segreto: il personale di locomotiva è persino in grado di fermarsi con una precisione di pochi centimetri, infatti, nel caso quando si accoppiano i veicoli, tuttavia la velocità si aggira in questo caso soltanto sulle 1 fino a 2 km/h, cosa che causa una perdita di tempo di corsa equivalente – proprio come nel progetto PEKABA. ➤

Nella zona della rete regionale zurighese, il sistema di fermata 1/2/3/4/H funziona in modo eccellente; è flessibile, conveniente e assolutamente privo di avarie. Però come già detto, viene da Zurigo. *Stephan Gut, presidente sezione Svizzera dell'est*

La crescita pronosticata dei viaggiatori è così alta che le FFS hanno deciso, con un primo progetto, di valutare dei provvedimenti calcolabili a breve tempo, i cosiddetti quick wins. Come solito, ci sta lo zampino del diavolo nel dettaglio. Un viaggio in Giappone non garantisce una possibile messa in pratica in Svizzera, in particolare quando si prendono solo frammenti. Se manca la struttura di base, come materiale unificato di carrozze, oppure tante porte per il trasbordo accelerato delle persone, questi provvedimenti non scatteranno più di un progetto con effetto placebo.

Il problema della mancante, paragonabile struttura di base sembra essere conscio anche ai responsabili del progetto. Non per niente sono state scelte cinque stazioni pilota sotto il seguente criterio: la tratta è adatta, poiché qui nel traffico a lunga percorrenza e regionale circola del materiale unificato. Nonostante ciò bisogna trovare delle soluzioni per l'aumento delle capacità delle persone, ovverosia per tutta la Svizzera, perché queste servono come direttive per le strategie dei complessi delle misure di costruzione delle stazioni.

Bisogna distinguere in generale due criteri: 1) la guida del flusso delle persone tramite tavole di settore e 2) la segnalazione del punto di fermata per il personale di locomotiva. Momentaneamente tutt'e due i fattori vengono mischiati, cioè i macchinisti devono orientarsi agli stessi punti di fermata come i viaggiatori. Quello che a prima vista sembra efficiente diventa un problema nella prassi: dato che il punto di fermata non viene più indicato con una segnalazione logica 1/2/3 (100 m/200 m/300 m), il macchinista deve desumere il punto di fermata dal LEA (quindi p. es. fermata alla tavola di settore H+25). Questo causa i seguenti problemi: il macchinista viene interrotto nel processo di frenatura, cosa che certo non figura positiva, riguardo alla sicurezza e fa in modo che l'entrata in stazione avviene di conseguenza più lenta, cosa che di nuovo nuoce alla puntualità e neutralizza così il traguardo del progetto. Senza offesa all'onore della conoscenza delle stazioni, ma chi crede che un macchinista con turni che cambiano giornalmente, in 300 stazioni, con tre lunghezze diverse di treno (punti di fermata), in qualsiasi ora, a memoria riesce a fermarsi alla lettera esatta, può dimostrarcelo volentieri. Inoltre, i punti di fermata

tra le tavole di settore, marcati con una linea bianca o luci a diodi, completamente spratici. In una curva a sinistra con il marciapiede sulla parte sinistra questi punti di fermata sono visibili soltanto all'ultimo momento (vedi: puntualità). Anche sulle stazioni rette o «curvate in modo giusto» diventa difficile l'identificazione del possibile punto di fermata, specialmente di notte, quando durante l'entrata brillano contro dozzine di luci. Se oggi si entra in stazione a 60 km/h all'inizio del marciapiede, questa velocità dovrà essere corretta ampiamente verso il basso.

I costi della programmazione del LEA sono un altro fattore d'insicurezza. Ogni treno riceve a causa della sua lunghezza un proprio punto di fermata. Per ogni treno sostitutivo impiegato a breve o medio termine con un'altra lunghezza, per ogni treno DPZ (loc + 3 carrozze) che circola al contrario e ogni unità che circola doppia al posto semplice (e viceversa), nel LEA sarà riportato il punto di fermata errato; senza la possibilità per il macchinista di trovare quello giusto.

Risultato finale

Per il cliente la nuova segnalazione delle tavole di settore è un primo passo giusto: con le tavole munite d'informazione da entrambe i lati alla fine del rispettivo settore, il cliente può orientarsi meglio sul marciapiede con le lettere identiche dei settori a destra e sinistra. Il punto di fermata per il personale di locomotiva deve essere segnalato con tavole logiche che sono indipendenti dal LEA e dalle composizioni, quindi 1/2/3/4/H. Sulle linee con composizioni standard di 75 m, l'«1» deve essere collocato in modo che il FLIRT sta al punto giusto e una composizione di 100 m si trova ancora interamente al marciapiede. Con unità di 150 m si deve fermare tra «1» e «2». ecc.

Questo sistema funziona ottimamente nel nucleo della rete regionale zurighese, è flessibile, conveniente e assolutamente privo di avarie. L'unico adattamento riguardo a questo sistema esistente sarebbero il collocamento unificato delle tavole (almeno per stazione) e la loro illuminazione per un'entrata veloce ma rilassata. Per finire voglio porgere i miei ringraziamenti al responsabile del progetto dirigente della filiale Fabian Rippstein per il suo tempo e la disputa aperta ed emozionante sul posto.

La sicurezza

Riflessioni sulla sicurezza e sui casi moltiplicati di segnale alle FFS. *Ueli Amrein, Presidente della sezione Lucerna-Gottardo*



Settimanalmente possiamo leggere nuovi casi in cui è stato oltrepassato un segnale di stop su fermata, nell'E-News e nei giorni d'istruzione se ne discute. Cosa si può fare per evitare questi avvenimenti? Qual è il problema? La conseguenza di tutto è molte volte «un errore umano». Come si arriva a questo?

È nella natura dell'uomo fare degli errori, ma i motivi e le storie precedenti vengono presi poco sul serio. Tante volte si dimentica che anche noi macchinisti siamo soltanto degli esseri umani e non delle macchine, perché quest'ultime si rompono se sono sotto sforzo e non sono mantenute bene!

Sempre più prescrizioni, informazioni, direttive, ordinanze, E-News, VAR, e-mail, SMS, novità nello svolgimento dell'esame periodico, esercizio a 18 poli, ecc. danno molto da fare. Anche l'ambiente privato svolge un grande ruolo. Da macchinista con un'esperienza di 24 anni posso dire che c'è bisogno ogni volta di una grande organizzazione per mettere insieme tutto questo, con i nostri orari di lavoro e giorni di riposo irregolari.

Il 15 dicembre 2013 entreranno in vigore le nuove BAR per il personale di locomotiva nel traffico passeggeri e già adesso ci dobbiamo difendere nuovamente per le nostre condizioni d'impiego, per la rotazione di lavoro/riposo e quattro ore e mezzo di condotta. Nel traffico merci vi è un enorme caos, quello che vale oggi, domani sarà già acqua passata.

Proprio qui dovrebbero farsi avanti i nostri superiori per non dare dell'altro peso ai macchinisti. Spesso purtroppo, il caso è il contrario. Può allora andare avanti così in questo modo allegro, è ci si chiederà per l'ennesima volta: «Perché un macchinista ha di nuovo oltrepassato un segnale con il rosso?»

Test dubbiosi

Test dubbiosi di un CLP. *Jens Meyer, macchinista FFS V della sezione Lucerna-Gottardo*

Dopo la solita fermata in Arth-Goldau, il mio cellulare di servizio s'è messo a suonare. Era il mio capo macchinista (CLP). Dato che mi trovavo nel processo di partenza, l'ho buttato fuori dalla linea. Poco dopo ho ricevuto il seguente SMS: «Ciao Jens. Hai fatto molto bene a non lasciarti distrarre nel processo di partenza. Cordiali saluti CLP»

Arrivato a Lucerna, l'ho richiamato e lui mi ha spiegato che si trovava nel bar a prendersi il caffè e che mi stava osservando. Lui voleva sapere se io mi fossi lasciato distrarre nel processo di partenza. Ogni tanto è anche cosa legittima di non rispondere al telefono quando chiama il superiore. Mi ha chiesto se questo fosse o. per me?

Questo non è assolutamente o. per me. Non lo ritengo una cosa logica, bensì pericolosa e anche priva di rispetto, di sottoporre il macchinista, intenzionalmente, a dei «test» durante il suo servizio. Proprio dai CLP, che insistono sui Gestes métier, esigo riguardo a questo un po' più di sensibilità.

E in più: questa situazione mi ha in qualche modo tenuto occupato, mentalmente, tutto il giorno, cosa che può diventare rapidamente pericolosa sotto la pressione odierna nel nostro mestiere. Che cosa sarebbe successo, se in Arth-Goldau avessi risposto al telefono?



Letterina a Gesù Bambino

Liste de souhaits à l'intention du petit Jésus. *Andreas Rittiner, macchinista FFS Cargo Briga*



Caro Gesù Bambino, quando ho iniziato a lavorare presso le FFS come aiuto macchinista più di 30 anni fa, il macchinista B. mi aveva detto: «Quando il freno a mano è tirato, su tutte le Citroën 2CV (deux chevaux) si accende una lampadina rossa •, ma le Re 4/4 II e le Re 6/6, malgrado siano decisamente molto più costose, non hanno niente.» A distanza di ben 30 anni, lo scorso inverno tutte le Re 420 e le Re 620 sono state munite di due belle bandiere di color giallo acceso che ora adornano le locomotive, indipendentemente dal fatto che il freno a mano sia tirato o meno.

Poi è arrivata l'estate, abbiamo abbassato tutte le protezioni contro il sole (in estate, infatti, puntualmente almeno il 30% degli impianti di condizionamento dell'aria non funzionano) e guarda un po', potevamo vedere le due svolazzanti bandierine sia in cabina che all'esterno. E così i treni vanno avanti e indietro con le loro due bandiere che sventolavano al vento. Poi ci si inventa ancora qualcosa di nuovo e, con un promemoria sul LEA, si informa il macchinista che deve controllare i freni a mano, ben sapendo che purtroppo non c'è ancora una garanzia al 100% che siano effettivamente allentati. Cosa dovremo ancora aspettarci? Forse un app sull'iPad?

Se, per ogni singolo giorno lavorativo, già 30 anni fa si fosse cominciato ad installare nella cabina una lampadina tipo 2CV, sarebbero già ben 25 anni che tutte le Re 420 e le Re 620 avrebbero un buon controllo dei freni a mano e, noi, delle locomotive meno malridotte. Il macchinista B., che Dio l'abbia in gloria, purtroppo non ha avuto modo di vedere realizzata la sua proposta per questa sfida tecnica. Mi chiedo se io riuscirò mai a vederla o se le locomotive finiranno per essere rottamate ancora senza la lampadina rossa • e con le ruote spianate.

Caro, caro Gesù Bambino, per favore regala finalmente ad ogni locomotiva 2 lampadine rosse • che facciano una bella lucina quando il freno a mano è tirato. Un caro saluto

Promotori

Promotori alla condotta dei treni delle FFS V. *Hubert Giger, Presidente VSLF*

Da più di cinque anni fa, è stato introdotto alla condotta dei treni delle FFS Traffico Viaggiatori il sistema dei promotori. Nel frattempo è stato introdotto, dappertutto, nelle divisioni del Traffico Viaggiatori e dell'Infrastruttura. Testo originale 2006: «Ambasciatori / Promotori = Gente con coraggio civile e spirito. Calma e coraggio civile, sono degli accompagnatori importanti nel cammino, se tu sei pronto, a esporti un poco in certe situazioni. Il ruolo dei promotori è quello di essere ricevitore risp. Datore d'informazioni; con l'incarico di ambasciatore, riuscire a trasmettere in modo credibile esempi e storie positive, e da pensatore inconvenzionale, trasmettere direttamente in modo attivo delle proposte al management.» Le FFS si attenevano al sistema dei promotori, nonostante i dubbi del VSLF, hanno però modificato il nome su Forum, dopo le complicazioni del progetto alla partenza. Il VSLF riceve anche ogni volta l'invito per l'incontro del Forum, rinuncia però alla partecipazione a differenza dei sindacati partner e la commissione del personale. Il VSLF lo giustifica così: il VSLF si distanzia dal sistema Forum / Promotori e fa riferimento al CCL-FFS Appendice 10/11 e l'info del VSLF n° 92 del 1° novembre 2006. Alla condotta dei treni delle FFS Traffico Viaggiatori, ha luogo ogni anno un incontro del Forum, che dura due giorni. Oltre alla dirigenza (10 persone), sono invitati anche circa quaranta macchinisti più i traduttori. I costi sono composti di 100 giorni lavorativi, come anche gli impieghi per l'organizzazione e il luogo del convegno con la possibilità di pernottamento.

Giorni lavorativi = 100 × 435	= 43 500 CHF
Luogo del convegno	= ca. 10 000 CHF
Pernottamenti	= ca. 10 000 CHF
Totale minimo	= 63 500 CHF

Tempo lavorativo dei macchinisti partecipanti: 40 × 492 minuti × 2 = 39 360 minuti
39360 minuti : 2300 macchinisti = 17,1 min.

Per conseguenza, tutte le macchiniste e i macchinisti lavorano ognuno oltre un quarto d'ora all'anno a favore del Forum.

Un partecipante del Forum conferma, che comunque i temi diventano rari, ma che sia però più importante l'intrattenimento. La socievolezza è stata anche importante al termine del progetto LEA 3, con un viaggio straordinario su di un battello sul Lago dei Quattro Cantoni e probabilmente per il rafforzamento dello spirito di gruppo, un reparto delle risorse umane delle FFS, ha visitato lo stesso giorno la NEAT. Finché il pubblico continuerà a pagare queste manifestazioni in forma di prezzi di biglietto, merci, tasse, TTPCP, supplementi d'IVA ecc., tutto questo sarà bello e piacevole.

Wimmis, e adesso?

Al momento della partenza di un treno regionale, il 4 giugno 2009 si è verificato un tragico incidente presso la stazione di Wimmis sulla tratta che collega Spiez a Zweisimmen. Ma cos'era successo? Heiko Bruno, co-vicepresidente della sezione BLS



Una donna che si trovava in uno degli ultimi scompartimenti era in attesa di scendere dal treno. La composizione del treno, formato da due «Lötschberger», era però troppo lunga per il marciapiede della stazione e, nel tentativo di finire almeno seduta sulla massciata, la donna si è sbilanciata ed è caduta dal treno. È stato dimostrato che il treno stava circolando con una porta aperta. È tuttavia difficile dire al 100% se, come ha sempre affermato il macchinista, poco prima della partenza del treno le spie di controllo delle porte fossero realmente spente. Il nostro collega, come del resto quasi sempre noi macchinisti, era infatti da solo in cabina e quindi non c'erano dei testimoni oculari.

Il tribunale regionale dell'Oberland bernese a Thun ha condannato in prima istanza il macchinista ad una pena non indifferente, in quanto ritenuto l'unico responsabile dell'incidente. Le condizioni generali estremamente sfavorevoli, ma anche contrarie alla legge, non sono state tenute assolutamente in considerazione. Evidentemente in questa vicenda le indagini si sono svolte in un'unica direzione. Decisiva per la sentenza è stata la dichiarazione del perito interpellato, secondo cui era impossibile che le spie per la chiusura/apertura delle porte in cabina fossero spente con le porte ancora aperte.

Alla vigilia del primo processo, tutti noi, ossia il comitato del VSLF della sezione BLS, il collega interessato e la difesa, avevamo sottovalutato la reale portata della situazione. Poiché il nostro collega aveva sempre asserito che prima della messa in moto del treno le spie erano spente, ciò che dal nostro punto di vista non era assolutamente confutabile, ritenevamo che, in caso di dubbio, l'udienza si sarebbe conclusa a suo favore. La sentenza ha pertanto colto tutti di sorpresa e da subito è stato chiaro che si sarebbe dovuto richiedere un procedimento d'appello. Il comitato della nostra sezione mi ha quindi incaricato di coordinare le attività di supporto in favore del nostro collega. In seguito sono emersi dei nuovi elementi che ben facevano sperare in un esito positivo della seconda istanza. Siamo riusciti a raccogliere delle prove e



abbiamo studiato a fondo una marea di dettagli legali e tecnici che avrebbero potuto essere rilevanti per questo caso, ciò che ci ha permesso di scoprire degli elementi che erano in netta contraddizione con quanto affermava il perito. Da una parte ci sono dei casi, che sono debitamente documentati mediante notifica del macchinista (con dei testimoni), che confermano che le spie sono spente malgrado le porte ancora aperte e, dall'altra parte, durante il primo dibattito non si è fatto alcun riferimento circa la presenza del pratico interruttore situato sul telaio della porta. Possiamo solo speculare sul perché questo non sia stato fatto. Dopo aver sottoposto i nuovi dati in nostro possesso all'attenzione della corte, il termine per l'udienza fissato per il 12 febbraio 2013 è stato posticipato per permettere ad un altro perito di esaminare i nuovi documenti probativi. In questa fase, la BLS ci ha proposto di affiancarci un tecnico, ciò che però il collega interessato e il suo avvocato hanno respinto. I motivi di questa decisione non hanno bisogno di essere illustrati più da vicino.

Voglio precisare che il mio compito non consisteva nell'individuare degli altri eventuali colpevoli, bensì unicamente nel dare il necessario supporto al nostro collega. Le nostre ricerche hanno portato alla luce delle lacune pazzesche nella pianifica-

zione di questi treni eccessivamente lunghi, ciò che indubbiamente va ad aumentare la possibilità che si verifichino simili incidenti. Il personale di locomotiva aveva ricevuto l'ordine di circolare con questi treni, ma, come si è poi dimostrato, non era stata richiesta la necessaria autorizzazione e non erano state adottate le misure del caso. È importante far notare che, in questo specifico caso, non si è trattato di una svista o di ignoranza; no, qui tutto si è svolto con piena cognizione di causa e, pertanto, si è deliberatamente agito in modo contrario alle disposizioni.

Era dunque con una buona sensazione che il 24 settembre 2013 il nostro collega si è presentato all'udienza condotta dal giudice superiore Fritz Aebi presso il tribunale cantonale di Berna, accompagnato dal suo avvocato e da oltre 20 macchinisti in qualità di semplici osservatori. Questa volta eravamo convinti che saremmo riusciti ad ottenere un risultato migliore per il nostro collega. Tutti i colleghi presenti partecipavano ad un processo per la prima volta, ciò che ovviamente non ha mancato di suscitare una certa agitazione. Personalmente, devo dire che tutte le parti in causa e, pertanto, i giudici, il pubblico ministero e la difesa, hanno fatto tutto il possibile per ricreare un'atmosfera costruttiva e basata sul rispetto. Ne approfitto per fare un'osservazione del tutto personale. Il giudice superiore Aebi mi ha particolarmente colpito con i suoi modi pacati e ponderati nel condurre il processo.

Per finire, la sentenza definitiva ha comunque confermato la colpevolezza del nostro collega ma, rispetto al primo processo, gli è stata inflitta una sanzione penale decisamente meno pesante. Nel suo verdetto, la corte ha tenuto conto di tutte le possibili circostanze attenuanti che andavano a favore dell'imputato. Al giorno d'oggi, ogni aspetto della nostra vita è condizionato dalla tecnica. Quel che è certo è che la sicurezza totale degli impianti tecnici non esiste, sia che si tratti di centrali nucleari, di aeroplani, di locomotive o di lavatrici. La corte non ha quindi escluso completamente la presenza di un guasto tecnico, ma è rimasta comunque dell'opinione che quanto accaduto fosse da ricondurre ad un errore da parte del macchinista.

Da allora, nel frattempo è passato un po' di tempo e tutte le parti interessate sono sempre più convinte che, tutto sommato, il verdetto rappresenti un buon risultato per il nostro collega. Da un punto di vista legale, personalmente ritengo che la motivazione della sentenza sia convincente, in quanto tiene conto di tutte le circostanze sfavorevoli che hanno determinato questo incidente e ribadisce che la corte riconosce, sì, la colpevolezza del macchinista, ma allo stesso tempo anche una corresponsabilità

non indifferente da parte della BLS. Contrariamente a quanto è avvenuto nel primo processo, questo ha fatto sì che alcuni degli argomenti della difesa abbiano trovato un riconoscimento non solo da parte dei giudici ma anche del pubblico ministero. Ho iniziato questo articolo con «Wimmis, e adesso?». Cosa resta ancora da dire dopo questo verdetto? Non sono completamente d'accordo con quanto affermato a proposito della BLS e cioè che non può sottrarsi alle sue responsabilità. Perché no? Un nostro collega ha commentato la sentenza con queste parole: «Come sempre, i pesci piccoli vengono puniti e si lasciano scappare quelli grossi.» La BLS ha più di 2000 dipendenti, ma solo pochi di loro sono stati coinvolti in questa incresciosa vicenda. Non può essere che la gente che lavora in prima linea, come per esempio gli addetti al servi-

Grazie

Desidero ringraziare sentitamente tutti i colleghi che mi sono stati vicini in questo mio lungo e difficile iter giudiziario. Le notifiche dei macchinisti, l'allestimento di prescrizioni e la ricerca di possibili prove, ma anche le parole d'incoraggiamento e il supporto morale che mi avete dato mi sono stati di grandissimo aiuto. Grazie di cuore a tutti!

Senza il grande supporto che ho ricevuto da parte del nostro sindacato, il VSLF, questa causa avrebbe senz'altro avuto un esito ben diverso per me. Con delle argomentazioni a dir poco ineccepibili e con un notevole impegno e dispendio di tempo, il presidente Hubert Giger ha avuto indubbiamente un ruolo determinante sul piano della mia difesa. Tante grazie, Hübi!

Anche la folta presenza in tribunale dei colleghi di lavoro di diverse ITF è stata di grande aiuto. La mia sezione del VSLF BLS mi ha sostenuto in tutti i modi possibili. È bello vedere che c'è ancora un forte senso di solidarietà tra noi macchinisti.

Non ci sono parole per esprimere tutta la mia riconoscenza nei confronti di tutti coloro che mi hanno aiutato. Ma, soprattutto, auguro a tutti i colleghi di non venirsene mai e poi mai a trovare in una situazione simile. Buona continuazione e grazie a tutti.

Jörg

zio movimento, i macchinisti o gli agenti di scorta, debbano sempre rispondere in prima persona di eventuali errori, nel mentre i quadri medi e i quadri superiori possono restare nell'anonimato, nascondendosi dietro al nome di un'impresa. Qui bisogna assolutamente tirare fuori nomi e cognomi. Questi dirigenti percepiscono uno stipendio molto alto, ciò che trovo anche giusto. I loro salari sono giustificati da una responsabilità maggiore. Questa responsabilità bisogna però anche saperla assumere per non mettere a repentaglio la fiducia dei dipendenti nei propri dirigenti. Quando si analizzano gli errori che sono stati commessi, personalmente non sono favorevole ad una cultura punitiva e ritengo che una cultura dell'apprendimento porti molto di più sia all'impresa che al dipendente direttamente coinvolto. Questo tragico incidente non è un caso isolato nel quale le notifiche dei macchinisti non vengono prese con la dovuta serietà. Questo deve assolutamente cambiare quanto prima e, con questo, intendo dire che finalmente le notifiche devono trovare una risposta tempestiva e competente. Si deve inoltre garantire che chi evade queste notifiche sia in possesso delle necessarie competenze per trarne le giuste conclusioni e per fare in modo che venga dato loro il giusto seguito. Il fatto di ignorare le sempre più frequenti critiche agli impianti tecnici di determinati veicoli è motivo di grande frustrazione per noi macchinisti e sicuramente non dovrebbe essere così. Il solo fatto di prendere sul serio questa critica sarebbe già un bel miglioramento e un bel passo in avanti.

Qual è l'insegnamento che noi macchinisti possiamo ricavare da questa sentenza del tribunale cantonale? Il macchinista è l'ultima istanza in grado di prevenire un pericolo. L'affermazione «La sicurezza viene prima della puntualità» non è unicamente una frase retorica. Chi, infatti, ha seguito questo processo capisce benissimo l'importanza di questa frase. Tutti questi continui cambiamenti delle prescrizioni non fanno che delegare sempre più la responsabilità al personale viaggiante. Questo nostro collega ha alle spalle oltre quattro anni di angosciosa incertezza, ciò che non auguro a nessuno. Si raccomanda quindi di conoscere a fondo le prescrizioni, di spendere magari ancora un paio di secondi prima della partenza per controllare la spia di chiusura/apertura delle porte, di notificare le irregolarità per iscritto e, in caso di problemi, di mettersi in contatto con i propri rappresentanti sindacali. Noi non lasciamo nessuno nei guai, ciò che abbiamo dimostrato in maniera eloquente anche in questo specifico caso.

Un sentito grazie a tutti coloro che hanno contribuito a rendere possibile il raggiungimento di questo buon risultato.

Colletta di ore di lavoro del VSLF per un nostro collega macchinista

A seguito di un grave caso di malattia in famiglia e dell'assistenza che ciò ha comportato, un nostro collega macchinista della BLS del deposito di Erstfeld ha accumulato un importante deficit lavorativo durante il periodo dal 1° maggio 2011 al 31 dicembre 2012.

Thomas Krebs, membro di comitato del VSLF sezione BLS

Qui di seguito vorrei spiegare come si possa verificare una simile situazione e quali possono essere le conseguenze di un simile ammanco di ore per il diretto interessato. Il 20 maggio 2011 è il giorno in cui tutto è cambiato nella vita di questa famiglia.

La grave malattia della moglie del nostro collega è improvvisamente esplosa nella sua forma più aggressiva e ha messo tutto sottosopra! Il collega ha subito informato il suo superiore della situazione in cui si era venuto a trovare. In quel momento gli era ovviamente impossibile immaginarsi di svolgere un'attività in un campo così importante dal punto di vista della sicurezza. Hanno fatto seguito degenze in ospedale, accertamenti, diagnosi e prognosi, il tutto frammentato di speranza e di grande apprensione. Il collega non ha mai mancato di tenere informato il suo superiore.

Una volta superato lo choc iniziale e dopo che tutti si sono più o meno ripresi, si è trattato di cominciare a pensare ad un possibile ritorno nel mondo del lavoro. Un grande aiuto è venuto da parte del diretto superiore e, per le prime due settimane, il nostro collega ha potuto svolgere delle attività alternative alla guida. Dopo questo periodo, il collega ha ripreso nuovamente la sua attività di macchinista, anche se inizialmente ha fatto «solo» i turni di giorno. Non gli era infatti possibile fare i turni di notte, in quanto la moglie aveva bisogno di grande assistenza soprattutto durante la notte. La moglie ha poi avuto bisogno di tutta una serie di esami e di ricoveri, ciò che l'ha costretto a chiedere degli ulteriori giorni liberi. Per far fronte a questa situazione, su consiglio del suo superiore ha presentato diverse domande per spostare i giorni liberi, finendo poi per utilizzare praticamente tutti i giorni disponibili come pure tutti i giorni di ferie.

In un anno, il conto delle sue ore lavorative presentava pertanto un passivo di oltre 50 giorni. Praticamente non ha quasi mai potuto spostare i suoi giorni liberi, per cui

si è trovato costretto a prendere un numero eccessivo di giorni non lavorativi. Il problema chiaramente si è intensificato anche dovuto al fatto che non poteva fare i turni di notte e che pertanto venivano a mancare le relative indennità, un proble-



ma ancora più marcato per quelle sedi che prevedono unicamente il servizio Cargo. Da parte della BLS non c'era stata nessuna reazione e, da parte sua, il collega era talmente preso dalla sua situazione personale da perdere completamente di vista lo stato delle sue ore lavorative. Il collega aveva infatti riposto piena fiducia sul suo superiore! Come se non bastasse, proprio in quel periodo la sua sede di Erstfeld era stata colpita da ben due cadute di massi che avevano comportato delle interruzioni della linea anche piuttosto lunghe. Questo aveva originato delle ulteriori assenze che qui preferiamo non commentare in quanto al momento sono argomento di discussione tra le parti sociali. È stato solo allora che la BLS ha reagito, ossia quando anche i conti delle ore lavorative degli altri collaboratori avevano cominciato ad abbassarsi a seguito della soppressione dei servizi dovuta ai franamenti. Solo allora gli uffici preposti si sono resi

conto dell'enorme passivo che presentava il conto del loro collaboratore. Improvvisamente si è cercato di trovare delle soluzioni, che però andavano soprattutto a svantaggio del nostro collega, su cui è stata esercitata una certa pressione affinché recuperasse il tempo mancante oppure lo compensasse rinunciando al salario.

A quel punto il collaboratore ha deciso di rivolgersi al VSLF e, data la situazione, ha preso contatto con me, in quanto mi occupo proprio di questioni relative al tempo di lavoro in seno al comitato. Il primo colloquio telefonico tra me e il collega si è svolto nell'agosto del 2012, dopodiché ha continuato a tenermi costantemente informato ed aggiornato di modo che mi potessi fare un'idea esatta della situazione. Fortunatamente aveva conservato con cura ed archiviato tutti i conteggi relativi a quel lasso di tempo, riportandovi anche tutte le informazioni necessarie, per cui non è stato difficile ricostruire i fattori che avevano contribuito a generare quel saldo in passivo. Aveva

conservato anche tutte le varie domande, ciò che ha consentito di ricostruire tutta l'evoluzione cronologica della malattia. Come passo successivo, gli ho consigliato di prendere contatto con la protezione giuridica professionale dell'assicurazione CAP e di annunciare il suo caso. In caso di bisogno, avrebbe potuto contare su un'assistenza legale. Questa assistenza, come in questo specifico caso, può essere richiesta unicamente da parte del membro stesso e non, per esempio, da parte del comitato del VSLF. Il fatto di annunciare un caso alla CAP non significa che poi si può subito procedere nei confronti della BLS con un avvocato. Una simile consulenza ha principalmente la funzione di fornire dei suggerimenti e di chiarire la propria situazione dal punto di vista legale. Piuttosto che trovarsi coinvolti in lunghe vertenze giudiziarie dall'esito incerto, è comunque sempre auspicabile cercare delle soluzioni bilaterali. La CAP ci ha fornito delle infor-

mazioni molto importanti che ci sono state molto utili durante le trattative.

Dopo l'interminabile ricerca di un termine per un colloquio, finalmente il 14 dicembre 2012 si è tenuto un primo incontro tra noi, il collega, i rappresentanti del VSLF, il superiore e il consulente di HR. In occasione di questo colloquio abbiamo avuto modo di esporre la nostra opinione a proposito dei motivi che hanno portato a questo saldo in negativo così estremo, come pure di documentare il tutto in maniera dettagliata. A loro volta, i rappresentanti della BLS hanno subito ribadito che non volevano assumersi nulla e che non avevano alcuna corresponsabilità in tutta questa vicenda. Al contrario, ritenevano fosse più che sufficiente il fatto di aver esonerato il collaboratore dal servizio a seguito delle sue vicende personali e che è anche quanto avevano fatto. Non avevano però tenuto conto del fatto che questo collega non aveva nessun'altra scelta. L'assistenza alla moglie e alla famiglia è infatti compito suo e non sempre può essere delegata ad altri!

Abbiamo allora portato in gioco anche il Codice delle obbligazioni (CO), in quanto esso disciplina il rapporto tra datore di lavoro e lavoratore nel caso in cui il CCL non fornisca alcuna indicazione in tal senso. Il CO, art. 324a, disciplina proprio questo specifico caso. La BLS ha chiesto di poter esaminare a fondo tutta la questione, per cui le abbiamo messo a disposizione tutti i dati in nostro possesso. Malgrado il saldo del collega fosse in negativo già da tanto tempo, ho l'impressione che alla BLS nessuno abbia ritenuto necessario esaminare la questione più da vicino o chiarire quali potevano essere le conseguenze legali. In definitiva, ci siamo lasciati senza aver raggiunto un'intesa, ma con la volontà di prevedere un nuovo incontro.

Il secondo incontro ha avuto luogo il 30 gennaio 2013 ad Erstfeld. Al posto del consulente di HR, questa volta era presente il capo della BZL. In tale occasione abbiamo avanzato la rivendicazione che, conformemente al CO, la BLS si facesse carico di tutte le assenze del nostro collega che erano in stretta relazione con la malattia della moglie. I rappresentanti della BLS si sono dichiarati d'accordo e ci hanno fatto un'offerta che, dopo attento esame, abbiamo deciso di accettare. Il tempo concesso è così suddiviso: Assistenza e cura dei figli, definita sotto «Assenza per motivi familiari» (CCL BLS, suppl. 5.2, art. 2.1, cpv. 3 5b), e art. CO 324a. Sulla base di queste premesse risulta che, ai sensi del CCL BLS, un dipendente ha diritto a cinque giorni, nel mentre il CO parla di almeno tre settimane all'anno. Sulla questione, in Svizzera ci sono tre elenchi differenti che

illustrano tale diritto. Nel canton Berna è noto come «Scala bernese».

Questo colloquio ha finalmente permesso al nostro collega di avere un po' più di chiarezza su come si sarebbe proceduto per risanare il conto delle sue ore di lavoro. I particolari delle trattative sono riportati nella seguente tabella e sono anche stati pubblicati in un comunicato esposto in tutte le sedi della BLS.

Nel contempo, noi del comitato ci siamo chiesti come avremmo potuto aiutare questo nostro collega in maniera rapida e diretta. Ho quindi presentato una domanda al fondo di solidarietà del VSLF che ha immediatamente autorizzato lo stanziamento di fondi. Questi fondi sono pensati proprio per casi del genere. In occasione dell'assemblea generale dello scorso anno, il comitato del VSLF sezione BLS ha inoltre lanciato un'azione di solidarietà che prevedeva una colletta di ore di lavoro. Il feedback è stato a dir poco strepitoso!

La situazione si presenta ora come segue:

- A seguito del drammatico evento che ha colpito la famiglia del nostro collega, la BLS ha deciso di rifondere un totale di 34 giorni.
- Grazie all'azione di solidarietà da parte del VSLF, sul conto del nostro collega sono stati accreditati dieci giorni.
- Il collega ha ricevuto un consistente contributo dal fondo di solidarietà del VSLF.
- I giorni restanti dovranno essere compensati dal lavoratore stesso, ma per far questo gli è stato concesso un lasso sufficiente di tempo.
- Si è deciso di non prendere in considerazione l'ammanco di tempo dovuto ai vari franamenti verificatisi sulla linea del Gottardo, in quanto si tratta di una questione che rientra nei colloqui di partenariato tra la comunità di negoziazione e la BLS, ciò che è necessario anche alla luce del principio della parità di trattamento tra tutti i macchinisti.

A nome del nostro collega e di tutto il comitato, desidero esprimere un doveroso e sen-

tito ringraziamento a tutti coloro che hanno preso parte a questa azione e che hanno generosamente donato una parte del loro tempo di lavoro! Un altro ringraziamento molto speciale vada a tutti i macchinisti della sede di Erstfeld che hanno dimostrato grande disponibilità e flessibilità al fine di consentire al nostro collega di fare i turni di giorno.

Da parte di tutta la BLS c'è stata una grande correttezza, ciò che ha permesso di avere dei colloqui molto costruttivi e proficui che, in questo specifico caso, hanno prodotto dei risultati positivi per tutti. Su suo espresso desiderio, il collega ha deciso che lascerà la BLS. Stiamo a vedere se la BLS riuscirà a far quadrare i conti prima della sua uscita dalla compagnia come da accordi presi, ciò che, da parte sua, il collaboratore ha comunque cercato di fare. Questo caso inoltre ci conferma che il CCL BLS, insieme al Codice delle obbligazioni (CO), è il mezzo giusto per disciplinare le questioni in materia di diritto del lavoro. Anche in futuro sarà pertanto di fondamentale importanza sviluppare costantemente il CCL BLS attraverso delle trattative. Ciò che ci ha fatto estremamente piacere è stata la grande solidarietà, spesso e volentieri spacciata per morta, manifestata dal personale di locomotiva! Il fatto di sapere di poter contare su una simile solidarietà non può non trasmettere un forte senso di sicurezza e fa bene al cuore. Questo ci conferma anche le possibilità e la necessità di un'associazione di categoria come il VSLF. Per me oggi è chiaro che di casi simili o analoghi se ne presenteranno ancora molti in futuro! La pressione sul personale di locomotiva probabilmente si farà sentire maggiormente anche per quanto riguarda le questioni relative al tempo di lavoro, in quanto le ITF cercheranno di impiegarci sempre più in base alle proprie specifiche esigenze, per poi accollare a noi le eventuali assenze che ne derivano.

Al nostro collega e alla sua famiglia auguriamo ogni bene possibile per il futuro. ➤

Oggetto: Incidente di Granges-Marnand

Lettera al Presidente VSLF. X, macchinista di locomotiva da diverse decine di anni presso le FFS

Caro collega,

Sembra che, a seguito di questo tragico incidente, sia presente una volontà (da parte dei media, della politica, dell'opinione pubblica, ecc.) di migliorare la situazione dei macchinisti di locomotiva. Un grande desiderio dei macchinisti sarebbe quello di poter svolgere delle prestazioni variate ed equilibrate, come ai tempi del macchinista universale. Vorrei soltanto esprimerti la mia profonda convinzione che:

È ORA O MAI PIÙ

se vogliamo cercare di unificare i servizi cargo e viaggiatori per il bene e la sicurezza di tutti.

Grazie in anticipo per muoverti in questo senso, ciò che mi sembra estremamente importante per il nostro futuro.

P.S.: Preferisco restare anonimo per evitare delle serie e probabili seccature. ➤

Esercizio a 18 poli oppure la follia burocratica delle FFS

Finora i treni convenzionali circolavano nell'esercizio a 13 poli, vale a dire, con un dispositivo automatico per la chiusura delle porte, ma senza apparecchio di controllo per il blocco porte e lo sblocco selettivo laterale. *Daniel Hurter, redazione Loco Folio*

Il macchinista, non aveva quindi alcuna visione generale, se al momento della partenza tutte le porte fossero chiuse, nessuna possibilità di lasciare bloccate le porte in caso di fermata in una stazione dal lato privo di marciapiede, oppure d'impedire che si aprissero le porte durante una fermata straordinaria in piena linea. A richiesta dell'ufficio federale dei trasporti (UFT), le FFS hanno dovuto modificare questa situazione non più attuale e introdurre, anche nei treni con materiale ordinario, il così detto servizio a 18 poli, che esiste già da tanti anni nei treni spola IC-2000 e CU IV.

Allo stesso tempo veniva anche introdotta, sui treni convenzionali, la domanda del freno d'emergenza (NBA), che permette al macchinista di fermare un treno sul quale è stato attivato il freno d'emergenza dopo il passaggio di gallerie o ponti.

Quello che è successo poi durante l'estate del 2013 è stato purtroppo una volta in più l'esempio di com'è stata macinata una misura utile e necessaria nei mulini dell'enorme burocrazia delle FFS, che è stato alla fine un ritratto umoristico inutilizzabile, dilettevole e al quanto seccante.

Al personale di locomotiva sono stati rilasciati in breve tempo i seguenti documenti per lo studio autodidattico:

- **P 20002011**, Treni trainati da locomotive Re 420/421, Aggiunta al comando porte in esercizio UIC 18 poli, valevole dal 9 settembre 2013, 6 pagine
- **P 20002012**, NBA ep per treni trainati da locomotiva con Re 460 e Re 420/421, valevole dal 9 settembre 2013, 8 pagine
- **P 20034956**, Prescrizione d'esercizio FFS Traffico, Indicazioni complementari per la domanda del freno d'emergenza, valevole dal 9 settembre 2013, 14 pagine
- **P 20054260**, Prescrizione d'esercizio FFS Traffico, Perturbazioni alle porte in esercizio UIC 18 poli, valevole dal 1° agosto 2013, 6 pagine
- **P 20056882**, Prescrizione d'esercizio FFS Traffico, Pubblicazioni supplementari alla formazione dei treni, veicoli, valevole dal 1° agosto 2013, 4 pagine

Non in diretta relazione con l'introduzione dell'esercizio UIC a 18 poli e la NBA, sui treni trainati da locomotive, ma contemporaneamente, il personale di locomotiva si è dovuto confrontare in più con il documento: - **P 20051184**, Fascicolo del materiale rotabile treni spola, Treni spola Re 460, tabelle e manipolazioni, valevole dal 1° agosto 2013, 14 pagine



Desideriamo precisare che i singoli documenti in sé sono redatti assolutamente in forma corretta. Peraltro il loro concetto e la loro quantità portano a un uso impossibile nella prassi. A tale riguardo si pone anche la domanda, se il sistema dello spazio virtuale d'affissione (SAV) ha raggiunto i suoi limiti, se entro breve tempo vengono inserite un'enorme quantità di nuove prescrizioni e il personale di locomotiva viene lasciato da solo con l'interpretazione e l'applicazione di queste. Per dare una possibilità al personale di locomotiva di avere almeno in qualche modo una panoramica generale nel disordine delle prescrizioni, il VSLF ha creato una check-list: «Formazione dei treni / Veicoli in esercizio UIC a 18 poli», che viene utilizzata intanto anche dagli esperti esaminatori e dai capi macchinisti.

A quanto sembra, questa situazione insostenibile non è stata neanche abbastanza chiara alle FFS e così è stato formato, come di solito succede in questi casi, un gruppo di lavoro, composto di rappresentanti della Condotta dei treni Traffico Viaggiatori (ZF), della Commissione del personale (CoPe), così come dei sindacati del personale, con il traguardo: «chiarire la situazione attuale e modificare/rivedere i documenti» (citazione ZF). Anche «misure immediate: tutti hanno rilevato l'urgenza del chiarimento. Evidentemente abbiamo dei documenti in vigore, che non possono essere per niente rispettati (p. es. Re420 nel P 20002012). Qui, c'è bisogno di una rapida comunicazione verso il personale di locomotiva, di cosa devono fare... oppure semplicemente di abolire i documenti contraddittori fino al chiarimento?»

Siete pregati di riflettere su come possiamo adottare, oltre a mettere in chiaro / all'adattamento del contenuto, dei primi provvedimenti per il chiarimento per tutto il personale di locomotiva. Aiutiamo volentieri, dov'è possibile.» (citazione ZF) sono state prese in considerazione.

Purtroppo non è successo niente fino alla chiusura della redazione del Loco Folio, le prescrizioni inutilizzabili sono tuttora valide, il dirigente delle prescrizioni d'esercizio, evidentemente impegnato oltre ogni limite, non è in grado di modificarle o di prendere degli altri provvedimenti utili in breve tempo. Per di più, uno dei principi della dirigenza s'intitola «Know-how ferroviario». Sarebbe una cosa molto desiderata, se in quest'ambito della sicurezza si vivesse la realizzazione delle prescrizioni - se necessario anche con provvedimenti adeguati del personale.

Questi effetti vengono moderati nella prassi, perché nelle stazioni di formazione dei treni - a scopo di evitare le avarie alle porte in esercizio a 18 poli, dispendiose in termini di tempo - a quanto pare si presta attenzione di aggiungere possibilmente in ogni composizione una carrozza senza comando delle porte a 18 poli. In questo modo, si possono evitare avarie alle porte, che altrimenti si manifestano di regola al più tardi nella seconda stazione di fermata (p. es. a Sissach o Bad Ragaz).

Appendice

Un'altra indicazione, che dimostra che alle FFS non è più presente la competenza necessaria per redigere le prescrizioni, sta nel fatto che i regolamenti «Fascicolo del materiale rotabile, treni spola Re 460, tabelle e manipolazioni», «Disposizione d'esercizio FFS-Traffico», «Perturbazioni alle porte in esercizio UIC 18 poli» e «Disposizione d'esercizio FFS-Traffico, Pubblicazioni supplementari alla formazione dei treni, veicoli», sono stati approvati da una persona esterna. Secondo l'elenco telefonico delle FFS si tratta dell'approvatore di queste prescrizioni (UE59878) Signora Regula Kaspar della ditta «Competenza in logistica».

Nel «Moneyhouse» si può leggere su questa società: «Regula Kaspar, Competenza in logistica, a Berna, Weissenbühlweg 29c, 3007 Berna, Singola società, Scopo: Consulenza competente, formazione e coaching in Gestione Materiali/Acquisti, SCM, logistica, gestione dei processi, leadership e team di sviluppo.»

Chi altro resta? Il macchinista

Chiaramente le indicazioni delle prescrizioni sulla circolazione (PCT) potrebbero essere organizzate anche diversamente nell'ambito delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) tramite le disposizioni esecutive. Tuttavia, per far questo ci vuole la volontà. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*



Buongiorno,

Ho letto con interesse il vostro comunicato sul VAR.

Sulla base di quale processo un macchinista è tenuto a notificare il fatto che la circolazione avviene senza il sistema di inclinazione, malgrado ciò sia già stato notificato da tempo, anche mediante cartellino?

Queste notifiche sono note a molti in seno a P-OP e non può non sorprendere il fatto che questo compito debba essere assunto proprio dal macchinista che, non di rado, può raggiungere la locomotiva solo quattro minuti prima della partenza e dovrebbe potersi concentrare sulla partenza e sulla corsa stessa. Rispettando queste indicazioni alla lettera, si dovranno inevitabilmente prevedere dei ritardi, tanto più che per la circolazione senza la cat. N bisogna eseguire delle attività supplementari e la guida richiede un'attenzione maggiore.

Potrei avere una presa di posizione ufficiale in merito alla questione? Grazie.

Cordiali saluti
Hubert Giger
Presidente del VSLF

Non mi è arrivata nessuna presa di posizione ufficiale, bensì sono stato invitato a

prendere parte ad un colloquio. L'obbligo di notifica della restrizione da parte del macchinista, nota beninteso a vari reparti e anche ad Infrastruttura, è stata giustificata in base alle PCT R 300.5, art. 4.8, Indicazioni per la condotta del treno:

Qualsiasi cambiamento delle indicazioni per la condotta del treno dev'essere annunciato dal preparatore del treno al macchinista, segnatamente se:

- il treno non può circolare alla categoria di treno e di freno prescritta
 - le indicazioni differiscono dai bollettini di carico permanenti contenuti nelle prescrizioni d'esercizio
 - le indicazioni mutano durante la corsa.
- Le riduzioni della velocità sono da comunicare al macchinista con obbligo di protocollo, il capomovimento deve esserne informato.

Dal momento che i pendolini sono dei veicoli motore, il macchinista è allo stesso tempo anche il preparatore del treno.

Chiaramente le indicazioni delle prescrizioni sulla circolazione (PCT) potrebbero essere organizzate anche diversamente nell'ambito delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) tramite le disposizioni esecutive. Tuttavia, per far questo ci vuole la volontà,

un'adeguata organizzazione e la possibilità di applicare e padroneggiare i processi, come pure qualcuno che si faccia carico dei necessari aspetti e delle finalità dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Dato che evidentemente non è così, le nostre associazioni di categoria sono le uniche che, anche se a volte con scarso successo, richiamano l'attenzione su questi importanti aspetti. Se non altro, dopo l'incidente di Granges-Marnand, con la sua lettera del 21 agosto 2013 l'UFT ha preteso che il carico di lavoro del personale di locomotiva e i processi di partenza debbano essere riesaminati onde contenere i possibili rischi.

Qui si tratta ancora una volta di delegare le proprie responsabilità. E, dato che nessun altro vuole fare questo lavoro, chi altro resta? Il macchinista.

La conseguenza per il personale di locomotiva è, per l'ennesima volta, la seguente: eseguire il proprio lavoro in modo coscienzioso e senza stress, per poi farsi carico degli eventuali ritardi, questo nell'interesse della sicurezza. I superiori e gli esperti d'esame (PEX) non sono purtroppo nella posizione di darci il supporto necessario.

Di certo la nostra clientela non ne sarà contenta, ma all'impresa questo non sembra preoccupare più di quel tanto. ➤

Comunicato del 2 agosto 2013 al personale di locomotiva:

Treni ad assetto variabile: obbligo di notifica al capomovimento, risp. al CER, BZ, delle limitazioni della categoria di treno. Di principio, i pendolini rientrano nella cat. N. Alla presenza di inconvenienti tecnici, quando il sistema di inclinazione è difettoso o è disinserito, conformemente alle PCT 300.13, comma 4.1 il macchinista è tenuto a notificare la limitazione al capomovimento. Non sempre la notifica del fatto che un determinato pendolino (ICN, ETR 470 o ETR 610) non può circolare in base alla cat. N raggiunge i responsabili del BZ o del CER di Bellinzona. Queste informazioni sono di fondamentale importanza e consentono loro di gestire i treni in maniera ottimale. Spesso, a distanza di blocco, segue poi un altro treno che può circolare in base alla cat. N.

Una registrazione riportata nel libro di bordo diversi giorni prima o delle registrazioni effettuate su più giorni, come pure un cartellino rosso in cabina o una manovra di inversione nella stazione terminale, non significano che la restrizione della categoria sia stata notificata. Preghiamo pertanto i macchinisti di notificare sempre al capomovimento le limitazioni di categoria serie R, A al posto di N dalla stazione di partenza oppure, in caso di guasto, durante la corsa stessa. Vi ringraziamo per voler trasmettere tempestivamente le vostre notifiche. I nostri clienti senz'altro lo apprezzeranno.

CLP Zurigo



SAV – SPAZIO D’AFFISSIONE VIRTUALE oppure CONFUSIONE ARTEFATTA? Un tempo il vero tabellone d’affissione offriva solamente uno spazio limitato, oggi SAV ha un’area infinita per circolari, ordini e direttive di ogni genere. Anche gesti precipitosi trovano all’interno il loro posto. Se una struttura dovesse rilevarsi non adatta, sarà rimossa velocemente – o corretta.

La lettrice SAV incline / il lettore SAV incline – costretti a «prendere atto» e a «quietanzare» – si trovano in un certo senso confusi: di ciò che è ancora valido, ciò che è già stato superato o corretto – difficilmente una o uno, riesce ad avere un quadro chiaro! Al contrario del ricettivo SAV i destinatari, poco adatti, di quest’afflusso di dati sono capaci di trattare e ordinare tutte queste informazioni solo in modo limitato. Questo in avvenire dovrebbe essere preso in considerazione nella scelta e nella quantità delle notizie.

Inoltre si consiglia come sempre per ampie novità, la forma tradizionale ma dimostrata valida della diffusione delle informazioni, infatti, la formazione professionale e continua («istruzione»). Questa ha il vantaggio di poter discutere e chiarire questioni in sospeso e di portare infine tutti i collaboratori a un livello d’informazione uguale. Temi ampi e complessi con tanti partecipanti, come p. es. «comando delle porte in esercizio a 18 poli» e «NBA / NBÜ» dovrebbero essere trasmessi preferibilmente in questa maniera. Il modo affrettato di agire con l’introduzione attraverso una circolare (risp. SAV) favorisce – come mostra l’esempio – insicurezza, condizioni caotiche e infine il menefreghismo nelle collaboratrici e nei collaboratori. Questo non può essere per niente nell’interesse della nostra impresa ferroviaria.

Info del capo: sicurezza, cambiamento d’orario e reclutamento. Martedì, 22.10.2013

La sicurezza è la nostra priorità assoluta. Attualmente (17 ottobre 2013) abbiamo registrato 35 casi nei quali è stato oltrepassato un segnale principale. Per il causante, ogni evento è una vera catastrofe pur essendo assolutamente non intenzionale. [...] È importante che ognuno di noi da ZF utilizzi i supporti messi a disposizione. Anche i controlli, riguardanti le scarpe da lavoro, dovrebbero essere superflui. Cordialmente
Mani Haller
Responsabile Condotta dei treni

La sicurezza è la nostra priorità assoluta

Per evitare dei casi di segnale si punta evidentemente ancora sui controlli delle scarpe di lavoro. Gli scarponi di sicurezza sono di conseguenza anche dei mezzi d’aiuto, per evitare casi di segnale. Chi non riesce a capire questa relazione interna, non conosce i concetti complessi delle FFS.

I controlli delle scarpe da lavoro non dovrebbero diventare superflui soltanto in futuro, lo sono già da quasi quindici anni. Un macchinista al quale è giornalmente data la responsabilità per veicoli e viaggiatori ha di sicuro anche la competenza sociale (Soft Skills), per mettersi le scarpe giuste. Salvo che questi controlli abbiano a che fare con metodi interni per procurare del lavoro, che serve per dei posti d’impiego – che altrimenti sarebbero superflui – i cui costi devono essere sostenuti dalla generalità.

SMS al personale di locomotiva delle FFS del 27 ottobre 2013:

«Secondo le informazioni dell’OCP, il vento soffia al momento molto folgiame sui binari, cosa che in parte provoca dei problemi d’adesione. Siete pregati di tenerne conto di questa situazione quando si frena. In nome del responsabile della CT»

Che al personale di locomotiva viene comunicato durante la corsa che le foglie ballano nel vento, è degno di riconoscenza. In senso analogo, si potrebbe anche indicare con un SMS quando incomincia a fare giorno, che il sole abbaglia e si deve usare il parasole.

Non dovrebbe bastare la formazione o la cultura generale del personale di locomotiva per spiegare il fenomeno delle cattive condizioni delle rotaie durante la caduta di foglie? Qui alcune spiegazioni istruttive su questo: Wikipedia: Fogliame (Botanica), *Caduta delle foglie: Nelle stagioni con scarso approvvigionamento d’acqua, molti alberi frondiferi perdono le loro foglie, per diminuire la perdita d’acqua attraverso l’evaporazione sulla superficie della foglia. Questo accade nelle zone climatiche moderate in inverno. Quando nelle notti d’autunno il suolo si raffredda sempre di più, le radici assorbono sempre meno acqua. Vicino al punto di congelamento, l’assorbimento dell’acqua viene infine interrotto completamente. Tra la foglia e l’albero si forma uno strato di sughero che tappa l’attaccatura, per questo motivo la foglia non può essere più rifornita e cade.*

Gentile signora Pilloud, Sfortunatamente non mi è possibile onorare il suo invito a prendere parte alla «colazione con la direzione Traffico viaggiatori». Colgo pertanto l’occasione per scrivervi quello che avrei voluto dirle davanti ad una tazzina di caffè.

Gestione delle risorse umane

Solo fino a due/tre anni fa eravamo confrontati con una grave penuria di macchinisti, con tutta una serie di domande di congedo respinte, con tante ore supplementari e, a volte, anche con la soppressione di treni. Gli sforzi intrapresi successivamente per reclutare del nuovo personale hanno finalmente consentito di migliorare la situazione e di ridurre i conti orari in negativo. Ora sembra però che la storia si stia ripetendo di nuovo. I tanti SMS, tutte le domande di congedo rifiutate e i tanti cambiamenti di turni stanno infatti a dimostrare che la situazione è di nuovo alquanto tesa. E, del resto, le affermazioni del portavoce delle FFS (Clivaz?) fatte alla radio riassumono molto bene la situazione: i treni circolano grazie alla solidarietà dei macchinisti...!

Secondo Lei, è giusto che le categorie di personale con un orario di lavoro irregolare e delle grosse difficoltà ad organizzare la propria vita familiare debbano subire ancora una volta le conseguenze di una gestione del personale strutturata a breve termine? Potrebbe anche essere che, improvvisamente, i macchinisti non abbiano più voglia di attenersi al principio della solidarietà...!

Rimunerazioni insufficienti per il personale in progressione salariale

Malgrado i diversi paragrafi del CCL che disciplinano le modalità di remunerazione per il personale in progressione salariale, gli aumenti versati negli ultimi tre anni sono lunghi da quelli che erano stati previsti.

Questo è tanto più sorprendente se si considera che le professioni che prevedono un orario irregolare incontrano non poche difficoltà ad attirare nuovi candidati. È infatti sempre più difficile formare delle nuove classi e, se questo è possibile, è soprattutto grazie ad una manodopera formata da frontalieri, ciò che possiamo definire una forma di «dumping salariale indiretto». Invece di rendere questa professione più attrattiva da un punto di vista finanziario per gli svizzeri di classe media, si attinge a dismisura dal vivaio di lavoratori che pro-



vengono da paesi con un livello salariale inferiore al nostro. Il fatto di credere che in questo modo la fiducia nell’impresa e la soddisfazione del personale possano migliorare, è mera illusione. Un vero peccato per un’impresa che aspira a diventare il numero uno dal punto di vista dell’attrattività sul mercato svizzero (secondo il nostro capo HR Jordi).

Ambiente di lavoro

Questa produttività ad oltranza che ci viene richiesta e che fa sì che siamo costretti a discutere sui «minuti» della pianificazione dei nostri servizi, sulle pause, sulle prestazioni di guida e sulle ore di riposo, sta ormai facendo vacillare tutti i collaboratori, che si ammalano o hanno degli incidenti sempre più di frequente, ciò che provoca una pressione ancora più forte su quelli che sono ancora operativi.

Abbiamo inoltre l’impressione che ci sia un divario sempre più grande tra le unità che lavorano nella base operativa, in cui tutto può essere quantificato e calcolato, e le unità amministrative e centrali, dove

non c’è nemmeno un sistema di timbratura per il controllo delle ore di lavoro. Stando alle esperienze di alcuni macchinisti che lavorano presso altri servizi nell’ambito di specifici progetti, il loro ambiente di lavoro è disteso e cool...! Tutto il contrario rispetto al nostro.

Non vorrei apparirle come uno che è solo capace di brontolare. Indubbiamente le FFS hanno fatto anche degli enormi progressi e oggi ci offrono delle possibilità di sviluppo che prima non esistevano nella nostra professione. L’azienda è diventata più trasparente e i nostri superiori sono più accessibili alle rivendicazioni e ai bisogni dei propri dipendenti, e lo conferma il fatto stesso che io ora Le possa scrivere. Anche gli strumenti di lavoro sono diventati più moderni ed ergonomici e di questo non possiamo che ringraziarvi!

Nella speranza che il Suo caffè non si sia raffreddato e che il Suo croissant sia ancora croccante nel mentre legge queste mie righe, La ringrazio per l’attenzione e Le porgo i miei più cordiali saluti.

M	km	+	S	AE	Fribourg/Freiburg	R150	An	Ab	12:30:48
	0.0	0	18	R 1302	Lausanne	60-85	110	22:18	05.11.13
					Otten via Biel				Zug 747
					km: 2.20	100	80		ADL 7
					km: 0.0		50		Filter
	0.3				Col		85		09:48:10
	2.0				P		110	(22-22)	
	2.3	0	18	1314			80		
							80		
							50		
	3.3						100		
	4.0	0	18	(1312)	La Conversion	100	100	(22-23)	
					Attention!!! Mauvais temps.				
					Glissage			(22-24)	
					Langsamfahrstelle			(22-26)	
					LAUSANNE km: 0.350 - 0.100 VMax = 50				
					16.10.2009 10:00 - 31.12.2020 12:00			(22-28)	
					LSCh+17 Réfection aiguilles tête Est.				
					A61-A71				

La Svizzera ha bisogno di un trasporto pubblico forte

Il 9 febbraio 2014, si è finanziato e ampliato l'infrastruttura ferroviaria (FAIF)



Votazione popolare Comitato del VSLF

Il 9 febbraio 2014 in Svizzera si voterà sul progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF).

Il progetto FAIF si articola in due parti. Nella parte dedicata all'ampliamento dell'infrastruttura sono definite le linee direttrici per la futura offerta di trasporti. La fase di ampliamento 2025 prevede misure concrete per assicurare migliori collegamenti ai clienti dei trasporti pubblici ed eliminare i problemi di capacità.

Nella parte dedicata al finanziamento è proposta l'istituzione di un fondo unico per l'infrastruttura ferroviaria; il fondo consente di porre il finanziamento su solide basi e di garantirlo a lungo termine, riunendo i mezzi impiegati finora e integrandoli con mezzi supplementari forniti da tutti i soggetti interessati (Confederazione, Cantoni, imprese ferroviarie, pendolari e clienti dei trasporti pubblici in generale). La Svizzera disporrà così del sistema più avanzato in Europa per il finanziamento dell'infrastruttura.

Per ulteriori informazioni:
<http://www.bav.admin.ch>

La valvola «Zweidler»

Redazione del Loco Folio

Caro Hubert

Ho letto con grande interesse il tuo articolo sul freno tipo Oerlikon sui veicoli motore. La frenatura rapida, ossia l'ultima possibilità del macchinista, di salvare ciò che resta da salvare, si può ritenere sicura in esercizio solamente dal 1978. Con il montaggio della cosiddetta «Valvola Zweidler» – questa definizione non l'ho inventata io – si è potuto assicurare il funzionamento perfetto del freno tipo Oerlikon. Ai tempi, un socio del VSLF ha pensato bene. Per le FFS, la mia idea ebbe comunque un valore di CHF 12 360.–. Da casa nostra, vediamo la linea del Bözberg, e sempre quando circolano delle locomotive senza carico, tipo Re-4/4II e Re-6/6, penso con orgoglio che il macchinista riesce a fermarsi in ogni caso con una frenata rapida in modo sicuro. L'avaria al freno causata dall'elettrovalvola difettosa per l'allentamento del freno può così essere ponteggiata.

Cordiali saluti
R. Zweidler
FFS 1944–1987

Estratto dal manuale Re 420/421/430 G-32586:

Valvola di pressione minima
La valvola di pressione minima integrata nella valvola di protezione dal sovraccarico impedisce l'allentamento del freno automatico del veicolo motore quando la pressione nella condotta principale scende sotto i 3 bar. Pertanto, in caso di frenata rapida il freno del veicolo motore agisce con la massima pressione nel cilindro del freno, anche se l'interruttore a pedale viene attivato costantemente o se l'elettrovalvola per l'allentamento del freno è guasta.

Nota della redazione del Loco Folio:
Il collega Zweidler è entrato nelle FFS il 10 gennaio 1944 ed è diventato socio del VSLF nel 1973. Ogni fuochista in formazione conosceva un tempo il funzionamento della valvola di pressione minima o appunto della «Valvola Zweidler». Auguriamo a Robert un mondo di bene e una meritata pensione.

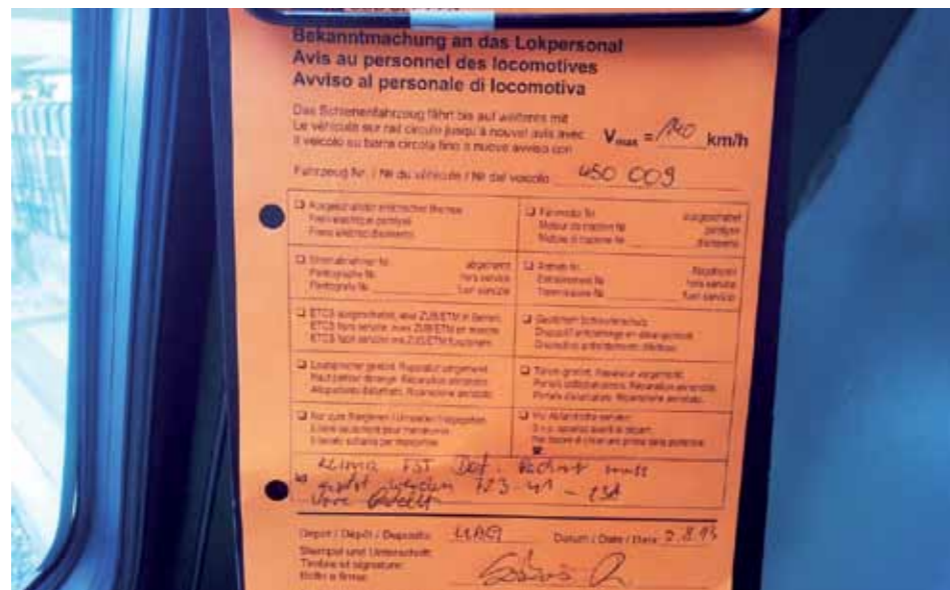
Avviso al personale di locomotiva

Gruppo tecnica VSLF

Quella carta rossa (o marrone) nelle cabine di guida, denominata «avviso al personale di locomotiva», serve per comunicare delle restrizioni nell'impiego e nel maneggio del veicolo ferroviario. Oggigiorno, l'uso di questa carta viene abusato per informazioni di ogni tipo.

L'attuale qualità delle carte mostra nell'immagine la velocità massima di 140 km/h.

Bisogna osservare che la velocità massima ammessa della Re 450 009 è di 130 km/h... Non è da escludere una relazione con la campagna «conta ogni secondo».



L'iniziativa 1:12 del personale di locomotiva

Le discussioni politiche nel nostro paese sono state determinate le scorse settimane dall'iniziativa 1:12. Questo spinge pure noi macchiniste e macchinisti di lanciare un'iniziativa 1:12.
Daniel Hurter, redattore Loco Folio

Esigiamo di avere un capo macchinista ogni dodici macchiniste e macchinisti. Per migliorare le possibilità di rendere vera questa cosa e accelerare la sua realizzazione, abbiamo subito elaborato una proposta per il bando di concorso.

Siamo un'azienda amministrativa con una crescita dinamica, orientata a dirigere. Conosciamo le nostre radici e non ci lasciamo sfuggire di sicuro l'opportunità di occuparci, nei limiti delle nostre possibilità, della nostra attività secondaria, vale a dire l'esercizio ferroviario che ci è stato affidato per motivi storici. I nostri valori attualizzati continuamente e le nostre visioni elaborate, indipendentemente dall'attività quotidiana, sono importanti per noi. Da futura/futuro

Capo del personale di locomotiva

provvedete con il vostro instancabile ed energico impiego che questi valori e queste visioni siano vissuti in modo autentico alla base della nostra impresa.

Potete aspettarvi questo da noi:

Un programma di formazione di alcuni giorni, che vi abilita indipendentemente dalle conoscenze professionali a giudicare in modo critico la funzione anche di vecchi collaboratori.

Alcune volte l'anno, una manifestazione d'aggiornamento nella Svizzera centrale con un relatore esperto di alto prezzo. Le conoscenze apprese aiutano a distaccarvi dal modo di pensare e di far scorrere le vostre riflessioni in assonanza con i nostri concetti e valori.

La possibilità dell'homeworking – anche in posti di montagna impressionanti – che vi permette di acquistare distanza da collaboratori esigenti e di raccogliere forze per la documentazione vera della vostra agenda personale.

Una buona divisa con cravatta alla moda vi facilita l'integrazione nel nostro gruppo dirigente, e convince i vostri collaboratori del fatto che voi vivete pienamente i nostri valori e le nostre visioni.

Un ambiente di lavoro moderno, nel quale è anche benvenuto affettuosamente il vostro amore a quattro zampe.

Norme individuali del tempo di lavoro, che vi danno la possibilità di contribuire ad alleggerire i treni che circolano nelle ore di punta serali.

E se un giorno le vostre possibilità non dovrebbero più concordare con i requisiti del vostro posto d'impiego, creeremo per voi, nei nostri vari settori centrali d'amministrazione, una nuova sfida professionale su misura.

Che cosa possiamo aspettarci da voi:

Appreziamo se ci lasciate partecipare al mondo dei pensieri dei collaboratori di cui vi prendete cura. La vostra particolare attenzione riguarda tutti quelli che non hanno ancora trovato l'accesso ai nostri valori e alle nostre immaginazioni.

Ci atteniamo con onore al principio «l'abito (giusto) fa l'uomo». Voi ci aiutate in questo.

L'igiene mentale è importante per noi. Voi date il vostro contributo, dando una forma chiara ai locali del personale di locomotiva con le informazioni consegnate.

Nella vostra giornata quotidiana di lavoro, sarete accompagnati strettamente dal vostro diretto superiore orientato a fare carriera. Tuttavia, non possiamo rinunciare su una piccola quantità di esperienza di vita e possiamo perciò prendere in considerazione la vostra candidatura solamente se avete già compiuto il vostro 16° anno di età.

Non vediamo l'ora di conoscervi. L'esperienza pratica sulla professione ferroviaria non deve in alcun modo rappresentare un ostacolo per candidarvi, le nostre formazioni elaborate modulari vi faranno velocemente distanziare da questa.

Elezioni CP FFS

Richard Widmer, macchinista FFS V Zurigo

Elezioni per il consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS

Astinenza alle elezioni: 85,67%

14,33% – è stata la misera partecipazione in occasione dell'elezione di rappresentanza per gli assicurati nel consiglio di fondazione della CP-FFS. Solo una su sette persone si è sentita costretta a partecipare all'elezione. Questo fa pensare. Di sicuro non è stato per via del motivo dell'importanza, in merito alle decisioni prese in passato dagli eletti e che prenderanno in futuro: misure di risanamento, tasso d'interessi più basso, abbassamento del tasso di conversione, (e con questo anche le pensioni), «pensione traballante» – queste sono soltanto alcune voci. Trattandosi sempre di tanti soldi, dei nostri soldi! Il consiglio di fondazione stabilisce in ciò che succede nell'affare della cassa pensioni (CP-FFS). Il comitato ha quindi il dito sul pulsante, concernente il nostro capitale di previdenza. 6 su 12 consiglieri della fondazione rappresentano gli assicurati. Presiedono dunque nel consiglio per tutelare i nostri interessi.

Allora perché questo disinteresse evidente degli assicurati (aventi diritto al voto)? Quest'astinenza è forse l'espressione di una fiducia cieca, nel senso di «I miei risparmi sono in buone mani alla CP-FFS», oppure di rassegnazione «Tanto fanno quello che vogliono»?

Le candidate e i candidati si sono presentati all'inizio dell'elezione nell'intranet – in maniera espressiva; più o meno. Inoltre è stato possibile in anteprima dell'elezione porre loro delle domande sui traguardi che intendono seguire. Abbiamo anche la possibilità di discutere insieme le decisioni che prenderanno, durante il loro «periodo di carica». In fondo è «gente nostra» che decide cosa succede col nostro denaro. Un poco più d'impegno da giù – anche solamente con la partecipazione a un'elezione – non può far male!



Percezione soggettiva e obiettiva della sicurezza

Come ricordiamo: il 24 luglio 2013 in Spagna sono morti tragicamente in un grande incidente ferroviario 79 persone. Roman Isler, macchinista FFS V Brugg



Il macchinista è entrato in una curva a «più di 180 km/h», nella quale erano ammessi soltanto 80 km/h. Non erano installati dei sistemi di sicurezza che avrebbero potuto evitare l'incidente!

Di qua e di là incominciarono le specolazioni se potesse succedere anche in Svizzera una cosa del genere. In seguito alla morte del nostro collega macchinista, il 29 luglio 2013 a Granges-Marnand, il piano della dirigenza delle FFS non ha esitato neanche un minuto, oltre alla loro profonda commozione, di esprimere il fatto che sull'enorme rete vengono effettuati grandi investimenti nell'infrastruttura e che la sicurezza si trova sempre al primo posto. Noi macchiniste e macchinisti sappiamo dalle nostre giornate quotidiane di lavoro: sono tutte chiacchiere – al massimo buone per la stampa e per la massa con poca esperienza tecnica – che non corrispondono alla realtà. Sono sicuro: ogni macchinista può raccontare del suo lavoro giornaliero almeno un esempio nel quale non considera completamente adempiuta la sicurezza e ogni macchinista femminile può riferire che ha segnalato come si deve situazioni inconvenienti, senza mai succedere niente. Nel migliore dei casi ritorna una risposta come questa «l'impianto è stato omologato dall'UFT», oppure però «l'analisi interna sulla sicurezza è venuta al punto che questo rischio è trascurabilmente piccolo»; di solito, però, non è ritenuto necessario rispondere.

Ritorniamo però alla domanda posta all'inizio: sarebbe possibile anche in Svizzera un incidente come quello? La triste risposta è: sì. Ogni giorno, altrettanto in

più modi! Non ci crede? Allora, qui una situazione concreta: il treno regionale circola ogni mezz'ora da Siggenthal-Würenlingen in direzione di Turgi (stazione rimodernata in modo molto vasto, sistema di segnale N). Velocità ammessa sulla tratta: 110 km/h. Il segnale d'entrata di Turgi mostrerà a causa delle curve e situazione del binario: esecuzione di velocità 40 km/h. Se si entra troppo veloce in curva, il treno lascia seguendo i principi della fisica il binario e va a sbattere frontale nella costruzione in cemento armato sul bordo. Se i treni circolano secondo l'orario, l'IR sulla sua corsa da Baden verso Brugg si schianta nella S-Bahn. Lei cosa crede: questa situazione pericolosa viene minimizzata con l'aiuto di mezzi tecnici? No! La velocità massima è – come sulla maggior parte della rete ferrata svizzera – non sorvegliata. Anche la riduzione sui 40 km/h prescritti non è sorvegliata. Il treno si fermerebbe solo all'altezza del segnale d'entrata di Turgi, perché a partire da qui sono sorvegliati i 40 km/h; il segnale si trova proprio davanti alla curva! Facciamo un piccolo calcolo: una riduzione da 110 a 40 km/h corrisponde al 64%, da 180 a 80 km/h «solo» 56% ... Simili situazioni d'impianti come questa se ne trovano a centinaia in Svizzera e sono interpretate dagli uffici responsabili come un «rischio sostenibile»! Da viaggiatore resta l'unica speranza che il macchinista prenda sul serio la sua responsabilità in qualunque momento, guida sempre altamente concentrato e non si lascia mai distrarre da niente e nessuno neanche per una frazione di secondo. ➔

Rilevanti per il salario

Competenze «rilevanti per il salario». Roman Isler, macchinista FFS V Brugg

L'abbiamo letto sui manifesti e nei treni: Lidl – un'azienda straniera – ha aumentato in Svizzera per tutti i dipendenti il salario minimo, portandolo a un valore notevole per il settore della vendita al dettaglio. Chi leggeva le clausole scritte in caratteri piccoli, veniva a sapere cose interessanti su una delimitazione delle paghe minime – a secondo se qualcuno inizia senza qualificazione, qualificato, con una lunga o breve formazione professionale e a dipendenza della sua età. Mi permetto a questo punto di fare un confronto con le FFS, una grande impresa svizzera, e mi pongo la domanda: Quanto differenziano le «nostre» Ferrovie Federali nel salario del macchinista? Un macchinista riceve due anni dopo aver terminato la sua (seconda) formazione il valore minimo del livello salariale «G» del macchinista. Ma che valore ha per le FFS, se questo macchinista non ha fatto soltanto un apprendistato richiesto minimo di tre anni, bensì uno di quattro? Nessuno! E cosa, se questo giovane macchinista ha forse già compiuto una terza formazione, per esempio come maestro di scuola elementare? Ancora nessuno! Degli studi conclusi con successo in una scuola superiore di qualificazione professionale, dovrebbero già però indurre qualcosa di più, no? Non alle FFS ... Cosa, se una macchinista ha in tasca oltre il suo tirocinio la maturità professionale? Nessun centesimo in più! Eventualmente può aiutare un apprendistato nel campo elettrotecnico – cosa non (più) requisita per il macchinista? Purtroppo no ... Forse aiuta però un'esperienza professionale di oltre dieci anni nel settore elettromeccanico? Ma pure qua: rapporto negativo! Come si comportano le cose, se il livello di lingua straniera non corrisponde soltanto al livello minimo richiesto di A1, ma al miglior possibile C2? Anche qui: nessun miglioramento della paga. E se addirittura si è padrone di una terza lingua ufficiale? Studiata inutilmente! Come ultima speranza: una formazione propria delle FFS, per diventare agente del treno o capomovimento – cioè professionisti nell'orientamento dei clienti e nelle prescrizioni sulla circolazione dei treni – dovrebbe di sicuro bastare per qualche soldo in più? Intuite già la risposta: non alle FFS!

A causa di motivi formali devo a questo punto menzionare che la paga viene «negoziata» secondo il CCL. «Negoziare» significa oggi-giorno per i macchinisti di accettare prima del colloquio lo stipendio stabilito dall'ufficio delle risorse umane – oppure appunto di non diventare macchinista ...

Lidl conviene – Essere macchinista un po' meno ... ➔

Condizionatori guasti – e nessuna risposta

Nella supertorrida estate del 2003, la dirigenza di allora delle FFS ha promesso al personale di locomotiva, pubblicamente in varie interviste e anche in televisione, che tutte le locomotive fossero state equipaggiate con impianti di climatizzazione. Adesso, ossia dieci anni più tardi, questa promessa non è stata ancora messa in atto. Fredy Oertel, macchinista FFS Cargo RBL



Annuncio ESI

Nome: Oertel Alfred

Servizio: 34

Data dell'avaria: 04.09.2013 17:41

Stazione: SG

Treno: 62978

Dati del veicolo: Re 4/4; tipo: n° 11313

Decorso dei fatti:

Impianto di aria condizionata guasto dal 20.06.13 – BUR, a quanto sembra non è disponibile alcun pezzo di ricambio.

In merito a questo, avrei un paio di domande, alle quali desidero ricevere volentieri delle risposte:

- Perché la riparazione dura così al lungo?
- Che valore ha la sicurezza, in questo caso? Bastano le scarpe di protezione e un casco, per essere protetti sulla locomotiva da temperature elevate? Posso lasciare fermo un treno, se la temperatura supera i 35°C sulla locomotiva? (Secondo delle ricerche internazionali, 35 °C equivalgono a un tasso alcolico nel sangue all'incirca di 0,5‰, cosa che riguarda la capacità di concentrazione e la facoltà visiva.)
- Quando potrà contare il personale di locomotiva, di ricevere una loc. con un impianto di aria condizionata funzionante? 2014? 2015? 2016?...

Come già detto, desidero volentieri ricevere delle risposte competenti a queste domande.

Richiesta feed-back

Motivo del feed-back: è ora di collegare il sistema di condizionamento con la sicurezza; Telefono per il feed-back: 079 505 08 65

Citazione della risposta a 1003ESI:

Nell'ultimo annuncio ho ricevuto la risposta, che l'annuncio fosse stato cancellato (aria condizionata, nessuna reazione su annunci di carattere emozionale). Non riceverai allora più alcuna risposta in merito a questo.

principale. Questa domanda si può porre anche al contrario, anzi così fa più senso. Da quale temperatura può il macchinista richiedere una sostituzione della locomotiva oppure lasciare fermo un treno, se la prima non è possibile. Dove si trova qui il limite? Questa domanda è importante per la sicurezza, di sicuro altamente scomoda, ma non emozionale!

Un piccolo sguardo retrospettivo:

Nella supertorrida estate del 2003, la dirigenza di allora delle FFS ha promesso al personale di locomotiva, pubblicamente in varie interviste e anche in televisione, che tutte le locomotive fossero state equipaggiate con impianti di climatizzazione. Adesso, ossia dieci anni più tardi, questa promessa non è stata ancora messa in atto. Tuttora circolano alcune macchine ferroviarie senza condizionatore. Come anche esistono delle locomotive alle quali non è ancora stata fatta la misura di risanamento del rumore e della temperatura (la prima nel 1994). Stranamente, ci sono anche singoli locomotori, che hanno bensì un condizionatore, ma non hanno ricevuto la rettifica della temperatura. E in tante locomotive equipaggiate, gli impianti non funzionano. Al più tardi del 2007 è chiaro che si deve intraprendere urgentemente qualcosa. Poi in inverno o primavera, la grande gioia (?), finalmente si sa perché i BUR vanno in avaria. E in estate, gli impianti di climatizzazione non funzioneranno di nuovo. Anche se il guasto al BUR non si manifesta più così spesso come prima. Un proverbio degli indiani dice: *Se ti accorgi che stai cavalcando un cavallo morto, scendi.*

Quando saranno pronte la FFS/FFS Cargo a mettere a disposizione al personale di locomotiva degli impianti di climatizzazione funzionanti? Se con uno sforzo, saranno risanati quelli vecchi, oppure si deciderà di prenderne un prodotto funzionante sul mercato, non è davvero importante. Devono solamente funzionare. Dopotutto, costruiamo da decenni frigoriferi, un climatizzatore non è poi così diverso. La domanda del quando è certamente espressa in modo sarcastico, ma più che legittima. Perché allora è stato cancellato quest'annuncio ESI? Sono stati veramente i piccoli elementi sarcastici? Oppure qualcuno non ha voluto dare delle risposte a delle domande scomode?

Come già scritto nell'annuncio ESI, aspetto delle risposte. ➔

Comunicato di stato FFS Cargo

Tra poco l'anno 2013 apparterrà al passato. Ci permettiamo a questo punto un breve sguardo indietro sui mesi passati.

Philipp Maurer, Consiglio VSLF



Le temperature si abbassano, la luce diventa più morbida e le notti più lunghe, un segno che non inganna che presto sarà inverno. Questo lo conferma anche il Dio climatico! Se alcune settimane fa ancora si sentiva la voce: dacci la nostra frescura quotidiana, sia benedetto il tuo BUR e accompagnato da circuiti funzionanti ed elementi elettronici, quando cammini nella valle buia dello smog elettrico. Le giornate con una temperatura di quasi 58 °C nella cabina di guida a inizio servizio sono di nuovo passate. Il cosiddetto disfunzionamento è stato nuovamente riconfermato e il tutto sottolineato con un alto livello d'impianti difettosi. In più quest'anno, gli impianti sulle Re 610 hanno abbandonato il loro servizio uno dopo l'altro. Come accennato, questo è acqua passata! Le temperature cadono e gli impianti di aria condizionata aumentano misteriosamente la loro capacità di funzionare.

Si fanno però già sentire gli altri problemi legati alla temperatura. Ci sono già state alcune notti vicine al punto di congelamento e come se non l'avessimo già intuito: CORRENTE D'ARIA? Finalmente un'arietta tiepida? Finito di sudare? No, adesso è arrivato il momento di sentire freddo! O la funzione dei riscaldamenti del banco di guida delle Re 610 modificate è insufficiente, oppure sono semplicemente stati regolati più bassi. L'impianto climatico raffredda la cabina di guida con l'aiuto delle alette aperte nel canale dell'aria di scarico, queste provocano una forte irruzione di aria congelata in cabina di guida. Questo lo sentono tutti i colleghi che possono sedersi sulla parte destra.

Oh, mio compagno della temperatura, quando mai riusciremo a goderci degli ambienti climatici degni dell'uomo?

Regolazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR) FFS Cargo

Le BAR sono in vigore solamente da due anni e la loro applicazione è insufficiente. L'informazione secondo le BAR diventa sempre peggiore, vale a dire, le BAR non sono rispettate! I dirigenti responsabili del personale di locomotiva (LLP), (a eccezione di alcuni) dicono sempre: «Non è poi così facile come sembra e anche il personale di locomotiva ha delle esigenze estremamente grandi. Dovete capire che non è sempre possibile di agire secondo le prescrizioni e i desideri del personale di locomotiva (le BAR sono interpretate da tanti LLP come lista dei desideri).» Con queste dichiarazioni i LLP si disqualificano loro stessi. Se non svolgono il loro compito, l'adempimento delle prescrizioni (infatti è proprio uno dei vostri compiti!) oppure la soluzione dei problemi rimane in sospeso, la domanda in merito alla legittimazione di questo centro di costi è lecita.

Spesso sentiamo anche che collaboratori (di alcuni pochi, scelti) LLP sono messi sotto pressione. Può quindi succedere che i LLP fanno presente ai macchinisti che prenderanno dei provvedimenti se scoprono chi comunica condizioni indebite e infrazioni contro leggi e CCL ai partner sociali. Un richiamo ai superiori interessati: spionaggio e oppressione sono acqua passata! Anche lo stile di condotta del personale (modello HSG, Università di San Gallo) vissuto vent'anni fa (ci sembra strano che i LLP lo conoscano) non ha più assolutamente posto nell'azienda FFS Cargo!

Nell'ultima edizione del quaderno assemblea generale del VSLF ho menzionato nel resoconto annuale che nel gruppo di Bülach, negli anni 2012/2013, sono state violate diverse prescrizioni come anche disposizioni della legge sulla durata del lavoro (LDL), per

questo motivo il gruppo di Bülach costituirà il punto principale d'osservazione dell'anno 2013. Questa cosa non è molto piaciuta al LLP in questione, cosicché sono stato invitato a presentarmi due volte. Mi è stato detto più volte che l'ufficio di pianificazioni di Bülach non commette alcun errore e le BAR così come le leggi sono pienamente rispettate e gli errori sono fatti esclusivamente dalla pianificazione all'Elsässer Tor di Basilea. Ho preso atto di questo. Abbiamo ricevuto delle reazioni positive di macchinisti che la comunicazione è migliorata notevolmente! Ringraziamo tutti i collaboratori incaricati della pianificazione.

Sfortunatamente poco tempo dopo è stato creato un servizio, che violava in modo estremo la LDL. Nonostante le tante segnalazioni dei macchinisti alle sedi responsabili non si è mosso niente per parecchio tempo. In seguito il turno è stato adattato, ma non è stato però lo stesso conforme alla LDL: il problema si è risolto soltanto con la cancellazione del turno. Peccato! Opportunità persa! Il punto d'osservazione principale rimarrà presente anche nel 2014.

Losanna Triage

A causa delle tante segnalazioni del personale di locomotiva con riferimento sul fatto che la quantità del lavoro è troppa, 4,5 posti non sono occupati e i conti del tempo di lavoro sono troppo alti, la FFS Cargo ha deciso di rimediare. In collaborazione con FFS Traffico viaggiatori (nel deposito di Losanna risulta ufficialmente poco lavoro) la situazione può essere ora attenuata per entrambi le parti. Questa collaborazione continuerà fino a quando non ci saranno abbastanza posti vacanti a Losanna Triage per permettere di formare una nuova classe. A causa della struttura d'età e della fluttuazione si calcolano almeno due anni prima di potere formare una classe. Alla fine della loro formazione FFS Cargo riprenderà di nuovo il lavoro trasferito alla FFS Traffico viaggiatori. Riteniamo questa soluzione avveniristica. Soltanto un anno fa non era possibile spostare prestazioni all'interno dell'impresa. Ringraziamo per questa soluzione costruttiva.

Cargo International

Ai partner sociali è stata presentata la strategia in merito ai depositi di FFS Cargo International. Dato che questa strategia non è stata ancora conclusa e approvata dalle commissioni di FFS Cargo e FFS Cargo International, l'informazione sulla doman-

da della posizione è soggetta a un periodo d'interdizione. Di conseguenza non possiamo purtroppo, fino a fine redazione, mettere a disposizione delle informazioni adatte. Si può dire solo tanto: il VSLF ha raggiunto riguardo a questo, con la sua anticipazione, il 99 per cento dei punti.

Per via di tante questioni irrisolte relative alla strategia dei depositi, i partner sociali hanno richiesto una procedura di consultazione secondo il manuale. Qui sono richieste e valutate le informazioni di FFS Cargo International e definito al termine, insieme all'impresa, i rispettivi provvedimenti. Al momento dell'emissione del nuovo Loco Folio saranno già note le ubicazioni definitive dei depositi e sarà regolata e comunicata la procedura riguardo allo spostamento del personale. Informeremo adeguatamente con le newsletter e gli annunci.

Generale

Possiamo anche annunciare che siamo ottimisti con cautela e che FFS Cargo è riuscito finalmente, dopo anni di «esercizio di prova», a togliere il colore rosso dalle stampanti del dipartimento delle finanze. Supponiamo che ci saranno delle altre sfide per FFS Cargo (quasi sempre dettati da fuori) per rimanere a lungo termine nella zona nera. Da parte nostra che sia assicurata FFS Cargo: accompagneremo attivi la via della salute, ma non saremo pronti ad accettare facilmente tutto. Auguriamo a FFS Cargo una soddisfacente e positiva chiusura dell'anno. La collaborazione con il settore pulizia ed ergonomia nelle cabine di comando sarà intensificata, i risultati che noi oggi abbiamo, sono riguardo alla pulizia, tecnica di condizionamento e idoneità invernale insoddisfacenti o addirittura insostenibili. Dato che Asset Management è impegnato intensivamente a risolvere i problemi – tuttavia non notiamo molto sul nostro posto di lavoro nella cabina di guida –, interverremo aiutando.

Prospettive e sfide nel 2014

Ci saranno probabilmente le trattative del CCL e le trattative allegate delle BAR. La sostituzione del Piper con CAROS e con questo la pianificazione migliore ed efficiente ci creerà definitivamente ancora molto lavoro, affinché possano essere definite delle misure adatte d'accompagnamento. La sorveglianza per il rispetto dei regolamenti così come l'applicazione delle LDL/OLDL e diritto di lavoro avranno sempre più importanza (pianificazioni e possibilità di pausa). Anche i rapporti della dirigenza di base con i collaboratori ci terrà impegnati continuamente nell'anno 2014. Rimane tanto da fare! Per il vostro appoggio e la vostra fiducia nel nostro lavoro voglio dire grazie di cuore. Cordiali saluti collegiali e ognora buon viaggio. ➤

Ognuno ha la propria filosofia in materia di sicurezza

Dalla parziale introduzione dei segnali svizzeri su una parte della linea Ginevra–La Plaine, sono tanti i macchinisti che mi hanno reso partecipe della loro preoccupazione per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza e l'applicazione delle prescrizioni. André Alder, presidente della sezione di Ginevra



Questi problemi sono dovuti all'impiego simultaneo di tre diversi sistemi di sicurezza: ZUB, Eurobalise e KVB.

Su una linea della lunghezza di soli 14 km, le modalità di lavoro possono variare in funzione del veicolo impiegato e del luogo in cui si verifica un dato evento. Ancora più inquietante è il fatto che per le Bem 550 non c'è più l'obbligo di quietanza dei segnali d'avvertimento, in quanto questi veicoli non sono in grado di leggere l'Eurobalise e i contatti fissi di binario sono stati smontati.

In fase di trasformazione della linea, questo stato di cose possiamo anche capirlo, ma per il futuro sarebbe più logico installare il ZUB con i segnali svizzeri su tutta la linea tra Ginevra e La Plaine. In effetti, il difetto principale del KVB integrale è il fatto che interrompe la sequenza dei processi di lavoro, in quanto non si deve più quie-

tanzare il passaggio di un segnale d'avvertimento. Il visualizzatore non indica il tipo di sorveglianza.

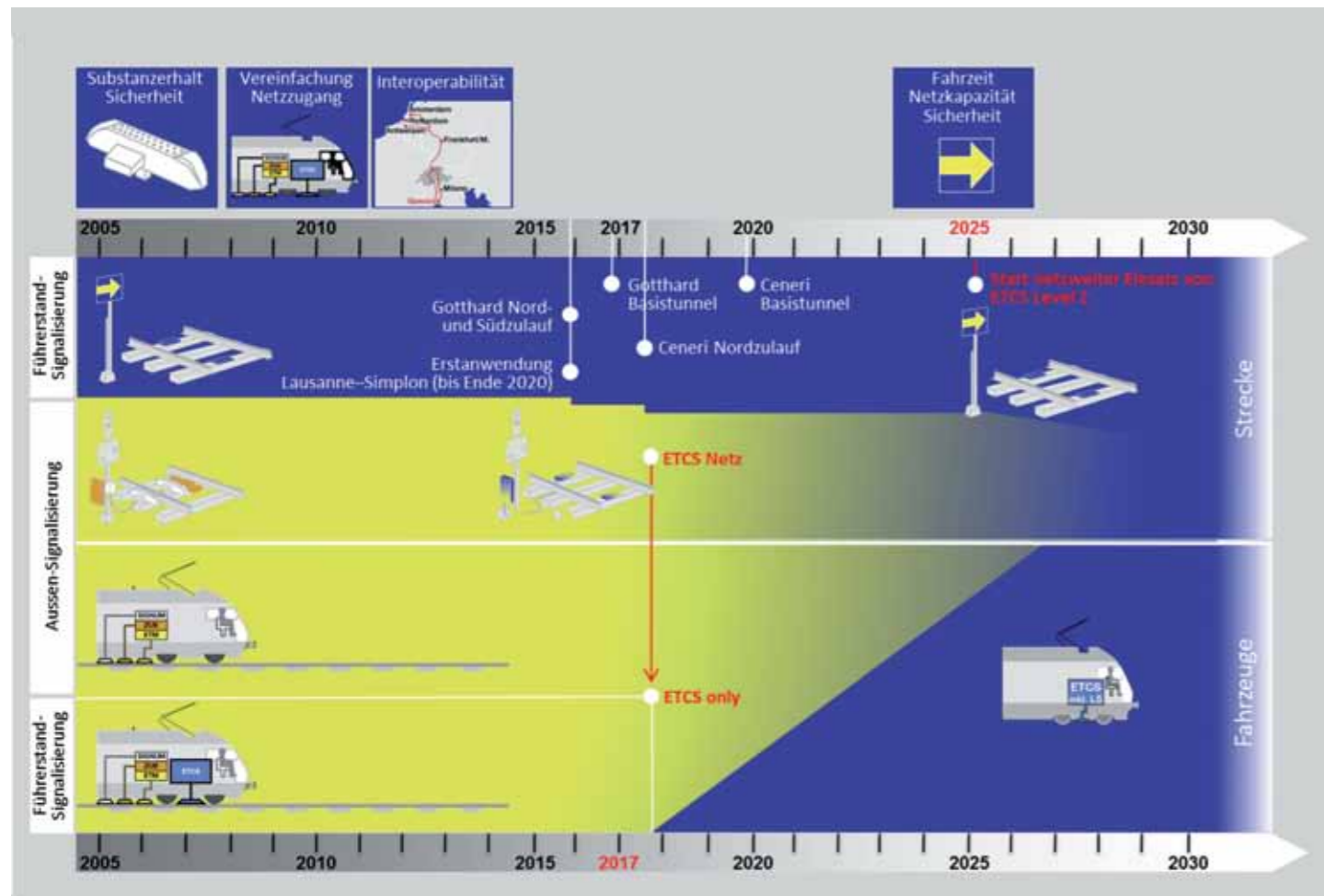
Se si dovesse adottare il KVB integrale, i macchinisti si troverebbero confrontati con un sistema ibrido formato da segnali svizzeri e un sistema di sicurezza francese, ciò che costituirebbe un pericoloso precedente su una linea che, in materia di infrastruttura, si ritiene dovrebbe rispondere alle norme svizzere.

Se così fosse, bisognerebbe introdurre i 3/4 del deposito di Ginevra alla filosofia e alle specifiche operazioni di riparazione dei guasti del KVB integrale, si dovrebbe creare un apposito supporto per la risoluzione dei guasti e, di conseguenza, continuare a versare la metà del premio all'estero.

Per una questione di sicurezza, sarebbe pertanto più logico avere dei segnali svizzeri con apparecchi di sicurezza svizzeri. ➤

ETCS Svizzera – Passo dopo passo verso la meta

Nel 2000, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha deciso che l'ETCS (European Train Control System) sarebbe dovuto diventare il futuro sistema di controllo automatico della marcia dei treni in Svizzera, andando così a sostituire i sistemi SIGNUM e ZUB, in funzione dal 1930 e, rispettivamente, dal 1992 su tutta la rete ferroviaria svizzera a scartamento normale. *Dr. Stefan Sommer, responsabile divisione Controllo della marcia dei treni presso FFS Infrastruttura*



Con l'adozione dell'ETCS si sono voluti eliminare i numerosi sistemi di segnalazione del traffico ferroviario attualmente esistenti, si è voluto introdurre un sistema in grado di soddisfare le future esigenze di sicurezza e di mobilità, come pure un sistema destinato a migliorare le prestazioni sul piano dell'interoperabilità nel traffico transfrontaliero. Dopo che le FFS hanno introdotto con successo l'ETCS Level 2 sulle nuove tratte, in una fase successiva si prevede di dotare l'intera rete ferroviaria svizzera a scartamento normale di componenti ETCS e del sistema Level 1 Limited Supervision (ETCS L1 LS) entro la fine del 2017. Seguirà quindi la progressiva migrazione al sistema ETCS Level 2 su scala nazionale, ciò che consentirà alle FFS di rispettare gli obiettivi a lungo termine formulati dall'UFT.

Attuali esperienze con l'ETCS Level 2

Si è reso necessario valutare e introdurre un adeguato sistema di segnalazione in cabina in virtù del fatto che i treni che circolano sulla linea Mattstetten-Rothrist

e nelle gallerie transalpine del Lötschberg e del Gottardo/Ceneri raggiungono una velocità superiore a 160 km/h. Nella loro valutazione, le FFS hanno integrato anche il modello ERTMS/ETCS che nel 2000 era ancora in fase di sviluppo. In considerazione dei numerosi vantaggi e dell'interoperabilità su scala europea, l'UFT ha deciso di introdurre il sistema ETCS Level 2 in Svizzera per le velocità superiori a 160 km/h. Il sistema ETCS Level 2 è stato installato sulla nuova tratta tra Mattstetten e Rothrist e nella galleria di base del Lötschberg, in quanto rappresentano delle linee molto importanti sia per il traffico passeggeri a lunga distanza che come assi di transito per il traffico merci transalpino. Ne consegue pertanto che i requisiti richiesti sul piano della disponibilità e dell'affidabilità sono particolarmente elevati. Dopo oltre sei anni di esperienze positive con il sistema ETCS Level 2, possiamo trarre le seguenti conclusioni:

- Questo sistema soddisfa pienamente gli elevati requisiti richiesti sia in materia

di capacità che di sicurezza. Sulla tratta Mattstetten-Rothrist giornalmente circolano circa 280 treni. I treni viaggiatori circolano ad una velocità massima di 200 km/h e hanno una cadenza di due minuti. Nella galleria di base del Lötschberg, che è parzialmente a binario semplice, transitano all'incirca 110 treni al giorno con una cadenza di due minuti e una velocità di 200 km/h (sarebbe possibile fino a 250 km/h).

- Rispetto ad altre linee ferroviarie svizzere di analoga intensità dotate di sistemi convenzionali di segnalazione, queste due tratte munite di ETCS assicurano dei risultati molto migliori sul piano dei ritardi legati al sistema.

- La procedura di omologazione delle tratte e dei veicoli, sviluppata congiuntamente dalle FFS e dall'UFT, è trasparente e sta dando buoni risultati. Nel frattempo, sono circa 650 i veicoli di diversi gestori ad essere in possesso dell'autorizzazione per l'accesso alle linee dotate di ETCS Level 2.

Strategia ETCS in Svizzera

L'attività di sviluppo è in continua evoluzione. Per i prossimi decenni, la Svizzera punta sempre di più sull'ETCS. Dalla seguente esposizione si potrà evincere come le FFS intendano introdurre gradatamente la strategia ETCS, ciò che consentirà di aumentare ulteriormente il livello di sicurezza della propria rete ferroviaria.

Fase 1: Rapida migrazione a ETCS Level 1 Limited Supervision

Per la loro evoluzione storica, al giorno d'oggi i veicoli che hanno accesso alla rete svizzera possono avere in dotazione fino a quattro sistemi di controllo della marcia del treno (SIGNUM, ZUB, ETM e ETCS). Nel 2000, l'UFT ha quindi definito che gli odierni sistemi di controllo devono essere sostituiti con l'ETCS. I sistemi SIGNUM e ZUB hanno raggiunto la fine della loro vita utile e non soddisfano i requisiti per l'interoperabilità tecnica, per cui si rende necessario sostituirli totalmente, anche nell'interesse delle FFS. È dimostrato che il sistema di sicurezza ETCS L1 nel modello Limited Supervision (ETCS L1 LS) costituisce un'ottima soluzione, sia sul piano della semplicità che della convenienza, per un'introduzione rapida e generalizzata di componenti ETCS.

L'assegnazione del mandato per la realizzazione della migrazione ai componenti ETCS su tutta la rete ha avuto luogo nell'autunno 2011. Il rollout è iniziato a luglio del 2012 e sta procedendo bene. Come concordato con i ministri europei dei trasporti, si prevede di equipaggiare i corridoi merci di tutta la Svizzera con i componenti ETCS entro la fine del 2015. La restante rete svizzera a scartamento normale sarà completata entro la fine del 2017. Da quel momento in poi, in Svizzera potranno circolare unicamente i veicoli dotati di apparecchiatura ETCS (ETCS-only). Per i proprietari dei veicoli, questo passaggio ad un unico sistema di sicurezza è chiaramente molto interessante. Per il futuro, quindi, si prevede che al momento della loro fornitura o della loro sostituzione i treni dovranno essere dotati di un unico sistema. Le esperienze raccolte finora confermano inoltre che i costi per equipaggiare i veicoli con l'ETCS sono più o meno analoghi a quelli previsti per gli attuali ZUB e Signum.

Conformemente alla decisione presa dalle FFS verso la fine del 2011, in questo programma rientra anche la dotazione di circa 1700 nuovi segnali con un sistema di controllo della velocità, ciò che permette di ridurre l'attuale rischio rimanente sulla rete ben al di sotto del fattore 2.

Fase 2: Introduzione di ETCS Level 2 su tutta la rete a partire dal 2025

Dato che dal 2018 sarà possibile equipaggiare i veicoli solo con il sistema ETCS, dopo questo termine il numero dei veicoli dotati di questo sistema è destinato ad aumentare

sempre di più. In questo programma rientrano sia i nuovi veicoli che i veicoli equipaggiati con gli odierni sistemi di controllo dei treni che hanno raggiunto la fine della loro vita utile. In tale contesto, nell'agosto del 2011 l'UFT ha anche deciso che, a partire dal 2025, il sistema ETCS Level 2 dovrà essere impiegato in maniera generalizzata nell'ambito dei progetti per il mantenimento della qualità e dei progetti di ampliamento su tutta la rete a scartamento normale delle FFS. L'attuazione di questa strategia e l'impiego generalizzato della segnalazione nella cabina di guida permettono di generare i seguenti vantaggi e, di conseguenza, anche un aumento della competitività della ferrovia:

- Aumento della sicurezza grazie al fatto che il sistema ETCS Level 2 assicura il controllo permanente della velocità dei treni su tutta la linea.
- Aumento della capacità grazie al fatto che con il sistema ETCS Level 2 vengono a cadere molte restrizioni legate alla segnalazione ottica. Questo consente di aumentare del 15% la capacità di una linea con traffico misto.
- Riduzione del numero di componenti elettronici e di cavi nella zona dei binari, ciò che comporta dei notevoli vantaggi soprattutto sul piano della manutenzione e della disponibilità.

Fase di passaggio: elaborazione delle basi necessarie

La pianificazione per l'attuazione della decisione dell'UFT nel frattempo sta procedendo a pieno ritmo presso le FFS. Dato che finora il sistema ETCS Level 2 è stato introdotto unicamente per le nuove tratte, ora Infrastruttura pone un particolare accento sull'elaborazione delle basi per l'impiego di questa tecnologia nelle attuali linee con una velocità fino a 160 km/h e nelle stazioni. Questo presuppone delle nuove fasi di sviluppo, in particolar modo per quanto riguarda gli apparati di manovra, la tecnica di guida e i sistemi informatici, al fine di consentire di automatizzare ulteriormente i processi relativi alla circolazione. Le specifiche tecniche del sistema ETCS non richiedono ulteriori adeguamenti. Le sfide future concernono il concetto generale di guasto, l'ulteriore sviluppo del GSM-R e gli scenari di migrazione.

In previsione del suo impiego su tutta la rete a partire dal 2025, attualmente si stanno esaminando i diversi casi d'applicazione per verificarne l'idoneità all'esercizio. A questo proposito, le FFS si servono della tratta Losanna-Sempione come «prima applicazione nella rete convenzionale». Nel perimetro in questione al momento sono già previsti diversi progetti, sia per quanto concerne la sostituzione degli apparati di manovra che sul piano dell'automatizzazione, per cui l'introduzione del sistema ETCS Level 2 è neutrale sul piano dei costi. La dotazione di questa tratta con l'ETCS Level 2 prevede inoltre che

si anticipi di poco l'adeguamento dell'attrezzatura dei veicoli con i necessari apparecchi. Sul segmento Pully-Villeneuve, che sarà completamente dotato di ETCS Level 2 a partire da inizio novembre del 2015, per la prima volta le FFS utilizzano le funzioni dei treni «collegare», «scollegare» e «invertire» dell'ETCS Level 2 per scopi commerciali. In base al previsto piano di marcia, a Vevey e Villeneuve i treni utilizzeranno queste funzioni.

A partire da ottobre 2016, nel segmento Sion-Sierre entrerà in funzione per la prima volta in Svizzera una soluzione ETCS Level 2 della ditta Siemens. Per questa applicazione, la ditta Siemens potenzierà anche la funzionalità dei rispettivi sistemi elettronici di manovra. Per quanto concerne l'estensione del segmento Level 2 in direzione di Salgesch-Leuk, si prevede l'upgrade al sistema Level 2 degli odierni e più recenti sistemi elettronici di manovra. Per quanto riguarda Ardon, le FFS intendono anche esaminare se è possibile equipaggiare un sistema di collegamento a relè del tipo Domino 67 con il Level 2.

Le prossime ristrutturazioni concernono i segmenti Roche-Vernayaz e Briga-Sempione. Con l'ammmodernamento del tratto Briga-Sempione a partire dal 2020, per la prima volta le FFS equipaggeranno una grande stazione con il sistema ETCS Level 2. Dato che, per allora, delle stazioni importanti come quelle di Copenaghen, Londra ed Oslo saranno già dotate di ETCS Level 2, le FFS dovrebbero potersi avvalere delle esperienze fatte da altri paesi stranieri.

Prima della messa in esercizio nella Valle del Rodano, il sistema ETCS Level 2 diventerà una realtà nell'asse del San Gottardo. Nella notte tra il 15 e il 16 agosto 2015 entrerà in esercizio il nuovo posto di manovra di Altdorf e quello del binario di precedenza di Rynächt che dovranno soddisfare dei requisiti elevatissimi sul piano della capacità. La prima parte del nuovo asse del San Gottardo da Flüelen a Rynächt sarà pertanto equipaggiata con il sistema ETCS Level 2.

La strategia ETCS in Svizzera trova ampi consensi nell'ambito delle ferrovie limitrofe ed è considerata conveniente da un punto di vista economico. Sono inoltre già diverse le compagnie Cargo che si sono espresse positivamente nei confronti di questa strategia che prevede il passaggio rapido e graduale al sistema ETCS Level 1 LS. Questo consentirà di rinunciare molto presto ai classici sistemi nazionali, ciò che contribuirà ad assicurare una produzione più economica.

Informazioni sull'autore

Dr. Stefan Sommer, laureato in fisica, responsabile divisione Controllo della marcia dei treni presso FFS Infrastruttura, Impianti e Tecnologia, Brückfeldstrasse 16, 3000 Berna, stefan.sommer@sbb.ch

ETCS in Europa – Passo dopo passo senza incertezze

A questo punto abbiamo già scritto molto sull'European Train Control System (ETCS). I dati sono stati buttati da tanto e nessuna forza di questa terra può impedire l'introduzione lenta, costosa e complicata delle diverse versioni d'ETCS in Europa.

Hubert Giger, Presidente VSLF

ETCS livello 2

La Brown Boveri & Cie. (BBC) è stata insieme alla FFS negli anni 80 dello scorso centennio al primo posto nello sviluppo del sistema d'influsso dei treni (LZB) mediante filo conduttore sulla tratta. Corsa a vista elettronica e quindi uno sfruttamento massimo della capacità delle rotaie sono stati possibili sulle linee di prova in Svizzera. Oggi le ferrovie in Germania, Austria e Spagna gestiscono con successo più di 6000 chilometri col filo conduttore sulla linea – anche nel traffico regionale. L'affermazione che nelle velocità superiori a 160 km/h l'osservazione dei segnali non è possibile attraverso del personale di locomotiva e che c'è bisogno di una ripetizione di segnali in cabina non si può sostenere, perché in Francia si circola senza pericolo con segnali esterni a 220 km/h. La fiaba che con l'introduzione di ETCS livello 2 si possono aumentare le capacità delle linee non diventa più vera con una ripetizione assidua. L'uso di ETCS livello 2 nell'esercizio comples-

so con stazioni – al di fuori della linea ad alta velocità (NBS) Mattstetten–Rothrist, la linea di raccordo (ABS) Wanzwil–Solothurn, quella del Lötschberg di base (LBT) e della galleria di base del San Gotardo (GBT) – strapazzerà a lungo la pazienza dei nostri clienti e i nostri nervi. Un'inversione di marcia in caso di avaria entro pochi minuti non sarà più possibile in futuro.

In merito ai costi di ETCS ho avuto quest'estate uno scambio d'idee non ufficiale con l'UFT. L'introduzione graduale di ETCS livello 2 e i risparmi con l'eliminazione dei segnali esterni nel Vallese dal 2015, generano un conto mischiato che rende difficile di fare dei paragoni di costi con degli altri sistemi oppure altre procedure all'introduzione di ETCS. Le cifre ufficiali dell'UFT sono riportate sotto.

Un fatto è che le industrie si fanno un mare di soldi sulle spalle delle ferrovie. Il mercato aperto attraverso l'interoperabilità ha causato fino a ora più

rabbia e costi anziché procurare risparmi. Così c'è per esempio scritto nel manuale d'istruzione per la Re 486 della BLS: «La specificazione SRS 2.2.2 ha lasciato un margine di gioco aperto per interpretazioni, questo conduce al risultato che l'interoperabilità non può essere garantita.» Anche i nuovi TGV POS e Duplex – naturalmente equipaggiati con ETCS – non possono circolare sulla linea ad alta velocità NBS verso Berna e nelle prime corse di questi veicoli in direzione di Briga sono state attivate frenature d'emergenza al passaggio delle diverse boe dell'ETCS. I problemi con ETCS riempiono all'estero i rotocalchi della stampa specialistica. E infine quest'estate un treno spagnolo ad alta velocità costruito nel 2012 su d'una linea inaugurata nel 2011 è entrato a 220 km/h in una curva che è ammessa solo con una velocità di 80 km/h, senza che fosse intervenuto alcun sistema di sicurezza. La linea come anche il veicolo erano equipaggiati con ETCS che a quanto sembra non era funzionante.

ETCS livello 1 LS

Il fatto che ETCS livello 1 LS in confronto ai sistemi ZUB e SIGNUM impiegati in Svizzera porta con sé una perdita di sicurezza penetra lentamente in pubblico. Nell'ETCS livello 1, il controllo della velocità avviene puntiforme e paragonato al sistema d'influsso sui treni usati, oggi non sono sorvegliate altre sezioni. Inoltre, nel sistema ETCS livello 1, il macchinista viene rilasciato a una velocità inferiore di 40 km/h dal controllo della velocità e non deve attivare al contrario dello ZUB nessun interruttore per liberarsi. Nel rapporto di stato ETCS 2012 dell'UFT viene descritto così: «Con l'applicazione di ETCS livello 1 si realizza allo stesso tempo una rivelazione attiva di errori del sistema, con la quale si può in poco tempo localizzare e risolvere una disfunzione al sistema o un'avaria. Con quest'aumento della disponibilità può essere aumentata anche la sicurezza in confronto ai sistemi vecchi SIGNUM e ZUB.» Non si vede l'ora di ricevere le spiegazioni dagli uffici responsabili quando accadrà un incidente con ETCS livello 1 LS.

Riassunto

Ci si attiene al sogno di un esercizio esteso su tutta la rete di ETCS livello 2, bisogna però aggiungere che noi ferrovieri, per esperienza, con «esercizio esteso» intendiamo che dopo un'introduzione parziale del sistema l'esercitazione viene sospesa. Fino a questa interruzione dell'esercitazione, ci si accontenta con la versione svizzera di ETCS, la quale non può tener su il livello di sicurezza di adesso – salvo che saranno messi in conto degli altri costi per la programmazione completa delle boe ETCS con le informazioni di velocità e l'equipaggiamento completo con gli Euro-Loops. Deve essere posta la domanda se, con la tecnica odierna di computer, non fosse possibile di elaborare su di una stessa locomotiva le informazioni di diversi sistemi europei per la protezione dei treni, senza che dovrebbe viaggiare mezza cabina di movimento in forma dell'European Vital Computer (EVC) sulla locomotiva. Contemporaneamente sarebbe anche possibile in questo modo di esercitare in futuro del materiale rotabile storico per la gioia di grandi e piccoli.

I costi assunti dalla Federazione nel senso di un finanziamento di stimolo per l'introduzione di ETCS nel periodo dal 2003 al 2007 sono riassunti nella seguente tabella (spiegazioni vedi seguente, indicazioni in milioni di franchi, costi finali arrotondati). Non inclusi, perché non noti, i propri costi che sono sostenuti dalle ITF nazionali e straniere per l'equipaggiamento ETCS dei loro veicoli esistenti oppure nuovi messi in esercizio. ➤

Cos'è che unisce l'aviazione e la ferrovia?

La scorsa estate la Guardia Aerea Svizzera di Soccorso (Rega) è stata al centro di diverse rivelazioni da parte della «Weltwoche».

Daniel Hurter, redattore del Loco Folio



Nella sua edizione no. 33/13 la «Weltwoche» ha riferito in merito ad alcuni fatti degni di nota verificatisi in seno alla Rega e a varie macchinazioni da parte del suo direttore operativo, il sig. Ernst Kohler. Alcune affermazioni apparse sull'articolo in questione non possono non portare subito il lettore, ovviamente a causa di una certa «déformation professionnelle», a fare dei parallelismi con il proprio posto di lavoro. La frase «Prima il presidente di direzione ha conferito a Kohler la nomina di CEO e poi il suo stipendio è passato da 270 000 a 400 000 franchi», ci ricorda la procedura nella scelta del nuovo «CEO» di una compagnia ferroviaria svizzera di proprietà della Confederazione.

Per contro, ad un macchinista di FFS Traffico viaggiatori la dichiarazione «I funzionari (dell'Ufficio federale dell'aviazione civile, UFAC) non hanno accettato che Kohler, che conosce il volo solo come passeggero e nemmeno padroneggia sufficientemente l'inglese, indispensabile per tutte le questioni relative all'aviazione, volesse diventare il responsabile del servizio aereo (della Rega)», non può non suonare molto strana e non si può non chiedersi, come mai invece l'Ufficio federale dei trasporti permetta che il responsabile di DT Traffico viaggiatori – come pure cinque dei sei direttori delle filiali DT e molti altri che sono alla guida del personale di locomotiva – non abbia una formazione come macchinista e, pertanto, sia totalmente profano in materia.

Leggendo con attenzione quanto segue, non possiamo non fare un collegamento con il caso di «Vauderens» e alla corsa di un Intercity a 140 km/h in una curva in cui si poteva circolare solo a 85 km/h: «Nel mese di luglio del 2010 un pilota stava trasportando un uomo che era stato soccorso in montagna quando è rimasto senza carburante. Poco dopo aver sorvolato il Walensee, l'elicottero è sceso in picchiata in un campo arato, rius-

cendo fortunatamente ad arrestare la propria corsa. Sia i passeggeri che il velivolo non hanno riportato danni particolari. Tutti gli atterraggi d'emergenza devono essere obbligatoriamente notificati tempestivamente all'UFAC, ma il dipartimento ne è stato informato grazie ad una segnalazione anonima solamente nell'ottobre del 2010.» Anche nel caso di «Vauderens» non vi è stata alcuna notifica al SISI, il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni.

Ci si rende conto di come le culture aziendali nel traffico ferroviario e nell'aviazione siano diametralmente opposte su certe questioni quando si viene poi a sapere che: «Quando l'autorità ha chiesto ulteriori ragguagli in merito, la Rega ha comunicato che avrebbe fornito delle informazioni solo tramite i propri legali. Nell'aviazione, dove non si tratta di cercare dei colpevoli, bensì di trovare i motivi per prevenire dei futuri incidenti, questa è una procedura inusuale.» In questa sede, non intendiamo sindacare se alle FFS regni una cultura della punizione oppure dell'errore. Esiste poi una vera e propria cultura dell'apprendimento in seno alle ferrovie? I macchinisti conoscono già la risposta.

Anche la frase «Invece del classico criterio del «Safety first», per Kohler vale l'improprio concetto di «Mission first, safety always» – la pratica del soccorso viene in primo luogo, a condizione che ci sia la sicurezza» porta a fare dei paragoni, soprattutto quando la parola «soccorso» la si sostituisce con la parola «corsa».

Possiamo quindi trarre la conclusione che, da una parte, anche nelle sfere celesti la situazione non è molto differente rispetto a quanto notoriamente succede in ambito ferroviario e, dall'altra parte, che ci sono delle sostanziali differenze. La risposta alla domanda, di chi possa imparare di più da chi, la lasciamo ai nostri lettori. ➤

Pos	Objet	Coûts effectifs au 31.12. 2007	Coûts finales prévisionnels Etat au 31.12.2007 Diverses bases de prix	
			Coûts bruts	Dépenses extraordinaires pour introduire ETCS
Infrastructure				
1	Tronçon d'essai Zofingen–Sempach	51.0	51.0	51.0
2	NT Mattstetten–Rothrist / TA Derendingen–Inkwil	80.3	91.4	44.3
3	Ligne de base Lötschberg	121.2	131.1	59.7
4	Ligne de base Gotthard	0	165.3	0
5	Ligne de base Ceneri	0	29.8	0
6	Migration vers ETCS L1 LS	6.1	370.0	0
	Sous-total	258.6	838.6	155.0
7	Véhicules	331.7	356.7	180.0
	Total générale	590.3	1200	335

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.

Herbert Nezosi

Sezione Ticino
 *1950
 † 27. 10. 2013

Jonathan Bourdon

Section Romandie
 *1989
 † 29. 7. 2013

Marcel Holenweg

Section Romandie
 *1964
 † 21. 10. 2013

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

Der Vorstand der Sektion Romandie hat die traurige Pflicht mitzuteilen, dass unser geschätzter Kollege und Freund

JONATHAN BOURDON

Lokomotivführer SBB
 Im Depot Payerne

am 29. Juli 2013 beim Eisenbahnunfall von Granges-près-Marnand VD verstorben ist

Wir werden Jonathan in bester Erinnerung behalten.

Der Vorstand VSLF
 Der Vorstand Sektion Romandie
 Lausanne, den 31. Juli 2013

Le comité de la section Romandie a le tragique devoir de vous communiquer, que notre estimé collègue et ami

MARCEL HOLENWEG

Mécaniciens de locomotive
 au Dépôt Lausanne Triage

lundi 21 octobre 2013, s'est endormi paisiblement, entouré de sa famille et de ses proches, à l'hôpital de Martigny

Nous garderons toujours Marcel dans notre coeur et dans nos pensées

Le comité central VSLF
 Le comité de la section Romandie
 Lausanne, le 24 octobre 2013

Lieber Hubert, ich möchte Dir hiermit mein aufrichtigstes Beileid zum gestrigen Tode des Kollegen Herbert Nezosi zum Ausdruck bringen, sowohl in meinem als auch im Namen aller Kollegen, die ALE angehören.

Für uns alle ist es ein trauriger Tag, da wir einen Kollegen verloren haben, der acht Jahre lang großzügig und loyal mit ALE zusammengearbeitet hat und den wir alle über seine tadellose Tätigkeit als Schatzmeister hinaus gehend als wunderbaren Menschen kennen und schätzen gelernt haben.

Ich bitte Dich, dass Du den anderen Mitgliedern des VSLF-Vorstands und der Sektion Ticino und natürlich seiner Familie unser Beileid übermittelst, insbesondere aber seiner Frau und seiner Tochter, die ich bei meinen Reisen zu ALE-Vorstandssitzungen auch persönlich kennen lernen konnte.

Mit kollegialem Gruß

Juan Jesús García Fraile
 ALE-PRÄSIDENT

Un saluto al carissimo HERBERT NEZOSI

Ciao Herbert, in sordina, in modo prematuro, ti sei congedato dai tuoi cari e da tutti coloro che ti hanno voluto bene.

I ricordi che abbiamo di te sono molteplici, spaziano dall'aspetto prettamente personale all'aspetto professionale senza certamente tralasciare l'aspetto sindacale; ed è proprio quest'ultimo che ci ha dato il privilegio di approfondire la tua conoscenza. Nei nostri ricordi, oltre a fortuiti incontri professionali ti abbiamo conosciuto quando eri già "Il Presidente"; ed eravamo ancora tutti funzionari federali. Ci hai infatti reclutato quando, già Presidente, eri alla ricerca di un segretario e di alcuni membri di comitato; era il periodo nel quale si preannunciava la caduta della statuto di funzionario e all'orizzonte si profilava la Divisionalizzazione.

Nonostante non sapessimo quale impegno comportasse la carica da te proposta, grazie al tuo carisma non abbiamo avuto alcuna esitazione ad accettare la carica. In quel periodo sei riuscito a creare un Comitato (che preferiamo definire gruppo) che, al di là delle diverse cariche formali, era prima di tutto un gruppo di amici che si aiutavano a vicenda nell'aiutare i colleghi in ambito sindacale, ma non solo. Hai saputo formare un gruppo nel quale l'esuberanza e l'inesperienza era contrastata dalla saggezza, ai giovani hai saputo mettere a disposizione tutta la tua esperienza, esperienza che si è rivelata determinante nel forgiare i giovani. Al riguardo non va neppure dimenticato il supporto competente che, grazie al tuo carisma, diversi colleghi pensionati for-



nivano spontaneamente. Nel gruppo, oltre a sviluppare le competenze che hanno permesso di portare avanti innumerevoli sfide, abbiamo avuto modo di sviluppare al meglio le diverse personalità, da parte tua hai sempre messo davanti sani principi quali onestà e lealtà.

Nella tua veste di Presidente, oltre a coinvolgere il gruppo, hai coinvolto appieno la tua famiglia, famiglia che non si è mai risparmiata e dalla quale abbiamo avuto pieno appoggio sia morale che materiale. Con te e con la tua famiglia, chiamata a parecchi sacrifici, abbiamo condiviso momenti che vanno ben oltre l'aspetto sindacale; certamente il gruppo era diventato parte della famiglia.

Voler indicare il tuo coinvolgimento, le tue innumerevoli sfide e i traguardi rag-

giunti è certamente troppo ambizioso, tanto è stato ampio il tuo impegno; quel che è certo è che sei stato un grande e abile negoziatore con una visione che è andata ben oltre i confini svizzeri, in tal modo pure i colleghi europei hanno avuto modo di apprezzare la tua persona. Con aneddoti simpatici riuscivi a farti apprezzare e a sdrammatizzare ogni situazione.

Nonostante le ripetute battaglie sindacali, battaglie nelle quali erano soventi le arrabbiate nei confronti della Direzione aziendale, con la stessa ti sei sempre dimostrato leale. Nello svolgimento della tua attività di macchinista hai sempre dato il massimo; del resto l'attività di macchinista era la tua passione, questa passione si è rivelata il motore del tuo coinvolgimento, senza riserve, al fine di sostenerne i valori.

Purtroppo l'epilogo della tua carriera è stato funestato da infortuni e malattia, malattia che pian piano, a malincuore, ti ha allontanato dall'attività professionale. Anche da Pensionato prematuro, dall'alto della tua esperienza, hai avuto modo di darci il tuo prezioso sostegno, sostegno per il quale ti siamo grati.

Con mesta sorpresa abbiamo appreso che in sordina ti sei congedato, quasi da farci capire che ora possiamo camminare da soli. Cercheremo di non deluderti.

A te e alla tua famiglia vada il ringraziamento di tutti coloro che hanno avuto modo di apprezzare le tue virtù.

A nome dei macchinisti tutti, il Comitato del VSLF Ticino.





Dopo ben 49 anni di servizio, il 31 luglio di quest'anno **Gabriele Ferrari** ha fatto la sua ultima corsa presso la Divisione viaggiatori FFS. Era entrato in servizio nel 1964 presso le FFS come apprendista elettromeccanico nelle officine di Bellinzona, per poi intraprendere la professione di macchinista, svolgendola con tanta professionalità.

Il Comitato Ticino ed il VSLF augura a Gabriele ogni bene per il suo futuro.

SEKTION BASEL

Mitgliederversammlung/Ausflug

Am 13. Juni 2013 hielt die Sektion Basel des VSLF ihre jährliche Mitgliederversammlung ab. Wie im Vorjahr wollten wir das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden und organisierten dazu einen kleinen Ausflug. Nachdem wir im vergangenen Jahr in horrendem Tempo mit einem Schiff den Rhein hinunterfuhren, wollten wir in diesem Jahr eine kleine «Erhöhung» jenseits der Grenze zu erklimmen. Unter der kundigen Führung des GDL-Ortsgruppenvorsitzenden von Haltingen, Thomas Voglsang, schafften wir zumindest einen kleinen Teil des Weiler-Weinwegs.

Das Wetter war auf unserer Seite, oder anders gesagt, wir erwischten den ersten superwarmen Tag im laufenden, doch recht kalten und verregneten ersten Halbjahr 2013. Verständlich, aber trotzdem schade war die Tatsache, dass trotz voller Kostenübernahme und prächtigen Wetters eher eine bescheidene Anzahl an Mitgliedern den Weg an den Anlass fand. Dies hielt uns jedoch von unserem Vorhaben nicht ab. Nach der gemütlichen Begehung des Weinwegs trafen wir gegen den späteren Nachmittag in der Haltinger Winzergenossenschaft ein, um die Erzeugnisse des örtlichen Weinbaus zu degustieren. Üppig beladene Vesperplatten rundeten unsere Verpflegung ab.

Alles in allem war es ein gelungener, informativer Anlass mit einem gemütlichen Ausklang. Dafür auch nochmals herzlichen Dank an Thomas und Barbara Voglsang für die Mitorganisation.

Auch im nächsten Jahr werden wir etwas unternehmen. Vorschläge sind willkommen, bitte Daten beachten!

Ruedi Gfeller
Sektionspräsident



Chers collègues et membres

L'année 2013 fut chargée en travail et bizarres en événements. Point de vue météo: après un hiver rigoureux avec son lot de retards plus ou moins prévisibles (projections de glace, aiguilles bloquées) un printemps et début d'été pourri avec des inondations et éboulements, a suivi finalement l'été beau et chaud, animé par de puissants orages. Bizarres en accidents ferroviaires, mais aussi routiers qui ont amené leur lot de blessés, voire de décès et les théories et questionnements sur la sécurité et la (sur) charge de travail des acteurs concernés qui en découlent.

Nous avons perdu deux collègues de travail et avons à déplorer récemment le décès du fils d'un collègue mécanicien de Lausanne.

J'ai entamé l'année VSLF avec les négociations salariales chez RA, qui se sont déroulés plus favorablement que ceux des CFF. J'ai été choisi par le comité central pour accompagner la gestation de la nouvelle filière de formation auprès du SEFRI (secrétariat d'état à la formation, la recherche et l'innovation) et au terme de ce processus, notre métier sera reconnu comme formation secondaire avec des possibilités de formation continue supérieure. Ces séances se déroulent à Zurich.

J'ai participé à plusieurs séances partenaires sociaux qui traitent de vos remarques et mécontentements et dans lesquels on essaie de trouver des solutions. Nous sommes intervenus auprès de l'OFT pour un examen échoué et avons sollicité les services RH centraux pour venir nous expliquer les incohérences avec la CCT dans l'application de l'échelle salariale.

J'avais organisé une séance avec le chef-Pex Suisse, pour qu'il nous informe sur sa nouvelle philosophie et ses priorités.

J'ai pu participer à l'évaluation d'un cours pilote sur les situations critiques dans les trains, cours qui fera partie de l'offre formation continue de 2014.

Le comité s'est réuni trois fois et j'ai participé aux séances de préparation de l'AG VSLF Suisse, qui est co-organisée par notre section et qui se déroulera à Neuchâtel.

Visites de classes: J'ai visité une classe de RegionAlps pour présenter notre syndicat.

Tous ces séances et interventions sont accompagnées de leur lot de mails et téléphones, dont je me pose parfois la question, comment les gens ont-ils fait à l'époque, sans tous ces moyens modernes de la communication? Ils restaient dans l'essentiel...?!

Les résumés et procès-verbaux de ses séances sont d'ailleurs mis à votre disposition sur le site du syndicat VSLF.com, dans la rubrique des sections. Je profite de cette occasion de vous rappeler que le site vous tient au courant de toute l'activité syndicale et vous fournit aussi de nombreux documents utiles pour votre travail quotidien. Je ne peux que vous encourager à le consulter le plus souvent possible ou de vous inscrire à la newsletter.

J'ai passé dans cette même année mon examen périodique, avec son lot d'heures de répétitions sur le temps libre et je dois vous avouer d'avoir saturé sérieusement par moments. Mais finalement nous sommes quand même arrivés au terme du 2013 VSLF et je me réjouis de pouvoir passer le témoin à Marc, qui sera confirmé, je l'espère, par votre vote unanime comme nouveau président de section.

Marc m'accompagne depuis le mois d'août sur la plupart des rendez-vous et séances importantes pour notre section. Cela lui permet de se familiariser avec ses nouvelles tâches et d'assurer le suivi dès sa prise de fonction en connaissant en cela déjà ses futurs interlocuteurs et partenaires.

Finalement, j'aimerais remercier chaleureusement mes collègues du comité, mais aussi les responsables dépôts de leur aide précieuse, leurs critiques et conseils, ainsi de la confiance qu'ils m'ont témoignée pendant mes quatre années de présidence. Un grand merci aussi au président central Hubi, qui est toujours atteignable, qui conseille, qui soutient, qui donne des idées – infatigable, perspicace et incontournable. Je resterai activement à disposition de notre section jusqu'à l'AG Suisse du VSLF du 22 mars 2014 et me retirerai par la suite pour profiter de mon temps partiel 90%. Merci à tous et plein de succès pour la nouvelle équipe.

Markus Heer
Président section Romandie

**Martha Süess verabschiedet**

An der Generalversammlung der Sektion Luzern-Gothard vom 31. Oktober 2013 wurde Martha Süess als Aktuarin verabschiedet. Sie war 14 Jahre für die Protokolle der Sektion zuständig. Zusätzlich war Martha über fünf Jahren als Aktuarin im Gesamtvorstand tätig.

Wir danken Martha herzlich für die über all die Jahre geleistete Arbeit zugunsten des VSLF.

Martha Süess prend congé

Lors de l'assemblée générale de la section Lucerne – Gothard du 31 octobre 2013, Martha Süess a remis son mandat d'actuaire. Elle a été responsable durant 14 ans de la rédaction des procès-verbaux de la section. En outre, Martha a fonctionné comme actuaire plus de cinq ans au sein du comité central.

Nous remercions cordialement Martha pour la contribution qu'elle a fournie au VSLF durant ces nombreuses années.

Martha Süess congedata

All'assemblea generale della sezione Lucerna-Gottardo il 31 ottobre 2013, è stata congedata la protocollista Martha Süess. Lei è stata per quattordici anni la responsabile dei protocolli della sezione. Inoltre, Martha ha lavorato oltre cinque anni come protocollista all'interno del consiglio. Ringraziamo cordialmente Martha per il lavoro impiegato durante tutti questi anni a favore del VSLF.

GV AG+
NEUCHÂTEL
22.3.2014

Déjà-vu: Vor sieben Jahren schon standen wir nach unserer Sektions-Generalversammlung vor demselben Problem wie dieses Jahr: das Restaurant «vergass» unsere Reservation. Offenbar sind Vorlaufzeiten von einem halben Jahr zu kurz oder zu lang für eine Reservation im hektischen Samstagabend-Betrieb.

Damals räumten wir mit den 25 Mitgliedern die Bühne des Restaurants Commi-Halle und ersetzten das Klavier durch Tische und Stühle. Dieses Jahr wurde es ein wenig komplizierter. Mit 50 hungrigen Kollegen ist es nicht so leicht, am Samstagabend ein neues Restaurant mit genügend Kapazitäten in der Nähe zu finden. Wir wurden jedoch fündig, und der anfängliche Ärger entpuppte sich als Glücksfall. Das Restaurant Haldenbach im Kreis 6 nahm uns auf und mobilisierte sämtliche Kräfte, um uns einen perfekten Abend mit sehr feinem Essen zu offerieren.

Ein herzliches Dankeschön an den Chef und sein Team vom Restaurant Haldenbach für den rundum gelungenen Abend; wir werden nächstes Jahr wieder kommen.



FACEBOOK UMFRAGE EULE



Was hat der Lokführer mit der Eule gemeinsam?

Qu'est que le mécanicien de locomotives a en commun avec le hibou?

Cos'ha in comune un macchinista con una civetta?

Nachtaktiv wie das Eichhörnchen.
Macht keinen Winterschlaf.
Ist auch an Wochenenden wachsam.
Braucht keine Vorgesetzten.
Gruss Gabriel Berweger

Die Eule ist ein Nachttier, der Lokführer muss ein Nachtmensch sein.
Die Eule wird tagsüber, der Lokführer wird in seiner Arbeitszeit gerupft.
Mit kollegialen Grüßen,
Richard Odermatt

Aus Sicht des VSLF:
Wir haben beide Augen offen...
Wir werden Euch (Geschäftsleitung SBB) auf die Finger schauen...
oder Wir werden Euch im Auge behalten...
Herzliche Grüsse Jürg Meili

Wir bleiben wachsam und werden nicht tatenlos zusehen...
Zieht gerne den Kopf ein. Lebt in der Nacht. Grosse Pupillen.
Urs Bischofberger

Sie fliegen/fahren gemeinsam durch die Nacht. Siehe neuen Kalender. Vielleicht bald im Original und Modell.
Ruedi Heeb

Die Eule schläft am Tag und «arbeitet» in der Nacht. Herzliche Grüsse
Urs Aeschlimann,
alt Lokführer SBB Basel

Ich denke wir müssen alles so scharf sehen wie die Eule und das Tag und Nacht
Gruss Peter Eisenbart

Der Lokführer (SBB Cargo Gotthardgebiet) ist auch nachtaktiv!
Andre Walker

Beide sind nachtaktiv.
Michael Gut
Account Manager, crossfolio GmbH

Startet mit scharfem Blick in den Tag, hat einen Platz mit Rundumsicht und schätzt Distanz und Geschwindigkeiten sehr genau ein. Hat keine regelmässige Essenszeit und ist nachtaktiv.
Marcel Hämmerli

Beide können den Hals um 360° drehen.
Gruss Hubert Giger

Die meisten Lokführer sind wie die meisten Eulen nachtaktiv. Lokführer und Eulen gelten als gefährdete Art. Was beim Lokführer eher auf das einsparen von Ausbildungen zurückzuführen ist. Deshalb laufen Programme zur Ausbildung von Lokführern, analog den Programmen zur Wiederansiedlung der Eule.

Viele Grüsse
Uwe Richter,
Trainer für Eisenbahnfahrzeugführer,
DB Fernverkehr AG

Der Eine ist, der andere hat einen Vogel.
Dani Ruf

Il y perd des plumes...!
Fabrizio Maggiotto

- Le hibou a la propriété de voir de loin et surtout dans le noir.
- Il est réputé pour être persévérant et redoutable.
- C'est un chasseur solitaire
- La désignation de hibou était attribuée aux mécaniciens de locomotives canadiens dont le travail commençait entre 13 et 23 heures.
G. Induni

VSLF: INTEGER / AUTONOME / FORTE

Ausflug zur «kleinen Eisenbahn»

Am 11. September 2013 fand unser schon als gute Tradition bekannter jährlicher Sektionsausflug statt. Dieses Mal ging es zur CHEMINS DE FER DU KAESERBERG. Oh, wie spannend, dachten einige der mitgereisten Kollegen, Eisenbahn im Miniformat.

Zu deren Überraschung wurde es eben doch so richtig interessant, denn wir bekamen nicht nur das zu sehen, was jedem Besucher gezeigt wird. Nein, wir durften auch hinter die Kulissen schauen. Was da an Technik und Bauten nötig ist, kann man sich kaum vorstellen. Allein schon

die Gleislänge für die sogenannten sieben Schattenbahnhöfe beeindruckte. Das Fahren der ca. 90 verschiedenen Züge wird hier noch von Hand, mittels Fahrdienstleiter, gesteuert. Also nicht wie heute üblich einfach nur durch eine vollautomatische elektronische, nach Programm ablaufende Steuerung. Dies bringt natürlich mehr Abwechslung in das Geschehen auf der gesamten Anlage. Auf drei Ebenen wird auf 610 m² Fläche und über zwei Kilometern Gleislänge eine beeindruckende Bahnlandschaft gezeigt. Die Zeit vergeht beim Beobachten wie im Flug. Nachdem sich alle «sattgesehen» hatten, ging es zum

Mittagessen, bei dem Gespräche über das gerade Erlebte und selbstverständlich über die Tagesgeschäfte bei der grossen Eisenbahn geführt wurden. Die Modellbahnausstellung in Freiburg ist wirklich eine Reise wert, es war ein gelungener Ausflug. Merci an den Organisator, den Werbeobmann unserer Sektion, Daniel Brönnimann. Wir möchten für unsere Mitglieder auch in den nächsten Jahren einen Ausflug organisieren, deshalb der Aufruf: Falls ihr eine gute Idee habt, bitte beim Vorstand melden!

Heiko Bruno
Vizepräsident Sektion BLS



