

Offerta esclusiva per i soci dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

3 buoni motivi per stipulare una polizza CAP per la protezione giuridica privata e la circolazione privaLex®

Considerato che un avvocato costa in media CHF 300 all'ora e che a ciò si aggiungono numerose altre spese (v. sotto), intentare una causa legale può rivelarsi una strada molto costosa. Scegliete un'assicurazione che vi tuteli come consumatori, utenti della strada, turisti, dipendenti, pazienti o sportivi e che vi aiuti ad ottenere ragione quando avete ragione!

Con CAP potete contare sull'esperienza di specialisti pronti ad assistervi in modo rapido ed efficiente. CAP assume inoltre i seguenti costi:

- onorari di avvocati
- spese giudiziarie e d'inchiesta
- spese peritali
- indennità di processo
- cauzioni penali
- spese di mediazione



- 1 Premi convenienti: 50% di sconto speciale**
- 2 Somma assicurata fino a CHF 600 000.– per sinistro**
- 3 Copertura valida in tutto il mondo**



Dichiaro di avere letto le Condizioni generali (CG) su www.cap.ch, di essere socio dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di voler stipulare la Protezione giuridica globale privaLex® per:

- | | | | |
|---|----------------------------------|--|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Locatario - Famiglia | CHF 175.90 invece di 351.80/anno | <input type="checkbox"/> Locatario - Singolo | CHF 148.10 invece di 296.10/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Fam. | CHF 199.50 invece di 399.–/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Singolo | CHF 171.70 invece di 343.40/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Fam. | CHF 232.10 invece di 464.10/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Singolo | CHF 204.20 invece di 408.50/anno |

* L'importo del sovrappremio per i proprietari di immobili (casa e per piani) dipende da quanti immobili a uso proprio possiedono (es. case di villeggiatura, seconde case).

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

Pagamento: annuale anticipato

Validità dal giorno		(almeno un giorno dopo la ricezione da parte di CAP)
Cognome, nome		
Indirizzo, NPA, città		
Telefono/cellulare	Data di nascita	
Socio dal	Tessera n.	
Luogo e data	Firma	

Inviare a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Casella postale, 8010 Zurigo, **Contatto:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Fanno fede le Condizioni generali e Condizioni complementari (CG/CC) privaLex®, Protezione giuridica globale, edizione 02.2014. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF.

I dati dei clienti vengono 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 o di una polizza o invio di documentazione) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati dei clienti nell'ambito di iniziative di ottimizzazione di prodotti e per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto a essere informato e, in presenza di determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici o cartacei.

Editoriale

Daniel Hurter, redattore LocoFolio



Non vi nascondo che l'ultima edizione del nostro LocoFolio ha in parte scatenato anche delle reazioni alquanto violente. Un ex presidente di sezione del VSLF e attuale capo del personale di locomotiva ha perfino espresso il timore che il LocoFolio si stia pian piano trasformando in un periodico satirico di terza categoria. Tanto per mettere subito le cose in chiaro, il LocoFolio non vuole essere un giornale satirico né di prima o di terza categoria, bensì vuole solo riferire in maniera schietta e onesta qual è la realtà di tutti i giorni e quali sono le sfide con cui si devono confrontare i macchinisti. Non è però colpa della redazione del LocoFolio se, purtroppo, molto di ciò che ci si inventa nei vari uffici amministrativi e che poi ci si aspetta dai macchinisti può apparire come una sorta di satira (di terza categoria). Per gli amanti dell'informazione acritica rimane pur sempre l'alternativa di leggersi la rivista dei collaboratori FFS «In viaggio».

Il 9 febbraio di quest'anno gli elettori svizzeri hanno approvato a larga maggioranza il disegno di legge FAIF (decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria). Dopo

aver riflettuto in lungo e in largo, anche il redattore del LocoFolio è giunto, anche se a fatica, alla decisione di votare «sì», sebbene con il timore che gran parte dei fondi di finanziamento finiscano poi per dispendersi nell'imponente apparato amministrativo o vengano scialacquati per dei progetti senza senso. C'è anche da chiedersi chi, in definitiva, dovrà gestire e mandare avanti i progetti d'investimento finanziati con i fondi FAIF. Da quanto si può sentire parlando con la base operativa, è evidente che ci sono grosse difficoltà a reclutare sufficiente personale specializzato, sia che si tratti di addetti alla cabina di manovra, di responsabili della circolazione dei treni o di specialisti per la manutenzione dei veicoli. A quanto pare, ci sono grossi problemi anche per quanto riguarda il reclutamento di personale di locomotiva ciò che, data l'attuale penuria di personale e la prevista ondata di pensionamenti nei singoli reparti, dovrebbe far aumentare sensibilmente gli sforzi per migliorare le condizioni di assunzione e le condizioni di lavoro. Purtroppo si sta facendo proprio l'esatto contrario; i macchinisti sono sempre più confrontati con dei progetti mal

concepiti (i competenti reparti di progettazione devono pur avere occasione di dimostrare la loro ragion d'essere), nel mentre l'apparato di sorveglianza e di repressione viene potenziato sempre di più sotto il titolo eufemistico di «riduzione dell'ambito di controllo». Si è già cominciato a parlare di una «cultura della diffidenza». Ad esserne particolarmente penalizzata è anche la formazione, come la cancellazione delle giornate di formazione continua o il corso di istruzione sul nuovo passante ferroviario di Zurigo che si è svolto in modo molto rudimentale e decisamente poco professionale. In questo modo sarà ben difficile riuscire a far fronte alle importanti sfide che ci attendono. In generale, si ha l'impressione che i dirigenti abbiano perso ogni contatto reale con la base operativa e che vivano in un mondo che non ha praticamente più alcun punto in comune con chi lavora tutti i giorni «in prima linea».

In questa edizione del LocoFolio potrete trovare i vari articoli che trattano gli argomenti che abbiamo affrontato qui. Vi auguro una piacevole lettura.



**Approfittatene
anche voi**



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

Allianz Suisse: garanzia di sicurezza nei momenti decisivi.

Per una consulenza o un'offerta:

agevolazioni@allianz.ch

tel. 058 358 50 50 oppure rivolgetevi direttamente al vostro consulente.

Con voi dalla A alla Z.

Allianz 

La voce del presidente

Hubert Giger, presidente del VSLF



Care colleghi e cari colleghi, Il caso della «Crossrail», che offre ai macchinisti italiani dei contratti di lavoro in Svizzera per un salario mensile inferiore a CHF 4000.–, non è una bella notizia. Il lavoro che noi svogliamo in maniera irreprensibile e affidabile vale ben di più. Le norme in materia di condizioni d'impiego in uso nel settore sono disciplinate dalla legge federale sulle ferrovie e la responsabilità per la loro osservanza spetta alle autorità di sorveglianza e ai rispettivi funzionari. Questo modo di agire di «Crossrail» nel canton Vallese mette chiaramente in luce il problema delle condizioni d'impiego diverse in Italia e in Svizzera: da un lato, una protezione assoluta contro il licenziamento e il servizio in cabina con due macchinisti e, dall'altro lato, la garanzia della pace sul lavoro e una protezione limitata contro il licenziamento. Si potrebbe perfino dire che qui si assiste all'incontro di due sistemi economici diversi. Le problematiche che ne derivano sono alquanto complesse. In questo caso particolare, ci tornano utili i nostri contatti e il supporto da parte dei Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva (ALE), di cui siamo membri.

Anche nell'odierno mercato libero del lavoro e nell'odierno traffico liberalizzato su rotaia, quello che è certo è che ci sono delle regole che vanno assolutamente concordate e rispettate. Ne deriva pertanto che, in uno stato di diritto, anche le imprese Cargo straniere devono rispettare le leggi. D'altra parte, stanno già succedendo tante cose nell'ambito del traffico merci. Un anno fa, per esempio, sono stati licenziati dei colleghi macchinisti attivi presso la BLS, nel mentre ora ne vengono assunti di nuovo in misura analoga. Si trattava forse più di fare piazza pulita nel deposito che non di una riduzione del surplus di macchinisti? Le voci che circolano su «railCare», l'associazione Coop attiva nel traffico merci, sul settore Cargo della BLS e sul traffico postale svizzero sono in stretta relazione e non tendono a diminuire. Nel frattempo, la divisione FFS Cargo è riuscita a raggiungere le «cifre nere» e ora FFS Cargo International dispone di macchinisti propri; a Bellinzona ha subito rilevato tutto il personale di locomotiva di FFS Cargo. Questi sviluppi non ci fanno particolarmente piacere, ma ormai sono un dato di fatto. È difficile valutare quale potrà essere il futuro del traf-

fico merci, sia a livello internazionale che nazionale. Una cosa è sicura, e cioè che con il traffico merci si può guadagnare bene anche con delle condizioni di lavoro decenti. Questa liberalizzazione su rotaia in costante aumento deve essere accompagnata da chiare disposizioni legali, in grado di dare una continuità agli odierni standard lavorativi dei macchinisti. Questi standard possono essere mantenuti solo grazie a dei chiari requisiti di base e a delle direttive unitarie in materia di esami. Non solo questo torna a vantaggio della nostra professione, ma anche della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Noi perseguiamo questo obiettivo battendoci per il riconoscimento della professione del macchinista, grazie anche al supporto delle ferrovie che già oggi possono vantare un alto livello di sicurezza, a cui non vogliono rinunciare. Il lavoro di certo non ci mancherà e non mi resta che ringraziarvi per tutto il vostro supporto. A tutti voi l'augurio di una buona continuazione.

Il vostro presidente
Hubert Giger

Discorso dell'assemblea generale il 22 marzo 2014 a Neuchâtel

Hubert Giger, presidente del VSLF

Signore e Signori
Care Colleghe e Colleghi

Provo una grande gioia, se vedo quanti ospiti invitati e quante colleghe e colleghi abbiano trovato la via per partecipare alla nostra assemblea generale. La loro presenza dimostra l'apprezzamento verso il nostro sindacato. Vi ringraziamo per questo. Vorrei anche fare un grande ringraziamento alle nostre oratrici e ai nostri oratori per i loro, senza dubbio interessanti, argomenti che arricchiscono questo evento.

Oggi teniamo la 56a assemblea generale del VSLF dalla sua rifondazione nell'anno 1957. La prima fondazione del nostro sindacato risale indietro fino all'anno 1867, cosicché il VSLF è il più vecchio sindacato professionale in Svizzera.

Chi siamo? Come riusciamo a raggiungere da partner sociali i nostri traguardi?

Per prima cosa, non dobbiamo piegarci davanti ad alcuna ideologia. Non siamo una società che cerca di crearsi dei problemi per ottenere un diritto d'esistenza. La

nostra professione è quella di condurre dei treni e per presentare le nostre soluzioni nelle trattative, lasciamo la nostra attività principale solo temporaneamente. Questo ci rende indipendenti.

Secondo, non possiamo permetterci alcuna ideologia. L'atteggiamento del tipico ruolo della vittima in Svizzera non è veramente una cosa di lunga durata. Raccomandazioni di voto da combattimento, efficaci contro la stampa, non sono sempre utili. Esse dovrebbero puntare sul vero obiettivo principale, vale a dire, il benessere dei soci. Il nostro successo si basa sul fatto, che percepiamo e pretendiamo la nostra immaginazione da partner equiparato. Il personale di locomotiva è un gruppo di persone leali e per questo anche critiche. Vediamo i problemi come se fossero sfide, per elaborare insieme alle imprese del traffico ferroviario ottime soluzioni all'altezza degli occhi. Ecco perché possiamo permetterci l'integrità.

E terzo, non dobbiamo vendere soltanto i risultati negoziati, ma lavorare anche sotto di

essi. La nostra motivazione per risultati sostenibili è di conseguenza alta. Questo ci rende forti. Il VSLF: Integer, Autonome, Forte

Grazie ai soci

Il numero dei soci nel VSLF si è quasi raddoppiato negli ultimi otto anni, raggiungendo oggi 1'844 soci. Ci sembra di essere sulla strada giusta. Voi, i soci e il Vostro contributo d'impegno attivo, siete la base del nostro successo. Abbiamo il diritto di esserne fieri. Grazie di cuore.

In cinque delle nostre dieci sezioni, sono stati eletti lo scorso autunno dei nuovi presidenti di sezione e tutte le funzioni di consiglio sono state occupate senza problemi. Questo al giorno d'oggi non è dato per scontato.

Siamo molto contenti del fatto che anche giovani colleghe e colleghi si lasciano motivare a prendere in mano dei compiti nel sindacato, impegnandosi in modo energico nell'interesse della ferrovia. Auguro a tutti tanto successo e soddisfazione nella loro funzione.

AG – interno

Questo pomeriggio, dobbiamo trattare nella parte interna dell'assemblea generale un gran numero di richieste e confermare diversi membri del consiglio. Il mio periodo in carica come presidente scade quest'anno. Dopo dieci anni nel consiglio di amministrazione, di cui otto anni come presidente del sindacato, anch'io mi ricandido all'elezione. Sono ancora molto motivato e pieno d'entusiasmo nello svolgere il mio mandato. È una gioia e un onore, rappresentare e dirigere in veste di presidente il VSLF. Insieme, determineremo in che direzione andrà il VSLF.

Locomotiva VSLF «civetta»

C'è però qualcosa di nuovo nel VSLF. Dal 22 novembre 2013, siamo anche presenti sulla rete ferroviaria Svizzera. Con una lunghezza di 18,5 metri, 84 tonnellate, una velocità che raggiunge i 200 km/h e con degli occhi grandi, per vedere ancora tutto più chiaro: la nostra locomotiva pubblicitaria Re 460-105. A questo punto desidero ancora una volta ringraziare Jeannine Piloud e l'assicurazione giuridica CAP, per il loro gentile sostegno nella realizzazione di questa bellissima locomotiva. Grazie anche al nostro caro collega e artista grafico, Stephan Gut, per avere creato questo design unico. Il modellino della locomotiva, sarà prodotto esclusivamente questa estate dalla ditta Märklin. L'ordinazione può essere fatta qui oggi pomeriggio.

Granges-Marnand

Il VSLF è stato molto attivo anche nell'ultimo anno d'esercizio 2013. Con la tragica morte del nostro collega e socio Jonathan Bourdon nell'incidente a Granges-Marnand, il tutto ci ha dimostrato ancora una volta, che l'unica cosa davvero importante nella ferrovia è la sicurezza. E quando un giovane uomo nato nel 1989 perde in modo così tragico la sua vita, noi, non riusciamo a trovare le parole.

È stato un gesto bellissimo e importante nei confronti della famiglia di Jonathan, che tutte le macchiniste e i macchinisti in Svizzera e persino nei paesi confinanti, gli abbiano dato ultimo saluto con il fischio della locomotiva al momento del suo funerale.

BLS, Wimmis

Gli affari principali nel 2013 sono stati l'assistenza dei colleghi e la trattativa di un piano sociale alla BLS AG. Questo in conseguenza delle riduzioni di personale con licenziamenti attraverso la BLS a Erstfeld, Bellinzona e Haltingen. Il mercato tanto evocato, sta entrando anche a far parte del personale di locomotiva.

Ne prendiamo nota con preoccupazione, del fatto che esso si stia proprio confermando con conseguenze negative.

In più, abbiamo impiegato molta energia nella difesa per un collega della BLS, che è stato accusato dopo l'incidente con una viaggiatrice a Wimmis. Sebbene il collega sia stato riconosciuto colpevole, il nostro impegno ha inciso positivamente sulla punizione. Qui si è rilevata vantaggiosa la nostra conoscenza della tecnologia, dei regolamenti e del funzionamento dell'esercizio, come anche la combinazione di questi fattori.

BAR FFS

Durante le trattative delle regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR) presso FFS Traffico Viaggiatori, richieste dal VSLF, sono stati raggiunti alcuni progressi. In particolare è stata nuovamente fissata a quattro ore e mezzo la regola del tempo massimo ininterrotto di condotta. È nell'interesse della sicurezza di far valere questa regola progressivamente da tutte le ferrovie.

CP-Consiglio di fondazione

Il nostro collega Daniel Ruf è stato eletto per gli anni 2014-2016 Presidente del consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS. È un grande onore per me, di fare a questo punto ufficialmente gli auguri a Daniel Ruf per la sua elezione.

Siamo sempre contenti quando si riconosce il nostro potenziale latente e lo si utilizza almeno in modo occasionale. La possibilità che un macchinista attivo, possa assumere una funzione così responsabile in una delle più grandi casse pensioni della Svizzera, dimostra che non è un'illusione, un parteneriato sociale all'altezza degli occhi. Noi tutti auguriamo a Daniel Ruf tanto successo nel suo lavoro.

Aumento della produttività

Come ogni inverno, con l'inizio del periodo d'Avvento, non inizia soltanto l'attesa gioiosa del Natale, ma è anche il periodo del cambiamento dell'orario nei trasporti pubblici. Grazie all'apertura della rete celere di San Gallo, il 15 dicembre 2013, circolano in un colpo solo il 15% di treni in più. Il tutto con la stessa quantità di personale. Indipendente da com'è stato realizzato quest'aumento di produttività, un fatto rimane; i macchinisti conducono nello stesso tempo il 15% in più. Un aumento a doppia cifra e questo già per la seconda volta in dieci anni.

Ascesa salariale

Considerando questi continui, maggiori aggravii del personale di locomotiva, si dovrebbero anche riconsiderare le ascese salariali nei sistemi di retribuzione delle giovani colleghe e colleghi. Tutte le giovani macchiniste e macchinisti svolgono al 100% lo stesso lavoro come i loro vete-

rani. Se un giovane macchinista non vede alcuna prospettiva reale, egli sarà pronto a offrire il suo potenziale altrove.

Il mercato dei macchinisti incomincia a giocare sempre di più e come ovunque nel mondo, rimane nel mercato soltanto chi si prende cura del personale buono. Non può essere che le imprese ferroviarie si cannibalizzano a vicenda e scostano i costi maggiori verso il personale o il pubblico.

Personale di locomotiva estero

Le imprese svizzere, che appartengono in gran parte al pubblico e sono anche fortemente finanziate da questo, hanno l'obbligo di consultare in primo luogo il mercato svizzero. Il risultato della votazione del FAIF lo valuto a questo riguardo. Se a Ginevra, in una nuova classe di macchinisti, oltre il 60% degli aspiranti arrivano dalla Francia, capisco perfettamente che si manifestano dei disagi e che sia ben inteso: le nuove colleghe e colleghi non sono originari dal dipartimento dell'Alta Savoia, ma dalla regione di Parigi, di Lione e addirittura dalla Bretagna. E se si tiene presente che nelle regioni come nel Vallese oppure in Ticino, all'improvviso i colleghi delle ferrovie italiane fanno il nostro lavoro e arrivano con i treni fino a Briga e Bellinzona, allora si riescono a capire meglio dei determinati risultati di votazione. Le imprese ferroviarie svizzere ne sono responsabili ai sensi del loro compito di economia nazionale.

Cargo international

Possiamo comunicare con soddisfazione, che abbiamo firmato questo mese un accordo con FFS Cargo International, il quale regola che le prestazioni chilometriche del personale di locomotiva nel rispettivo paese estero avvengano ognuna in compenso al 50%. Quest'accordo ha un carattere esemplare per tutte le ferrovie in Svizzera o addirittura a livello europeo.

Società sussidiarie, Pianificazione ombra

Nella prefazione del CCL FFS c'è scritto: «Le FFS si propongono, come loro obiettivo più ambizioso, di potenziare costantemente la propria posizione sul mercato, aumentando la produttività e trasformandosi in un complesso aziendale che opera nel campo dei trasporti in modo competitivo.» Se poi le ferrovie fondano delle società sussidiarie per potersi ancorare meglio nelle regioni, questa può essere anche una mossa intelligente. Se però queste imprese interpretano una buona idea nel modo di limitarsi a guardare solo il proprio orto, dividendo la produzione, quindi il personale di locomotiva, noi non riusciamo più a capire l'idea fondamentale.

Nella pianificazione ombra, una pianificazione fittizia degli impieghi del personale delle locomotive alle FFS, abbiamo costata-





to insieme all'impresa, che si può aumentare la produttività con la pianificazione integrale delle prestazioni FFS e le sue società sussidiarie. Questa cognizione logica funzionerebbe addirittura combinando prestazioni cargo, come per esempio a Basilea, Briga e San Gallo – analogamente alla BLS AG. Mediante una quantità più grande di personale con impieghi più flessibili ed economici, si è inoltre in grado di avere riguardo per le esigenze dei collaboratori anziani nella creazione del piano di lavoro. Questo è secondo la mia opinione un punto principale per salvaguardare la capacità produttiva e la salute dei collaboratori con gli aggravii in aumento nei servizi irregolari.

Questo importante effetto collaterale farebbe riavere al personale di locomotiva la diversità tanto richiesta durante il loro lavoro.

Ci sembra strano, per quale ragione non si possa realizzare tutto questo, ma al contrario si rende insicuro il personale di locomotiva con scambi fittizi di prestazioni tra le ferrovie.

Questo, proprio perché la nostra soluzione proposta ai responsabili delle FFS è notevolmente più flessibile e anche molto più produttiva. Continueremo ad attenerci alla pianificazione integrale del personale di locomotiva.

Südostbahn (SOB)

Nel corso della liberalizzazione sulla rete ferroviaria, dopo un cambiamento d'orario l'una o l'altra linea è gestita sempre più spesso da un'altra impresa del traffico ferroviario. Così la stazione di Uznach è diventata con l'introduzione della ferrovia celere di San Gallo e il treno che circola intorno al Sântis, il nuovo luogo di pausa dei macchinisti della SOB. Si è consentito a loro di potere usare durante la pausa una toilette mobile Toi-Toi dell'AutoPostale Svizzera SA nell'anticamera non riscaldata del capannone delle merci. Purtroppo, a causa di un'irruzione d'acqua, il locale della pausa riscaldato era inutilizzabile.... Ci sono voluti ancora due mesi per risolvere il problema e mettere a disposizione un locale per la pausa decente con un bagno vero.

Causa un'incomprensione vedere con quale sperpero è gestita la problematica della contabilizzazione interna tra le ferrovie. Oggi, sulle stazioni, troviamo dipendenti di diverse imprese, personale di tranvie e ferrovie interurbane, AutoPostale Svizzera, esercenti privati di autolinee, diverse ditte di sicurezza, controllori di ogni genere, parecchie imprese di pulizia ecc. Di tanto in tanto regnano delle situazioni di guerra, in merito a quali collaboratori di quali imprese, quali locali e bagni possono usare. Con un po' di buona volontà, si po-



trebbero presentare delle soluzioni rapide e pratiche – salvo che il responsabile non sia una tabella Excel.

Comunicazione

Sempre più spesso noi alla base ci accorgiamo, che la comunicazione ufficiale e la prassi si allontanano sempre di più l'una dall'altra. Molte volte, le notizie del tutto positive del funzionamento riuscito di processi, si trovano in un cattivo contrasto alla realtà vissuta. Se la dirigenza FFS Infrastruttura comunica in una presentazione, che non è mai stata raggiunta fino ad ora una puntualità così elevata nel mese di gennaio di quest'anno, allora non si tratta di un attestato di capacità, ma di buona sorte. E infine, dovrebbero essere state le apparizioni nei media dei rappresentanti del personale di locomotiva la causa di una cattiva immagine di FFS Infrastruttura?

I macchinisti sono veramente responsabili dei guasti alle cabine di comando, che tra l'altro non sono sfuggiti neanche al pubblico? Evidentemente a lungo andare, la ferrovia perde sempre di più la sua importanza, al contrario delle offensive del management e di comunicazione.

E così, lo stemma del gigante edile Implenia è ornato con un fiore bianco, anche se generalmente le imprese edili ricoprono i prati fiorati con del cemento armato. La condotta dei treni (ZF) alla FFS Traffico Viaggiatori, ha creato un nuovo slogan: «ZF 2020, La condotta dei treni, siamo noi.» Vuol dire forse, tradotto analogamente alla logica di Implenia, che non potremo più condurre tutto e saremo impiegati in modo sempre più monotono? Altrimenti bisognerebbe di nuovo formare pienamente e impiegare come prima tutti i macchinisti aspiranti, inclusi quelli delle società sussidiarie.

Know-how ferroviario

La mancante conoscenza ferroviaria si estende come un filo rosso attraverso le imprese fino nelle cabine di guida. Così è FFS Infrastruttura che pretende di fare oggi le direttive per il traffico. Lasciateme-

lo raccontare dal punto di vista del nostro mestiere:

Nel progetto PEKABA (dimensionamento delle stazioni svizzere in funzione del flusso delle persone), sono stati messi insieme già all'inizio, l'indirizzamento dei clienti sui marciapiedi con i punti di fermata dei treni. Questa cosa, oltre a essere assurda, causerebbe dei costi impagabili per l'ubicazione di una segnaletica per posti di fermata in tutta la Svizzera. Il sistema attuale e ben funzionante con le tavole per posto di fermata già esistenti, potrebbe essere ampliato senza problemi. Saremmo già contenti, se le tavole per posto di fermata fossero montate in tutte le stazioni secondo il regolamento, come per esempio a Bienne. In seguito, potrete chiedere durante il rinfresco un qualsiasi macchinista qui in sala: vi suggerirà per il problema una soluzione più conveniente e orientata alla prassi.

La nuova guida addattiva (ADL), che non si riesce a fare funzionare da anni, causa un'altra distrazione in cabina di guida. E con una nuova invenzione di FFS Infrastruttura, un'applicazione d'avvertimento nell'orario elettronico chiamata «WarnApp» dovrebbe fare ricordare al macchinista, che non deve partire col rosso.

Dov'è il veto dei responsabili delle ITF nei progetti che dovrebbero avere ancora il know-how della condotta dei treni? Veramente non è compito nostro dovere tirare il freno d'emergenza nei progetti che non sono stati studiati a fondo.

Infrastruttura

L'infrastruttura è pregata di disporre in modo corretto la segnaletica dei rallentamenti e dei confini di manovra, di collocare ben visibili i segnali principali e programmare gli apparecchi centrali in modo che corrispondono per prima cosa al regolamento della circolazione e secondo, alla logica e all'inconfondibilità. Richieste poste all'UFT in merito a questo non avranno alcun esito, poiché l'autorità ha delegato in modo elegante la sua vigilanza alle ferrovie.

Oggi giorno, ognuno può piantare sul posto di lavoro del personale di locomotiva degli aggeggi tecnici non ancora sviluppati. Al momento c'è un grande boom di reparti d'informatica. E tutto questo, nonostante l'ufficio federale dei trasporti (UFT), dopo l'incidente di Granges-Marnand, abbia istruito giustamente le ferrovie di fare sì che non ci siano distrazioni aggiunte per il macchinista in cabina di guida.

Il nostro lavoro sulla locomotiva si riesce a capire solo dopo una lunga esperienza. Nessun pilota d'aviazione accetterebbe i consigli per volare da un superiore che ha effettuato un qualunque corso di due settimane. E tanto meno accetterebbe di essere



giudicato secondo criteri facili da misurare. Tutto questo non lo accettiamo altrettanto noi macchinisti. Le cognizioni del personale di locomotiva sulla ferrovia, la messa a disposizione e la condotta dei treni diventerà in breve tempo un bene prezioso. Il VSLF mette volentieri a disposizione il suo sapere, ma non si presta a essere la foglia di fico per coprire progetti andati a monte.

Comando delle porte UIC a 18 poli

Da alcuni mesi gira tra il personale di locomotiva di nuovo il tema del perfezionamento. Nove mesi fa, è stato introdotto nei treni viaggiatori convenzionali l'esercizio con il comando delle porte UIC a 18 poli, insieme alla domanda del freno d'emergenza. Per l'istruzione e la formazione sono stati caricati sul computer sette regolamenti con più di cinquanta pagine nel formato .pdf - in vigore da subito.

Nel giorno d'istruzione 2014 non è stato possibile incorporare un corso a questo proposito. A quanto sembra, la creazione di un corso di perfezionamento supera la flessibilità dei responsabili di formazione delle FFS e la Login. Se il personale in trincea nel corso dei mesi s'istruirà da solo, non avremo prima o poi più bisogno di centri di formazione, indipendentemente da chi si trovano essi al momento. Come ultima ancora di salvezza, attualmente dopo nove mesi, è stata allestita una «bancarella», che può essere visitata nel tempo libero in cambio di una retribuzione di tempo di 30 minuti. Quanto tempo è necessario per l'inserimento di un tema attuale nel giorno d'istruzione, se evidentemente bastano 30 minuti per fare conoscere all'utente la tematica?

Relazione sulla sicurezza FFS

Dopo gli incidenti ferroviari 2012 e 2013, le FFS hanno affidato esternamente l'incarico per delle relazioni sulla sicurezza. Queste relazioni confermano in gran parte le nostre opinioni e valutazioni. Le parole chiave sono: tempo di formazione, capacità pedagogiche degli istruttori, verifica nelle corse di controllo, elaborazione dei casi di segnale, pianificazione dei turni e prestazioni di servizio, sistema di misurazione della cultura di sicurezza, automatizzazione in aumento, margine di controllo, collocazione in modo sbagliato dei segnali, ecc.

Permettetemi di citare una dichiarazione chiave dalla perizia «Ambito di lavoro del personale di locomotiva». «Cultura imprenditoriale contro cultura di sicurezza: nella versione dettagliata di «la nostra promessa» la parola «sicuro» appare soltanto nella terza parte ed è messa appresso alla parola «benessere».

Da questo si può dedurre che la sicurezza sia considerata una cosa presente, nonostante la si deve fornire nuovamente ogni

giorno, anche sotto circostanze avverse. La sicurezza nel lavoro giornaliero viene messa dai macchinisti sempre al primo posto. Avvertono però la quantità in aumento delle prescrizioni di sicurezza come una specie d'ostacolazione e messa sotto tutela. In parte periste l'impressione, che venga delegata la responsabilità e che vengano sviluppate prescrizioni per compensare punti deboli infrastrutturali.»

Non c'è d'aggiungere altro. La presa di posizione dettagliata del VSLF in merito alle relazioni di sicurezza, costituisce la base della nostra direzione strategica. E non mi stupisce, che sia la stessa direzione strategica che seguiamo da anni. Il mestiere del

Assemblea generale a Neuchâtel

Hubert Giger, presidente del VSLF

Ripenso con vero piacere alla nostra assemblea generale di Neuchâtel, con il pomeriggio caratterizzato da una lunga serie di proposte che ci sono state sottoposte dai nostri colleghi e che siamo riusciti ad evadere molto rapidamente. La professionalità, la lungimiranza e il senso pratico con cui le varie proposte sono state trattate, come pure le modalità con cui sono state messe ai voti, sono a dir poco esemplari e una conferma di grande professionalità, a testimonianza del fatto che il VSLF è un sindacato integro, autonomo e coeso.

Al termine delle votazioni, sono stati riconfermati il nostro cassiere Karl Liechti, i membri di comitato Roberto Kraschitz (Ticino) e André Alder (Romandia), come pure Fredy Oertel e Christina Engler (CRGC). Siamo molto contenti di poter continuare con questo team.

Grazie di cuore a tutti per avermi rieletto come presidente del VSLF. Per tenere alta la motivazione anche per il mio prossimo mandato, mi rifaccio alla massima di Confucio: Esigi molto da te stesso e non aspettarti molto dagli altri, così eviterai molte noie.

Esito delle votazioni sulle proposte sottoposte all'AG 2013 del 22 marzo 2014:

- Proposta 1: accettata all'unanimità
- Proposta 2: accettata a larga maggioranza
- Proposta 3: respinta a larga maggioranza
- Proposta 4: respinta a larga maggioranza
- Proposta 5: respinta a larga maggioranza
- Proposta 6: respinta a larga maggioranza
- Proposta 7: respinta a larga maggioranza
- Proposta 8: respinta a larga maggioranza
- Proposta 9: respinta a larga maggioranza

macchinista ha più di 150 anni e determinate regole, non hanno subito in generale alcun cambiamento. Le sfide del personale di locomotiva e i loro rappresentanti però, sì. Permettetemi ancora uno sguardo generale sull'anno in corso:

Cassa pensioni

Alla cassa pensioni delle FFS persiste ancora una grande necessità d'agire per raggiungere un finanziamento sostenibile. Aspettare non è un'alternativa. Così, tutti i risanamenti in passato sono stati a carico delle FFS rispettivamente degli assicurati attivi e quindi dai collaboratori più giovani. Le loro future pensioni hanno subito una diminuzione considerevole del oltre 20%. Attualmente, il consiglio di fondazione sta esaminando anche un modello di rendita variabile, per far partecipare tutti gli interessati ai rischi e alle possibilità. La realizzazione di queste misure e legata a costi notevoli per la cassa pensioni. Essa non è in grado raggiungere questo da sola. Una cassa pensioni finanziariamente stabile è anche nell'interesse delle FFS. Il VSLF si appella perciò alle FFS, di sostenere il consiglio di fondazione nel suo impegno per il bene della cassa pensioni.

SEFRI (Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione)

Il progetto per il riconoscimento federale del mestiere del macchinista come seconda formazione è in corso da due anni. Uno dei traguardi più importanti di questo progetto è poter ancorare anche il nostro mestiere nel sistema di formazione e di ottenere, con un attestato professionale federale, l'accesso a numerose possibilità di perfezionamento. Intanto tutto il settore con la BLS, la Ferrovia Retica, la MOB, RAILplus, la SOB, la TPF, Crossrail, la FFS e diverse ferrovie appoggiano e sostengono questo progetto. Cosicché anche l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) si è aderita chiaramente a questo progetto.

La ricerca in corso attuale di soluzione insieme all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e alla Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e innovazione (SEFRI) è più difficile di quanto sembra. Qui bisogna cercare insieme una soluzione praticabile. Dobbiamo impegnarci tutti insieme, per portare al traguardo questo progetto. Ne sono sicuro.

Stimati ospiti, avete il diritto di aspettarvi professionalità da noi macchinisti, questo nell'interesse delle ferrovie e dei nostri clienti. Fate per favore in modo che siano fondati i requisiti necessari, affinché noi possiamo adempiere in modo giusto le aspettative. Vi ringrazio cordialmente per la Vostra attenzione e Vi auguro una buona giornata.

Riflessioni sul giorno d'istruzione 1/2014

Desidero annotare qui le mie impressioni del giorno d'istruzione (WB) 1/2014, che forse si è svolto anche per gli altri in modo simile. A metà gennaio mi avevano pianificato il «giorno d'istruzione 1/2014 con il passante di Zurigo – DML» ad Altstetten, contenente il seguente tema: Agire in modo sicuro. *Dario Bai, macchinista deposito Zurigo*



Letzigrabenbrücke

Questo corso è composto apparentemente dalla conoscenza della tratta, dalle informazioni riguardo al salvataggio nella galleria del passante di Zurigo (DML), dalla manovra sulla tratta fino ad arrivare al comportamento in situazioni di violenza e aggressione da parte dei clienti. Mi permetto di fare una piccola osservazione: in fondo, se ci penso bene, svolgo durante tutto il giorno azioni che sono legate alla sicurezza. Ritorniamo però adesso al proprio tema. Tutto è incominciato con il ritardo. Infatti, non è stato possibile iniziare puntualmente. La corsa di servizio pianificata è arrivata alle ore 8.09 ad Altstetten e alle ore 8.15 doveva incominciare il corso alla Login. Purtroppo il tempo di spostamento di sei

minuti non è stato sufficiente neanche questa volta per raggiungere l'edificio della Login dalla stazione e trovare all'interno l'aula esatta. Gli ultimi partecipanti sono apparsi infine poco prima delle ore 8.30 – tuttavia, la loro corsa di servizio aveva subito un ritardo. Normalmente, un ritardo non ha un'importanza così grande all'inizio di questi corsi e si può recuperare. Quest'anno però, non è stato così. La parte del mattino è stata a mio parere troppo sovraccaricata. Dopo una breve introduzione, il mio gruppo si è spostato al simulatore di guida, dove per una volta in più è stato ripetuto il tema della «manovra sulla tratta». Senza alcuno «refresh» di teoria, abbiamo iniziato l'esercizio. Per una volta qualcosa di

diverso, perché finora questi temi venivano solitamente ripetuti prima nella teoria e poi riportati nella prassi al simulatore. Dato che questo tema appare con una certa regolarità nei corsi d'istruzione, non è stato comunque un problema molto grande per noi e non ci sono state grandi domande nella discussione alla fine. Risultato: questa parte non è stata urgentemente necessaria. Una check-list efficiente nel manuale del macchinista (parola chiave: punti di traguardo in una manovra sulla tratta) risolverebbe lo stesso scopo nel modo più facile e conveniente. In seguito siamo ritornati nell'aula di scuola, dove durante «lo studio autoorganizzato» (citazione Login) abbiamo acquisito la conoscenza sulla tratta del passante tra

Altstetten e Oerlikon. Questo metodo può essere forse adatto per studiare le prescrizioni sulla circolazione dei treni durante la formazione di base. Invece, per ottenere la conoscenza di una tratta nuova, lo trovo assolutamente inadatto. Semplicemente per il motivo perché fino ad ora questi giorni l'istruzione si sono svolti in cosiddette «lezioni frontali», e questi cambiamenti da un estremo all'altro – indipendentemente dal tema – sono più che contrari. Le documentazioni messe a disposizione erano a mio parere in merito al contenuto d'informazione e d'utilità, per noi personale di locomotiva, più che modeste e il tempo pianificato per leggerle ed elaborarle è stato troppo breve.

Dieci minuti straordinari erano previsti per guardare i filmati delle corse in cabina (citazione: «almeno le sezioni della stazione sotterranea Löwenstrasse e quella di Oerlikon in una direzione»), dopo di che si ha la conoscenza. C'è da ricordare che, secondo le prescrizioni sulla circolazione dei treni, una/un macchinista deve percorrere una tratta almeno quattro volte in ogni direzione, di cui una quando è buio, affinché lei/lui sia abilitato/o e possa condurre da sola/o dei treni su quella tratta. Adesso, tutto a un tratto, basta guardare una volta un filmato di una sezione di tratta (!) solo in una direzione (!)...

Forse in sette anni di servizio non ho ancora vissuto abbastanza da capire tutto questo.

In totale avevamo trenta minuti di tempo per far conoscenza della DML. Tuttavia, l'opuscolo distribuito, chiamato al giorno d'oggi «Reader», contiene 27 pagine, delle quali uno dovrebbe farsene una panoramica entro cinque minuti, per portare a termine nei 25 minuti rimanenti gli altri compiti. La qualità dei disegni nel dépliant rilasciato è inoltre più che scarsa. In quasi tutte le grafiche, i simboli e i testi, sono sfuocati e almeno una è inutilizzabile, per il semplice motivo che il testo non è leggibile (pagina 20, Reader versione 1.0). Inoltre a pagina 19, un segnale è stato denominato in modo errato. E questo elenco non sembra ancora essere al completo.

Ha partecipato anche un capo macchinista (CLP). Lui ha richiamato l'attenzione sulle forti pendenze (effettivamente fino al 41‰), dopo che al termine di un esercizio è venuta a discorso una «pendenza effettiva» del 23‰. Il caso vuole che la «pendenza determinante» sulla DML, almeno secondo ai rotocalchi scolastici, sia altrettanto del 23‰? Questa piccola ma importante differenza tra pendenza determinante ed effettiva, tende a causare un po' di confusione. Infatti, fa già differenza, se il mio treno – prendiamo un esempio menzionato da un esercizio – composto di una Re 460 + IC 2000 (10 carrozze) + un rinforzo CU IV (2

carrozze) con un peso treno di 788 tonnellate, si ferma in una salita con il 23‰ oppure il 41‰. A secondo della situazione, sono necessarie 37 tonnellate o 71 tonnellate di peso-freno d'inerzia, per immobilizzare il treno durante le prime due ore. Se l'evento dovesse durare di più, per esempio per eliminare il guasto oppure rimorchiare il treno, ne servirebbero persino 92 tonnellate, rispettivamente 176 tonnellate.

Proprio in questo punto così importante mi sarei aspettato di più. Per esempio un profilo longitudinale con le posizioni dei diversi segnali, così avremmo potuto vedere chiaramente, quali segnali si trovano in pendenza e quanto sia la ripidità reale in quei punti. Queste informazioni non sono poi così insignificanti, in caso si dovesse frenare verso un tale segnale. Nelle corse d'istruzione si considera oltre ad altre cose proprio questo. Purtroppo, non si vede molto bene nel video, se la tratta sale o scende.

Avrebbero anche potuto mostrarci la pianta degli impianti di sicurezza (pianta IS). In questo modo avremmo potuto vedere quali segnali si trovano in curva e si potrebbero vedere tardi. La dichiarazione del CLP è stata la seguente: la pianta IS sarà disponibile all'incirca in aprile 2014. Tra l'altro dovrebbe essere già possibile di mettere a disposizione delle foto attuali e non tali del tempo di costruzione, sulle quali si può ammirare la stazione semifinita. Si potevano scattare anche queste foto dalla prospettiva del macchinista, e non di sbieco da un marciapiede all'altro in modo che non si possa riconoscere alcun segnale. Nella seguente immagine, sulla quale si vede in prima linea una scala mobile, è anche molto espressiva. Non sarebbe neanche necessario scattare delle foto speciali! Un'immagine fissa dal filmato esistente, basterebbe comunque e si riuscirebbe a vedere anche i



Siete in grado di riconoscere il binario che va in direzione del ponte del Kohlendreeck?! Quest'immagine è stata scattata proprio per questo motivo. A basso: Bello, le nuove scale mobili!



segnali (se si riesce a fermare il filmato nel punto giusto).

Sarei curioso di sapere, se la CoPe PL oppure una qualsiasi autorità di rappresentanti del personale di locomotiva – eventualmente anche l'ufficio federale di trasporti (UFT), (in fondo, abbiamo a che farne con una procedura regolata nelle PCT) – abbiano visto in anteprima i documenti di formazione, il programma del corso e potuto casomai suggerire delle proposte di modificazione? Nel modo in cui si presentano i documenti e il programma del corso, non credo proprio che sia stato il caso. Oppure questo corso non era dedicato esplicitamente alla conoscenza della DML? In ogni caso, io non credo di sentirmi ancora sicuro su questa tratta. Almeno, non come se avessi fatto la conoscenza nel modo convenzionale, percorrendola quattro volte in andata e ritorno. Ammetto, che non sia facile di adempiere questo metodo nel caso della DML, però non impossibile. Le FFS dovrebbero solo volerlo. Per me si sarebbero potute anche variare le possibilità.

Per esempio il filmato in combinazione con la guida o meglio un sopralluogo. Io mi chiedo in effetti: l'UFT cosa prescrive per raggiungere la conoscenza della tratta, se non è possibile percorrerla quattro volte avanti e indietro? Esiste una prescrizione del genere?

Naturalmente sarebbe invece stato meglio, al posto di tutti i filmati e foto, visitare la stazione sotterranea Löwenstrasse – almeno da deviatoio a deviatoio, per potersi creare un quadro d'insieme delle infrastrutture sul posto: ubicazioni dei segnali, eventuali segnali che si vedono male, rispettivamente il pericolo di confonderli tra loro a causa di curve, limiti di manovra, punti di fermata, uscite d'emergenza(!), pendenze ecc. Si potrebbe risolvere tutto questo in un'ora, tenendo conto del cantiere. Le visite guidate per il pubblico si effettuano anche durante i lavori attuali in corso. Forse sarà ancora possibile di pianificare nei turni un sopralluogo del genere, uguale al corso del KIS (sistema per l'informazione ai clienti), che a suo tempo è stato anche integrato nei turni. Dopo di tutto sono a disposizione, perlomeno nel deposito di Zurigo, abbastanza turni che purtroppo sono corti, per poterli completare con una visita del genere. Una visita alla stazione sarebbe proprio la cosa giusta per terminare una giornata di lavoro dopo una prestazione di guida con una durata di circa quattro ore. Potendo così eventualmente raggiungere il tempo minimo di lavoro di sei ore.

In merito al comportamento in casi d'emergenza sulla DML, si deve possibilmente, per quanto scritto nei documenti, condurre il treno sempre fino al portale della galleria – dalla parte di Oerlikon ancora meglio

fino in stazione. A fine di questo discorso sono apparse nel nostro gruppo alcune domande: dove si trovasse esattamente il portale dalla parte di Zurigo. All'altezza della cabina centrale oppure nella stazione sotterranea Löwenstrasse? La persona che dirigeva il corso è riuscita infine a chiarire questa cosa. Forse, si potrebbe migliorare la comunicazione, dicendo chiaramente di andare se possibile fino nelle stazioni di Oerlikon o Löwenstrasse. In modo analogo al comportamento sui due ponti, dove bisogna andare fino ad Altstetten oppure Löwenstrasse.

A che distanza si susseguono i pulsanti per inserire l'illuminazione d'emergenza nella galleria? Ancora un'altra domanda alla quale non abbiamo ricevuto alcuna risposta. Non devo saperlo precisamente al metro, ma in una situazione d'emergenza – che spero non succeda mai – è buono sapere, se di pulsanti ce ne sono due oppure venti, e dove più o meno sono posti. Mi sarebbe anche interessato sapere, cosa provoca l'azionamento di un tale pulsante. Se per esempio si preme uno di questi pulsanti nella galleria dello Zürichberg, tra Stadelhofen e Stettbach, senza avvisare il dirigente del movimento, parte l'allarme rosso dai pompieri della città e dell'aeroporto di Zurigo. Almeno così, l'hanno spiegato sette anni fa durante la nostra formazione.

Le diverse simulazioni di comportamento hanno indotto infine ad altre discussioni nello stile di: «Qual è la cosa migliore da fare in caso di ...?» La maggior parte di queste discussioni sono state terminate alle ore 12.30, senza alcun chiarimento soddisfacente o meglio proposta di soluzione. Infondo, non esiste per ogni situazione la soluzione esatta. In seguito a ciò, si è deciso di lasciare lo spazio al pranzo nuovamente offerto. Finalmente una soluzione priva di complicazioni. Mille grazie in compenso! Riguardo al programma pomeridiano, non ho tanto da commentare. I contenuti trasmessi si possono giudicare bene o male, ossia vederli in modo piuttosto positivo o appunto negativo. Ho trovato molto interessante lo scambio di opinioni con Securitrans /Polizia ferroviaria/FFS Sicurezza. Così il referente della Securitrans ha potuto parlare per una volta anche direttamente con dei macchinisti e non solo con i nostri superiori nei diversi gruppi specialistici, potendo così conoscere anche cose nuove e soprattutto brutte della nostra vita quotidiana. Dal mio punto di vista, il tutto si è svolto in modo chiaro.

Ricapitolando: la mattina è stata a mio parere troppo contenuta e organizzata male. In un tema così importante sulla conoscenza della tratta, che dovrei acquisire in una sola volta guardando un filmato (la galleria dello Zimmerberg e la NBS erano già in servizio quando sono diventato macchinista),



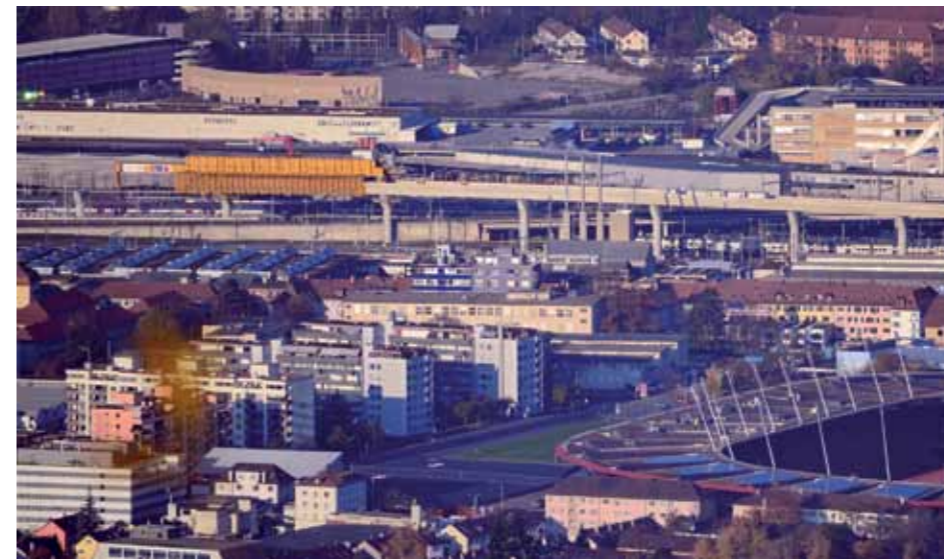
mi sarei aspettato che dirigesse il corso una persona già stata nel luogo, quindi abilitata alla tratta, per poterci condurre durante la visione dei filmati. Oppure avrei desiderato almeno dei filmati commentati, che richiamano l'attenzione su cose speciali, come per esempio pendenze, segnali visibili male e limiti di manovra. Inoltre, non è stato richiesto alcun feedback per questo corso. Abbiamo comunque potuto definire la nostra soddisfazione in merito alle parti del corso della DML e manovra sulla tratta sul «tiro a segno». Ma discuterne del perché e come mai abbiamo giudicato così e non in un altro modo, no.

Inoltre, mi sarei aspettato il tema della domanda del freno d'emergenza (NBA) e del comando delle porte nell'esercizio a 18 poli. Un giorno d'istruzione deve includere un tema come questo. Servirebbe di più, se si trattassero questi argomenti più o meno all'ora attuale dell'introduzione di tali procedure. E precisamente da tutte le categorie del personale interessate, per esempio nel giorno d'istruzione 2, se una procedura deve essere introdotta al cambiamento dell'orario. Spero che questo tema sarà trattato, prima che dobbiamo di nuovo imparare in un prossimo corso degli annunci parlati (già girano le voci riguardo a questo). Non bisogna essere un profeta per predire la reazione del personale, se dovesse avverarsi veramente un compito del genere. «Come posso fare un annuncio senza avere ricevuto delle informazioni?!», sarebbe ancora il commento più gentile.

Da una parte non si è capaci di mettere a disposizione un secondo insegnante, per istruire meglio entrambi i gruppi, ma dall'altra l'istruttore della Login se ne sta seduto comodo tutto il pomeriggio per i fatti suoi sul treno e ascolta con un orecchio (è comprensibile, sente tutto per la prima volta), le cose che racconta il referente della Securitrans, sbrigando inoltre altre cose. Secondo me, sarebbe meglio mettere a disposizione di mattina due istruttori

della Login oppure rinunciare alla parte del simulatore e impiegare nel pomeriggio soltanto il referente della Securitrans. Noi macchiniste e macchinisti saremmo sicuramente in grado di trovare il percorso dalla mensa al parco di Herdern e viceversa, anche senza l'accompagnatore della Login. In merito all'insopportabile discussione delle scarpe di sicurezza nel giorno d'istruzione – e in generale – detto breve: siamo delle macchiniste e dei macchinisti con molta esperienza e nonostante tutti i timori contrari dei nostri superiori, degli adulti indipendenti, affidabili. Persone assolutamente capaci d'intendere e volere, le quali pongono la sicurezza sempre al primo posto. Conduciamo dei convogli che costano milioni e con ogni treno di questo, centinaia di viaggiatori attraverso la Svizzera – ogni giorno, quasi ventiquattro ore su ventiquattro. Ci si fida del tutto di noi e ogni tanto si ha l'impressione, che il nostro impegno venga stimato. Bisognerebbe quindi anche fidarsi del fatto che ognuna e ognuno possa valutare per conto proprio quali scarpe siano adatte per esercitare la professione.

E infine, care colleghe e cari colleghi, vorrei invitarvi a una cosa. Se per caso avete fatto simili esperienze, per esempio nel primo giorno d'istruzione, oppure non dovrete essere d'accordo del tutto con alcune cose. Fatelo sapere ai vostri superiori! Anche se vi dovesse sembrare una cosa inutile e non voleste investire quei cinque minuti in un annuncio scritto. Noi, infatti, ragioniamo tutti alquanto allo stesso modo in temi sensibili come questi. Questa almeno è la mia impressione che ho dedotto dalle conversazioni fatte con voi durante le pause. Solo così possiamo evitare la solita risposta dalle FFS: «Non sappiamo nulla di tutto questo e tu sei il primo a venirci a lamentare da noi.» Con un annuncio ESI o nel migliore dei casi alcuni in più, qualche volta si ottiene più di quanto si crede. ➤



Pianificazione

Lungimiranza nella pianificazione del personale di DT traffico viaggiatori. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

E rieccoci con il problema della penuria di macchinisti. Evidentemente il problema è talmente serio da doversi inventare qualcosa e annullare di punto in bianco la seconda giornata di perfezionamento del 2014 per i circa 2.300 macchinisti di FFS traffico viaggiatori.

Il fatto però che, allo stesso tempo, sia possibile esonerare dal servizio 34 macchiniste e macchinisti, come pure 16 membri della direzione, per prendere parte al «Forum DT» di Winterthur della durata di due giorni, ci fa capire con quanta poca professionalità gli organi decisionali delle compagnie ferroviarie definiscano le proprie priorità. Ma come si devono sentire i colleghi della pianificazione delle risorse quando, da un lato, si ritrovano a dover spedire degli SMS disperati e a disturbare i macchinisti nel loro tempo libero pregandoli di rinunciare a dei giorni di riposo al fine di garantire la continuità operativa e, dall'altro lato, solo per mettersi in bella mostra la direzione DT decide di organizzare un evento di due giorni, di cui ancora non è riuscita a spiegare il senso e lo scopo? Si ha il sospetto che questa ennesima penuria di macchinisti abbia anche a che fare con l'ormai sempre più arduo compito di reclutare dei validi aspiranti macchinisti.

È interessante notare come sia stata resa nota la soppressione della giornata di perfezionamento nel portale interno d'informazione «Zugführung aktuell», in quanto proprio non se ne fa parola:

Attenzione particolare sulla divisione traffico viaggiatori – ripercussioni per DT.

Giovedì 1° maggio 2014

La prossima giornata di perfezionamento (WB 1 2015) è prevista per dicembre 2014. DT dà pertanto il proprio contributo finanziario per favorire le attività di traffico viaggiatori. Anche da parte di DT si fa tutto il possibile per allentare la pressione dovuta alla penuria di personale. Questo permette inoltre alla nuova formazione FFS di diventare un punto fermo.

Entro la fine del 2014 è comunque prevista tutta una serie di corsi di perfezionamento individuale (ulteriori corsi di istruzione sui veicoli, nuovo reclutamento di personale di locomotiva, ecc.) (...).

Per il WB 1 2015 si dà la priorità agli argomenti previsti inizialmente, e cioè «l'approfondimento dell'esercizio a 13-/18 poli, la domanda di frenata d'emergenza/sistema per la disattivazione del freno (NBA/NBÜ) e la qualità dell'informazione al cliente» e, se ancora attuali, verranno integrati nel programma.

Alla disperata ricerca delle parole giuste

Chi non ha mai conosciuto questo problema! Si vuole spiegare qualcosa ma, anche se ci si spacca la testa, niente da fare, le parole giuste proprio non vogliono venire fuori. *Daniel Hurter, redattore LocoFolio*



René Magritte 1898-1967

Allora non si ha altra scelta che girarci intorno e usare delle parole un po' meno adatte. Di sicuro è questo che deve essere successo agli autori del comunicato «Focalizzazione nell'ambito della divisione traffico viaggiatori – ripercussioni per DT». Già il titolo stesso deve aver richiesto una certa improvvisazione, nel mentre l'affermazione «Le nostre già limitate risorse vanno impiegate per le attività amministrative e, pertanto, le giornate di formazione continua del personale di locomotiva sono troppo costose per noi», senza dubbio deve essere rimasta ben attaccata alla penna degli autori. Anche le parole «Siamo costretti ad annullare la giornata di formazione continua 2/2014» non è che dicessero poi molto, anche perché nel comunicato si poteva trovare solo questa frase lapidaria: «La prossima giornata di formazione continua (WB 1 2015) ha luogo nel dicembre 2014.» Per motivare il perché di questo cambiamento, gli autori sono addirittura dovuti ricorrere a questo stragemma: «DT dà così il proprio contributo finanziario al successo di traffico viaggiatori.»

Quanto più semplice sarebbe stato se si fosse scritto: «Abbiamo speso troppi soldi per il Wylerpark e adesso il personale di locomotiva deve pagarne lo scotto.» Ovviamente, il comunicato doveva pur trasmettere anche una nota positiva: «Questo permette di allentare anche all'interno della DT le pressioni dovute alla penuria di personale.» L'effetto sarebbe stato però molto più positivo se gli autori avessero scritto: «Sebbene, per tutta una serie di motivi, non siamo assolutamente in grado di reclutare un numero sufficiente di macchinisti, d'ora in poi non vi dovremo più infastidire con così tante richieste di perdita di giorni di riposo.» È con vero piacere che prendiamo nota di quanto segue: «E consente alla nuova formazione FFS di consolidarsi nell'ambito dell'organizzazione.» Il tutto sarebbe stato però molto più chiaro se si fosse scritto: «Quando la formazione di base e la formazione continua del macchinista sono state rilevate da Login abbiamo fatto un caos pazzesco e ora non ci è proprio più possibile organizzare una giornata decente di formazione continua 2/2014.»

Per i lettori sarebbe stato inoltre molto più semplice se, invece di prodursi in una circonfusione arzigogolata del tipo «Per il WB 1 2015 viene data la priorità agli argomenti previsti inizialmente, e cioè all'approfondimento dell'esercizio a 13-/18 poli, alla domanda di frenata d'emergenza/sistema per la disattivazione del freno NBA/NBÜ e alla qualità dell'informazione al cliente e, se ancora attuali, verranno integrati nel programma.», gli autori avessero scritto direttamente: «Se voi macchiniste e macchinisti, notoriamente duri di comprendonio, per la fine dell'anno non avete ancora capito una cosa così banale come quella dell'esercizio a 18 poli e del NBA con i relativi sette documenti, allora, santa pazienza, vorrà dire che per forza bisognerà fare un corso sull'argomento.» Ma, se non altro, adesso abbiamo dimostrato di aver capito il vero senso di questa comunicazione. Se, quando si tratta di redigere delle comunicazioni, si dovessero incontrare ancora delle grosse difficoltà ad esprimersi, la redazione del LocoFolio si mette più che volentieri a disposizione per dare una mano. ➤

Giornata di formazione

A proposito di addetti al controllo dell'uso di scarpe e casco di protezione. *Équipe tecnica del VSLF*

A proposito di addetti al controllo dell'uso di scarpe e casco di protezione: questa lettera conferma chiaramente come questo incarico venga preso in modo estremamente coscienzioso.

Oggetto: Giornata di formazione!!!

Salve a tutti,

Per il WB1 di Ziegelbrücke siete tutti pregati di indossare le scarpe di protezione. Nel pomeriggio vi recherete nell'area dei binari e chi non dovesse indossare le scarpe da lavoro sarà mandato a casa (con tutte le conseguenze che ne derivano).
Saluti e tanto successo.
[CLP]

Ferrovie federali svizzere FFS
Traffico Viaggiatori Operating Trazione regione orientale
Capo del personale di locomotiva di Coira

Lettera aperta al VSLF

Reazione su l'articolo «l'inserzione di lavoro per CLP» LocoFolio 13/2. *Mani Haller, Responsabile DT*

Da: Haller Manfred CFF
Oggetto: Lettera aperta al VSLF (LOCOFOLIO)
Data: 12 dicembre 2013
A: Hubert Giger, Daniel Hurter
Copia: Brandt Thomas, Jordi Markus, Matyas-sy Doris, Pilloud Jeannine, Meyer Andreas

Al redattore Daniel Hurter

L'articolo apparso sul nuovo LocoFolio con «l'inserzione di lavoro per CLP» ha assolutamente toccato il fondo. Considero il VSLF un partner sociale molto professionale che prende sul serio gli interessi dei propri membri. La descrizione che viene fatta su questa inserzione è però a dir poco primitiva!

Trovo davvero peccato che si calpesti in maniera così offensiva tutto quello che gli attuali CLP fanno per i propri macchinisti!

Cordiali saluti
Mani Haller
Responsabile DT
FFS traffico viaggiatori

Rivista FFS: Unterwegs / En route / In viaggio

La rivista informativa delle FFS «SBB-Nachrichtenblatt» è uscita ogni mese fin dal lontano 1920. Intere generazioni vi hanno potuto trovare utili informazioni sulle mutazioni del personale, sui colleghi defunti, sul materiale rotabile e sui vari avvenimenti in seno alla compagnia. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Nel 1984 ha poi lasciato il posto al Corriere FFS che è stato pubblicato fino al 2012. La più recente versione di questa rivista per i collaboratori ora si chiama «In viaggio». Gran parte degli articoli sono pubblicati anche nella rivista per i viaggiatori «Via», che dal 1993 si può trovare appesa nei vari scompartimenti. Ne consegue che i contenuti e le informazioni di carattere ferroviario sono molto leggeri, tendenziosi e superficiali. Dal momento che nella rivista «In viaggio» le mutazioni del personale e i giubilei di servizio vengono riportati senza l'indicazione della qualifica professionale o il relativo reparto, questi elenchi finiscono inevitabilmente per perdere gran parte della loro valenza informativa (secondo FFS HR non è possibile pubblicare la denominazione della qualifica professionale per via dei dati messi a disposizione dal HR-Shared Service Center di Friburgo). In poche parole, a parte le poche lettere dei lettori alla redazione, di sostanza ormai ce n'è veramente poca. Il risultato è che questa nuova rivista delle FFS viene seguita, sempre che sia poi così, con un interesse decisamente molto inferiore rispetto a quando si leggeva ancora la vecchia rivista. Sfolgiando l'edizione 3/2014 di «In viaggio», mi sono saltati agli occhi alcuni punti assolutamente degni di nota: *L'editoriale non è che una bella riscrittura perifrastica della nuova direttiva aziendale di «Mein Beitrag».* Nell'articolo sul nuovo impianto di servizio di Zurigo Herdern si fa uso di superlativi che non sorprendono i ferrovieri più di quel tanto: «I futuri treni sono lunghi 400 metri e hanno un peso di 900 tonnellate.» Normalmente, i treni merci sono lunghi 700 metri e pesano oltre 1600 tonnellate e, da sempre, due ICN accoppiati hanno una lunghezza di 380 metri. «L'impianto di servizio di Herdern II stabilisce i parametri per la sosta ai box dei treni.» In effetti, una superficie di 13 000 m² è davvero impressionante, ma anche il deposito M di Zurigo ne ha una di 11 780 m². Bella anche l'affermazione di un giovane maestro artigiano quando dice che per la maggiore può stare in piedi du-

rante il lavoro. Ha, a quanto pare, del sensazionale anche la ristrutturazione della nuova stazione di lavaggio automatico ben «incastrata tra due binari di tratta» nella prestazione centrale di Zurigo. Come del resto migliaia di altri edifici in Svizzera, da oltre 20 anni si trova a soli 5 metri dai binari, nel mentre sul lato sud c'è uno spazio di almeno 5x70 metri. «L'accesso al cantiere era difficoltoso.» Ebbene, nei pressi dell'entrata sud e del binario industriale della pre-stazione ci sono due passaggi a livello e, pertanto, si può definire ideale l'accesso al cantiere presente nell'area dei binari. A pagina 13 troviamo poi una foto del CEO Coop Joos Sutter davanti alla nuova locomotiva pubblicitaria Coop (tipo vasetto di marmellata) con la seguente didascalia: Coop lavora in stretta collaborazione con le FFS. Non è forse proprio la Coop che ha acquistato il 100% della «railCare» e che quindi sta facendo concorrenza diretta alle FFS? Un'altra affermazione molto interessante è quella apparsa nell'articolo sul sistema adattativo di condotta ADL: «Nel contempo, grazie ad uno studio l'équipe di progetto ha assicurato che l'ADL non distraiga i macchinisti durante il lavoro.» Tutti questi studi di sicuro non ci distraggono... E questo dovrebbe essere un PCM, un processo continuo di miglioramento! Nell'articolo sul nostro collega Jürg Bommer si evidenzia molto bene come il fatto di guidare sia un treno viaggiatori che un treno merci non comporti (o comportasse) il minimo problema per un macchinista. La didascalia della relativa foto in cabina recita: «Negli anni settanta, Jürg Bommer trasportava ancora capre e pecore.» Erano tempi in cui i clienti potevano ancora avere le sembianze di capre e pecore... I testi apparsi in «In viaggio» sono indubbiamente interessanti per i nostri clienti, giusto per ingannare il tempo e per rendere il viaggio più piacevole. Quanto però queste informazioni siano utili per noi ferrovieri in prima linea, è tutto un altro paio di maniche. ➤

La mia prima corsa con guida adattiva (ADL)

Nella giornata di venerdì santo mi trovavo alla guida di un InterCity che viaggiava da Zurigo a Berna. Fin qui, niente di particolare o di sorprendente, se non che si trattava della mia prima corsa con guida adattiva e, quindi, mi sono messo in marcia pieno di aspettative. *Daniel Hurter, redattore LocoFolio*

Fin poco dopo Aarau tutto è andato come previsto, ma poi un breve segnale acustico del LEA ha improvvisamente richiamato la mia attenzione ed è comparso il messaggio «Vopt 80 km/h fino a Rothrist». Da buon macchinista coscienzioso e notoriamente acritico, era per me un dovere e allo stesso tempo un onore rispettare immediatamente questa raccomandazione. Ho fatto poi subito la stessa cosa anche per la raccomandazione «Vopt 85 km/h fino a Rothrist» che è apparsa mentre transitavo per Däniken. I miei primi dubbi sono sorti quando, durante il passaggio davanti al segnale d'entrata di Olten, l'ADL ha segnalato «Vopt 65 km/h fino a Rothrist» malgrado il successivo segnale avanzato riportasse l'immagine 3* (annuncio 60 km/h). La mia calma è andata completamente a farsi benedire quando, mentre transitavo attraverso la stazione di Olten, attivato dal LEA l'ADL voleva che rispettassi la segnalazione «Vopt 120 km/h fino a Rothrist». In considerazione del fatto che la velocità d'uscita era di 90 km/h e che la successiva curva andava presa a 115 km/h, dire che ero perplesso è dire poco. Date le circostanze, senza dubbio si potrà capire il sollievo che ho provato quando finalmente è apparsa la comunicazione «Vopt 130 km/h fino a Mattstetten» mentre transitavo attraverso la galleria del Born tra Olten e Rothrist. Finalmente ho potuto fare quello che la direzione di traffico viaggiatori puntualmente si aspetta da noi macchinisti, e cioè seguire immediatamente alla lettera le istruzioni senza metterle in discussione. Quando poi mi è arrivata la segnalazione «Vopt 180 km/h fino a Mattstetten» proprio mentre stavo attraversando la galleria di Murgenthal, ero a dir poco euforico. All'allegro cicaglio del LEA, che imperterritamente continuava a trasmettermi tutte quelle liete notizie, nel frattempo si è aggiunto anche il vivace rumorino di fondo del DMI dell'ETCS che mi faceva da sottofondo musicale ogni qualvolta compariva uno dei tanti utilissimi testi, come «evitare di fermarsi». Nonostante il buio intenso che mi circondava all'interno della galleria, pian piano mi si è accesa una lucina. Se, da una parte, il nostro lavoro è sempre meno variato per la mancanza di un'adeguata istruzione sui veicoli (quando la cosa riguarda noi macchinisti, è risaputo che la direzione DT sa dare prova di una parsimonia a dir poco esemplare) e per via di certi processi del-

la pianificazione delle risorse, dall'altra parte questa assenza di diversificazione è senza dubbio ampiamente compensata da tutta la serie di simpatici scherzetti che ci giocano l'ADL, il PEKABA, il WarnApp, ecc. E così ho proseguito la mia corsa con tutti gli onori del caso, ossia con l'accompagnamento di continui rumorini e fischi di fondo. Un colpo duro è poi stata la comparsa del messaggio «ADL END» proprio mentre stavo passando sotto la galleria dell'Önzberg. Non c'è dubbio che i sette annunci dell'ADL che mi sono arrivati in soli 15 minuti hanno contribuito a portare vivacità e un tocco di sapore alla mia corsa. Sotto sotto, quasi quasi mi cresceva che il progetto «PEKABA» non si estendesse anche alla stazione di Berna, perché non mi sarebbe dispiaciuto sfruttare il tempo rimanente per stabilire quale fosse l'effettiva fermata valida del mio treno, almeno fino a quel momento, per quel determinato giorno. Proprio come ha scritto nella sua «Info dal capo» del 13 novembre 2013 quel genio di un capo trazione con una vasta esperienza personale nella guida dei treni: «Le locomotive non hanno più bisogno di essere guidate nel vero senso della parola, bensì si deve principalmente monitorare il funzionamento corretto di un sistema.» Ho quindi «monitorato» il mio treno fino a Berna e, una volta arrivato, sono semplicemente sceso al solito posto di fermata. Posto che, purtroppo, è lontano dal successivo segnale principale. Peccato, perché non mi sarebbe affatto dispiaciuto se il mio «Warn-App» mi avesse avvisato che non posso superare un segnale di fermata. Finora sono purtroppo ancora pochi i macchinisti e le macchiniste di FFS traffico viaggiatori che hanno avuto il privilegio di effettuare una corsa con guida adattiva. La comunicazione del 28 gennaio 2014 spiega anche il perché di questo: «ADL: I test sul campo vengono sospesi con effetto immediato. A causa dell'instabilità nei collegamenti tra il Rail Control System (RCS) e l'iPad, unitamente ai reparti responsabili di traffico viaggiatori l'équipe di progetto ADL ha deciso di sospendere immediatamente i test sul campo condotti sull'ADL per gli apparecchi LEA 3. Per i macchinisti di traffico viaggiatori, questo concretamente significa che non è più possibile annunciarsi per effettuare delle corse ADL. Durante il periodo di sospensione le corse ADL non sono pertanto più possibili.

Premere il pulsante ADL sul LEA 3 durante il periodo di sospensione può provocare dei guasti al LEA App. Per questo motivo siete pregati di non utilizzare questo pulsante fino a prossimo avviso.»

PS: La corsa con sette raccomandazioni ADL nell'arco di soli 15 minuti è assolutamente vera, per cui ho poi scritto una relativa notifica ESI a seguito della quale ho ricevuto la seguente risposta:

«Come promesso, desidero inoltrarvi il feedback sul caso ADL su cui abbiamo discusso. Dal punto di vista del macchinista questa ottimizzazione non era ottimale, nel mentre dal punto di vista del disponente era assolutamente in regola. Dati i treni che lo precedevano o che lo seguivano, questa ottimizzazione era necessaria per non penalizzare la cadenza dei treni.

Vopt 80 km/h -> Rothrist: L'826 era un po' in anticipo e quindi si è verificato un adeguamento della velocità.

Vopt 85 km/h -> Rothrist: Correzione (per il momento non mi pronuncio se fosse necessaria o meno).

Vopt 65 km/h -> Rothrist: Correzione per evitare che l'826 si fermasse. Poiché l'ADL non riconosce le immagini, può succedere che la velocità ADL sia più elevata.

Vopt 120 km/h -> Rothrist: Ottimizzazione ADL dovuta al fatto che il treno 277 che lo precedeva viaggiava in direzione di Olten ad una velocità inferiore rispetto a quella prevista (orario di marcia). Per quanto riguarda la velocità: poiché l'ADL non riconosce né le velocità in stazione né le velocità in curva, può succedere che la velocità ADL sia più elevata.

Vopt 130 km/h -> Mattstetten: Correzione dovuta al fatto che il treno che seguiva non poteva arrivare in ritardo a Rothrist.

Vopt 180 km/h -> Mattstetten: La distanza dal treno che lo precedeva era regolare e quindi si è resa necessaria la correzione.

ADL END

In linea di massima vale quanto segue (estratto dalla documentazione per la formazione):

Una raccomandazione di marcia può essere più elevata solo in rari casi

- Velocità in curva
- Indicazione di un segnale
- Velocità in stazione
- Tratto di rallentamento

Una raccomandazione di marcia non ha la stessa valenza dell'immagine di un segnale, bensì ha unicamente un carattere di raccomandazione.»

Senso di inferiorità o forfait imposto?

La divisione DT di FFS traffico viaggiatori intende far fronte alla costante crescita del mercato dei trasporti pubblici grazie alla nuova strategia «DT 2020». Più che di una strategia di sopravvivenza, questa documentazione dà però piuttosto l'impressione che qui si tratti dell'inevitabile declino di questo reparto. *Benjamin Jelk, comitato del VSLF*



Con questa nuova strategia (DT 2020) dallo slogan «Noi trasportiamo di tutto», la divisione DT di FFS traffico viaggiatori si prefigge di contrastare la costante crescita del mercato dei trasporti pubblici e di consolidare la propria posizione. Da un attento esame della documentazione interna, l'immagine che se ne ricava è però ben diversa: Invece di sprigionare dinamismo e ottimismo, questo documento ci fa piuttosto pensare ad un inevitabile tramonto del reparto P-OP-ZF.

La strategia tratta varie tematiche, quali la pressione futura dei costi o l'impiego di personale. Per quanto riguarda l'eventuale posizione di P-OP-ZF sul mercato nell'anno 2020, per ognuna di queste tematiche si delineano tre scenari diversi, e cioè:

- uno scenario «worst case» (caso peggiore),
- uno scenario «basis case» (caso normale),
- uno scenario «best case» (caso ottimale)

Da notare che per tutti e tre i casi in questione, qui si è partiti dalla via di mezzo, ossia da uno scenario basis case.

DT 2020 – una strategia di uscita?

Non sorprende affatto che la divisione DT preveda un forte incremento futuro della «pressione dei costi», visto che non perde occasione per trasmettere al personale questo messaggio. Ben più interessante, per non dire scandaloso, è invece il pronostico che riguarda le future concessioni per la

conduzione dei treni (e, di conseguenza, il lavoro di tutti i collaboratori):

- worst case: nei prossimi anni DT perderà diverse concessioni e linee;
- basis case: DT perderà alcune concessioni e linee;
- best case: la divisione DT potrà mantenere le attuali concessioni e linee.

Vogliamo sottolineare ancora una volta che, anche qui, P-OP-ZF parte dall'opzione basis case, a conferma del fatto che si parte a priori dal presupposto che nei prossimi anni si verranno a perdere delle singole concessioni e linee. Punto e basta!

Ma cosa deve pensare il personale quando legge dei simili pronostici? Che cosa si deve pensare di una divisione che, come scenario normale (!), si pone come «obiettivo strategico» una perdita di lavoro? Se, da una parte, qualsiasi normale azienda privata cerca di fare di tutto pur di accaparrarsi quante più commissioni possibili (ciò che è una semplice questione di lealtà nei confronti dei dipendenti), dall'altra parte la divisione DT decide già a priori di dare forfait. Ma, allora, dov'è la professionalità di P-OP-ZF se già a priori parla di perdita di concessioni? Il servizio che viene svolto giorno dopo giorno da circa 2500 macchiniste e macchinisti, come pure dai collaboratori attivi nella pianificazione delle risorse, è veramente così cattivo da far scemare l'interesse dei

committenti? La nostra impressione è che la divisione DT abbia poca fiducia in se stessa e, in particolar modo, nei confronti degli altri reparti interni. Non dovrebbe assolutamente avere dei sensi di inferiorità. Come spiegare allora questo atteggiamento pessimistico verso questa futura area di attività? Una possibile spiegazione la possiamo trovare negli scenari illustrati nel citato documento che concernono le «società associate»: Lo scenario best case non prevede, infatti, nuove dislocazioni verso le imprese consociate. Dal momento, però, che anche in questo caso P-OP-ZF non parte dall'alternativa ottimale, questo sta a sua volta a significare che, tutto sommato, le FFS sono realmente intenzionate a dislocare delle altre prestazioni verso le proprie consociate.

Sfruttare le sinergie

Vogliamo veramente sperare che questi drammatici pronostici derivanti dalla strategia DT 2020, che sembra proprio stiano ad indicare una morte lenta ed inesorabile della divisione DT, non siano realmente frutto delle analisi di Manfred Haller, capo della divisione, o almeno non una sua libera scelta. Si è piuttosto propensi a credere che la cessione ad altre compagnie ferroviarie, ossia alle ditte consociate, di concessioni nell'ambito dei trasporti regionali sia una sorta di imposizione. In effetti, le prestazioni regionali che lo scorso dicembre sono passate ad un'impresa consociata della Svizzera orientale sembrano proprio avvalorare questa teoria.

È fondamentale assicurare la presenza delle FFS sul mercato dei trasporti pubblici regionali tramite le imprese consociate, dal momento che non bisogna minimizzare l'importanza dell'integrazione e dell'immagine a livello regionale. Dall'altra parte, però, non bisogna assolutamente approfittare di queste aziende per scatenare una concorrenza diretta, se non addirittura la distruzione di singoli reparti della casa madre. È solo quando queste aziende e la divisione DT di FFS traffico viaggiatori cominceranno a perseguire gli stessi obiettivi e decideranno di sfruttare le rispettive sinergie in maniera finalizzata, che potranno essere di valido supporto al Gruppo FFS nei suoi sforzi volti a rivestire un ruolo leader sul mercato dei trasporti pubblici regionali anche in futuro e ad essere maggiormente concorrenziale. Un risultato che, a sua volta, tornerebbe utile a tutte le parti in causa e, in particolar modo, ai committenti. ➤

Devo ammettere che mentre leggevo questo nuovo compito non ho potuto fare a meno di deglutire preoccupato. Onestamente, non posso immaginarmi come potrei ravvisare un conflitto di ruolo e perchè dovrei riflettere per 9 minuti per cercare di risolvere il problema riportato nel compito. *Daniel Hurter, redattore LocoFolio*

Per me è più che pacifico dedicare il mio tempo non lavorativo, il concetto di «tempo libero» mi è infatti sconosciuto, allo studio dei numerosi comunicati di servizio o delle prescrizioni, allestite con così tanto impegno e amore, come quella sull'esercizio UIC a 18 poli. Per fortuna che la direzione DT mi ha anche fatto notare che posso consultare l'albo virtuale «VAR» anche nei miei giorni liberi, oops... nei giorni in cui non è previsto un turno di lavoro. Naturalmente provo sempre un forte sentimento di gioia e di riconoscenza quando, con la loro lungimirante e raffinata pianificazione, gli addetti alla pianificazione mi offrono l'opportunità di rinunciare ad un giorno di riposo nei giorni che, nei piani di lavoro, sono contrassegnati con dei simboli o delle abbreviazioni così insignificanti del tipo ---, CT, F. Quello che purtroppo non mi è molto chiaro è che genere di problemi mi potrebbe

creare il fatto di cantare in una corale maschile, visto che alla sera non ho altra alternativa se non quella di trascorrere il mio tempo sul posto di lavoro o di andare a letto presto. Dopo vari decenni di servizio irregolare, il validissimo «Situation Awareness Training» mi ha finalmente portato alla consapevolezza che, prima di iniziare il primo turno del mattino, devo assolutamente andare a letto presto. Sono quindi assolutamente convinto che questi circoli altro non sono che un banale passatempo per chi non ha dei veri progetti di vita, ma non di certo per noi macchiniste o macchinisti. Devo ammettere che ho avuto qualche difficoltà a capire la seguente affermazione: «nel fine settimana pretende che...». In quanto macchinista della divisione FFS traffico viaggiatori, il tormento di un fine settimana non lavorativo, oops... esente da turni di servizio, per fortuna

mi capita solo ogni quattro settimane ma, come già detto, posso sempre eluderlo in modo elegante rinunciando ai miei giorni di riposo. Trovo anche del tutto assurdo il solo pensiero di sprecare il mio tempo per andare a bere una birra. Come detto prima, l'intervallo tra due servizi va dedicato allo studio di regolamenti e prescrizioni, come pure alla piacevole lettura dei comunicati della DT. Mi vergogno di dover ammettere che, malgrado i 9 minuti di intense riflessioni, non mi riesce proprio di ravvisare dei conflitti di ruolo nel compito che mi è stato assegnato e che, purtroppo, non sono in grado di risolverlo. Mi fa però molto piacere che l'autore sia finalmente riuscito a trovare nuovamente la strada da Login alle FFS e che, in futuro, possa quindi condividere con noi le esperienze della sua vita esemplare e ricca di significato. ➔



Conflitti di ruolo

Situazione di partenza

Lei è diventato macchinista per passione. Lei prepara sempre il suo servizio con grande precisione. Per essere sempre al corrente, lei si informa regolarmente (anche durante le sue ferie) sugli ultimi avvenimenti tramite l'album virtuale e non soltanto 72 ore prima di iniziare il servizio. Inoltre, lei è sempre pronto a sostituire i suoi colleghi. Lei è convinto che tutti i macchinisti hanno il dovere di dare prova di un simile impegno e che questa disponibilità viene molto apprezzata. Nel suo tempo libero, lei canta in una corale maschile e fa tutto il possibile per essere presente a tutte le prove settimanali. Ha notato che il direttore del coro non era particolarmente contento della sua assenza all'ultima prova, dovuta ad un turno di lavoro. E poi c'è sua moglie che pretende che nel fine settimana lei trascorra almeno una giornata insieme a lei e al figlio. Anche per il suo migliore amico, con cui prima si incontrava regolarmente per una birra, non c'è più tempo e, ultimamente, lui le ha detto che ormai lei è sposato con il suo lavoro.

Compito

- Analizzi i potenziali conflitti di ruolo e ne illustri 3 sotto forma di parole chiave.
- Descriva in parole un possibile dialogo in merito ad uno di questi conflitti.

Consegna

Nella formulazione di un possibile dialogo pensi alle principali tecniche di comunicazione.

Organizzazione

Per fare questo esercizio ha a disposizione 9 minuti.

L'abbreviazione «DMI» è ormai diventata un'espressione corrente per tutti i macchinisti. Essa sta per «Driver-machine-interface», ossia «Interfaccia macchinista/macchina». L'odierna definizione funge da camuffamento per un progetto segreto avviato nel 1991 dalle FFS in collaborazione con la ZVV. *Markus Leutwyler, macchinista del deposito di Zurigo*

All'epoca, questa abbreviazione stava per «Driving machine interface», ossia «Interfaccia con la macchina», il cui obiettivo consisteva nel sostituire il macchinista con dei robot della seconda generazione. (<http://www.zeit.de/2013/22/usa-roboter-produktion-automatisierung/seite-2>) Per tutta una serie di circostanze particolari, nel 1991 le FFS sono entrate in possesso di un prototipo proveniente dagli USA che, in origine, era denominato «T». Nei documenti interni, tale denominazione è poi stata modificata in «D2» («Driver 2»). Ai colleghi umani era stato presentato con il nome di «Noldi». Le sue sembianze praticamente perfette non lasciavano assolutamente sospettare che in realtà si trattasse di un cyborg, un essere bionico. La riprogrammazione del software si è però rivelata più complessa di quanto si potesse prevedere, per cui si sono dovuti conservare alcuni elementi del BIOS centrale. Rispetto al suo collega umano, il D2 presentava soprattutto dei vantaggi di natura economica. Non necessitava infatti di pause per fare la pipì, ciò che garantiva dei tempi di inversione di 75 secondi, e tanto meno gli davano fastidio i turni monotoni o le temperature fino a 54°, che all'epoca erano praticamente una costante all'interno delle RBe 540 visto che erano ancora sprovviste di aria climatizzata. La sua capacità di rendimento restava invariata anche dopo cinque ore di fila. Grazie al Tachyon Echo Detector, il D2 riusciva inoltre a riconoscere anche i segnali nascosti dietro ad un ostacolo, come le tavole per posto di fermata o i portali per la linea di contatto. Tuttavia erano sorti dei problemi con cui la commissione non aveva fatto i conti, probabilmente riconducibili proprio al sistema BIOS. Il D2 riparava sì le porte difettose, ma semplicemente chiudendole definitivamente con una bella saldatura, nel mentre un passeggero sprovvisto di biglietto valido aveva finito per ritrovarsi sul tetto della locomotiva. Con un lavoro a dir poco minuzioso, il CDM (Chef Driving Machine) gli aveva dovuto spiegare perchè queste cose non erano ammissibili. Il D2 non aveva voluto sentire ragioni e gli aveva risposto che il problema non l'aveva causato lui, bensì che era una questione legata all'energia elettrica. Anche il fatto di raffreddare un motore surriscaldato con l'azoto liquido era stato ritenuto alquanto fuori luogo. Le comunicazioni da parte del «D2» venivano fatte in un marcato accento austriaco,

ciò che inizialmente non aveva mancato di far sorridere i passeggeri, ma che con il tempo era stato anche motivo di reclamo. Le fermate venivano annunciate con un «Hasta la vista a Niederweningen, baby!». Anche questo un problema di software che non si era riusciti a risolvere. Comunque sia, nella maggior parte dei casi dopo un annuncio non succedeva più niente, in quanto la mano sinistra del D2 aveva una sensibilità molto scarsa, per cui non c'era altra scelta che trasmettere alla locomotiva tutta una serie di concisi messaggi Minitel. Grandi speranze erano state riposte nel fatto di riuscire a rimuovere il blocco del centro neuronale, ciò che avrebbe consentito di rendere il D2 un po' più umano. In effetti, aveva improvvisamente cominciato a mostrare dei sentimenti, ma il suo nuovo look con labbra rosse, ombretto, gonna svolazzante e tacchi a spillo non era decisamente il risultato a cui si ambiva. Era tuttavia interessante notare come, tutto d'un colpo, le competenze sociali del D2 si fossero sviluppate a vista d'occhio e come avesse cominciato a parlare sui suoi superiori con i colleghi umani. Per finire, l'esperimento aveva dovuto essere sospeso a causa di un errore da parte del D2 che aveva avuto delle gravi conseguenze. Il D2 aveva infatti confuso erroneamente un ICE germanico con il suo avversario D-1000 e aveva lanciato dei raggi laser colpendone le ruote. Nel giugno 1998 questo aveva causato una devastante sciagura e quindi si era deciso di rimuovere definitivamente il D2.

Il D2 era poi stato integrato nel sistema di preriscaldamento a induzione delle ruote presso le officine di Altstetten. Inizialmente sembrava d'accordo con questa procedura, ma all'ultimo momento aveva reagito malamente e si era opposto fermamente. I suoi durissimi metalli erano successivamente stati impiegati per rafforzare le parti anteriori delle RABe 514, ciò che spiega come mai non abbiano mai riportato nemmeno un graffio malgrado le numerose collisioni con dei veicoli stradali in prossimità del passaggio a livello di Tiefenbrunnen.

Sebbene il progetto del «D2» fosse stato sospeso, per anni e anni delle strane idee avevano continuato a frullare nelle teste dell'amministrazione di FFS/ZVV. È solo negli ultimi tempi che, anche se molto lentamente, sembra farsi strada la convinzione che i macchinisti umani non possono

essere messi sullo stesso piano di un «D2». Questo, concretamente, significa quanto segue:

- I segnali collocati dietro ad un ostacolo non possono essere distinti dal personale di locomotiva umano;
- Le cabine necessitano di un impianto di climatizzazione che funzioni realmente. In presenza di temperature superiori ai 40°C gli esseri umani grondano di sudore (iiih!), ciò che rischia di far arrugginire i delicati apparecchi presenti in cabina.
- Contrariamente al D2, per fare il pieno di energia gli esseri umani non hanno una batteria integrata alimentata a radionucleidi con un tempo di dimezzamento di 73,8 anni. Hanno bisogno di cibo e di acqua e hanno dei bisogni fisiologici. Una cosa alquanto fastidiosa, ma inevitabile.
- Quando un D2 era a corto di tempo, non si capiva come ma aveva sempre una motocicletta a propria disposizione. Per gli esseri umani non è così semplice. Si devono spostare a piedi e pertanto hanno bisogno di un tempo adeguato per i loro spostamenti.
- Gli esseri umani non possono eliminare tutti i problemi del mondo, ma possono fare delle proposte di miglioramenti. Fantastico, sempre che vengano lette e che non vengano semplicemente liquidate con la frase automatica «Non ne vediamo la necessità».
- Rispetto al D2, gli esseri umani non dispongono di un filtraggio spettrale dei rumori dell'ambiente circostante. L'intensità sonora causata dagli impianti di aerazione e dai computer, che danno più l'impressione di trovarsi nella sala turbine di una centrale nucleare di classe 1 GW piuttosto che nella cabina di una locomotiva, compromette la capacità operativa delle persone.
- Quando si percorre per l'undicesima volta la tratta Baar-Cham-Baar, la capacità di concentrazione del cervello umano si situa solo intorno al 90%.
- Gli esseri umani hanno bisogno di tempo libero per poter riposare (un termine ormai superato!), anche in caso di importante carenza degli effettivi del personale.

Trovo incoraggiante il fatto che perfino una macchina abbia capito l'importanza della vita umana. Ma, ancora più incoraggiante, trovo il fatto che nel frattempo questo stia succedendo anche ai piani alti delle FFS! ➔

Funzionari del VSLF

In questo numero del LocoFolio vi presenteremo Karl Liechti, il cassiere del VSLF che, per molti versi, è senz'altro la persona più importante dal momento che senza un'oculata gestione delle finanze difficilmente il nostro sindacato potrebbe sopravvivere. *Intervista: Daniel Hurter*

Karl, ci puoi parlare del tuo percorso professionale?

Sono cresciuto e sono andato a scuola a Schwarzenegg, proprio sul confine tra l'Oberland bernese e l'Emmental. Ho seguito una formazione di meccanico di macchine presso il produttore di rettificatrici circolari Studer SA a Steffisburg, dove ho imparato a lavorare con una precisione millimetrica. In quel periodo, però, la mia grande passione era il podismo, per il quale ero disposto a fare qualsiasi sacrificio. La vincita di una medaglia d'argento ai campionati svizzeri di mezzofondo aveva rafforzato i miei propositi ed ero intenzionato a fare una carriera come corridore ancora per alcuni anni. Tuttavia, a causa di problemi alla schiena e ad un successivo intervento assolutamente non riuscito, all'età di 24 anni mi sono ritrovato a dover cambiare completamente strada. In quel periodo lavoravo come meccanico presso un'officina dell'aeroporto di Ginevra. Una domenica sera sul tardi stavo ritornando a Ginevra in macchina, quando sull'autostrada tra Losanna e Ginevra ho avuto un improvviso colpo di sonno e ho sbandato ad alta velocità a sinistra e destra della carreggiata. Dopo quello spavento, ho deciso di spostarmi avanti e indietro con il treno. In quel periodo c'era lo Swiss Express che andava a Ginevra (i vagoni sono nel frattempo diventati di color verde e sono di proprietà della BLS). Sono proprio quegli spostamenti in treno che mi hanno fatto prendere la decisione di imparare la professione di macchinista. Nel 1980 ho quindi iniziato la mia formazione presso la BLS. Attualmente lavoro sempre ancora come macchinista BLS presso il deposito di Spiez.

Come sei arrivato al VSLF?

Per oltre vent'anni ho fatto parte del SEV-LPV, in un'epoca in cui quasi tutta la totalità dei macchinisti della BLS erano organizzati nel SEV. Devo dire che non mi ero mai trovato particolarmente bene nel LPV, ed è stata quindi una fortuna poter entrare a far parte della sezione BLS del VSLF che era stata fondata poco tempo prima. Inizialmente non era sempre semplice far parte del VSLF perchè c'erano sempre di-



poi le circa 600 fatture all'anno per l'incasso delle quote associative, i corsi del VSLF, le inserzioni, ecc. che richiedono un lavoro da certosino. Oltre alla contabilizzazione delle questioni correnti, devo anche fare in modo che il bilancio preventivo venga rispettato. Devo poi avere un controllo costante sui debitori e allestire i conteggi con sezioni, funzionari e assicurazioni. Nel rispetto delle direttive del nostro comitato e in stretta collaborazione con la nostra banca, devo inoltre decidere quali investimenti fare con il patrimonio del VSLF e seguirne l'andamento.

Come probabilmente avviene in ogni reparto contabilità, alla fine dell'anno c'è sempre tantissimo da fare, in quanto tutta la documentazione deve essere sottoposta all'esame della società esterna di revisione e dell'assemblea generale.

Quanto tempo dedichi a questa attività?

In media, dedico al VSLF circa 2 ore al giorno, a cui si vanno ad aggiungere 10 giornate per le riunioni di comitato del VSLF, senza contare le riunioni dell'ALE che si tengono due volte all'anno. Di tanto in tanto si aggiunge anche qualche attività particolare, come per esempio il passaggio dall'attuale banca dati al nuovo sistema Webling.

Come si presenta l'attuale situazione finanziaria del VSLF?

Dal 2006 il comitato in carica è riuscito a raddoppiare il patrimonio del VSLF. Al momento si sta riflettendo su come poter interessare i nostri soci all'ottimo andamento finanziario. Molto probabilmente questa partecipazione non consisterà in una riduzione della quota, quanto piuttosto in una prestazione addizionale da integrare direttamente nel contributo mensile.

Cosa ti piace di più di questa tua attività e cosa invece è motivo di preoccupazione?

Per la maggiore, il fatto di occuparmi della contabilità del VSLF finora mi ha dato più soddisfazioni che preoccupazioni, in quanto mi ha permesso di fare tanti incontri interessanti e di imparare molto a livello interpersonale. Motivo di forte preoccupa-

zione era stata invece la crisi finanziaria del 2011, quando il patrimonio del VSLF era stato fortemente compromesso. Sono perfettamente consapevole che una simile crisi si potrebbe ripresentare in qualsiasi momento, ma sono convinto che la strada intrapresa oggi sia quella giusta.

Tu sei anche cassiere dell'ALE, quanto ti impegna questa attività?

È già dalla fondazione dell'ALE che il VSLF riveste la funzione di tesoriere. Dapprima la carica era stata affidata a Fritz Schneider e poi ad Herbert Nezosi, che nel 2010 si è ammalato gravemente e purtroppo nel frattempo ci ha lasciati. È quindi da 4 anni che ricopro la carica di tesoriere dell'ALE, un'attività che richiede un dispendio di tempo molto limitato. L'impegno maggiore consiste nel prendere parte alle riunioni di comitato dell'ALE che, di norma, hanno luogo due volte all'anno. Queste riunioni vengono di volta in volta organizzate da uno dei 16 sindacati membri nel rispettivo paese.

La cultura dell'ALE è diversa rispetto a quella del VSLF?

Sì, la lingua ufficiale dell'ALE è il tedesco, nel mentre il direttivo ha la propria sede a Madrid e quindi il tutto si svolge in lingua spagnola. I 16 sindacati membri provengono da 15 aree linguistiche differenti. Mettere tutti d'accordo è estremamente difficile, motivo per cui le riunioni di comitato vanno sempre molto per le lunghe. Comunque sia, quando la discussione verte sui soldi le opinioni dell'ALE e del VSLF in genere non si discostano di molto, anche se di tanto in tanto ci sono degli aspetti finanziari che creano non pochi contrasti. Nel frattempo siamo riusciti a cambiare la mentalità dell'ALE che aveva la tendenza ad anticipare troppo denaro. Senza pretendere di addentrarci troppo nel mondo della politica, se l'Europa vuole continuare a rivestire un ruolo chiave in seno all'economia mondiale bisogna restare tutti uniti, e questo vale anche per l'ALE.

Cosa ti piace di più del VSLF?

Sono del parere che l'autonomia del VSLF e l'accesso diretto ai responsabili e alle autorità del mondo ferroviario siano degli aspetti estremamente importanti. Anche il sistema di milizia del VSLF è fondamentale. Un'altra cosa che mi fa molto piacere è l'attuale ringiovanimento dei nostri membri e funzionari.

Quello che invece mi preoccupa non poco è la situazione nel canton Ticino. Dobbiamo assolutamente fare tutto il possibile affinché anche nella Svizzera italiana si possa osservare un'evoluzione positiva come quella registrata nella Svizzera romanda negli ultimi anni e il VSLF abbia di nuovo una presenza più significativa in Ticino. ➔

Funzionari del VSLF II

Parecchi di questi svolgono i loro compiti silenziosamente in secondo piano. Tra di loro troviamo anche la responsabile del servizio mutazioni, Martina Nydegger. *Intervista: Daniel Hurter*

Martina, chi sei?

Sono nata a Ginevra da genitori tedeschi. Mia madre è originaria di Friburgo in Brisgovia e mio padre è di Monaco di Baviera. Sono andata a scuola a Ginevra e ho fatto l'apprendistato come assistente dentale. Per alcuni anni ho praticato questo mestiere a tempo pieno. Ho due figli, un maschio di sedici anni e mezzo e una figlia di quattordici anni e mezzo, la quale sta per terminare l'ultimo anno di scuola media. Oggi lavoro metà giornata nel mio primo mestiere, un lavoro ampio e sfaccettato.

Come sei arrivata al VSLF?

Tramite mio marito, Alain Nydegger, che ai tempi era il cassiere della sezione di Ginevra. Lavoravo per la sezione in secondo piano, facendo traduzioni interne, cucinando per il comitato della sezione - a quell'epoca le riunioni avevano luogo da noi - e preparando banchetti per le assemblee generali della sezione. Poi, qualche mese fa, Karl Liechti si è messo in contatto con me e mi ha



chiesto, se avessi interesse di prendere in mano l'incarico delle mutazioni. Ci ho riflettuto un po' su e poi ho accettato senza esitare.

Quali sono i tuoi compiti?

All'inizio mi occupavo solo della spedizione e poco a poco si sono aggiunti altri compiti, fino a quando il 1° agosto 2013 ho preso in mano il servizio completo delle mutazioni amministrative. I miei compiti comprendono l'aggiornamento della banca, dati con l'aggiunzione dei nuovi soci, la gestione dei recessi, i cambiamenti degli indirizzi e dei depositi. Oltre a questi, di tanto in tanto, la distribuzione d'informazioni e l'elaborazione

dei bilanci mensili per diverse ferrovie. Fanno anche parte dei miei compiti le correzioni degli indirizzi e il nuovo invio del LocoFolio e delle agende al destinatario. In caso di ritorno, l'inserimento del bilancio mensile sul Webling, l'invio della statistica ai presidenti delle sezioni e ad altri destinatari e l'inoltro della corrispondenza alle persone competenti. Ho una stretta collaborazione con il cassiere e il segretario, che mi hanno aiutato molto all'inizio e sono tutt'oggi disponibili.

Quanto tempo impieghi per questo?

Mezz'ora fino a un'ora al giorno. Per il resoconto mensile ho bisogno di circa tre fino a quattro ore in più.

Cosa ti piace del VSLF?

All'inizio è stata la nuova sfida e l'opportunità di apprendere qualcosa di nuovo. Mi piace che al VSLF tutto si svolge come lavoro secondario. I collaboratori svolgono un'attività principale e investono, in più, del tempo nel VSLF per i bisogni e gli interessi del mestiere del

macchinista. Tutto questo richiede molto impegno nel tempo libero. Per me è bello poter eseguire il mio compito da casa. Il lavoro è ampio e interessante, non manca il contatto con i soci e con i responsabili delle diverse ferrovie.

E cosa ti piace di meno?

Dal 1° maggio 2013 lavoro nell'amministrazione del VSLF e purtroppo non conosco ancora tutto. Questo cambierà sicuramente col tempo, ma al momento non vedo nulla di negativo. Ringrazio il comitato per la fiducia che mi è stata data per eseguire quest'incarico e spero che ci sarà una lunga collaborazione. ➔

L'help desk del materiale rotabile di FFS Traffico Viaggiatori

L'help desk del materiale rotabile (HL) è la centrale principale dove il personale viaggiante annuncia tutte le avarie tecniche del materiale rotabile in circolazione alla divisione del traffico viaggiatori delle FFS. Quest'organizzazione, ha tra l'altro una funzione di supporto di primo livello telefonico, sostenendo così il personale viaggiante durante un dépannage, con l'obiettivo d'evitare ritardi e soppressioni di treni. *Daniel Hurter, redazione LocoFolio*

Inoltre, gestisce per FFS Immobili l'help desk del RailClean, dove il personale di Immobili può comunicare avarie, impurità e danni. L'help desk del materiale rotabile appartiene alla divisione del materiale rotabile di Traffico Viaggiatori Operating. È condotto da Ernst Mielebacher, che è responsabile della parte dell'economia aziendale. Il vice Hans Schneeberger, ex diagnostico e capo gruppo, si occupa della parte tecnica dell'help desk. Questo servizio impiega 34 macchinisti che arrivano da diverse località svizzere, precisamente da Ginevra a Briga, Zugo, Olten, Lucerna fino a Zurigo. Questi lavorano al 50% nell'help desk e il resto del tempo, cioè quello tra il 30% e il 50%, eseguono delle prestazioni come macchinista di locomotive. In più l'help desk occupa un gruppo di diagnostici, prevalentemente stazionati a Berna, i quali lavorano altrettanto al 50% nell'help desk e il tempo rimanente in altri settori dell'azienda. Con questo impiego ibrido si vuole mantenere il livello di competenza dei collaboratori dell'help desk. Una piccola parte, al momento sette persone – tutti ex macchinisti e diagnostici – lavora al 100% come assistenti tecnici dell'help desk.

La storia dell'help desk

Il motivo per la fondazione dell'Operation Center Traffico Viaggiatori (OCP) è stato da una parte l'avaria di corrente elettrica generale nell'anno 2005 e dall'altra il meeting aereo a Payerne, dove l'afflusso dei visitatori ha completamente sorpreso e mandato fuori binario le FFS. Il responsabile della divisione Traffico Viaggiatori d'allora ha ordinato, in seguito a questi eventi, la messa in piedi di una centrale per il coordinamento di grandi eventi in Svizzera. La gestione della circolazione di Traffico Viaggiatori ha allestito a sua volta l'OCP. P-OP si è associato al progetto e a creato un help desk per il supporto tecnico del personale viaggiante. Lo scopo era di ridurre al massimo i minuti di ritardo e di garantire altrettanto un servizio d'interlocutore 24 ore su 24, anche per altre divisioni, p. es. per Infrastruttura. L'OCP e l'help desk sono stati messi in servizio contemporaneamente e la fase di partenza si è rivelata abbastanza caotica. Due giorni prima dell'attivazione non c'erano ancora telefoni sulle scrivanie e non si era sicuri se l'impianto telefonico avesse funzionato in modo corretto. Come personale sono stati reclutati dei diagnostici, degli assistenti

tecnici e anche dei macchinisti, i quali avevano lavorato all'hotline ETCS di Olten. Dopo l'allacciamento dei telefoni nell'ottobre 2006, l'help desk è stato assalito da chiamate telefoniche. Rapidamente, si è dovuto reclutare del personale supplementare. Oggi lavorano il triplo delle persone di quelle in partenza. Sono stati fatti anche dei forti investimenti nella formazione, con corsi di base per IC-2000, CU4 e ICN, ma anche con corsi d'informatica per l'uso di SAP, Excel ecc.

Veicoli gestiti

L'help desk si occupa dell'assistenza di tutti i tipi di veicoli di FFS Traffico Viaggiatori, eccetto i treni navetta bipiano DPZ e anche gli elettrotreni a doppio piano del tipo DTZ della rete S-Bahn zurighese. Quest'altri sono gestiti, insieme ai treni navetta bipiano del traffico regionale impiegati nel nucleo della rete celere zurighese, dalla gestione delle locomotive di Zurigo. Il supporto tecnico dei Bem 550 che circolano sulla linea tra Ginevra e La Plaine, è assicurato dalla gestione dei veicoli di Losanna e il CEG a Ginevra. La diversità dei veicoli spiega uno dei motivi per il quale macchinisti di tutta la Svizzera lavorano all'help desk. Ogni collaboratore possiede conoscenze specifiche dei veicoli del suo deposito e dato che, tranne la notte, non sono mai da soli, i collaboratori si sostengono a vicenda con le loro conoscenze dei veicoli, a fine di migliorare il livello d'esperienza dell'uno e dell'altro.

L'help desk mette anche a disposizione l'assistenza per l'ETCS dei veicoli di FFS Cargo. Al contrario, la Cargo si occupa del supporto tecnico. Alla Cargo esiste l'organizzazione «Hedlok», la quale è responsabile sia per la gestione delle avarie, che per la gestione delle locomotive. La messa insieme di queste due funzioni impedisce che l'help desk si occupi anche dell'assistenza tecnica delle locomotive della Cargo.

Il supporto tecnico dei treni ICE è garantito dalla Deutsche Bahn a Francoforte. Riguardo al TGV, il supporto si limita alla rilevazione degli annunci delle avarie e alla trasmissione dei dati alla SNCF.

Requisiti posti ai collaboratori dell'help desk

È richiesta una formazione nell'ambito tecnico oppure un'occupazione da macchinista. Un'esperienza pluriennale d'attività,

ottime conoscenze tecniche, come un'alta disponibilità di fare continuamente istruzioni. Inoltre sono richieste delle buone conoscenze di una seconda lingua nazionale, delle conoscenze in informatica, l'alta capacità di lavorare in gruppo e di resistenza allo stress. È una valutazione continua tra conoscenze linguistiche e tecniche. Un candidato porta con sé o l'una o l'altra, così si riesce a raggiungere una combinazione ideale nel gruppo. La stessa cosa vale anche per le competenze informatiche. Lo staff è composto una parte da macchinisti con dieci o più anni di servizio e rispettivamente con una grande esperienza, dall'altra con giovani collaboratori, che possiedono delle ottime conoscenze d'informatica. I macchinisti impiegati nell'help desk hanno ricevuto una garanzia illimitata di poter ritornare a ogni momento nella loro vecchia attività di 100%.

Strumenti di lavoro

Gli strumenti di lavoro dell'help desk sono i sistemi informatici SAP per registrare i guasti e per far avviare la riparazione nell'impianto di manutenzione. CERES per l'impiego del materiale rotabile. PIPER, ProSurf e RCS-ALEA, l'ultimo è un mezzo che rende possibile ai diversi dipartimenti di immettere continuamente dati delle disposizioni prese in caso d'avaria, affinché tutte le persone responsabili siano sempre aggiornate, cosa che porta a una riduzione della comunicazione e alla diminuzione di collegamenti telefonici.

Viene anche utilizzato il sistema MITRAC, che permette un accesso in tempo reale ai dati della flotta degli ICN. Anche i treni a doppio piano di lunga percorrenza saranno equipaggiati con quest'applicazione. MITRAC riconosce lo stato attuale dei dati, lo strumento ORBITA genera annunci di guasti, che vengono trasmessi immediatamente in casa Bombardier. Questa a sua volta fornisce un suggerimento per la riparazione. L'help desk introduce per la manutenzione questo consiglio nel sistema SAP. Nel caso di treni a doppio piano del traffico regionale, questo sistema è disponibile a bordo dei veicoli. Momentaneamente però, non è ancora attivo. Grazie a questi strumenti, l'help desk viene informato in anteprima delle avarie prima ancora che il macchinista faccia l'annuncio.

Per finire, c'è anche a disposizione un sistema di check-list, elaborato in casa help desk, per consigliare il macchinista. La

causa dello sviluppo di quest'utensile è stata necessaria, per il fatto, che i collaboratori dell'help desk non vedono fisicamente il veicolo interessato davanti a loro, ma che si ha ugualmente l'esigenza di avere una visione generale dei diversi interruttori, stotz e altri impianti di comando. Tuttavia al momento, non esiste alcun prodotto sul mercato che riesce a soddisfare le esigenze dell'help desk. Ed è così, che un macchinista ha iniziato a creare dei quadri generali dei veicoli. Nel frattempo, tutti i veicoli amministrati dall'help desk sono stati schedati. Il collaboratore può in questo modo, nel caso di un problema che concerne una Re 460, richiamare il piano visivo degli apparecchi e vedere per esempio la posizione attuale di tutti gli stotz, cosa che gli permetterà di dare dei consigli per il dépannage. Dietro ai quadri dei veicoli sono anche deposte le check-list, per approntare per esempio il rimorchiaggio di un veicolo. Queste check-list sono disponibili anche per le carrozze viaggiatori – con eccetto le CU I e II, la quale costruzione non lo necessita.

Metodi di lavoro dell'help desk

L'help desk del materiale rotabile è a disposizione 24 ore su 24. Di notte, un macchinista da solo è in servizio da mezza notte fino alle quattro di mattina. In questo periodo le linee telefoniche della gestione dei veicoli vengono anche deviate all'help desk. Il personale delle locomotive è quello viaggiante raggiunge l'help desk sotto i numeri 1832 oppure 206040. Per il miglioramento della disponibilità, si fa già in partenza una selezione con le cifre uno e due. La cifra uno copre la trazione, in questo settore lavorano i macchinisti. La cifra due corrisponde soprattutto alle avarie concernenti il confort. Queste sono trattate dagli assistenti tecnici e dai diagnostici. In secondo piano sono ancora a disposizione i manager operativi della flotta per gli ICN, Re 460 o ETR 470/610. In caso di bisogno, l'help desk può mettersi in contatto con i reparti e collegarli direttamente con il personale di locomotiva.

Dopo la constatazione di un'avaria e la sua registrazione tramite l'help desk nel SAP, l'annuncio del guasto viene trasmesso direttamente al centro di manutenzione dei veicoli per risolvere il caso. Se è necessaria un'analisi più accurata dell'annuncio del guasto, questa sarà inviata a un diagnostico della tecnica dei veicoli, affinché la riparazione possa essere eseguita più veloce. La manutenzione dei veicoli redige una conferma al momento della messa a posto e l'annuncio del guasto può così essere concluso in caso ideale.

Le sette fonti più grandi di avarie sono: porte d'accesso, sistema di condizionamento/riscaldamento, installazioni sanitarie, apparecchiature d'informazione, avarie ai freni,

ETCS e chiamate per marciapiedi ingombri di neve. Per i problemi che riguardano le installazioni sanitarie, è stato già creato un posto per una persona responsabile del sistema. Per le porte d'accesso ne è prevista l'introduzione di una simile.

La raggiungibilità dell'help desk varia tra l'ottantasei e l'ottantanove per cento. L'obiettivo sarebbe il novanta per cento. In una settimana con condizioni straordinarie, possono esserci anche fino a 3500 chiamate. Non ogni chiamata all'help desk genera un annuncio SAP, sia perché l'avaria è già conosciuta, oppure perché si tratta di un errore d'uso. In questo caso la confidenzialità è garantita.

Gli annunci dei guasti che riguardano le carrozze dei viaggiatori vengono accettati altrettanto dall'help desk, ma in questi casi, difficilmente si può prestare un'assistenza. Il motivo è, che i guasti alle carrozze, al contrario dei veicoli motore, vengono comunicati di regola da collaboratori tecnicamente meno esperti, i quali molto spesso non osano fare delle manipolazioni su di un pannello. L'help desk registra anche gli annunci di guasto delle macchine da caffè nella carrozza ristorante. Di regola viene inviato un diagnostico direttamente al treno, che forse trova un cucchiaino nel macinacaffè.

La disponibilità dei veicoli continua a essere sottoposta alla gestione dei veicoli gestione delle locomotive. La collaborazione però funziona bene. La competizione iniziale delle competenze tra l'OCP, help desk e la gestione è stata superata e adesso ognuno ha trovato il suo posto giusto. L'help desk esegue insieme al macchinista i chiarimenti tecnici, registra l'avaria nel sistema e comunica alla gestione, se il veicolo può terminare la sua prestazione giornaliera, oppure deve essere sostituito al più presto possibile. Certe volte non è possibile una sostituzione a causa di mancanza di risorse. Così è anche già successo, che nonostante siano stati fatti due avvisi di un guasto alla gestione dei veicoli, non è stata predisposta alcuna sostituzione e la locomotiva è andata fuori servizio, cosa che ha causato una soppressione del treno. L'help desk è finanziato dal traffico a lunga percorrenza, dal traffico regionale, Thurbo, Tilo, RegionAlps e TRAVYS (scartamento normale). I costi vengono divisi tra le diverse imprese in base alle chiamate in entrata.

Formazione e perfezionamento dei collaboratori dell'help desk

Nel frattempo, a differenza degli inizi, l'interesse per un'occupazione nell'help desk è aumentato ed esiste una lista d'attesa. La formazione per nuovi collaboratori dura sei settimane. Gli strumenti informatici SAP, Ceres, RCS-ALEA, vengono istru-

iti in modo intensivo. Il nuovo personale che ha terminato la formazione, viene impiegato all'inizio solo durante il giorno, e dopo circa due fino tre mesi anche la notte. L'istruzione di nuovi veicoli si basa sulla formazione del macchinista. Il corso è stato però adattato alle esigenze dell'help desk, in modo che i suoi collaboratori abbiano delle conoscenze più elevate del personale di locomotiva.

Per il perfezionamento sono previsti dieci fino a dodici giorni all'anno con una rotazione continua dei punti importanti d'istruzione. Nell'autunno del 2012, i collaboratori dell'help desk, sono andati per esempio per due giorni a Ginevra, facendo un corso d'aggiornamento per l'ETR 610. Il contenuto dell'istruzione prevedeva il montaggio dell'accoppiamento di soccorso, il perfezionamento della messa a rimorchio, l'isolamento delle porte, un lavoro approfondito con i comandi dei WC e anche con gli apparati collocati nei cofani laterali esterni del veicolo. Mentre in un altro corso di perfezionamento, sono state simulate realmente con una Re 460 sulla linea ad alta velocità, tutte le possibili avarie ETCS.

Anche nell'ambito del perfezionamento, i collaboratori dell'help desk hanno frequentato nell'anno 2012 un corso telefonico di un giorno presso una ditta esterna di comunicazioni, con lo scopo di diminuire le emozioni dell'interlocutore o di essere in grado di porre delle domande specifiche. Allo stesso tempo sono anche già stati offerti dei corsi per eccellere lo stress e i conflitti.

Sono programmati anche dei corsi d'aggiornamento. Uno di questi riguarderà i treni Domino, dove il tema centrale trattato sarà quello degli accoppiamenti automatici. Un altro si riferirà alle CU IV e IC 2000 tenendo conto delle diverse possibilità di composizione del treno e del trattamento delle avarie ai freni.

Questi corsi d'aggiornamento sono molto apprezzati dai collaboratori dell'help desk. Il perfezionamento continuo di 60 collaboratori da 10 fino a 12 giorni l'anno, rappresenta un importante investimento finanziario. Questi costi di formazione vengono però messi in conto, perché l'help desk può svolgere il suo incarico solamente se i collaboratori hanno un'alta conoscenza tecnica. Questo diventa ancora più importante quando si riconosce in modo chiaro che il livello tecnico del personale di locomotiva non è più quello che era dieci anni fa.

Collaborazione con il personale di locomotiva

In generale, la collaborazione con i macchinisti è buona. L'help desk apprezzerrebbe però, se il personale di locomotiva annun-

ciasse anche le avarie che riesce a eliminare personalmente o tutti i reset eseguiti, per poterli così registrare nel SAP. Il sistema SAP può essere considerato anche la «cartella clinica» di un veicolo. Una piccola avaria che si manifesta continuamente, può indicare alla manutenzione il possibile inizio di un guasto più grande.

In caso d'avaria, il personale di locomotiva ha a disposizione un intervallo di dieci minuti per tentare il ripristino del veicolo. Prima si avverte l'help desk, più sono le possibilità di avviare insieme all'OCP delle misure appropriate. È noto che l'help desk deve liberare in caso di guasti la linea telefonica dopo dieci minuti a favore dell'infrastruttura. Spesso però è meglio chiamare una volta in più.

Capita spesso, che i collaboratori a tempo parziale dell'help desk vengono contattati durante il loro impiego come macchinista da altri colleghi di lavoro per problemi oppure nuove software, potendosi poi così informare sull'help desk per dare un feedback. Succede però anche in continuazione, che i collaboratori dell'help desk scoprono durante il loro servizio di condotta, la presenza di nuove versioni di software sui veicoli, delle quali l'help desk non ne è informato.

In questi casi ci si rivolge ai tecnici della flotta per chiarimenti, riportando in questo modo le conoscenze tecniche dei collaboratori dell'help desk al nuovo stato attuale. Un collaboratore dell'help desk, che conduce anche a tempo parziale, può mettersi meglio nei panni di un macchinista che subisce un'avaria con un Intercity nel quale viaggiano 700 persone alle otto di mattina. Egli può offrire in questo caso, nonostante la lontananza, oltre ad un'assistenza tecnica, anche un appoggio emozionale.

Sempre più spesso, l'help desk deve fornire delle informazioni riguardanti la circolazione dei treni, soprattutto come sicurezza in più, per determinare per esempio in caso d'avaria il rapporto di frenatura rimanente. In linea generale l'help desk non diffonde informazioni concernenti la circolazione dei treni. Se la conoscenza e il tempo lo permettono, si presta volentieri aiuto. La responsabilità in materia di servizio di condotta rimane comunque in mano al macchinista.

Oramai, la presenza dell'help desk è stata ben accettata dal personale di locomotiva. I nuovi macchinisti visitano durante la loro formazione l'OCP e l'help desk, che dura dalle tre alle quattro ore circa. A proposito, ogni macchinista è benvenuto all'help desk se vuole farci visita.

A questo punto desidero ringraziare il responsabile dell'help desk, Ernst Mielebacher, per la sua cordiale accoglienza e le numerose informazioni ricevute.

La civetta

Locomotiva pubblicitaria del VSLF. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Dalla sua presentazione ufficiale nel novembre 2013 alla fine di aprile, la nostra locomotiva pubblicitaria Re 460 105-0 ha già percorso ben 158 744 km. Auguriamo alla nostra locomotiva una buona continuazione del suo viaggio.



Aggressione

Aggressione sul «percorso sicuro» ufficiale. *Équipe tecnica del VSLF*

Poco dopo la mezzanotte di San Silvestro del 2013 un macchinista ha subito un'aggressione, durante la quale gli è stata puntata una pistola alla testa. Il fatto è accaduto lungo un cosiddetto «percorso sicuro». Contrariamente ai capi del personale di locomotiva, la direzione della filiale locale di DT traffico viaggiatori non è stata informata dell'accaduto. Se, da una parte, un percorso sicuro protegge da eventuali incidenti al momento di attraversare i binari, dall'altra parte non protegge dagli effetti dei cambiamenti sociali che si manifestano soprattutto nell'area della stazione, un tragitto che il macchinista si ritrova a dover percorrere sempre da solo e, spesso, di notte. Le FFS non sono entrate nel merito della richiesta del VSLF di garantire in futuro dei «percorsi sicuri» anche per l'area della stazione.

Vedi: www.vslf.com/Raccomandazioni/Percors

Iscrizioni insufficienti o errate sui veicoli

Oggigiorno alle FFS Traffico Viaggiatori, le carrozze vengono continuamente ampliate con dei nuovi contrassegni. Il documento (P 20004675) *Iscrizione dei veicoli*, l'ho ricevuto nella formazione. *Marcel Hämmerli, macchinista FFS Traffico Viaggiatori*

In quel documento sono descritti le iscrizioni e i contrassegni riportati sulle carrozze e sui vagoni. Tuttavia nel frattempo ne sono comparse alcune che non sono presenti nel regolamento. Oppure altre che hanno ricevuto nel frattempo un altro o un secondo significato. Non mi è neanche noto se il documento sia ancora aggiornato. Il mio esemplare è stato emesso il 31 agosto 2009 ed è entrato in vigore il 13 dicembre 2009. Così per esempio il punto rotondo di colore giallo sulla Bpm 51 non è contenuto nel documento [1].

Mi sono anche accorto che è stato nuovamente applicato, sulle carrozze bipiano IC-2000, il sistema metrico internazionale unificato. Adesso nei pesi del freno è stata impressa la lettera maiuscola «T», al contrario di quella minuscola «t». Se adesso si applica il sistema metrico internazionale unificato, le lettere hanno il seguente significato: «T» = percorso, itinerario, spostamento «t» = tonnellate

Purtroppo, non sono ancora riuscito a scoprire quanto «percorso» equivale a una tonnellata. A mio parere, i nostri treni IC-2000 a due piani circolano con un peso fre-

nato di 0 tonnellate, ciò che spiega il motivo per il quale si raggiungono dei rapporti di frenatura così elevati. Questo unicamente perché non si conoscono, per una volta in più, le unità fisiche. Naturalmente, ho a disposizione anche qui alcuni esempi [2]: Carrozza bipiano IC-2000 con un «percorso» di 81 unità di peso-freno R Carrozza bipiano IC-2000 con 81 tonnellate di peso-freno R

Con stupore ho scoperto d'essere abilitato a condurre anche i veicoli termici. Non ne ero al corrente; non ricordo di avere fatto mai un'esame per questo. Credo però, che molti macchinisti non sappiano che in nostri treni ICN sono pure dei trattori. Oltre al sistema metrico internazionale unificato si possono modificare anche le norme UIC. Un ICN è composto da Bt, B, AD, A, WRA, B e Bt e la designazione completa per l'intero treno è RABDe 500.

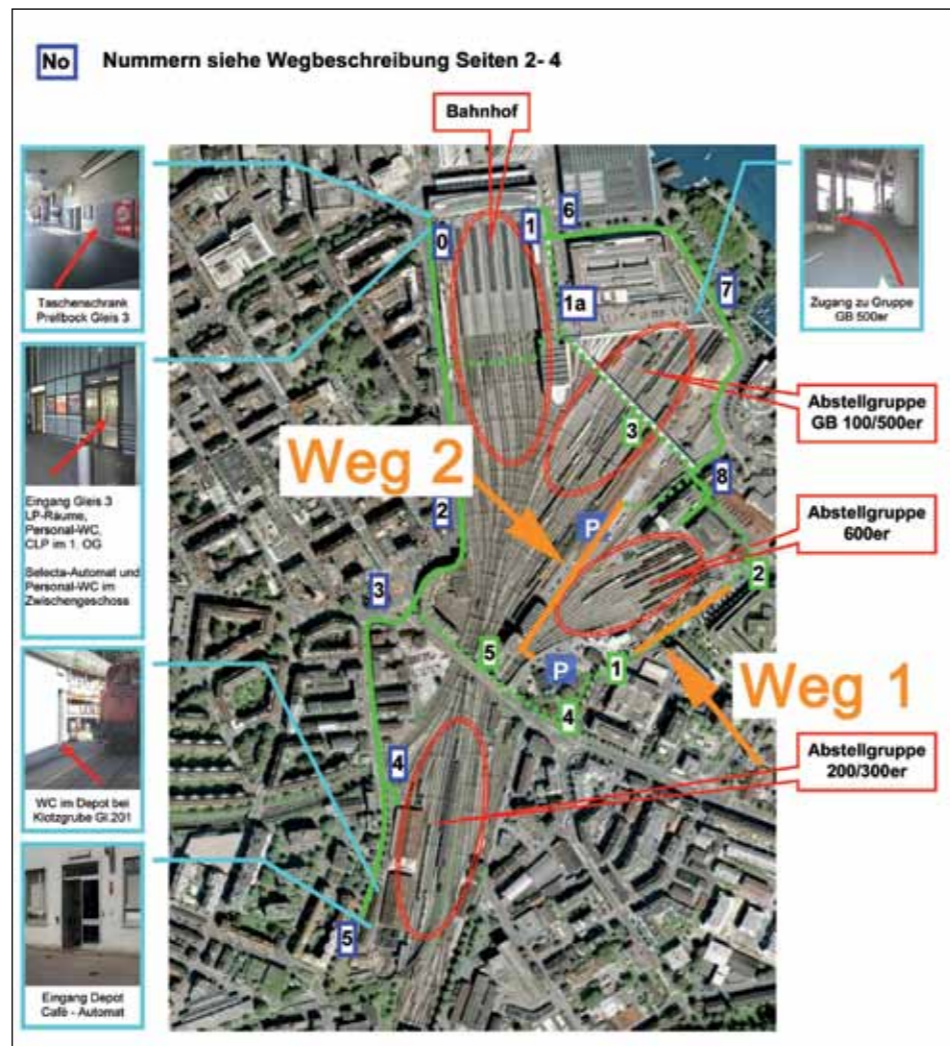
Andiamo a spiegare i contrassegni:

R = locomotiva con la velocità in curva più elevata e almeno di 110 km/h
T = trattore, locomotiva a vapore senza caldaia

A = carrozza di 1a classe
B = carrozza di 2a classe
D = carrozza dei bagagli
WR = carrozza ristorante
e = elettrico
t = carrozza di comando

Ritorniamo all'ICN termico: qui come esempio l'ICN-BT, B per 2a classe e T per trattore [3].

Naturalmente bisogna prendere le iscrizioni mancanti e incomplete dal regolamento. Non viene accennato però niente riguardo alle iscrizioni errate. Secondo me, trovo che questo sia triste e peccato. Da una parte si vuole essere la ferrovia migliore del mondo, circolare sempre puntuale ecc., introducendo Kaizen e PMC. D'altra parte però, non si è più in grado di contrassegnare i veicoli in modo esatto. Secondo me, le FFS sono le migliori ferrovie del mondo. Si dovrebbe rinunciare però al modo attuale con il quale viene trattato il personale e agli spiacevoli sbagli menzionati. Il mio desiderio per il futuro? Fidarsi del know-how del personale e di formarlo in modo accurato.



P 20004675
Iscrizioni dei veicoli

SBB CFF FFS

5 Contrassegni negli angoli delle carrozze viaggiatori

Contrassegno / Iscrizione	Equipaggiamento	Veicoli
	Impiego nel treno spola CU IV ammesso	CU IV con v _{max} 160 km/h
	Condotta a 13 poli con telecomando dell'illuminazione e della chiusura delle porte	Vecchie CU I / II e D
	Veicoli con posto di emissione	CU IV
	Idoneo per v _{max} di 200 km/h e per le tratte NBS	CU IV, WR IV Apm, Bpm
	Idoneo per v _{max} di 160 km/h e per le tratte NBS	CU IV, WR IV Apm, Bpm
	WC per disabili	Bpm
	Ruote monoblocco a deboli tensioni interne e ceppi dei freni in materiale sintetico	CU I / II CU I / II NPZ Bpm
	Impiego non ammesso in treni spola (condotta di comando UIC non completamente compatibile)	single B, Bpm



La valvola di frenatura della Re 620 065

Chi frena è un vigliacco. Ma con un treno di 1600 tonnellate dietro la schiena, carico di merci pericolose, può essere un vantaggio se uno ha a disposizione dei freni che funzionano regolarmente. Per questo mi ha fatto un po' preoccupare la seguente storia. *Guido Schmidiger, macchinista deposito Goldau*

Nel freddo 29 novembre 2013 conducevo un treno merci da Arth-Goldau a Basilea. Durante una frenatura di servizio ho dovuto constatare, che la valvola di frenatura abbassava troppo lentamente la pressione della condotta principale. Con una frenatura rapida ho potuto poi comunque fermare in tempo il treno. Le mie prove a treno fermo evidenziavano una durata dell'abbassamento della pressione da 5 a 3,5 bar in 49 secondi. Con una lunghezza poco più oltre i 500 metri, direi che questo è sicuramente troppo lungo. Ho informato la gestione delle locomotive, che la motrice dovesse essere subito trasferita nelle officine di manutenzione di Basilea dopo l'arrivo, cosa che è stata organizzata immediatamente. Fin qui sembrerebbe tutto bene. Il 22 dicembre 2013 ho condotto un treno merci da Arth-Goldau a Bellinzona. In discesa da Airolo a Biasca avevo l'impressione, che nel frenare, la pressione si abbassasse sem-

pre più lentamente. Il treno stesso però frenava bene, così ho consultato a Bellinzona il libro di bordo e guarda là, la stessa locomotiva e lo stesso banco di comando come il 29 novembre 2013. Dietro il mio appunto del 29 novembre c'era scritta la seguente annotazione dell'impianto di manutenzione (SA) Basilea: banco 1+2, prova dei freni eseguita. Valori regolari. Allora, dopo che la locomotiva è stata abbastanza al caldo nel deposito per scongelarsi, sono pronto a credere, che i valori siano stati regolari al momento della loro misurazione. Questo non deve far credere però a un tecnico che sia tutto a posto, soprattutto perché i miei dati riguardo all'avaria erano molto precisi. O forse la persona che ha eseguito la prova dei freni non è neanche un perito tecnico? È per caso un operaio non qualificato? Un tecnico incompetente? Conoscendo la nostra impresa potrebbe anche darsi. Vengono per caso messe in dubbio le mie

informazioni dettagliate in merito al gua- sto da un tecnico inesperto? Nonostante io sia un meccanico qualificato con dodici anni d'esperienza come macchinista. Questo collaboratore dell'officina di manutenzione avrà fatto sicuramente il suo dovere, eseguito una prova del freno risultata buona. Adesso, chi è però responsabile della messa in servizio di una locomotiva con i freni mal funzionanti? Alla fine, è la dirigenza dell'impresa. Questa non è in grado di disporre i processi nel modo da evitare tali mancanze di sicurezza. Essa è troppo avara per impiegare in un posto così importante come un'officina di manutenzione - oppure dovrei meglio scrivere Asset Management - del personale molto qualificato. Lei pone le priorità in modo errato. Infatti, per l'assunzione di un controllore per l'obbligo di portare le scarpe e l'elmetto di sicurezza privo di alcuna qualifica, ossia dirigente del personale di loco-

tiva (LLP), circa 120'000 franchi di salario annuo non è per niente troppo. Dall'altra parte però, vengono volutamente sovra strapazzate le risorse disponibili e messe in conto mancanze di sicurezza e di qualità.

Da un lato vengono girati dei filmati costosi sul tema della sicurezza («L'esperto») per vincere forse un premio cinematografico e potersi così esporre bene al pubblico. Dall'altro però non viene presa così sul serio la sicurezza nella vita reale. Per gli incontri dei quadri nelle località di prima scelta, la dove alcune persone privilegiate si riempiono lo stomaco a costi dello stato, sono disponibili sempre i fondi necessari. Per spurgare i sistemi di una locomotiva oppure mettere a punto una valvola di frenatura mancano poi i soldi. Senza dubbio per occasioni allegre come per esempio escursioni con un battello straordinario ecc., saranno alla fine i possessori delle FFS a saldare il conto. Ergo: coloro che pagano le tasse. I quali non mettono sicuramente a disposizione le somme giganti per poi sprecarle in occasioni del genere. Che il CEO delle FFS, Signor Andreas Meyer, sia sul piede di guerra con il tema della frenatura, si può notare al massimo dal momento del tamponamento accaduto nella rete celere di Berlino per il mancato funzionamento dei freni. Tutto questo è

solamente una piccola parte. Si sa che il problema è ancora più complicato. Qui si tratta di un fenomeno della società. Sempre più tecnici incapaci, vale a dire giuristi oppure cosiddetti economi (non) formati all'università di San Gallo, hanno il potere in questo mondo tecnico che diventa sempre più complesso. Sono persone che non riescono o non vogliono vedere alcuna relazione causale tra il prolungamento degli intervalli di manutenzione, condensa in un sistema d'aria a pressione, freddo e sicurezza nell'esercizio ferroviario. Sono persone che hanno imparato soprattutto una cosa nelle loro scuole universitarie: quella di girare le cose a modo loro. Non si può ingannare però la fisica. Chi ci prova sarà punito e pagherà con la sua vita. Oppure l'associazione odierna dei manager lascia pagare da altri. Adesso, quali conclusioni ne deve trarre lo stimato lettore da questo testo? Non eleggete giuristi o persone con formazioni simili in un incarico politico. Altrimenti c'è il rischio che queste persone facciano a sua volta salire i loro vecchi colleghi di studio nei seggi dei consigli d'amministrazione e fondazione oppure nelle dirigenze d'impresa, affinché essi possano aiutare a rendere difficile con decisioni inutili, la vita quotidiana delle persone alla base che sono responsabili del nostro benessere. ➤

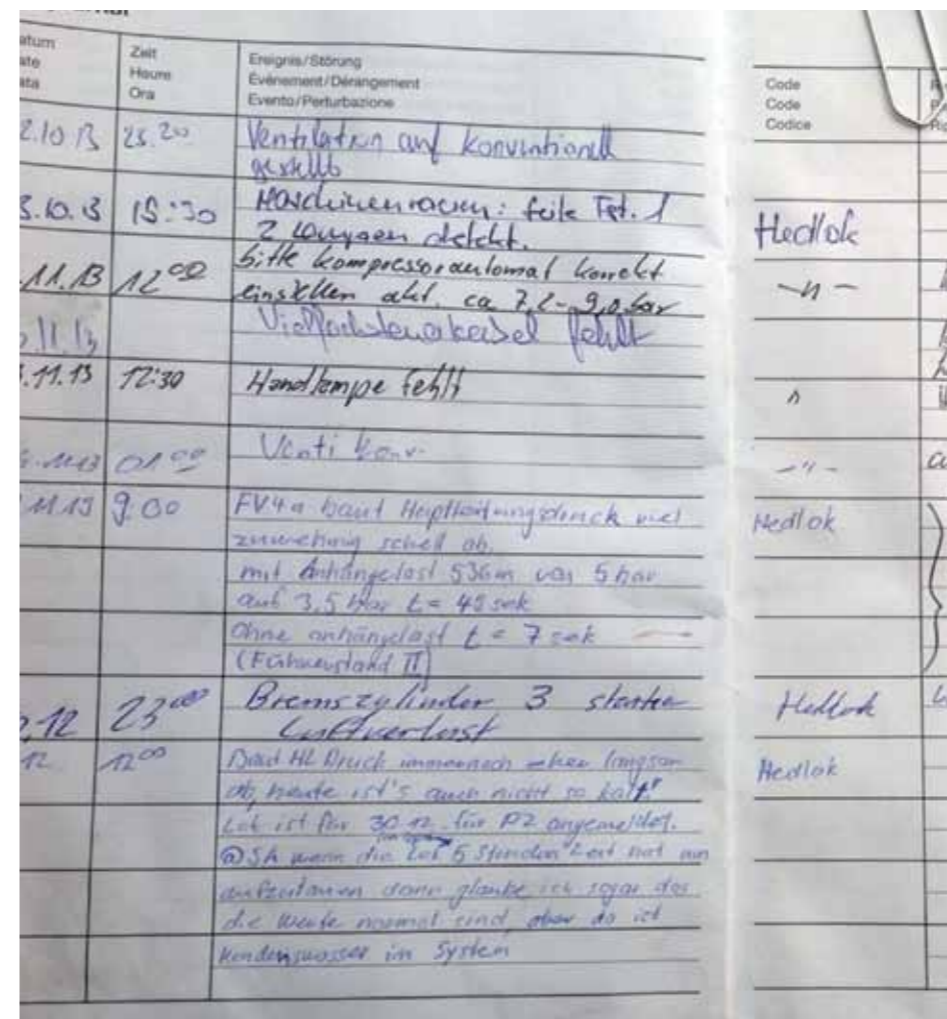
Granges-Marnand II

Ecco qui l'avviso di un macchinista.

Durante questa settimana ho avuto l'occasione di circolare sulla tratta Yverdon-Payerne, sulla quale viene applicata la nuova procedura di partenza negli incroci, e ho scoperto alcuni problemi nella prassi usando questa nuova prescrizione. Per i treni che necessitano un permesso di partenza, l'informazione viene comunicata durante l'entrata in stazione, in modo visivo con la rispettiva tavola di segnale, oppure a voce (principalmente con la radio). In un caso o nell'altro, questa informazione dev'essere quietanzata, salvo che, entrando in stazione, non ci dirigiamo verso un segnale disposto su fermata. In questo caso dobbiamo dedicare assolutamente tutta la nostra attenzione sulla fermata davanti al segnale. C'è vietato interrompere la procedura d'approccio verso un segnale disposto su fermata, e quindi non possiamo ne rispondere alla radio per ricevere l'informazione in questione, ne osservare il marciapiede per vedere il dirigente di movimento con la sua tavola e ancor meno di quietanzare l'informazione ricevuta. La situazione è ancora più pericolosa a Estavayer dove, spesso in questa stagione, l'aderenza su rotaia è pessima a causa delle condizioni meteorologiche esistenti nella valle di Broye e ci si dirige verso un segnale che mostra fermata, il quale si trova nella prossimità di un passaggio a livello. In caso di ritardo del primo treno in entrata - una situazione che si presenta regolarmente in questa stagione per le cattive condizioni d'aderenza - e se il dirigente di movimento non è in grado di dare al macchinista il permesso di partenza, se questo è occupato al momento col dare delle informazioni ai viaggiatori, servire lo sportello, rispondere al telefono ecc., niente impedirà al macchinista di fare lo stesso errore come nell'incidente a Granges-Marnand. Soprattutto quando il macchinista cercherà di recuperare il ritardo e osserverà in prima linea la discesa e la salita dei passeggeri, sussiste il pericolo che farà partire il treno senza che il dirigente di movimento se ne accorga. La mia opinione personale: già adesso dobbiamo osservare un certo numero di punti e di responsabilità, in particolare nel caso di Estavayer, con l'entrata verso un passaggio a livello aperto (in aggiunta a questo, l'efficacia persistente scarsa e inaffidabile dei freni dei treni Domino). Questa nuova procedura di partenza ci aumenta ancora di più la responsabilità. Richiede da noi di gestire ancora più aspetti dell'esercizio, senza portare però un miglioramento significativo per la sicurezza. Trovo questa situazione sia diventata più pericolosa anziché sicura. ➤

Unregelmässigkeit - Basisformular					
Meldedatum: 23.12.13					
Meldungsnummer / Herkunft: MSVDW9 IMPORT					
0 Faktenerfasser		Name Systemuser		Vorname LEA	
		Personalnummer esi005		OE UEBRIGE-Schnittstellener-LEA	
1 Meldeperson		Name Schmidiger		Vorname Guido	
		Personalnummer 163337		OE G-PN-LPC-ANS-GD	
Letzter Bearbeiter		Personalnummer 117959		Datum 23.12.13	
Zugführer		Gruppe G		Datum/Zeit 163337	
		Personalnr. Schmidiger, Guido		Begründung	
10 Zeitpunkt der Unregelmässigkeit		Datum 22.12.13		Zeit (Std., Min.) 11:53	
11 Ort der Unregelmässigkeit / des Unfalles		Wo hat sich die Unregelmässigkeit oder der Unfall ereignet, wo besteht der mangelhafte Zustand oder wo entstand der Schaden?			
		Bahnhof (Gleis Nr., Perron/Sektor, Unterführung, Weiche Nr. usw.) Betriebspunkt: Bellinzona Ortsbeschreibung:			
		Strecke (Gleis Nr., Streckenkm, von - bis, Bahnübergang, Blockstelle, Spurewechselstelle, Weiche Nr. usw.) Betriebspunkt von: Betriebspunkt bis: Ortsbeschreibung:			
		Kategorie: Strecken-km von: Strecken-km bis:			
		Signalart Signalbezeichnung			
Bahübergang		Identifikation BUE		Infrastrukturbetreiber	
Zug		Signalisierung		Abspernung	
		Zug (Nr.)		Bahübergangsbenuztung	
		Rangierbewegung (Nr.)		Zugreihe	
		40029		Bremsverh. 85	
				Vmax. 100	
				Anhängelast 108	
				m 515	
				t 900	
Fahrzeug		(Lok, auch ferngest., Führerstand III, Wagen Nr., Kleinmotorfz, Strassenfz, Baumaschine usw.)			
		Fahrzeugart		Typ	
		Re		Fahrzeugnr. oder Kontrollschilddr. 11162	
		Fahrzeug Güterverkehr		bedient ferngesteuert	

Re		Fahrzeug Güterverkehr		620065		bedient	
12 Beschreibung der Unregelmässigkeit		Am 29.11.2013 habe ich die Lok 620065 zur Reparatur geschickt weil das Bremsventil 49sek benötigte um den Hauptleitungsdruck von 5 auf 3.5 bar abzusenken. An diesem Tag herrschte Frost. Heute 22.12.2013 war ich wieder mit dieser Lok unterwegs und hatte wieder das Gefühl das die Druckablenkung zu lange dauert. In Bei angekommen konsultierte ich das Bordjournal und siehe da es war die Selbe Lok wie am 29.11. Habe das der Hedlok gemeldet, der MA sagte mit das die Lok für eine P2 am 30.12 angemeldet ist. Im Bordjournal steht von der SA vermerkt: Fst 1+2 Bremsprobe durchgeführt, Werte im Soll. Wenn diese Lok vor dieser Bremsprobe für eine gewisse Zeit im Depot aufbauen konnte glaube ich das soger. Es sollte aber einen Techniker nicht darüber hinweg leuschen das im Bremssystem Schmutz und Kondenswasser sich angesammelt hat und dass das Problem somit noch nicht aus der Welt geschaffen ist! Deshalb frage ich mich ob die Prozesse in den SA's die richtigen sind, ob die Techniker über das nötige Fachwissen verfügen... ich beende meine ausföhrungen nun besser... (Strellendatum=2013-12-22)					
13 Witterung		Gefahrgut beteiligt trocken		Gefahrgut freigesetzt nass, regnerisch		Umweltgefährdende Stoffe beteiligt windig, stürmisch	
14 Sichtverhältnisse		klare Sicht		eingeschränkte Sicht		künstliche Beleuchtung vorhanden	
20 Sofortveränderung		Welche Stelle(n) haben Sie verständigt? (SBB-interne und SBB-externe)					
21 getroffene Massnahmen		Welche Massnahmen haben Sie getroffen?					
		Folgende Meldung wurde erstellt:					
		MAZ		ETCS		ZUB	
		X		O		O	
		ERZU		ERZU-Nr		O	
30 Verspätungen		Welche(n) Zug/Züge wurde(n) um wieviel Min. verspätet?					
		Anzahl verspätete Züge:					
		Verspätungen total (Min):					
		Anzahl Ausgefallener Züge:					
		Zugnummer		Minuten			
Sachschaden		Schadenssumme: CHF					
		Wer hat Schaden verursacht?		SBB		Dritte unbekannt	
SAP-Nummer							
40 Beobachter / Rettungskräfte		Wurde die Unregelmässigkeit durch andere Personen beobachtet? Welche Rettungskräfte waren vor Ort?					
		Name		Vorname / Rettungskraft		Strasse Nr. PLZ, Ort Telefonnummer	
Kommentar		Meldung an qsu-zirkel@sbbcargooint & QSU-CH					
Zusatzformulare		Name		Nr.			
		Berufsfall		0			
		Nichtberufsfall		0			
		Beinaheberufsfall		0			
		Sachschaden		0			
		Unfall Dritte		0			
		Security		0			
		Störung		0			
		Qualität		0			
		Feedback		1			



Impianto di condizionamento dell'aria in cabina

Nell'ultima edizione del LocoFolio ho pubblicato una mia personale «notifica del macchinista», in cui lamentavo i tempi lunghi per la riparazione di un impianto di condizionamento dell'aria. *Fredy Oertel, macchinista del deposito RBL*



Questo ha innescato tutta una serie di interrogativi, anche dal punto di vista della sicurezza. Dopo aver sollecitato un feedback per ben tre volte, finalmente mi è arrivata una risposta. Risposta che, tuttavia, non si riferiva né agli interrogativi che avevo sollevato sulla questione della sicurezza, né ai lunghi tempi di riparazione della Re 420 11313, bensì unicamente al presunto termine in cui finalmente i macchinisti avrebbero potuto aspettarsi degli impianti di climatizzazione ben funzionanti.

Citazione:

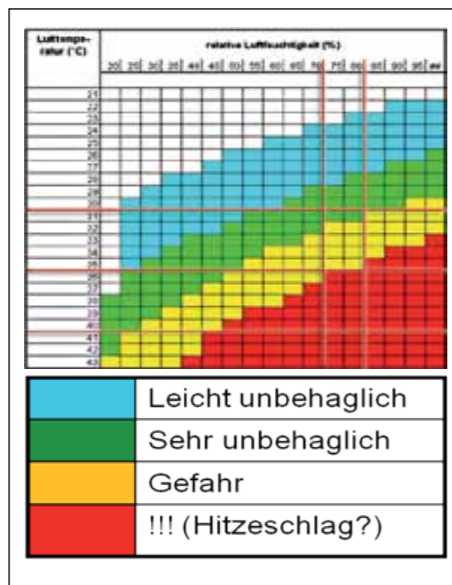
In concreto, prevediamo di emettere un mandato d'ispezione per l'identificazione e la sostituzione degli impianti difettosi ancora nel corso della primavera, di modo che per la prossima estate siano operativi quanti più impianti possibili. Auspicio quindi che ci possano essere dei miglioramenti ancora nel corso di quest'anno, anche se ritengo che un reale allentamento della situazione sarà possibile solo per il prossimo anno. . .

Nessuna risposta alla domanda se è lecito abbandonare una locomotiva quando la temperatura interna raggiunge i 35°C e, se non con questa temperatura, con quale allora. È evidente che qui nessuno ha il coraggio di assumersi delle responsabilità. Una prima risposta la possiamo trovare nell'Ordinanza 3 concernente la legge sul lavoro, art. 16, «Clima dei locali»: Tutti i locali devono essere ventilati naturalmente o artificialmente in maniera suf-

ficiente e proporzionata alla loro utilizzazione. La temperatura dei locali, la velocità e l'umidità relativa dell'aria devono essere stabilite e dosate reciprocamente in modo da assicurare un clima non nocivo alla salute e consono al genere di lavoro.

Se solo questo paragrafo non fosse così elastico... Ma quando allora il clima dei locali non può più essere definito «consono al genere di lavoro»? Che cosa contraddistingue allora il nostro lavoro? Per riassumere in poche parole:

- elevato livello di concentrazione
- elevato potenziale di rischio in caso di errori



Il clima interno deve quindi garantire che la nostra concentrazione non venga meno, per evitare che si compiano degli errori. In questo contesto, è molto utile una tabella della SUVA che mi è stata messa gentilmente a disposizione da Jürg Meil, macchinista di Biel. Da osservare che, nei mesi di maggio e ottobre, i valori medi dell'umidità relativa dell'aria in Svizzera oscillano tra il 73% (maggio) e l'84% (ottobre) (Tabella dei valori medi).

Ammessi che un macchinista possa ancora lavorare nella condizione «molto disagiata» (sehr unbehaglich), per una questione di sicurezza con «pericolo» (Gefahr) o addirittura «!!! colpo di calore» (!!! Hitzeschlag) allora dovrebbe percorrere al massimo dei tratti molto brevi.

Stando a questa tabella, una temperatura di 30°C poco prima di un temporale (umidità dell'aria del 90%) è già piuttosto critica e una temperatura di 35°C è gestibile solo se l'aria è molto secca.

Dal 16 maggio al 31 luglio del 2002 ho tenuto un mio personale protocollo delle temperature. Per le misurazioni mi sono avvalso di due piccoli termometri che ho fissato con un foglio magnetico nell'area dei piedi sotto al banco di manovra e sulla parete posteriore della sala macchine. Ho comunque rinunciato a fare delle misurazioni durante le giornate fresche e piovose. L'analisi non è pertanto rappresentativa, ma comunque illustra molto bene quali sono le temperature che sono state raggiunte.

Nell'analisi sono stati integrati i dati di 57 treni (inclusi quelli con un impianto di condizionamento dell'aria funzionante), la cui temperatura in cabina è stata misurata una prima volta al momento della partenza e poi all'arrivo del treno.

- Alla partenza del treno, la temperatura era superiore ai 35°C per ben 33 volte, di cui 9 oltre i 40°C.

- All'arrivo del treno, la temperatura era superiore ai 35°C per ben 29 volte, di cui però 13 volte sopra i 40°C e 3 volte sopra i 45°C.

La temperatura più alta era di 49°C e la si è registrata su una Ae6/6 dalla RBL in direzione Lausanne Triage.

Non è tuttavia possibile trasporre direttamente queste cifre alla situazione attuale, in quanto ci sono comunque delle locomotive con un impianto che funziona bene. Il numero dei treni che presentano dei problemi di questo genere è fortunatamente diminuito, ma è pur sempre un dato di fatto che ci sono ancora degli impianti malfunzionanti e che ancora oggi si raggiungono delle temperature molto elevate.

Il problema delle temperature eccessive è che più sono alte e più il rendimento e la concentrazione diminuiscono. Stando al grafico riportato qui di seguito, la temperatura ottimale si situa tra i 21 e i 25°C. I problemi cominciano quando la temperatura è più alta, ma anche più bassa (correnti d'aria in inverno). Con una temperatura di 30°C il rendimento passa già al 90%, nel mentre con una temperatura di 40°C scende addirittura al 70%. Con una temperatura di 49°C il rendimento scende pertanto ad una percentuale del 52%, a cui si viene ad aggiungere anche il rischio di collasso per un colpo di calore.

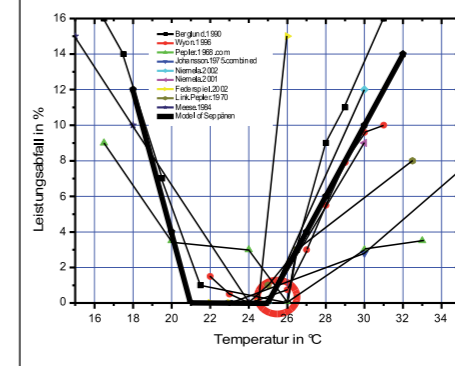
Ed è proprio quello che succede nel caso di questa nostra professione che racchiude in sé un altissimo potenziale di rischio in caso di errori. Qui possiamo tranquillamente affermare che l'art. 16 dell'ordinan-

za OLL 3 non viene rispettato. Comunque sia, o magari proprio per questo motivo, a tutt'oggi non ho ancora ricevuto una risposta da parte di FFS Cargo o del Gruppo FFS alla mia domanda, e cioè a partire da quale temperatura interna della locomotiva è consentito l'abbandono del treno.

«La sicurezza ha la priorità assoluta» Chi non conosce questo motto? Ormai ci viene propinato senza sosta e con una serietà quasi religiosa e, per quanto riguarda l'equipaggiamento personale di sicurezza, raggiunge dei livelli a dir poco vessatori. Tanto per stare in tema, solo poco tempo fa il mio LLP ha richiamato la mia attenzione sul fatto che c'è un'istruzione che dice che tutti i lavoratori che non indossano le scarpe da lavoro devono essere allontanati dall'area dei binari e dal lavoro. Il suddetto, e rispettivamente FFS Cargo, qui fanno riferimento all'art. 6 della legge sul lavoro che prevede che il datore di lavoro sia tenuto a fare tutto il possibile per tutelare la salute dei propri dipendenti.

Questa è una dichiarazione il cui significato ha bisogno di essere assimilato per bene. Questo sta a significare che veniamo allontanati dal lavoro «in nome della nostra sicurezza».

Calo del rendimento a causa delle temperature ambiente troppo alte o basse (secondo Seppänen, Fisk 2004)



Ø Valori medi

Monat	Abs. Max.	Abs. Min.	Ø Max.	Ø Min.	Relative-Feuchte	Ø Niederschlag	Tage mit Nd. > 1mm	Sonnenscheindauer
Januar	17 °C	-21 °C	2 °C	-3 °C	85.00%	69.00 mm	11	1.4 h
Februar	19 °C	-24 °C	4 °C	-2 °C	80.00%	70.00 mm	10	2.7 h
März	22 °C	-15 °C	8 °C	1 °C	75.00%	70.00 mm	12	3.8 h
April	30 °C	-6 °C	12 °C	4 °C	72.00%	89.00 mm	12	4.7 h
Mai	33 °C	-2 °C	17 °C	8 °C	73.00%	105.00 mm	13	5.4 h
Juni	36 °C	1 °C	20 °C	11 °C	74.00%	125.00 mm	13	5.9 h
Juli	38 °C	5 °C	22 °C	12 °C	73.00%	118.00 mm	12	6.8 h
August	36 °C	4 °C	21 °C	12 °C	77.00%	135.00 mm	12	6.2 h
September	32 °C	-0 °C	18 °C	10 °C	81.00%	94.00 mm	9	5.3 h
Oktober	27 °C	-6 °C	13 °C	6 °C	84.00%	69.00 mm	8	3.4 h
November	23 °C	-11 °C	7 °C	2 °C	84.00%	82.00 mm	11	1.9 h
Dezember	17 °C	-18 °C	3 °C	-1 °C	85.00%	75.00 mm	11	1.2 h

Segnalazione dei tratti di rallentamento

Proprio come i fiori che, anno dopo anno, fanno capolino dal terreno, sembra che in primavera anche le segnalazioni di rallentamento spuntino a vista d'occhio. *Équipe tecnica del VSLF*

La promessa di FFS Infrastruttura di munire di frecce tutte le segnalazioni di rallentamento è stata mantenuta solo in parte. Di principio, i nuovi segnali di rallentamento dovrebbero essere muniti di frecce ribaltabili. Se le direttive fossero chiare e i singoli segnali fossero muniti di freccia, il problema sarebbe subito risolto.

Le immagini mostrano il prototipo di un nuovo segnale avanzato per tratto di rallentamento con frecce ribaltabili sulla parte superiore.



Nella seguente immagine si può vedere un segnale di fine rallentamento che è stato fotografato una domenica pomeriggio di marzo tra Ginevra e Losanna e che, per dimenticanza, non è stato rimosso. La vista di un simile segnale fa semplicemente raggelare il sangue a qualsiasi macchinista, dal momento che non si può non chiedersi immediatamente se per caso si è «mancata» una segnalazione di rallentamento. Tra l'altro, su quel punto la velocità massima consentita è di 140 km/h.



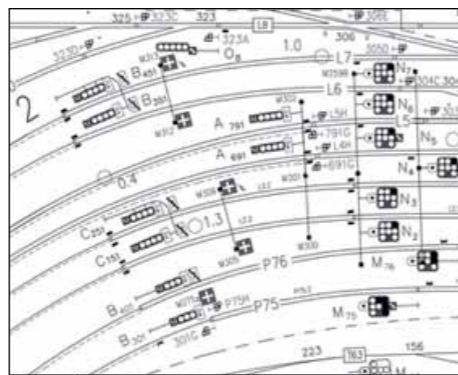
Questo è il motivo per il quale tra i macchinisti di locomotiva a volte prevale la sensazione che non sia assolutamente possibile segnalare i rallentamenti in maniera corretta. Abbiamo qui però la prova fotografica che i segnali di rallentamento possono anche essere collocati in modo corretto.



Impianto da 5 e 3 1/2 pollici del Club svizzero di ferromodellismo a vapore di Zurigo Tüffenwies

Tavole di fine stazione / Segnali d'arresto per movimenti di manovra

Dopo tutta una serie di colloqui con vari responsabili, nel dicembre del 2013 il VSLF ha scritto una lettera a FFS Infrastruttura in cui ha elencato tutti i problemi legati ai confini tratta-stazione per la manovra e la loro origine. Da più parti ci è stato confermato che succede spesso che si oltrepassino i limiti per la manovra, soprattutto negli impianti particolarmente complessi, ciò che indubbiamente rappresenta un serio pericolo per il traffico ferroviario. Poco tempo dopo aver spedito la lettera, a Zurigo HB sono stati montati dei segnali d'arresto per movimenti di manovra nei pressi di cinque binari in direzione della tratta, di modo che almeno qui ora si è fatta chiarezza.



Si pone ora l'interrogativo se a Zurigo possono essere eseguite delle corse di manovra verso la tratta, rispettivamente nelle immediate vicinanze delle stazioni adiacenti, su tutti gli altri confini di manovra che ancora non sono dotati di segnali di fermata per manovra.

Il problema è ancora lungi dall'essere risolto. Ancora tre anni fa il VSLF aveva messo in guardia contro il fatto che il problema si sarebbe intensificato a seguito del montaggio scorretto di un numero sempre maggiore di tavole di fine stazione (Lettera a destra).

Rifacimento della segnalazione esterna della NBS

Venerdì 7 febbraio 2014

FFS Infrastruttura ha deciso di rinviare lo smantellamento della segnalazione ottica (soluzione alternativa) sulle tratte Mattstetten-Rothrist e Soletta-Wanzwil-Rothrist che sono dotate di ETCS Level 2. Inizialmente si prevedeva di mettere fuori servizio i segnali ottici e di disattivarli per il 23 febbraio 2014.

Il rinvio di questi lavori ha delle ripercussioni dirette sull'esercizio ferroviario della nuova tratta. Le conseguenze per le ITF e i singoli reparti delle FFS sono le seguenti:

- Le nuove schede tecniche «Istruzioni per servizio movimento ETCS della NBS» non saranno pubblicate per il 23 febbraio 2014. Per contro, entrerà regolarmente in vigore la documentazione concernente la dotazione dei veicoli con l'ETCS dell'Alstom.
- In data 23 febbraio 2014 entra in vigore una nuova versione dell'istruzione D I-B 14/13 che disciplina il regime d'esercizio sulla base della situazione odierna (vedi anche relativa comunicazione sull'albo virtuale / VAR).
- Resta in vigore il divieto di commutazione su Level 0 / segnalazione ottica, valido dal 1° gennaio 2014.
- Anche il disinserimento dell'equipaggiamento ETCS sul veicolo (isolamento) per le tratte dotate di Level 2 è definitivamente proibito.
- Questi lavori hanno dovuto essere posticipati, dal momento che nel corso dei vari test e lavori preliminari effettuati negli ultimi mesi si sono riscontrati dei difetti importanti. I motivi principali di questo slittamento sono:
- Progettazione: In fase di test si sono riscontrati importanti lacune ed errori nella progettazione dei componenti ETCS sul lato tratta (RBC).

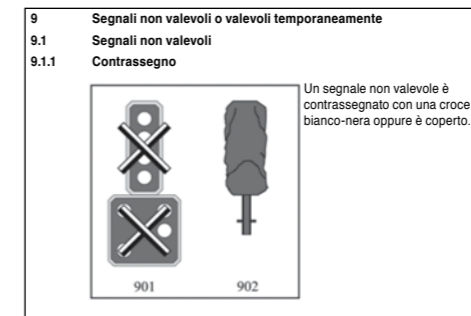
- Disponibilità: Sussiste il rischio che i necessari lavori preliminari e le fasi intermedie per la messa fuori esercizio della segnalazione si ripercuotano negativamente sulla disponibilità della tratta.

- Sicurezza: Dato il limitato tempo a disposizione, non è stato possibile introdurre tutte le direttive e condizioni d'uso che avrebbero garantito una licenza d'esercizio senza restrizioni.

Lo stato attuale degli impianti di sicurezza presenti sulla nuova tratta sarà congelato fino a nuovo termine. I lavori di rifacimento dovranno essere nuovamente pianificati, per cui si prevede uno slittamento di circa sei mesi. A tempo debito, provvederemo a fornirvi tutte le necessarie informazioni sugli sviluppi del progetto e sulle eventuali conseguenze. Grazie per la vostra comprensione.

A quanto pare, non è così semplice rimuovere un certo numero di segnali. La disinstallazione della segnalazione esterna presente sulla nuova tratta Rothrist-Mattstetten/Soletta è di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Preferiamo non esprimerci in merito allo

smantellamento di una soluzione alternativa che funziona bene.



La questione della messa fuori uso di questi segnali, ma di lasciarli comunque lì dove sono, potrebbe essere risolta in maniera molto rapida semplicemente mettendo sopra a ciascun segnale un bel sacco della spazzatura... ecco che il problema sarebbe subito risolto.

Asse di cantiere come segnale

La foto, scattata a Kreuzlingen, mostra una nuova «Tavola di avviso per il cambiamento della velocità massima». Per il segnale a sinistra si è utilizzato un pannello scritto

a mano che si è fissato con una corda. La tavola di avviso sul lato destro ha dovuto necessariamente essere dotata di una tavola complementare munita di freccia, in quanto sulla sua destra c'è un altro binario, nel mentre la tavola di avviso si riferisce al relativo binario alla sua sinistra.

L'installazione delle tavole di avviso si è resa necessaria, in quanto da alcuni mesi è prevista una velocità d'uscita scalare per la stazione di Kreuzlingen Bernrain, rispettivamente Tägerwilen-Gottlieben.



Uscita di Kreuzlingen in direzione Tägerwilen-Gottlieben e Kreuzlingen Bernrain

- 2 -

Compendio degli impianti di sicurezza R RTE 25000 / Posizione delle tavole di fine stazione conformemente alle PCT R 300.2 / 2.6.3 immagine 268, a sinistra/destra della direzione di marcia

Dr. Robert Leemann
FFS SA, Infrastruttura
Sistema globale ferrovia e innovazione
Brückfeldstrasse 16
3000 Berna 65
Zurigo, 14 dicembre 2013

Egregio signor Leemann,
la prima lettura della 10a edizione della normativa RTE 25000 è attualmente in fase di consultazione. Sebbene noi, in quanto associazione professionale dei macchinisti, non si sia stati invitati a prendere parte alla consultazione in corso, con la presente ci permettiamo di comunicarvi il nostro punto di vista sulla questione delle tavole di fine stazione.

Situazione attuale:

- Le tavole di fine stazione vengono posate a sinistra o a destra, a seconda della filosofia imperante o che il segnale d'entrata del senso opposto sia collocato a sinistra o a destra. Nel caso di due o più binari, spesso l'appartenenza al binario non è definita.
- La situazione diventa problematica quando un segnale d'entrata vale come limite per la manovra ed è consentito superare un successivo segnale d'entrata collocato nello stesso punto; questo, in particolare modo, se non è presente una tavola di fine stazione che autorizza il superamento del segnale d'entrata, soprattutto in caso di impianti complessi.
- Il superamento delle tavole di fine stazione durante i movimenti di manovra costituisce un serio pericolo per i treni. FFS Infrastruttura ci ha confermato che questo è all'ordine del giorno, ma che finora fortunatamente non si sono mai verificate delle collisioni.
- Alla luce di questi problemi di ordine pratico, si è più volte sollecitata la posa di segnali di fermata per la manovra, ciò che in parte è anche stato fatto. Questo illustra molto bene la problematica della posa di tavole di fine stazione.
- In occasione delle giornate d'istruzione, i macchinisti di FFS traffico viaggiatori sono stati eruditi sui limiti per la manovra presso le rispettive stazioni di residenza. Questo conferma in maniera eclatante quanto la necessaria segnalazione dei limiti per la manovra non sia né coerente né affidabile. Come base, non ci si può semplicemente appellare alla conoscenza delle linee da parte del personale di locomotiva.

Soluzione:
R RTE 25010 / Suppl. A (specifico per FFS) / Disposizioni transitorie A3

Motivazione:
Il personale di locomotiva non è a conoscenza dell'esatta ubicazione di tutti i segnali di manovra e nemmeno dei segnali per treni in senso opposto. Questo, soprattutto per quanto riguarda gli impianti particolarmente complessi, a prescindere dalla conoscenza delle linee ferroviarie. Per questo motivo, il limite stazione-tratta va indicato anche mediante segnali.

Per l'osservanza dei segnali (anche le tavole sono dei segnali) fa stato il punto 1.1.2 delle PCT R 300.1:
Collocazione dei segnali
I segnali fissi si trovano a sinistra del binario. Sulle tratte a binario semplice, affinché siano meglio visibili, i segnali possono essere collocati anche sulla destra. Sulle tratte a più binari e nelle stazioni, i segnali del binario destro più esterno possono essere collocati alla sua destra. La distinzione fra destra e sinistra è in relazione al senso di marcia.

Vi preghiamo di voler prendere in considerazione questa proposta di modifica della normativa RTE e di ripristinare la compatibilità con le prescrizioni di base delle PCT.

Bisogna inoltre verificare se tutte le tavole di fine stazione sono collocate secondo le prescrizioni PCT in materia di posa dei segnali e, se necessario, bisognerà collocarle in modo corretto.

Se così non fosse, la tavola di fine stazione di un segnale altro non costituirebbe che un cartello informativo senza alcuna valenza legale e, in certi casi, può addirittura dare adito a situazioni poco chiare. Nell'interesse della sicurezza del traffico ferroviario, qui si tratta di trovare delle soluzioni valide.

Vi ringraziamo per l'attenzione e restiamo volentieri a vostra disposizione per eventuali domande sulla questione.

Cordiali saluti
Hubert Giger
Presidente del VSLF

All.:
- Documento prima lettura: istanza del VSLF
- Estratto LocoFolio VSLF di dicembre 2013
Copia/e-mail a:
Urs Walser, UTP
Toni Eder, vicedirettore UFT, responsabile reparto Infrastruttura
Wassim Badran, responsabile FFS I-AT
Christophe Cler, responsabile FFS PEX P-OP-ZF-PEX

Pulsante per il blocco della trazione

Nell'ambito dei processi continui di miglioramento PCM, nel 2004 era stata sottoposta una proposta con cui si sollecitava l'installazione in cabina di un pulsante che i macchinisti avrebbero potuto attivare al momento di transitare davanti ad un segnale di avvertimento. *Hubert Giger, macchinista del deposito di Zurigo*



Al momento dell'avvenuta fermata, questo pulsante avrebbe dovuto produrre un blocco della trazione del veicolo motore, impedendo così la partenza con segnale di fermata.

Dopo aver ripetutamente sottoposto questa proposta, in particolar modo dopo l'incidente occorso a Granges-Marnand, all'ennesima richiesta di un feedback il proponente aveva ricevuto la seguente risposta con cui si comunicava che la proposta PCM era stata respinta.

Oggetto: PCM / dispositivi di sicurezza contro la partenza con segnale di fermata P-OP-RM-FT, Berne, le 20.08.2013

Tutto sommato, la proposta di installare un nuovo dispositivo di sicurezza è valida, ma per la realizzazione di un nuovo «pulsante per il blocco della trazione» si deve tener conto dei seguenti aspetti:

- La fattibilità per certi veicoli (di vecchia data) è difficile (applicazione uniforme per l'intera flotta).
- La frenatura elettrica deve essere possibile anche con il pulsante attivato (usura, rumore, energia, esperienza di guida, ecc.). Molto probabilmente, questo difficilmente sarebbe fattibile per i veicoli di vecchia data (i blocchi di trazione sono possibili tramite l'apertura dei sezionatori).

Osservazione del proponente: È proprio per i veicoli più vecchi che la fattibilità della nostra proposta sarebbe particolarmente semplice. Si tratta solamente di interrompere il cavo di comando sezionatore – guida – avanti del combinatore, ciò che non ha nessuna influenza sui freni elettrici.

Questo si chiama avere delle solide conoscenze tecniche in materia di veicoli.

- L'attivazione del pulsante dovrebbe necessariamente essere registrata nel registratore di eventi.

- Se, per un determinato motivo, il blocco di trazione non viene attivato o viene annullato prima del tempo a seguito della

ripetuta attivazione dello stesso (per es. da anteporre al segnale), questo potrebbe gravare ulteriormente sul macchinista in caso di incidenti.

L'impressione è che la registrazione sia indispensabile solo per accusare il macchinista di qualcosa. Perché poi bisognerebbe alleggerirgli il lavoro? Del resto, nemmeno oggi si controlla o si registra il fatto di ruotare l'invertitore di marcia nella posizione «0».

La profonda sfiducia e l'atteggiamento critico del personale di locomotiva verso tutto ciò che è nuovo sono dovuti proprio a questa diffusa cultura del controllo coercitivo, un aspetto che si è già ampiamente criticato anche nel rapporto esterno sulla sicurezza all'attenzione delle FFS.

Sembra proprio che ogni azione compiuta dal macchinista debba per forza essere monitorata. A cosa si deve questo modo di pensare? C'è allora veramente qualcuno che è convinto che, senza un'adeguata sorveglianza, il macchinista si divertirebbe a superare un segnale di fermata dopo l'altro? Certe persone ripongono allora poca fiducia in noi lavoratori che, oltre a svolgere un lavoro di grande responsabilità e in totale autonomia, a suo tempo siamo stati selezionati e testati in maniera molto scrupolosa?

Dati questi presupposti, è più che logico che un macchinista prenda le distanze da un «WarnApp» sul LEA che dovrebbe prevenire le partenze con un segnale di fermata. Questo, tanto più che nell'ottica della cultura del controllo delle FFS le registrazioni e le eventuali analisi risultavano essere un criterio molto importante già al momento del mandato di progetto.

Gli errori succedono proprio perché le azioni dei macchinisti non possono essere imposte con la forza, ciò che fa la differenza tra un essere umano e una macchina. Partendo dunque dal presupposto che

nessuno commette degli errori di proposito, il macchinista dovrebbe poter disporre di strumenti di lavoro che lo agevolino nella sua attività di tutti i giorni e non che lo controllino.

Questo pulsante «blocco della trazione» che è stato proposto rappresenterebbe, infatti, uno strumento di lavoro con cui il macchinista potrebbe tutelarsi già prima della fermata contro una partenza con segnale di fermata, ciò che non è il caso oggi. In alternativa, si è discusso sulla possibilità di posizionare l'invertitore di marcia su "0" già al momento della quietanza, e cioè con $v > 0$ km/h. Qui di seguito alcune riflessioni a questo proposito:

- Non si sa bene come i sistemi di protezione automatica dei treni ZUB, e soprattutto gli ETCS, si comportano quando l'invertitore di marcia è sullo zero con $v > 0$ km/h (per es. dispositivo anti-ritorno).
- All'invertitore di marcia sono associate varie altre funzioni che sono assolutamente indispensabili con $v > 0$ km/h (per es. sabbiatura, lubrificazione dei bordini, ecc.).
- Per quanto riguarda l'aspetto della trazione, questo magari sarebbe fattibile per le locomotive moderne, ma ben difficilmente per i vecchi veicoli (distacco dei sezionatori).
- Sul piano operativo sembra illogico dover mettere l'interruttore di marcia sullo zero durante la corsa.

Queste riflessioni delle FFS ci confermano che l'idea di tutelarsi mediante l'avviso «Stop uscita» già DURANTE LA CORSA è buona e sensata. Anche chi, a suo tempo, aveva proposto questo PCM era perfettamente consapevole del fatto che l'uso dell'invertitore di marcia durante la corsa non è logico, che tecnicamente non è fattibile ed è decisamente molto costoso. Ed è proprio per questo che la proposta suggeriva l'installazione di un pulsante «indipendente».

Sarebbe senz'altro molto più utile e decisamente meno complicato se, prima di prevedere degli approfonditi accertamenti, si pensasse di interpellare direttamente chi ha suggerito un determinato PCM. A condizione, però, che ci sia anche realmente qualcuno disposto poi ad occuparsene senza considerarlo subito come una sorta di attacco al proprio «regno».

Scambio di idee con P-OP-ZF (Marcel Tonini e Roland Gerber)

Anche P-OP-ZF è del parere che questa proposta sia intelligente e sensata, ma, a quanto pare, l'integrazione di un nuovo pulsante non è fattibile per una questione di standardizzazione e della non volontà di cambiare i processi odierni. Ci si è anche chiesti se la presenza di questo pulsante non potrebbe compromettere negativamente il movimento dei treni, in quanto ad ogni segnale si dovrebbe riflettere se è necessario attivare questo pulsante o meno – anche nel caso in cui un ordine di avvertimento sia stato quietanzato:

- In caso di avviso di fermata il pulsante deve essere attivato.

- In caso di avviso di riduzione della velocità il pulsante non deve essere attivato.

Le riflessioni di P-OP-ZF mancano di coerenza. Significa allora che tutto ciò che può modificare gli attuali processi standardizzati è inopportuno?

Prima di passare davanti ad un segnale, il macchinista deve sapere se la protezione automatica dei treni va attivata o meno (PCT R 300.9, comma 10.1 / Disposizioni esecutive PCT Infrastruttura R I-30111, capitolo 9.10, comma 1.1). Quando un segnale riporta l'immagine di «avvertimento», si prevede comunque una procedura speciale (velocità d'avvicinamento R I-30111, capitolo 14.2, comma 1 e 2). L'attivazione di questo pulsante offre, al contrario, la possibilità di accrescere ulteriormente la consapevolezza di questa «particolare» situazione.

Costi

I costi indicati, pari a diverse migliaia di franchi per ogni singolo veicolo, ci sembrano molto alti, ma si relativizzerebbero se l'installazione fosse fatta al momento delle revisioni o delle nuove ordinazioni. La sicurezza non è mai gratuita.

Conclusione

Sta alla compagnia decidere se una proposta di miglioramento volta ad ostacolare la partenza con un segnale di fermata debba naufragare per una mera questione di costi. Se, però, la si respinge solo perché non consentirebbe un sufficiente controllo sui macchinisti, allora qui si tratta solo di sprecare una grande opportunità.

Una cultura del sospetto presso P-OP-ZF?

Nel corso dell'estate del 2013, Hubert Giger, presidente del VSLF, si è ritrovato nel bel mezzo degli ingranaggi della stampa svizzera: «Alle FFS vige una cultura punitiva». *Benjamin Jelk, comitato del VSLF*

Questa la frase di Giger riportata sui giornali che si basavano su una sua unica affermazione, tra l'altro completamente estralopata dal contesto vero e proprio.

In seguito, il presidente del VSLF si era scusato ufficialmente con tutti i dipendenti FFS per questa intervista. Alle FFS non vige assolutamente una cultura punitiva! – questo non lo dobbiamo dimenticare. Parlando però in giro con i collaboratori, sembra che ci siano comunque dei reparti in cui parte del personale continua a parlare di cultura del sospetto. I macchinisti del reparto DT di FFS traffico viaggiatori (P-OP-ZF) rientrano in questa cerchia: non sono pochi i macchinisti e le macchiniste che si sentono costantemente controllati e sotto esame, sia sul piano personale che del lavoro che svolgono. Si pensi, per esempio, al costante e attento vaglio dei dati ZUB o, per l'appunto, alle registrazioni necessarie per attivare un pulsante, frutto di una proposta del tutto spontanea (vedi articolo principale).

Sia le FFS che P-OP sono perfettamente a conoscenza di questa situazione, indubbiamente molto pesante per i macchinisti, almeno da quando nella perizia esterna

«Ambiente di lavoro del macchinista» questa valutazione continua viene criticata sulla base di indicatori reattivi.

All'origine di quella che viene percepita come una cultura del sospetto, è anche possibile che vi sia solo un paio di posizioni chiave. È anche possibile che quelle persone non agiscano principalmente con l'obiettivo di esercitare una funzione di controllo, quanto piuttosto per una loro ragione d'essere. Il rilevamento e l'analisi di tutti i dati possibili generano un lavoro importante e quindi giustificano questi posti; se, poi, il tutto rientra anche sotto l'egida della sicurezza, ancora di più. Strano a dirsi ma, come del resto ci conferma la citata perizia, questa cultura del controllo non genera alcun valore aggiunto sul piano della sicurezza. Anzi, genera solo un senso di sfiducia o possibili punizioni. È un circolo vizioso.

Nell'ottica di un riesame e dell'applicazione della perizia esterna «Ambiente di lavoro del macchinista», si dovrebbe pertanto approfondire urgentemente la questione se esista o meno una cultura del sospetto e del controllo e delle possibili cause con tutte le relative conseguenze.



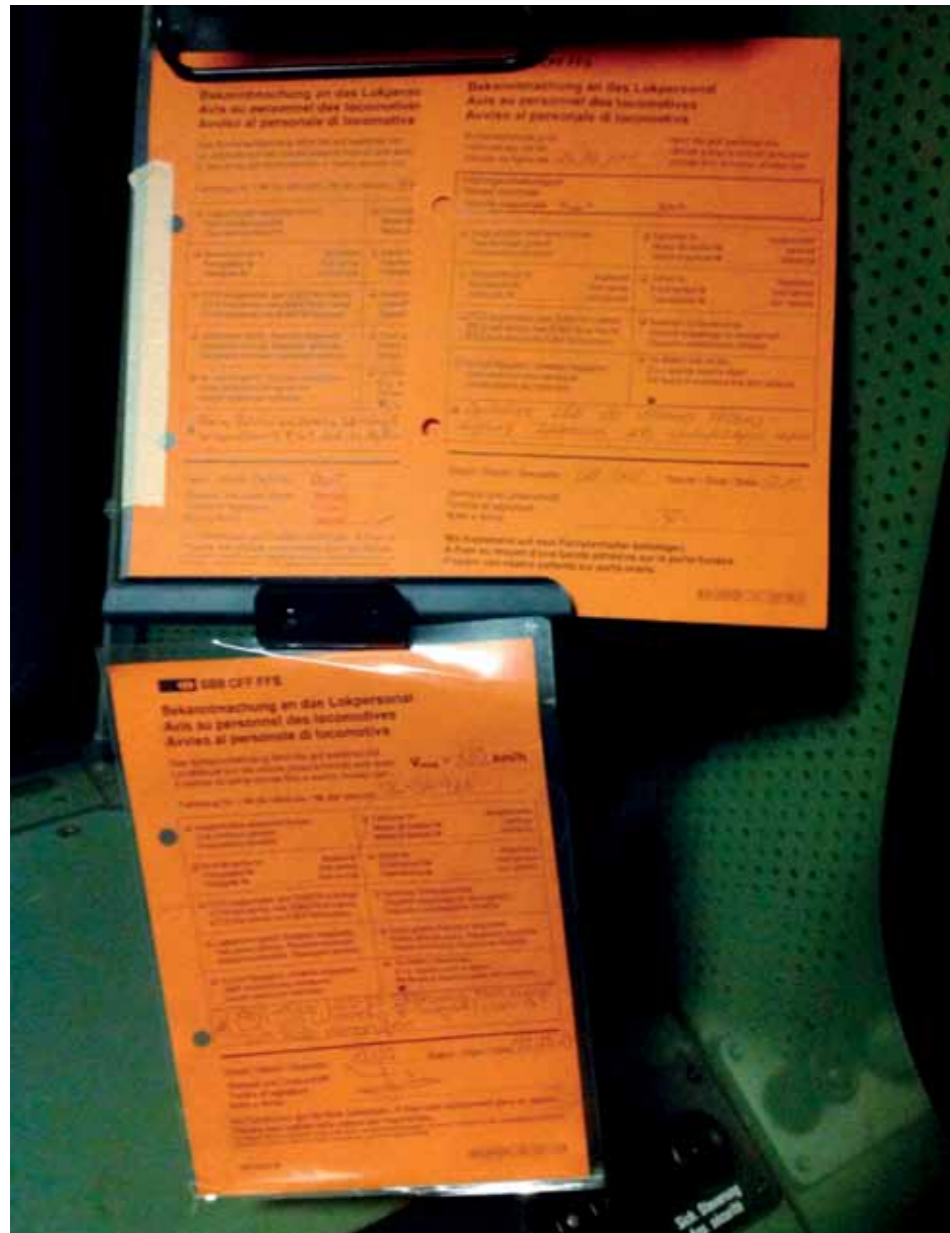
Pannello delle comunicazioni

Équipe tecnica del VSLF

Il supporto porta-orario dell'aspirante macchinista presente in cabina si trasforma in un pannello per le informazioni al personale di locomotiva (scheda arancione). Chiaramente prima della partenza è assolutamente indispensabile che i macchinisti

si studino attentamente ogni singola scheda, in modo da essere informati circa lo stato del veicolo ed essere adeguatamente preparati in merito allo svolgimento della corsa.

Foto: Re 450 S-Bahn Zurigo



Raccordo RAV

Équipe tecnica del VSLF

Convenzioni sul finanziamento per il raccordo della Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo RAV).

Il 19 febbraio 2014 il servizio stampa dell'amministrazione federale ha comunicato quanto segue:

«Il Consiglio federale ha approvato una convenzione delle FFS per il potenziamento delle stazioni d'incrocio tra Romanshorn e Kreuzlingen-Porto. Questa convenzione s'iscrive nel dodicesimo pacchetto di convenzioni sul finanziamento per il raccordo della Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo RAV). I progetti RAV sono finanziati tramite il Fondo FTP.»

Da parte delle FFS è giunta la seguente comunicazione: «Grazie a questi lavori di ampliamento, verrà creato un collegamento diretto e rapido tra i centri regionali di San Gallo e Kreuzlingen/Costanza. Grazie anche ai lavori realizzati in Germania, verranno inoltre migliorati i collegamenti da Costanza per Singen e Stoccarda. Corridoio San Gallo-Romanshorn-Kreuzlingen-Costanza (aumento della produttività): «Spangenzug IR» San Gallo-Costanza ogni due ore dal nuovo orario 2016 e ogni ora dal nuovo orario 2019 (raccordo RAV Stoccarda).»

Se, analogamente al potenziamento per il raccordo RAV della tratta Berna-Neuchâtel, in futuro non ci saranno (più) dei treni diretti da San Gallo e Romanshorn verso l'estero, è evidente che tale ampliamento gioverà al traffico cadenzato nazionale e non al raccordo RAV. Del resto, qualsiasi esperto del settore ferroviario ne è perfettamente consapevole.

Potrebbe però anche essere che magari un giorno i treni ad alta velocità arrivino fino a San Gallo. Infatti, tra il 2001 e il 2003 San Gallo ha pur sempre ospitato più volte al giorno dei treni diesel ad assetto variabile ad alta velocità con la serie DB 605 (ICE-TD) impiegata sulla tratta Zurigo-Monaco.

Un sistema a 3 e 4 binari esteso a tutta la rete?

Équipe tecnica del VSLF



Tutti i macchinisti si saranno accorti che da oltre un anno tra i binari è stato posato un quantitativo enorme di rotaie da sostituire. Questo, in particolar modo, dopo il deragliamento di un treno della S-Bahn avvenuto nella notte del 16 febbraio 2013 a Schwerzenbach a seguito della rottura di un binario. Questo crea un po' ovunque una sorta di illusione ottica, come se l'impianto avesse tre o quattro binari.

È confortante il fatto che dopo questo incidente e dopo tutta una serie di ulteriori accertamenti, FFS Infrastruttura abbia deciso di sostituire i binari in maniera così drastica e senza precedenti. Il personale di locomotiva ringrazia sentitamente i colleghi interessati per il loro grande impegno.

Fonte: Rapporto di gestione FFS 2013

FFS Infrastruttura gestisce la più trafficata rete ferroviaria al mondo. Nel 2013, il numero di tracce-chilometro percorse è salito del 2,7%, raggiungendo così i 170 milioni di chilometri. I treni in continuo aumento, le velocità più elevate e l'impiego di materiale rotabile a due piani sempre più efficienti sono all'origine di sollecitazioni sempre maggiori sull'infrastruttura e, pertanto, di una maggiore usura dei binari.

Il problema dell'usura è ulteriormente acuito dalla scarsa manutenzione di questi ultimi decenni, con la conseguenza che adesso

questo lungo ritardo si sta facendo sentire in maniera importante.

Senza un'adeguata manutenzione possono sorgere dei seri problemi ai binari, con conseguente rottura degli stessi. Le misurazioni effettuate nel 2013 con un nuovo veicolo di diagnostica hanno consentito di rilevare qual è lo stato effettivo dei binari, a cui si sono poi aggiunte anche le conclusioni tratte dai diversi incidenti.

In conclusione, siamo rimasti colpiti dal volume e dall'impellenza dei lavori necessari e, nell'interesse della sicurezza e della puntualità, abbiamo introdotto immediatamente dei provvedimenti urgenti. Dove necessario, sono già stati eseguiti degli urgenti lavori di manutenzione.

Per quanto riguarda alcune tratte molto trafficate, come per esempio quella di nuova costruzione tra Mattstetten e Rothrist, abbiamo dovuto procedere alla sostituzione dei binari prima del previsto.

Alla fine del 2013 si è registrato un importante ritardo di circa 600 chilometri (2012: 427 km), il che equivale a CHF 1'275 mio. (2012: CHF 868 mio.).

Per assicurare l'auspicata durata utile dei binari, bisogna prevedere una maggiore manutenzione, sia per rinalzare i binari (nominale: 925 km, effettivo 2013: 420 km) che per rettificarli (nominale: 1725 km, effettivo 2013: 800 km).

Suggerimento

Hubert Giger, presidente del VSLF



Capita spesso che le partite del campionato mondiale di calcio inizino quando in Svizzera è già mezzanotte. Stando alle informazioni pubblicate sui giornali, i sindacati svizzeri auspicano che dopo queste partite in notturna l'inizio dell'attività lavorativa venga posticipato, ciò che ovviamente non è una soluzione sostenibile.

Ecco il suggerimento del LocoFolio:

Seguendo questo suggerimento il personale con orario di lavoro regolare, e soprattutto il personale dirigenziale, potrà assistere tranquillamente alle partite per poi presentarsi ben riposato e in piena forma alle 8 del mattino sul proprio posto di lavoro:

Chi finisce il lavoro alle 17 e va a letto alle 18, dopo esattamente 6 ore di sonno non corre il rischio di perdersi il fischio d'inizio della partita. Dopo la partita, il telespettatore potrà dormire ancora due ore tra le 4 e le 6, totalizzando così le necessarie 8 ore di sonno.

Ovviamente, ha ragione chi adesso ribatterà che un sonno frammentato non ha lo stesso effetto riposante di quando si dorme per diverse ore di fila. In tal caso, consigliamo di finire il lavoro già alle 15 e di dormire tra le 16 e le 24. Al termine della partita il telespettatore potrà poi recarsi al lavoro con uno dei primi treni (che, tra l'altro, per esperienza sono occupati solo da pochi passeggeri provvisti di FVP) e iniziare la propria giornata lavorativa già alle 6 del mattino.

Ecco fatto: E così abbiamo le 8 ore di sonno e le giuste ore di lavoro e, come se non bastasse, il tutto in conformità alla legge sulla durata del lavoro.

Se in piena estate avete problemi a prendere sonno alle 16, se alle 3 del mattino avete acidità di stomaco o mentre lavorate vi vengono degli attacchi di sonno durante il giorno, chiedete consiglio a un qualsiasi macchinista o chiedete aiuto sul sito: nonriesco-a-dormire-e-mi-sento-fiacco@vslf.com

AG 2015

21. 3. 2015
Zurigo Papiersaal-Sihlcity

www.papiersaal.ch

Learning by doing

Associated Press (AP)

Pilota in difficoltà al momento dell'atterraggio – per la prima volta a San Francisco

Prima della sciagura aerea avvenuta nei pressi di San Francisco nel corso dell'estate, pare che il pilota si fosse sentito troppo sotto pressione. Sembra che prima dell'avvicinamento con il Boeing fosse molto preoccupato per il fatto di dover volare a vista, questo quanto riportato nel rapporto d'inchiesta di luglio sull'atterraggio di fortuna dell'aereo della compagnia sudcoreana Asiana Airlines. Nell'incidente avevano perso la vita tre ragazze cinesi e oltre 150 persone erano rimaste ferite. Il quarantaseienne pilota Lee Kang Kuk aveva dichiarato che era la prima volta che atterrava a San Francisco con quel grosso aereo. Pare che l'avvicinamento a vista sia stato molto difficile. Al momento dell'incidente, i sistemi automatici di allarme della pista di atterraggio erano spenti a causa di lavori di manutenzione. L'autorità americana della sicurezza aerea sta anche verificando se, in situazioni di emergenza, una sempre maggiore automatizzazione può eventualmente rendere l'attività dei piloti meno sicura, dal momento che tendono a fare troppo affidamento sulla tecnica. ➔

Biglietto della spesa come segnale

Anja Bösch, macchinista Altstetten

Da più di un mese, cerco nel bivio di Hürlistein il segnale: «Tavola di avviso per il cambiamento della velocità massima». Dove sarà mai quest'avverso chilometro diciotto, così ben citato nel RADN? Il chilometraggio attorno ad Effretikon-Hürlistein è già per sé complesso e le nuove informazioni chilometriche, ai pali della linea elettrica, sono comunque inutilizzabili.

Guarda là, da qualche giorno è stato fissato al palo un pezzo di carta, formato A4, che a quanto pare ha la funzione di segnale per il personale di locomotiva. Per caso le FFS hanno intenzione di prendermi in giro? Adesso le disposizioni esecutive prevedono anche che i pezzi di carta abbiano la validità di un segnale? Dopo essermi liberata dalla rabbia davanti all'esperto esaminatore PEX, non voglio sentire, «abbiamo un problema di qualità presso Infrastruttura». Lo vedo da sola che abbiamo un problema. Dov'è la soluzione?

In fondo, trovo questa cosa molto triste e piuttosto tragica. Ci assumiamo gior-

nalmente la responsabilità per numerose vite e diamo il meglio per non fare alcun errore. E poiché lavoriamo in modo così preciso, abbiamo il diritto d'esigere dei segnali esatti secondo le prescrizioni sulla circolazione dei treni.

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Il «biglietto della spesa» è poi stato sostituito con una regolare tavola che, purtroppo, ha ben presto perso ogni sua ragione d'essere, in quanto il segnale di velocità progressiva di partenza da Hürlistein è poi stato rimpiazzato con uno di velocità generale di marcia. Di conseguenza, dopo qualche tempo questa tavola ha dovuto di nuovo essere sostituita. Non ci è dato sapere in che misura queste tavole di così breve durata possano aver inciso sul fatto che l'utile annuo di 48 milioni di franchi, stimato dalla divisione Infrastruttura per l'esercizio 2013, in definitiva si sia poi trasformato in una perdita di 72 milioni di franchi. ➔

Medical Service

Hubert Giger, presidente del VSLF



Visite mediche periodiche dei macchinisti

Circa due anni fa, la divisione traffico viaggiatori FFS ha deciso che i macchinisti si devono sottoporre alla visita medica periodica per l'accertamento dell'idoneità alla guida durante una giornata senza prestazioni, giornata che va poi compensata con il «lavoro accessorio». Ora questo sistema è già stato abbandonato e, nel frattempo, è stata introdotta la stessa procedura prevista per il personale delle divisioni Cargo e Infrastruttura.

Con oltre mezz'anno di anticipo, il «Medical Service» delle FFS, il servizio preposto a tali esami, comunica al dipendente la data della visita che bisogna subito confermare o rifiutare. Se il lavoratore conferma l'appuntamento, deve darne comunicazione alla pianificazione delle risorse affinché si possa prevedere un turno di servizio adatto per quel determinato giorno.

L'iter burocratico derivante da questo sistema è molto laborioso sia per i macchinisti che per i responsabili della pianificazione delle risorse. Anche per il «Medical Service» non c'è nessunissimo vantaggio rispetto alla procedura precedente. Possiamo quindi confidare tranquillamente sul fatto che questo sistema verrà sostituito quanto prima con un processo che, auspichiamo, sarà meno complesso.

Tutto sommato, sarebbe auspicabile se questi controlli medici venissero effettuati da un medico di fiducia riconosciuto dall'Ufficio federale dei trasporti, come già avviene per i macchinisti della Südostbahn. Non solo per il dipendente ma anche per l'azienda sarebbe davvero molto utile se, in occasione di questa visita, ci si potesse sottoporre anche ad un check-up generale. Chissà se ad un qualche cervellone delle FFS verrà mai questa idea! ➔

L'eterna questione di Beinwil

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio



Se ben ricordiamo, il profilo operativo del deposito di Beinwil comprende un unico veicolo, la locomotiva articolata Seetal RABe 520, e due sole linee, ossia la Lucerna-Lenzburg e la Lucerna-Brunnen. Non sorprende quindi che DT traffico viaggiatori faccia fatica a coprire il fabbisogno locale di personale seguendo l'iter normale e già per ben due volte abbiamo dovuto segnalare il verificarsi di veri e propri trasferimenti forzati. Per ovviare alla mancanza di attrattività di questa sede, la direzione DT ha già preso in considerazione diverse soluzioni, come per esempio la fusione dei depositi di Aarau e Beinwil in un deposito unico a Lenzburg. Nel LocoFolio 2/2013 abbiamo riferito in merito alla creazione di un gruppo di progetto che ha elaborato una proposta per lo scambio di turni tra i depositi di Aarau e Beinwil. Abbiamo però anche dovuto segnalare che la direzione DT è contraria alla realizzazione di questa proposta, in quanto la produttività del personale di locomotiva si abbasserebbe del 2,5%, ciò che annualmente produrrebbe dei costi indiretti pari a CHF 220'000.-.

Adesso siamo venuti a sapere che è stato creato un altro gruppo di lavoro con il compito di rendere la sede di Beinwil am See più attrattiva per i macchinisti. Visto il destino che hanno avuto le soluzioni proposte a tutt'oggi, si può facilmente intuire che anche questo nuovo gruppo di lavoro ben dif-

ficilmente riuscirà a raggiungere l'obiettivo di migliorare l'attrattività del deposito di Beinwil. Dobbiamo quindi partire dal presupposto che anche la creazione di questo gruppo è del tutto inutile? No, non è così, perché per esperienza sappiamo bene che il reale obiettivo di questi gruppi di lavoro non è tanto il fatto di migliorare un determinato stato di cose, quanto piuttosto favorire l'autoimpiego del personale amministrativo superfluo che pensa che il proprio compito non consista nel risolvere i problemi, bensì nel gestirli. Se così non fosse, rischierebbe di nuocere da sé alla propria ragion d'essere. In questo contesto, ben si adatta la seguente citazione che abbiamo leggermente modificato: «Una delle competenze centrali dell'amministrazione consiste nel procurarsi nuovi compiti e occupazioni, il tutto ovviamente con il beneplacito di una gestione aziendale senza un preciso orientamento e con il finanziamento dei contribuenti e dei clienti.»

E così il deposito di Beinwil dovrà attendere ancora un bel po' il tanto meritato miglioramento della propria attrattività, dato che questo potrebbe causare un eventuale calo della produttività. Come ben sappiamo, però, per esistere sul mercato abbiamo bisogno di un alto livello di produttività del personale di locomotiva e, questo, malgrado un alto livello di improduttività dell'apparato amministrativo e dei suoi ancora più improduttivi gruppi di lavoro. ➔

Lonay, 16 aprile 2014

Sentiti ringraziamenti per il vostro prezioso contributo

Gentili signore, egregi signori, cari amici,

Grazie di cuore per la vostra generosa donazione dell' 8.04.2014 di Fr. 1000.-.

È grazie al prezioso supporto di persone come voi se da oltre 20 anni possiamo realizzare il nostro grande sogno, e cioè far risplendere il sorriso a tanti bambini ricoverati negli ospedali o negli istituti specializzati per persone con disabilità.

Dalla costituzione della nostra fondazione abbiamo già potuto fare più di un milione di visite ai bambini ricoverati, riportando il sorriso sui loro volti e donando loro dei momenti di gioia e felicità – questo, anche grazie al vostro contributo. Da parte nostra continuiamo a guardare al futuro con ottimismo e fiducia. Anche in futuro i bambini dovranno poter vivere dei momenti di gioia e di evasione. Per essere all'altezza della situazione, quest'anno daremo il via ad un corso di formazione con dieci nuovi artisti.

Vi ringraziamo per la vostra solidarietà che ci aiuta a far brillare gli occhi a tantissimi bambini anche in futuro.

Cordiali saluti

André Poulié, presidente

Tante grazie!
Il vostro supporto è
fonte di grande gioia.



Intervista con Dr. Ernst Boos, THURBO

Qui di seguito l'intervista che il redattore del LocoFolio (DH) ha fatto al direttore generale di THURBO, il dr. Ernst Boos (EB), e al presidente del VSLF, Hubert Giger (HG). *Intervista: Daniel Hurter, redattore del LocoFolio*

DH: Dr. Boos, da quanto tempo riveste la carica di direttore generale di Thurbo?

EB: Sono direttore di Thurbo da quando è stata fondata la società e ho assunto la carica il 1° novembre 2001. Nel primo anno ci siamo occupati intensamente della costituzione dell'impresa e siamo diventati operativi per la fine del 2002.

DH: Ci può parlare del suo curriculum professionale?

EB: Una volta ultimati gli studi, per 8 anni ho lavorato presso l'Ufficio dei trasporti pubblici dove, tra le altre cose, mi sono occupato anche dei dibattiti parlamentari che concernevano le FFS, e quindi di budget, conti e mandati di prestazioni. In seguito sono diventato direttore dell'allora Südostbahn e, dopo la sua fusione con la Bodensee-Toggenburg-Bahn, ho assunto la mia attuale carica di direttore generale di Thurbo. Parallelamente, ho anche dei mandati amministrativi, per esempio in seno all'azienda di trasporti pubblici Zugerland Verkehrsbetriebe AG, alla compagnia di navigazione Untersee und Rhein e nel consiglio di amministrazione di Bus Ostschweiz, una società di autobus nel Rheintal con cui Thurbo collabora attivamente. Ricopro inoltre la carica di presidente dell'amministrazione della Comunità tariffaria Ostwind. Per molti anni ho anche fatto parte del comitato dell'Unione dei trasporti pubblici UTP e sono stato presidente del consiglio di amministrazione di LOKOOP AG.

DH: Quali sono i fondamentali principi aziendali di Thurbo? È evidente che attribuisce grande importanza alla necessità di avere delle strutture aziendali snelle.

EB: Che questo sia realmente un principio aziendale è tutto da vedere, ma comunque, sì, è vero. Presso la centrale lavora ancora un numero relativamente limitato di persone e, personalmente, ritengo importante avere delle strutture snelle. Ci tengo inoltre molto al contatto diretto con i collaboratori ed è per questo motivo che ci siamo organizzati in modo da ridurre quanto più possibile il numero di subordinati diretti. Ciascuno dei nostri capigruppo si occupa di 20-25 macchinisti. Inizialmente questo non aveva mancato di sollevare delle obiezioni da parte dei macchinisti, ma nel frattempo si riconosce la necessità di avere

un'adeguata assistenza, soprattutto in caso di incidenti.

DH: I capigruppo devono anche accumulare un certo numero di ore di guida?

EB: Sì, il loro pensum minimo di guida si aggira intorno al 40-60%. Un capogruppo che si occupa della gestione di incidenti ha un pensum minimo di guida del 60%, nel mentre un capogruppo amministrativo o un esperto del 40%.

DH: Dal suo punto di vista, è possibile avvalersi di un capogruppo che non ha mai lavorato come macchinista?

EB: Sì, lo ritengo possibile, anche se finora non è mai successo. A questo proposito, devo però aggiungere che le persone esterne intenzionate a rivestire una carica direttiva in seno a Thurbo devono poter dimostrare di avere delle qualifiche molto solide, dal momento che per svolgere questa funzione è assolutamente indispensabile avere un'approfondita conoscenza dell'esercizio ferroviario e delle specifiche esigenze del personale di locomotiva. Per un collaboratore «trasversale» si tratterebbe di una sfida non indifferente, ma di principio non direi di no.

DH: Il motivo di questa mia domanda è dovuto al fatto che in seno alle FFS ci sono dei CLP che non hanno mai ricevuto una formazione di macchinista.

EB: Ritengo sia determinante il compito che si è tenuti a svolgere. Quanto più la formazione di un responsabile del personale si avvicina ad un determinato profilo professionale, tanto più si impone la necessità di comprovare delle specifiche conoscenze di base. Presso Thurbo, dove prevalentemente ci si concentra sulla guida dei treni, la funzione del capogruppo assume un ruolo di opportunità professionale per un macchinista, ciò che vorremmo riservare espressamente al nostro personale interno.

DH: Hubert, tu cosa pensi del fatto che a capo di un certo numero di macchinisti si metta un capogruppo che non ha mai svolto questo mestiere? In caso di irregolarità, come si può immedesimare nella situazione di un macchinista?

HG: Qui devo rimandare al rapporto sulla sicurezza delle FFS, allestito a suo tempo

da un ente esterno. Nel rapporto in questione si cita espressamente che, di principio, i macchinisti non sono disposti ad accettare di essere gestiti da qualcuno che non conosce a fondo questa professione, oltre al fatto che questo è completamente fuori luogo dal punto di vista della sistematicità e della logica. Nel mondo dell'aviazione sarebbe impensabile che il responsabile del personale di cockpit non avesse una formazione come pilota. Trovo che l'approccio di una compagnia altamente specializzata come Thurbo di offrire delle opportunità di sviluppo professionale al personale di locomotiva, sia molto interessante e opportuno. Personalmente, sono anche convinto che il fatto di abbinare la guida dei treni ad una carica come superiore possa senz'altro contribuire ad aumentare l'accettazione del personale direttivo da parte dei macchinisti.

EB: Come già detto in precedenza, non posso escludere che una persona senza una formazione di macchinista possa svolgere con successo la funzione di capogruppo, ma chiaramente concordo che la seconda alternativa è più opportuna. Quella del macchinista è chiaramente una professione altamente specializzata, ma non dimentichiamo che anche un ex agente di scorta o un capomovimento dispongono di vaste conoscenze specialistiche in materia di sicurezza. Sotto questo punto di vista, l'assegnazione di un posto di capogruppo ad uno di loro sarebbe senz'altro possibile.

HG: La direzione amministrativa può senz'altro essere affidata a chi ha delle competenze professionali diverse, ma il carico di lavoro lo può valutare solo chi ha già svolto dei servizi irregolari e, magari, ha anche dovuto lavorare in maniera completamente autonoma. Anche le specifiche conoscenze in materia di circolazione giocano un ruolo molto importante.

EB: Questo lo posso capire, in quanto anche noi vediamo che sono soprattutto i macchinisti ad incontrare grosse difficoltà, soprattutto a causa dei servizi irregolari, dei ritmi molto particolari legati alla loro attività e del lavoro che devono svolgere in totale autonomia. Mi rendo perfettamente conto che sono proprio queste le grosse sfide legate alla professione del macchinista.

DH: Come ha già detto prima, Thurbo è in prima linea un'«impresa di trasporti»,

il che significa che i macchinisti rappresentano all'incirca il 75-80% del personale complessivo di Thurbo. Lei conosce molto bene il modello di ferrovia integrata grazie alla sua esperienza in seno alla SOB; questo come si riflette sulla cultura aziendale?

EB: Noi siamo, per così dire, un'azienda di autobus su rotaia a cui manca tutta la parte relativa all'infrastruttura. L'infrastruttura presuppone un qualcosa di fisso e duraturo, per il quale non è richiesta una flessibilità a breve termine. È forse proprio grazie al fatto che la nostra è un'azienda integrata se possiamo sperimentare anche qualcosa di nuovo sul piano della struttura e della filosofia dirigenziale, senza tuttavia mai perdere di vista l'aspetto della sicurezza. Chiaramente, data l'elevata percentuale di macchinisti, per la maggiore ci occupiamo delle questioni che concernono proprio il personale di locomotiva.

DH: Una differenza sostanziale tra il personale Thurbo e quello delle FFS è data dalla valutazione del personale con effetto sulla retribuzione. Lei è un energico sostenitore della valutazione del personale con effetto sulla retribuzione.

EB: Io sono favorevole a che le prestazioni vengano onorate in maniera adeguata e, come questo avvenga, per me è di secondaria importanza. È da oltre dieci anni che noi applichiamo questo modello. Nella maggior parte dei casi, questo ha dato degli ottimi risultati e ci ha portati ad avere dei colloqui molto buoni. Ritengo fondamentale che il personale si renda conto dell'importanza di come svolge il proprio lavoro, perché è solo così che si può raggiungere un elevato livello qualitativo. Per contro, sono invece contrario ad una semplice evoluzione automatica dei salari. Ma le FFS non prevedono una valutazione delle prestazioni del personale di locomotiva?

DH: La valutazione del personale con effetto sulla progressione salariale è stata sostituita dal colloquio dirigenziale e di sviluppo personale che non ha alcuna incidenza sulla retribuzione. Il che mi porta alla domanda successiva: come fa un macchinista a salire di punteggio? Il nostro timore è che, in caso di errore, un macchinista sia piuttosto destinato a perdere dei punti.

EB: Trovo davvero tragico il modo in cui gli errori vengono stigmatizzati nel nostro settore, in cui prevale l'opinione che un macchinista semplicemente non può commettere degli errori. Io ho sempre sostenuto che un errore è tale solo quando lo si commette per due volte consecutive, ma quando si fa un unico errore, no. Ovviamente un caso

di segnaletica è sempre un errore. Qui trovare la soluzione giusta è molto difficile, in quanto l'obiettivo primario dovrebbe essere quello di scoprire come si sia potuto verificare un determinato errore e di fare tutto il possibile affinché non si ripeta in futuro.

DH: Hubert, tu cosa ne pensi della valutazione del personale con effetto sulla retribuzione del personale di locomotiva?

HG: Il VSLF è convinto che il personale di locomotiva fornisca delle ottime prestazioni, per le quali tuttavia non riceve un'adeguata remunerazione. Ogni qualvolta si chiede una remunerazione più alta, inevitabilmente si finisce per sfondare una porta aperta. Abbiamo dovuto constatare che non è praticamente possibile valutare le prestazioni dei macchinisti individualmente, in quanto il tutto viene gestito dal sistema. Il VSLF si è pertanto adoperato affinché la valutazione del personale con effetto sulla retribuzione fosse sostituita da un colloquio dirigenziale e di sviluppo personale, con il quale nel frattempo si sono fatte delle buone esperienze.

Per quanto riguarda Thurbo, potrei però immaginarmi una retribuzione supplementare per le corse all'estero. Il personale di locomotiva di Thurbo fondamentalmente non è favorevole ad una valutazione del personale con effetto sulla retribuzione, ma per quanto mi è dato sapere ci sono anche dei macchinisti che sono convinti che potrebbero trarre vantaggio da questo sistema.

EB: Fondamentalmente non ho una posizione diversa sull'argomento, ma sono convinto che sono molti i macchinisti che vengono con favore una simile valutazione del personale. Ovviamente l'aspetto della sicurezza riguarda gran parte dell'attività del macchinista, in cui effettivamente non ci sono tante alternative: o è giusto o è sbagliato. Ma ci sono anche ambiti in cui i singoli macchinisti hanno un certo margine d'azione e questo concerne soprattutto il rapporto con i clienti. Qui ci sono effettivamente delle differenze e, in questo ambito, noi vogliamo ricompensare le buone prestazioni. Bisogna però tener conto che la componente variabile rappresenta soltanto l'1-2% del salario complessivo. Il fatto che la componente variabile abbia un effetto duraturo sull'evoluzione dei salari è sempre fonte di discussioni. Penso ad esempio ad un adattamento del sistema, di modo che la valutazione delle prestazioni abbia realmente effetto solo una volta.

HG: Uno dei punti forti del VSLF è il fatto di non avanzare le medesime rivendicazioni e richieste per tutte le imprese. Spetta innanzitutto ai nostri colleghi macchinisti di Thurbo farsi delle riflessioni sulla questione

della valutazione delle prestazioni in seno a Thurbo e su un eventuale adeguamento di questo sistema. Ho comunque constatato che, rispetto a qualche tempo fa, il dr. Boos è più aperto al dialogo sulla questione della valutazione del personale con effetto sulla retribuzione.

EB: Sono aperto ad una nuova soluzione che rispecchi i principi odierni e che non preveda semplicemente un'evoluzione automatica dei salari. Ammetto che, anche sotto questo punto di vista, ho sviluppato una certa flessibilità.

DH: Il VSLF vuole una pianificazione centrale del personale di locomotiva per tutto il gruppo FFS, comprese le aziende associate, come pure un maggiore scambio di prestazioni e un impiego più flessibile dei macchinisti. Dr. Boos, lei cosa ne pensa?

EB: Non siamo prevenuti nei confronti di uno scambio intelligente di prestazioni con delle regole definite in precedenza, ciò che abbiamo anche dimostrato nel caso di Sargans-Coira. Sono però assolutamente contrario ad una pianificazione centrale. Lo strumento di lavoro più importante per i nostri macchinisti è un valido piano di servizio e, di conseguenza, il piano di servizio è anche lo strumento di gestione più importante per noi. Non può essere che non si possa tenere tra le mani quello che comunque rappresenta il più importante strumento di gestione. Se così non fosse, allora avremmo bisogno di una struttura completamente diversa, anche se con questo non intendo dire che le nostre attuali strutture resteranno per sempre la soluzione giusta. Sono tuttavia dell'opinione che al momento la situazione è buona, per cui mi opporrei in modo deciso ad un eventuale cambiamento. Partendo da chiare regole e condizioni quadro, sono disposto a discutere sulla questione di uno scambio di prestazioni, anche se in definitiva questo dovrà tornare a favore dei nostri clienti, in quanto per noi non sono solo dei passeggeri bensì anche coloro che ci finanziano. Il nostro compito consiste nel trovare delle soluzioni che, tutto sommato, devono dare dei risultati sempre migliori e qui non possiamo permetterci di fallire per una questione di ego.

HG: Se, in teoria, la collaborazione fosse tale da consentire di allestire dei piani di servizio migliori grazie ad un impiego più flessibile del personale, va da sé che di sicuro ci sarebbe anche un certo potenziale di risparmio. In questo senso, per noi è irrilevante quale sia l'azienda che si occupa della pianificazione, anche se troviamo giusto che si tenga debitamente conto delle esigenze del personale. Anche per noi rappresentanti del personale di locomotiva questo aspet-

to riveste la massima importanza. Credo che questo progetto vada visto in un'ottica a lungo termine e che tutti noi si possa trarne solo dei vantaggi. L'esempio della S12 Sargans-Coira, rispettivamente della Rheintal-Express, è la prova concreta che uno scambio di prestazioni è realmente possibile e noi ci auguriamo che si continui per questa strada anche per quanto riguarda il TILO e RegionAlps. Un impiego flessibile e una fusione del personale di locomotiva tornerebbero a vantaggio di tutti.

EB: Questo tuttavia presuppone che ciascuno di noi cominci a lavorare con il proprio portafoglio, per poi cercare dei contatti quando si ha l'impressione che si possa prevedere uno scambio di prestazioni. Non dobbiamo però dimenticare che ci sono anche delle persone che lavorano in seno a Thurbo proprio perchè sono radicate al proprio territorio. Più del fatto di avere una maggiore diversificazione sul lavoro, ancora più importante per loro è il poter svolgere la propria attività in seno ad un'unità piccola e trasparente. Penso che, anche in questo caso, forse non è poi così sbagliato tirare fuori il meglio dalle diverse opportunità.

DH: Come sono i contatti con DT traffico viaggiatori FFS?

EB: Abbiamo dei contatti molto stretti. Il nostro capo del personale, Urs Sennhauser, ha un contatto costante e duraturo con Boris Tanner, responsabile della filiale DT della Sviz-zera orientale. Il mio interlocutore principale è Mani Haller. Gli incontri hanno luogo ogni tre mesi e, nella sua funzione di responsabile DT, i contatti automaticamente sono molto stretti e danno adito ad approfondite discussioni tecniche e a contatti con esperti del ramo. Se, da un lato, ci sono molti punti in comune, dall'altro lato ci sono anche diversi aspetti filosofici che richiedono un attento ascolto reciproco, al fine di capire come si è arrivati ad una determinata idea e non ad un'altra. Ci rifiutiamo però di accettare a priori il punto di vista di un rappresentante della casa madre quando vuole imporre la propria idea solo perchè rappresenta la compagnia centrale. Questa è una cosa che mi irrita, comunque sia trovo che lo scambio di vedute funzioni molto bene.

DH: Dove ci sono delle filosofie diverse?

EB: Di recente, per esempio, i temi di attualità sono due. Uno di questi verte sul fatto che abbiamo consentito al nostro personale

di indossare delle scarpe da lavoro aperte, non per ultimo anche per motivi medici e in considerazione del nostro particolare ambiente di lavoro. Questo, chiaramente, previo accertamenti preliminari presso la SUVA per verificare se è consentito, anche se ha comunque finito per scatenare tutta una serie di discussioni con i rappresentanti delle FFS. Anche se i nostri approcci sono differenti, personalmente sono dell'opinione che bisogna parlarne per capire cosa sia realmente opportuno o no.

L'altro tema in questione riguarda la collaborazione nella regione del Rheintal. Dalla loro postazione, a quanto pare le FFS hanno una visione molto diversa rispetto a noi, dato che noi diamo maggior peso alla trasparenza, alla visione d'insieme e alla clientela. I contrasti sono scontati quando un macchinista Thurbo lavora secondo i nostri criteri e anche il collega delle FFS fa la stessa cosa. Non sono assolutamente d'accordo che il nostro personale debba seguire procedure diverse a dipendenza dal mezzo che usa. Dal punto di vista della tecnica di sicurezza questo sarebbe insostenibile, in quanto è proprio nell'attività del macchinista che è fondamentale adottare sempre i medesimi processi in maniera consapevole. Il fatto di cambiare determinati processi non è privo di rischi. Adesso

invece ci si ritrova a dover riflettere come mai in un posto si debba fare così e in un altro ancora qualcosa di diverso. Nell'ambito delle indagini che sono state effettuate, in definitiva l'autorità di vigilanza non ha reso noto quale sia la soluzione migliore. Per entrambe le procedure ci sono dei motivi validi e questo è il rovescio della medaglia di una collaborazione. Questo lo si deve accettare perchè non può essere che la ragione stia solo da una parte.

HG: Non ci resta che sperare che adesso non venga bandito un concorso d'idee per stabilire chi, sulla base del numero di ferite ai piedi o dei casi di segnaletica, abbia il sistema migliore. Non ci sorprenderebbe però se, nella nostra realtà ferroviaria, succedessero cose di questo tipo. Sono proprio gli esempi delle scarpe da lavoro e dei processi standardizzati che mi confermano che c'è sempre qualcuno pronto ad autonominarsi «esperto» e ad elaborare delle regole assolutamente inu-

tili. Noi, del resto, abbiamo sempre ribadito che questi gestes métier vanno bene per imparare i vari processi durante la formazione di base. Dal momento che lo deve utilizzare decine di volte al giorno, dopo la corsa d'esame il macchinista può adattare un determinato processo in base alle proprie abitudini. Le alternative sono due: o il macchinista ha la padronanza dei vari processi o ben presto viene tolto dal servizio. Ciascuno di noi ha determinate abitudini e, se queste sono logiche e corrette e se ciascuno di noi è pienamente consapevole delle proprie responsabilità, allora le cose funzionano.

EB: Anch'io sono dello stesso parere, in quanto ci vuole un certo senso di responsabilità e su questo non c'è nemmeno da discutere. Un superiore che ha una certa esperienza questo lo sa molto bene. Questi processi standardizzati sono intesi come una sorta di base su cui il personale si deve attenere nella misura dell'80%, ma per il restante 20% c'è senz'altro un margine d'azione a cui il personale ha diritto.

HG: Un sistema, in cui una persona che non ha delle conoscenze specialistiche può salire in cabina e mettersi a spuntare le voci da un formulario prestampato per verificare se il macchinista ha rispettato un determinato processo, non è di certo quello che noi intendiamo per conduzione. Questa non è che una semplice procedura amministrativa e una soluzione occupazionale per del personale non operativo. Visto che Thurbo non fa capo a questi gestes métier, sarebbe più che logico pensare che lì si verifichi un numero maggiore di casi di segnaletica, dal momento che è risaputo che per DT traffico viaggiatori FFS questi processi standardizzati ormai rappresentano l'unica vera panacea a tutti i mali. Ma, personalmente, penso che Thurbo abbia un esercizio altrettanto sicuro che quello delle FFS.

DH: Il rapporto sulla sicurezza ha evidenziato che la cultura di Thurbo differisce da quella delle FFS. Le FFS lavorano infatti soprattutto con l'intimidazione, nel mentre Thurbo di norma non passa subito alle maniere forti se succede qualcosa.

EB: Le sono riconoscente per questa constatazione e posso solo confermare che la nostra filosofia consiste piuttosto nel discutere in merito agli eventuali errori e non tanto nello stigmatizzarli.

DH: Dal rapporto sulla sicurezza è anche emerso che il livello di sicurezza di Thurbo e FFS è più o meno analogo.

EB: Non posso immaginare come si sarebbero potute riscontrare delle differenze eclatanti.

DH: Tanto più interessante è il fatto che si può raggiungere lo stesso obiettivo seguendo delle vie diverse.

EB: Certo, questo è un dato di fatto. Bisogna chiedersi come mai uno faccia le cose in un modo e non nell'altro. Thurbo, nel frattempo, è operativa da una dozzina d'anni e sul piano della sicurezza si sente assolutamente tranquilla.

HG: Se ci fossero delle differenze eclatanti nell'ambito della sicurezza di sicuro questo sarebbe venuto alla luce nel corso degli anni e, finora, questo non è mai successo.

DH: Dr. Boos, un'osservazione che Hubert Giger ha fatto durante il suo discorso in occasione dell'AG del VSLF di Neuchâtel non le è particolarmente piaciuta e, per la precisione, quando ha affermato che in concomitanza con l'apertura della S-Bahn di San Gallo a pari numero di macchinisti le prestazioni sono aumentate del 15%, ciò che vorrebbe dire che la produttività del personale di locomotiva è aumentata del 15%. Lei non era per niente d'accordo con questa affermazione.

EB: Semplicemente per il fatto che, così come è stata espressa, non è corretta. Il fatto è invece che, per quanto riguarda Thurbo, noi abbiamo aumentato i nostri treni-chilometri di circa il 10% e, contemporaneamente, abbiamo registrato un aumento di personale del 9%. Si può realmente parlare di un certo aumento della produttività, ma non di sicuro del 15%. Il messaggio che è stato pubblicato parlava di un potenziamento delle prestazioni della S-Bahn di San Gallo del 30%. Questo aumento della produttività lei lo deve suddividere tra le imprese direttamente interessate, nel mentre io mi posso unicamente riferire alla percentuale che riguarda Thurbo.

HG: Apprezzo molto il fatto di ricevere delle reazioni critiche quando non si è d'accordo con qualcosa. Dobbiamo tenere alta questa nostra tipica cultura svizzera del dialogo aperto.

DH: Thurbo ci tiene molto a che la sua cultura aziendale sia plasmata dal pensiero del partenariato sociale. Nel frattempo, si è già tenuto un procedimento arbitrale sulla questione dei tempi di sovrapposizione e, a breve, se ne prevede un altro in materia

di aumenti salariali. L'impressione è che una volta la collaborazione tra le parti sociali fosse migliore.

EB: Devo ammettere che anch'io ho conosciuto un tempo in cui la collaborazione tra le parti sociali era decisamente più gradevole. Effettivamente, ci sono molte più discussioni e ci si chiede come mai sia così. Per quanto riguarda la procedura arbitrale in materia di tempi di sovrapposizione, anch'io stento a capire come si sia potuti arrivare a questo punto, ma probabilmente anch'io ho sottovalutato la cosa. Se ci fosse stata chiarezza fin dall'inizio, cosa che emerge dalle varie discussioni, probabilmente si sarebbero potute adottare delle modalità differenti. In materia di tempi di tempi di sovrapposizione c'era infatti una regolamentazione che dava addito a malintesi e a continue discussioni circa la sua applicazione. Da parte nostra, era quindi importante chiarire i motivi di queste divergenze di interpretazione. In seguito si è sviluppata una dinamica propria, in quanto alla base di questa regolamentazione i sindacati del personale hanno visto molto più di quanto sottintendesse il testo stesso, nel mentre io mi sono semplicemente limitato a farla applicare alla lettera. Solo più tardi si è capito che alcuni punti che avevano una loro spiegazione storica erano stati interpretati in maniera soggettiva, ciò che non potevo accettare e che probabilmente ha contribuito ad inasprire la situazione. Logicamente qui entra in gioco anche l'aspetto personale, infatti ci sono persone che si capiscono bene e altre meno bene. Mi sono però preso tutto il tempo necessario per occuparmi di questi argomenti, oltre al fatto che sono sempre presente in prima persona alle discussioni che vertono su questi temi. Ma, effettivamente, è un dato di fatto che i rapporti tra le parti sociali sono già stati migliori di quanto non lo siano ora.

DH: Sono forse delle cause esterne a giocare un ruolo determinante, come per esempio una maggiore pressione dei costi da parte dei committenti?

EB: Ho sempre fatto tutto il possibile per valutare autonomamente quello che è o non è sostenibile e questo non riguarda unicamente le trattative salariali. È solo che qui si vedono delle relazioni concrete: un piano di servizio produttivo offre dei margini finanziari molto superiori rispetto ad una lunga discussione per ottenere un aumento salariale dello 0,1%. A volte faremmo decisamente meglio a concentrarci su queste tematiche.

DH: Queste discussioni sono dovute alla pressione della base operativa o alla concorrenza tra i singoli sindacati?

EB: Anche questa concorrenza indubbiamente riveste un certo ruolo. È veramente peccato, perchè non torna utile alla nostra causa.

HG: Credo che Thurbo abbia ancora una discreta cultura del dialogo con le parti sociali. Si assiste ad un inasprimento graduale del partenariato sociale ma, onestamente, non so quale possa essere la causa, fatto sta che questa competitività esiste. Penso che si tratti anche di una questione di interessi proprio perchè tutti vogliono fare di testa propria, nel mentre a volte si potrebbero trovare delle soluzioni in maniera molto più rapida. Noi abbiamo tentato la procedura arbitrale per Thurbo per chiarire un principio, ma abbiamo imparato che per certi problemi che hanno una loro connotazione storica il tribunale ha una capacità di valutazione e di soluzione molto più limitata di quanto non possano fare le parti sociali tra di loro. In definitiva, è decisamente più sensato se le parti in causa si siedono intorno ad un tavolo e cercano di trovare un accordo tra di loro.

EB: Possiamo trarne una conclusione molto importante, e cioè che alla fin fine nessuno ci aiuta se non ci aiutiamo prima noi.

DH: Dr. Boos, come vede il VSLF come parte sociale?

EB: Per quanto concerne le questioni che gli stanno a cuore, tra tutti i sindacati del personale il VSLF è senz'altro quello più informato e maggiormente coinvolto. Questo, però, è allo stesso tempo anche lo svantaggio del VSLF come associazione di categoria, dal momento che è in grado di occuparsi solo di una parte delle attività e non appena ci si mette a parlare di altri argomenti è praticamente fuori dal giro. Tutto sommato non è che non ci si capisca bene, anche perchè sotto molti aspetti vediamo le cose in maniera simile, non sul piano contenutistico, ma nel modo di affrontare le cose e per quanto riguarda le strutture a propria disposizione.

DH: Cosa si aspetta da parte del VSLF?

EB: Che, anche in futuro, si continui a portare avanti una cultura del dialogo per quanto riguarda le questioni importanti e che le turbolenze intestine non diventino subito di dominio pubblico. Ciascuno di noi ha un ruolo ben preciso in seno a questa reciproca relazione e, nel complesso, dovremmo avere gli stessi interessi. Fintanto che questa reciproca comprensione costituirà l'essenza del nostro dialogo, di certo non avremo mai dei problemi che non potranno essere risolti.

Incroci non regolamentari

Due feriti gravi a causa di incroci non regolamentari presso la Frauenfeld-Wil-Bahn (FW). Rapporto finale del Servizio d'Inchiesta Svizzero sugli Infortuni (SISI) sull'incidente del 15 gennaio 2012 a Matzingen. *Équipe tecnica del VSLF*



In sintesi

Il 15.01.2012 alle ore 13:58 nei pressi di Matzingen si è verificato un incidente che ha visto il coinvolgimento di persone. Il treno 7138 era arrivato per primo e si trovava sul binario 2 in attesa del treno di incrocio. Il secondo treno 7137 era in arrivo sul binario 1 in prossimità del fabbricato viaggiatori e ha investito una donna che stava attraversando il binario 1, provocando serie ferite.

Raccomandazioni in materia di sicurezza

Visto che nell'aprile dell'anno precedente si era già verificato un analogo incidente proprio nello stesso punto, si rimanda alle raccomandazioni in materia di sicurezza che avevamo fatto a suo tempo, come pure alla relativa presa di posizione dell'autorità di vigilanza UFT (vedi punto 3.4). Si tratta inoltre di verificare se la prevista ristrutturazione dell'impianto di manovra e dei marciapiedi non possa essere anticipata.

Raccomandazione in materia di sicurezza 1

SISI:
«Collocazione di indicatori direzionali.»

UFT:
«Per motivi tecnici, questo non è fattibile»

Raccomandazione in materia di sicurezza 2

SISI:
«Bisogna prevedere dei provvedimenti tecnici affinché il treno che entra per primo venga indirizzato sul binario 1.»

UFT:
«Dal nostro punto di vista, dalla fase di transizione fino alla ristrutturazione definitiva dell'impianto non è necessario prevedere dei provvedimenti, dal momento che le cinque misure immediate previste da FW durante la fase transitoria riducono sufficientemente i rischi.»

Raccomandazione in materia di sicurezza 3 e 4

SISI:
«Bisogna collocare delle tavole di arresto, di modo che i treni si possano fermare in modo alternato, come pure rendere maggiormente riconoscibile la zona a rischio.»

UFT:
«Riteniamo che le raccomandazioni 3 e 4 siano state osservate.»

Dal 14.10.2013, il treno che entra per primo a Matzingen deve utilizzare il binario 1.

Danni a persone

Una passeggera con gravi ferite.

Aspetti operativi

A Matzingen, i treni provenienti da Frauenfeld utilizzano sempre il binario 2, nel mentre quelli provenienti da Wil, il binario 1. Conformemente alle prescrizioni sulla circolazione PCT (R 300.6, comma 5.1.1), il treno che entra per primo deve utilizzare il binario principale più vicino al fabbricato viaggiatori.

Riferimento al precedente incidente verificatosi nello stesso posto

Il 14.04.2010 si era verificato un analogo incidente proprio nello stesso punto. Qui di seguito la risposta del 21.03.2013 dell'Ufficio di vigilanza UFT alle raccomandazioni in materia di sicurezza espresse in quell'occasione dal Servizio d'Inchiesta Svizzero sugli Infortuni (SISI):

Visto che nell'aprile dell'anno precedente si era già verificato un analogo incidente proprio nello stesso punto, si rimanda alle raccomandazioni in materia di sicurezza che avevamo fatto a suo tempo, come pure alla relativa presa di posizione dell'autorità di vigilanza UFT.

Dal 14.10.2013, il treno che entra per primo a Matzingen deve utilizzare il binario 1.

- Si tratta di una stazione, in cui si verifica regolarmente degli incroci che non rispecchiano le direttive delle prescrizioni sulla circolazione.
- Malgrado ci sia stato un ferito grave, non sono state apportate delle modifiche sostanziali alla lacunosa situazione originaria.

C'è stato un altro ferito grave proprio nello stesso punto e con il medesimo impianto di manovra non regolamentare.

La correzione di questo stato di cose a Matzingen ha avuto luogo un anno e nove mesi più tardi.

Contrariamente all'incidente di Wimmis (4 giugno 2009, vedi LocoFolio 2/2013), per questo incidente di Matzingen è plausibile ritenere che non saranno accusati o chiamati ad assumersi le proprie responsabilità né i responsabili della Frauenfeld-Wil-Bahn, né i responsabili del centro che ha autorizzato questo impianto di manovra o l'autorità di vigilanza che deve svolgere una funzione di controllo.

Il rapporto integrale è stato pubblicato sotto www.sisi.admin.ch

Dove sono andate a finire le nostre tradizioni?

Nell'universo motociclistico c'è una «tradizione» che consiste nel salutarsi con un lampeggio, con un gesto della mano, o addirittura del piede, quando si incrocia o si sorpassa un altro motociclista. *Pierre-Alain Falquet, macchinista, deposito di Ginevra*

Oltre ad essere un segno di cortesia, questo gesto che i centauri si trasmettono di generazione in generazione riveste anche un significato di appartenenza ad una stessa «famiglia, in cui tutti si conoscono e condividono sia i momenti belli che brutti della vita per averli vissuti sulla propria pelle. Il motociclista che saluta un altro motociclista dovrebbe dare prova di solidarietà offrendo tutto il supporto necessario, ad esempio in caso di panne. Se, a questo punto, utilizzo volontariamente il condizionale, è dovuto al fatto che perfino in questo mondo l'individualismo prende il sopravvento sul rispetto verso il prossimo e sulle tradizioni ...

Adesso vi starete chiedendo «Ma dove vuole andare a parare il nostro amico Pierrot?!» Lo capirete presto, lasciatemi spiegare ...

Con i miei quasi 34 anni di servizio ho avuto la fortuna di conoscere una ferrovia molto diversa (vi parlo di un'epoca che quelli che hanno meno di 40 anni non possono conoscere ...); quella in cui l'orario non era cadenzato; quella dei galloni bianchi, gialli o blu, o addirittura degli allori, delle borse a tracolla in cuoio rosso o nero, dei vanille-fraise, del Rheingold o dell'Hispania, dei segnali di coda in ghisa, dei biglietti a cartoncino Edmonson, delle campane di stazione, del telegrafo, degli «Elna», 3/6 e altri 4/7, dei «G», PV e GV, della composizione Far-West sulla linea di La Plaine e del «Moustique» che assicurava le comunicazioni con le stazioni di Satigny e Gilly-Bursinel ...

Quanto sono lontani ormai i tempi della grande regia federale e delle sue tre divisioni, sinonimo di sicurezza sul posto di lavoro ... Un'epoca in cui il nuovo arrivato non solo veniva formato professionalmente, ma veniva anche iniziato alla «mentalità ferroviaria», con i suoi riti, i suoi codici e le sue tradizioni. Un'epoca in cui il capostazione era una personalità in vista, il capotreno era rispettato e il macchinista era invidiato. Un'epoca in cui si era pagati ad ogni turno di servizio, in cui si lavorava in squadra, in cui tutti si conoscevano, in cui tutti sapevano chi faceva questo o quello, in cui si parlava a tu per tu con il proprio responsabile delle distribuzioni, in cui il capo era rispettato per tutto quello che sapeva e non lo si temeva per il suo potere, in cui si mangiava tutti insieme al ristorante, a volte anche in caffetteria, in cui lo stress raramente faceva parte della nostra vita di tutti i giorni, in cui la parola «servizio pubblico» aveva ancora un senso ...

Benvenuti nel mondo della FFS SA, e nella realtà ... Difficile immaginarsi che ci sia



stato un tempo in cui tutti tiravamo la corda dalla stessa parte. È arrivata la divisionalizzazione, nessuno conosce più nessuno e nessuno sa più chi fa cosa. I nomi delle nostre divisioni sembrano essere usciti direttamente dal gioco «Parliamo» come, per esempio, i macchinisti P-OP-ZF-WT; i venditori P-VS-REG, e il servizio del congenioso P-VM-EUS-ZES ... La nostra identità si riassume in una vocale seguita da sei lettere; veniamo pagati al minuto in base al principio di «bloccare» le classi inferiori per dare qualcosa di più alle classi superiori ... L'UFT ha ormai sostituito Dio e la sua spada di Damocle pende sulle nostre teste ogni qualvolta arriva l'esame periodico; un esame che, pian piano, si è esteso a numerosi servizi, ciò che nei collaboratori genera un sentimento di stress e di precarietà finora sconosciuto e che si amplifica sempre più man mano che passano gli anni.

Obiettivi, costi e redditività sono diventate le parole chiave di ogni colloquio; il culto della sicurezza porta i nostri diretti superiori a verificare se abbiamo su le scarpe di protezione prima ancora di guardarci negli occhi ma, allo stesso tempo, non si fa proprio nulla per semplificare l'immensità di regolamenti le cui interpretazioni sono altrettante fonti di pericolo ... Quante volte ci capita di dover fare le nostre pause in tristi e deserti locali, con il motorino dei distributori automatici di bibite e snacks come unica musica di fondo, un lugubre ronzio che di tanto in tanto si confonde con la suoneria del microonde ... La tecnologia ha preso il posto dei rapporti umani, dell'individualismo, dello spirito che ha sempre caratterizzato noi ferrovieri ... Si tratta di insidiosi

cambiamenti, in cui la personalità del singolo assume un valore minimo agli occhi di quei dirigenti che sono ossessionati dalla corsa ai risultati ad ogni costo. Impossibile non perdersi e restare «umani» in un sistema fatto di cifre, di velocità e di rendimento, in cui del singolo individuo resta ben poco! Per quel che mi riguarda, cerco sempre di rendere più umana la mia vita professionale di tutti i giorni rivolgendomi ai miei colleghi chiamandoli per il loro prenome, se non addirittura con un simpatico appellativo un po' fuori dal comune ... Il fatto di scambiare qualche parola con i compagni, indipendentemente dalle loro funzioni, per me è un piacere, come del resto anche il fatto di salutare il macchinista dei treni che incrocio sia di giorno che di notte ... Se le braccia si alzano durante il giorno, sfortunatamente la notte finisce per immergere le cabine di guida in un'oscurità che sempre meno macchinisti vogliono penetrare ...

Purtroppo questo «fenomeno» è sempre più frequente nella Svizzera tedesca, ma sfortunatamente si sta pian piano radicanando anche qui da noi. È pur vero che certe cabine ci mettono un po' ad illuminarsi, ma con un minimo di anticipazione dovrebbe pur sempre essere possibile rivolgere un piccolo saluto ai colleghi alle prese con la stessa faticosa attività. Come da sempre si fa nel mondo delle moto, il fatto di salutare il proprio collega, o accennare almeno un minimo gesto di cordialità, fa parte delle tradizioni della nostra professione di macchinista e, rinunciarvi, significa voler accettare di perdere un po' della nostra identità, ma io, personalmente, non mollo! Buon viaggio 2014!

Sistemi di turnazione

Sistemi di turnazione – Minimizzazione dei rischi e degli effetti sulla salute. *Walter Heierli, GSA-GmbH, Sciaffusa*

1. Premessa

Il motivo che mi ha spinto a trattare questo argomento è la lunga serie di incidenti, di cui alcuni molto gravi, che si sono verificati nell'ambito dei trasporti pubblici. A tutt'oggi, le innumerevoli spiegazioni e motivazioni che sono state addotte non hanno però mai preso in considerazione un punto molto importante: i piani di turnazione dei macchinisti di locomotiva e dei conducenti di bus.

Nell'ambito dei trasporti pubblici, i piani di turnazione rappresentano ancora un argomento tabù. Questo è dovuto a vari motivi:

- L'allestimento di piani e sistemi di turnazione è un compito molto impegnativo.
- Spesso e volentieri chi se ne deve occupare non è pienamente consapevole degli effetti che essi possono avere sulla salute dei propri collaboratori.
- Non si può nemmeno escludere completamente che vi sia una ben precisa mentalità dirigenziale, come una volta ha dichiarato davanti alle telecamere uno dei più influenti capitani d'industria: «Non m'interessa come si possono sentire i collaboratori!»

Alla luce dei gravi e frequenti incidenti nell'ambito dei trasporti pubblici, la popolazione non si dovrebbe pian piano cominciare a chiedere come si possano sentire i conducenti di bus e i macchinisti su cui, tutto sommato, devono poter fare affidamento? Se associato ad altri comportamenti scorretti e a circostanze non conformi alle norme di sicurezza, un altro fattore importante all'origine di queste catastrofi è indubbiamente riconducibile all'alto tasso di stanchezza del personale.

Qui di seguito il senso di alcuni passaggi tratti dal libro di Fredmund Malik «Führen, Leisten, Leben» [1]: «Non dovremmo mai partire dal presupposto che i diversi processi e obiettivi aziendali sono chiari e comprensibili per tutti i collaboratori. Si è magari portati a credere che lo siano, ma non è necessariamente così. Questa dev'essere la premessa di fondo e, pertanto, è compito del management fare in modo che tutto sia chiaro e comprensibile anche per i collaboratori.»

Vorrei completare questa affermazione: Non bisognerebbe partire dal presupposto che i vari sistemi e processi siano ottimizzati e che siano chiari per i diretti responsabili. Ogni qualvolta delle aziende sono costrette a chiudere o vengono trasferite

in paesi a basso livello salariale, le giustificazioni sono più o meno sempre del tipo: costi salariali troppo alti, «franco troppo forte» e avanti di questo passo. Qui non si parla praticamente mai di cattiva gestione oppure di scarsa o cattiva organizzazione. Le aziende di trasporti pubblici, gli ospedali, le case di cura, i grandi distributori di generi alimentari e tante altre aziende non possono essere dislocati nei paesi a basso livello salariale. Ciò di cui queste aziende avrebbero bisogno è solo un'attenta ottimizzazione di tutti i processi. Questo non solo le renderebbe più efficienti, ma avrebbe anche delle ripercussioni positive sullo stato di salute di tutti i lavoratori. In Svizzera, per esempio, i problemi di salute dei lavoratori costano all'economia politica una cifra stimata in varie decine di miliardi. In confronto, sono invece relativamente bassi i danni e i costi legati agli infortuni. Il perchè si presti maggiore attenzione ai costi legati agli infortuni rispetto a quelli derivanti dai problemi di salute, ha diversi motivi.

Nessuno potrebbe realmente mettere in dubbio che con del personale riposato, sano e soddisfatto si possono realizzare delle prestazioni e dei profitti aziendali molto migliori e, allo stesso tempo, ridurre notevolmente il rischio di incidenti. I nessi causali in tal senso sono illustrati nel documento «Gesundes Fundament, starke Leistung» [2].

2. Sistemi di organizzazione del tempo di lavoro

«La curiosità è sempre il primo passo per risolvere un problema.» *Aristotele*

Il modello che meglio illustra la questione dei turni è il classico sistema a tre squadre, ossia a tre turni, ventiquattr'ore su ventiquattro: primo turno, secondo turno e turno di notte. Anche se in certe aziende non si lavora necessariamente a turni ventiquattr'ore su ventiquattro, il concetto di fondo rimane lo stesso.

Si fa una distinzione tra due diversi sistemi di organizzazione del tempo di lavoro: rotazione oraria dei turni di lavoro e rotazione antioraria dei turni di lavoro.

Nel caso della rotazione oraria, la sequenza dei turni inizia con il primo turno del mattino che, di norma, comincia verso le 06:00 e dura fino alle 14:00. Dopo 1 o 2 giorni si passa al secondo turno che va dalle 14:00 alle 22:00 e, dopo altri 1 o 2 giorni, segue il turno di notte che va dalle 22:00 alle 06:00.

L'intervallo che intercorre tra i singoli turni viene denominato pausa lavoro.

Dopo l'ultimo turno di notte il lavoratore ha diritto al cosiddetto periodo di riposo che, analogamente al fine settimana, consiste in almeno due giorni liberi.

Nel caso della rotazione antioraria, la sequenza dei turni inizia con il turno di notte, a cui fanno seguito il secondo turno e infine il primo turno.

In Svizzera le sequenze dei turni sono disciplinate legalmente: Per le imprese industriali e commerciali si applica la legge sul lavoro (LL) che vieta la rotazione antioraria della sequenza dei turni.

Per le aziende dei trasporti pubblici trova applicazione una «legge a parte», la legge sulla durata del lavoro (LDL), che non vieta la rotazione antioraria. Nessuno è in grado di capire come mai le aziende dei trasporti pubblici continuano a far capo alla legge sulla durata del lavoro (LDL). Quello che è certo, è che non ci sono due diverse categorie di persone (sul piano della tolleranza del lavoro a turni) per quanto riguarda la capacità di far fronte al carico di lavoro o il bisogno di minor tempo di riposo. Le aziende dei trasporti pubblici non sono affatto tenute ad attenersi alla legge sulla durata del lavoro (LDL), tanto più che essa penalizza non poco i rispettivi collaboratori. Anche queste aziende potrebbero adottare la legge sul lavoro (LL) che si basa su dei criteri molto più logici.

Nell'ambito dei trasporti pubblici sono tantissime le persone che devono poter contare sul fatto che chi si trova alla guida di un mezzo di trasporto, sia che si tratti di un conducente di bus o di un macchinista di locomotiva, sia sufficientemente riposato e in grado di portare i passeggeri a destinazione in tutta sicurezza. Un macchinista o un conducente di bus stanco morto costituisce un grosso pericolo. Di norma, dopo un incidente si parla sempre di guasto tecnico o di errore umano, ma l'abbinamento di questi due fattori e i motivi scatenanti raramente vengono citati. Nella maggior parte dei casi, molto probabilmente non vengono nemmeno mai identificati. Anche negli ospedali a volte ci sono dei piani di servizio a dir poco assurdi.

2.1. Perché la rotazione antioraria della sequenza dei turni è molto faticosa

Nel modello riportato qui di seguito, il piano settimanale parte dal lunedì con un turno di notte che va dalle 22:00 alle 6:00

del mattino successivo. Poi il lavoratore ha diritto al meritato riposo – notabene di giorno – e a un po' di tempo libero, per poi rientrare in servizio dopo 16 ore alle ore 22:00 dello stesso giorno.

Il mercoledì il servizio passa dal turno di notte al secondo turno. Dal «riposo serale» o meglio, dal «riposo mattutino», fino al successivo turno delle 6:00 restano solo otto ore per dormire e rilassarsi un po'. Dopo un faticoso turno di lavoro nessuno riesce ad addormentarsi subito. Finché l'organismo si abitua al nuovo regime e si riesce a prendere sonno possono anche passare delle ore. Dopo un altro cambio di servizio dal secondo al primo turno, si hanno di nuovo solo 8 ore a disposizione per dormire e riposarsi. Troppo poco. Ecco perchè la legge sul lavoro (LL) vieta la rotazione antioraria.

Con un analogo turno di lavoro, dal giovedì al venerdì si prevede ancora una volta un tempo di riposo di 16 ore, finché finalmente arriva il venerdì pomeriggio e il tanto atteso fine settimana. *Illustrazione 1.*

2.2. Perché la rotazione oraria della sequenza dei turni è UN'ASSOLUTA NECESSITÀ

Nel caso della rotazione oraria della sequenza dei turni il primo turno comincia alle 6:00 del lunedì mattina e dura fino alle ore 14:00. Poi il lavoratore ha libero e può sfruttare al meglio la giornata. Se si corica per tempo, avrà dormito a sufficienza e si sentirà riposato anche se il giorno dopo deve cominciare di nuovo alle 6:00 del mattino.

Il mercoledì il servizio passa dal primo al secondo turno, ciò che significa che dalla fine del servizio di martedì fino al prossimo turno di mercoledì il lavoratore dispone di 24 ore libere, un tempo sufficiente per svolgere delle attività ricreative, dormire e riposare.

Lo stesso si ripete poi per il turno da giovedì a venerdì, dopodichè la settimana lavorativa si conclude con un turno di notte che però finisce solo al sabato mattina. Questo è un punto cruciale che è all'origine di equivoci e malintesi. *Illustrazione 2.*

Ciononostante, sono molti coloro che preferiscono attenersi all'assurdo sistema della rotazione antioraria. Il perchè di questo, lo si potrà vedere qui di seguito e si avrà anche modo di capire come mai il sistema venga esaminato solo in maniera superficiale e come mai i fine settimana vengano interpretati in maniera sbagliata.

Il perchè i responsabili dei piani di lavoro e delle aziende di trasporti si ostinano ad attenersi alla legge sulla durata del lavoro (LDL) e sulla rotazione antioraria della sequenza dei turni è spiegato nel capitolo 3.

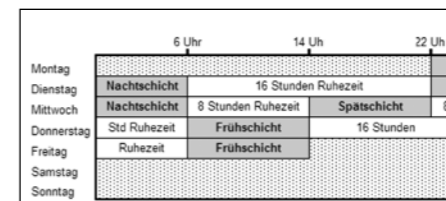


Illustrazione 1: Piano di turnazione in base al sistema 5-2, rotazione antioraria.

Tempo di lavoro da lunedì a venerdì: 5 x 8 ore, totale 40 ore

Pausa lavoro tra i turni: 16 ore + 8 ore + 8 ore + 16 ore, totale 48 ore



Illustrazione 2: Piano di turnazione in base al sistema 5-2, rotazione oraria.

Tempo di lavoro da lunedì a venerdì: 5 x 8 ore, totale 40 ore

Pausa lavoro tra i turni: 16 ore + 24 ore + 24 ore + 16 ore, totale 80 ore

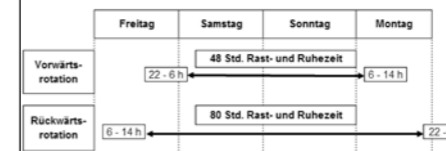


Illustrazione 3: Ecco come vengono interpretati i fine settimana in base ai due sistemi di turnazione.

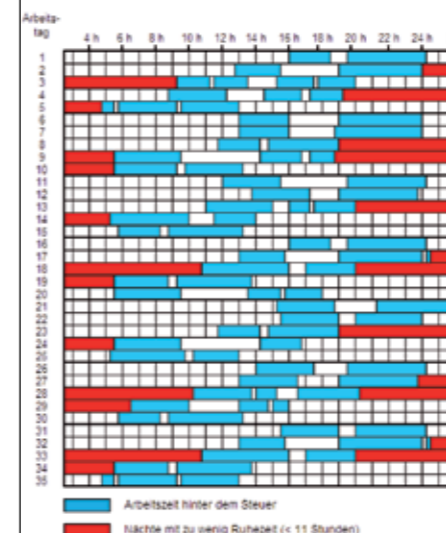


Illustrazione 4: Piano di turnazione di un conducente di bus in base al sistema 5-2, rotazione oraria.

2.3. Errata interpretazione della gestione dei fine settimana

Illustrazione 3. Malgrado si tratti di una prassi alquanto frequente, è completamente falsa. Se il venerdì si lavora per tutta la notte dalle 22:00 alle 6:00 di sabato, non si può considerare il sabato come un giorno di riposo o un giorno libero, in quanto al termine del turno bisogna prima riposarsi. Il fatto di considerare il sabato come un «giorno libero» è un vero controsenso, dal momento che così facendo i lavoratori vengono defraudati del loro meritato riposo.

Dato che un lavoratore non può avere sempre libero durante il fine settimana (le aziende di trasporti pubblici ma anche altri settori, quali gli ospedali e le case di cura, lavorano anche nel fine settimana), da qualche parte bisogna necessariamente integrare dei giorni liberi per ripartire equamente il carico di lavoro del fine settimana tra tutti i collaboratori.

Applicando invece un corretto sistema di rotazione oraria, così come rappresentato nella seguente illustrazione, si ha automaticamente lo slittamento di un giorno: l'inizio del lavoro nella seconda settimana non è quindi di lunedì, bensì di martedì.

Osservando l'illustrazione 3, si ha subito l'impressione e non ci sono dubbi che la rotazione oraria non va bene e che è preferibile optare per quella antioraria. Di questa idea non sono solo i datori di lavoro, ma anche i lavoratori interessati, le associazioni professionali, i sindacati e, non da ultimo, anche i politici che «avallano» delle leggi come quella sulla durata del lavoro (LDL).

2.4. Un reale piano di lavoro di un conducente di bus

Qui si è tenuto conto solo delle settimane in cui il conducente deve lavorare per cinque giorni consecutivi. Nella tabella non sono riportate le settimane in cui sono stati inseriti dei giorni liberi, in modo da far risaltare meglio il sistema della rotazione antioraria. *Illustrazione 4.*

Quello che più colpisce di questo piano di lavoro sono i periodi di riposo, che qui sono riportati in rosso, tra i vari cambi di turno. Sono riportati in rosso, in quanto hanno una durata inferiore rispetto alle 11 ore previste dalla legge. Non sorprende, quindi, che nel corso di un sondaggio effettuato tra più di cento conducenti di bus, la «grande stanchezza cronica» sia stata indicata come il problema di gran lunga più importante per tutti loro.

2.5 Conversione di un piano dei turni faticoso in rotazione oraria

I giorni di lavoro riportati nel piano dei turni dell'illustrazione 4 sono numerati da 1 a 35. Nel grafico riportato qui di seguito resta tutto invariato, malgrado sia assolu-

tamente inadeguato, fatta eccezione per la sequenza dei turni infrasettimanali che non avviene più con una rotazione antioraria, bensì oraria. *Illustrazione 5.* Con un'unica eccezione, come per magia quasi tutti i tempi di riposo evidenziati in rosso sono spariti. E anche in quell'unico caso, dal giorno no. 10 al 9, mancano solo pochi minuti per raggiungere le undici ore di tempo di riposo.

2.6 Le pause devono essere intese come tempo di riposo per i lavoratori e non come un'entità manipolativa per gli addetti alla pianificazione dei turni

Oltre ai tempi di lavoro e ai periodi di riposo, nella seguente tabella vengono riportate anche le varie pause. Il fatto di prevedere molte pause brevi è utile e permette di assicurare il necessario riposo (in verde). Anche le pause più lunghe, fino ad 1 ora e mezza, sono auspicabili, come nel caso di un padre di famiglia che desideri pranzare con la propria famiglia. Tutte le pause che durano più di 1 ora e mezza non hanno più un valore ristoratore e sono considerate fuori luogo (in giallo). *Illustrazione 6.*

2.7 Come si presenta un buon piano dei turni

Le pause eccessivamente lunghe (quella più lunga osservata nello studio [3] era di 340 minuti) non solo hanno come conseguenza dei tempi di riposo troppo brevi, ma anche dei tempi di presenza molto lunghi. Il tempo di presenza più lungo che si è osservato era di 839 minuti e, pertanto, solo un minuto per arrivare alle 14 ore (con un tempo di lavoro di 8,2 ore). *Illustrazione 7.*

La situazione odierna sarebbe molto diversa se, SENZA NÉ MA NÉ SE, ogni singolo

addetto alla pianificazione dei turni, direttore di un'azienda di trasporti o di un ospedale, direttore di produzione o CEO si ritrovasse per almeno tre mesi di fila alla guida di un treno, in una catena di montaggio o in un qualsiasi altro reparto. Ma, da notare, completamente da solo e senza momenti di time-out per delle sedute importanti. Dopo una simile esperienza, i piani di lavoro sarebbero di sicuro ben presto molto simili al modello che abbiamo riportato in precedenza.

2.8 Come si dovrebbe presentare una corretta situazione dei fine settimana in caso di rotazione oraria

Illustrazione 8: Come dovrebbero essere i fine settimana con una corretta rotazione oraria.



Quando si parla di sistemi di turnazione, non bisogna dimenticare che il lavoro a turni rappresenta già in sé un aspetto gravoso e impegnativo della propria attività lavorativa. Sono moltissimi i lavoratori che raggiungono l'età del pensionamento con dei seri problemi di salute.

È dimostrato che i turnisti con più di 50 anni d'età sono soggetti ad un forte aumento di assenze e problemi di salute. Queste cifre sono note all'interno dell'azienda, ma non vengono rese di dominio pubblico, come del resto anche le cifre relative alle fluttuazioni, ai prepensionamenti e alle morti precoci.

Spesso e volentieri capita di sentir dire dai giovani collaboratori: «Il lavoro a turni non

mi dispiace.» Questo lo possono dire solo perché sono ancora giovani e robusti e perché non sentono ancora il peso dell'età sul loro fisico. Dato che di norma i turni di notte sono pagati meglio, i giovani si lasciano «spontaneamente» per svolgere i turni di notte, in poche parole vengono pilotati dalle prospettive pecuniarie.

Il prezzo è però alto, in quanto questo è un atteggiamento miope e poco lungimirante. È risaputo che si comprende il reale valore della salute solo quando viene a mancare. In questo modo, però, non si fa che facilitare il compito dei datori di lavoro e degli addetti alla pianificazione dei turni che si sentono liberi di allestire i piani dei turni a proprio piacimento.

2.9 Ovviare ai complessi piani occupazionali e di turnazione grazie ai lavoratori part-time

Nelle aziende, come quelle che operano nell'ambito dei trasporti pubblici, ci sono delle ore di punta in cui chiaramente si ha bisogno di più personale. Per coprire questi picchi bisogna far capo ai part-timer o «springer» per evitare che dei validi piani di servizio finiscano per trasformarsi in un piano assurdo come quello rappresentato nell'illustrazione 4.

I lavoratori a tempo pieno, come i conducenti di bus, i macchinisti di locomotiva o i lavoratori a turni attivi in analoghi settori, quali gli impianti di produzione, le case di cura e gli ospedali, hanno diritto ad un piano di lavoro che tenga conto delle loro risorse fisiche e psichiche: un valido piano di lavoro con delle pause adeguate.

Un lavoratore sfinito, indipendentemente dalla professione che svolge, rappresenta

un grosso rischio e può commettere degli errori nell'adempimento del proprio servizio.

Se solo questi lavoratori potessero disporre di validi piani di servizio e un sufficiente tempo di riposo, noi «consumatori» avremmo più sicurezza, i diretti interessati avrebbero più soddisfazione nel loro lavoro e delle chances indubbiamente più alte di raggiungere l'età di pensionamento in buone condizioni di salute.

2.10 Di cos'altro bisogna tener conto nell'allestimento dei piani di servizio

2.10.1 Ritmi biologici

Ognuno di noi ha un ritmo biologico diverso che determina l'insorgere di determinati sintomi ricorrenti o cambiamenti nel nostro organismo. La scienza che tratta e approfondisce questo fenomeno si chiama cronobiologia.

Sostanzialmente, si fa una distinzione fra tre tipi di ritmi biologici:

- I ritmi ultradiani sono dei periodi ricorrenti di durata inferiore ad un giorno (dian) che variano dai millisecondi ad alcune ore. Alcuni esempi di cicli ultradiani del corpo sono gli impulsi cellulari, il battito cardiaco, la respirazione o i «cali biologici» che subentrano all'incirca ogni novanta minuti e che rendono le pause brevi estremamente importanti ed efficaci.

- I ritmi circadiani sono dei ritmi di durata di circa un giorno (circa-dian) che rivestono un'estrema importanza nella pianificazione dei turni. Questi periodi sono definiti anche «orologio biologico» e possono variare da persona a persona. La loro durata varia da 22 a 25 ore, indipendentemente dai fattori esterni. Il processo può essere regolato ad un ritmo di 24 ore mediante degli stimoli esterni, quali per esempio una sveglia.

Tuttavia, ognuno di noi mantiene un proprio ritmo individuale per tutta la vita. L'orologio biologico non può essere modificato, nemmeno se, per esempio, ci si trasferisce in un altro continente, magari dall'Europa all'America del nord o in Asia. Una volta passato l'effetto del «jet lag», il nostro sistema funziona di nuovo come faceva in Europa. Non è quindi possibile imbrogliare il proprio orologio biologico.

Come per gli animali, anche gli esseri umani si suddividono in tipi diurni o notturni, ciò di cui bisognerebbe assolutamente tener conto al momento di assegnare dei turni ai lavoratori. Se protratta per lunghi periodi, questa lotta contro l'orologio biologico porta a seri problemi di salute. Nella misura del possibile, alle persone mattiniere non andrebbero pertanto assegnati i turni di notte e, viceversa, ai notturni non andrebbero assegnati i primi turni del mattino. Questo, naturalmente, sempre che i lavoratori vengano presi sul

serio, che si comunichi con loro «in maniera adulta» e che nei piani di lavoro si tenga conto delle loro esigenze. Il secondo turno, ossia quello dalle 14:00 alle 22:00, può essere assegnato a tutti. Ai lavoratori che sono piuttosto dei tipi notturni, sarebbe preferibile assegnare dei turni di notte in più rispetto alla media. Da evitare comunque l'assegnazione esclusiva di turni di notte. Viceversa, lo stesso vale anche per le persone mattiniere.

- I ritmi infradiani sono dei ritmi che durano più di 24 ore e più o meno seguono i ritmi legati alle diverse stagioni, con sintomi di spossatezza primaverile, letargo invernale, ecc. I ritmi infradiani non sono rilevanti per la pianificazione dei turni.

2.10.2 Diversi cronotipi di esseri umani

Per quanto concerne il ritmo sonno/veglia, si fa una distinzione fra tre tipi di persone, tra cui i tipi mattinieri (allodole) e i tipi notturni (gufi). C'è anche un'altra categoria di persone, il cui ritmo dipende in larga misura dalla luce del giorno. Per completare questa metafora, definisco queste persone «aquile» in quanto, proprio come questi rapaci, sfruttano la termica e si mettono all'opera solo quando comincia a spuntare il sole.

Illustrazione 9: Cronotipi di esseri umani

Chronotyp			
volkstümlich	Metapher	aktive Zeit	Schlafzeiten
Frühaufsteher	Lerche	04 - 20 Uhr	20 - 04 Uhr
Tagmensch	Adler	08 - 24 Uhr	24 - 08 Uhr
Nachtmensch	Eule	12 - 04 Uhr	04 - 12 Uhr

2.10.3 Altre raccomandazioni importanti da parte dei cronobiologi

- (secondo Knauth e Hornberger, 1997)
- Non più di tre turni di notte consecutivi (nemmeno per i «volontari»)
 - Non più di tre primi turni o tre secondi turni consecutivi
 - Il primo turno non deve iniziare troppo presto (non prima delle 6:00)
 - Evitare le sequenze di turni faticosi
 - Almeno una sera libera alla settimana dal lunedì al venerdì
 - Fine settimana con almeno due giorni liberi interi (vedi ill. 8)

3. Conclusione

Qui si tratta della salute di decine di migliaia di lavoratori e di un elevato potenziale di rischio per la popolazione.

Solo per evitare di offendere qualche persona, non ci possono più essere degli argomenti tabù. Quando dei lavoratori, a prescindere dal loro livello, affermano che qualcosa è «giustificato» o che è «impossibile» cambiare qualcosa, allora dovrebbe suonare un campanello d'allarme. Questi responsabili vanno formati in maniera adeguata, ma se dimostrano di essere refrattari allora si dovrebbe fare a meno di loro.

In ambito sanitario talvolta si verificano degli errori a dir poco grossolani che, non di rado, possono avere delle conseguenze letali per il paziente e che, in maniera molto elegante, vengono definiti «errori diagnostici». Quando capita che il personale infermieristico o degli assistenti somministrino un medicamento sbagliato o iniettino una flebo sbagliata, può essere benissimo che questo sia dovuto alla grande stanchezza accumulata a causa dei loro faticosissimi turni.

4. Indicazione delle fonti

[1] Fredmund Malik: Führen Leisten Leben, DVA 2001

[2] Walter Heierli / Barbara Krause: Gesundes Fundament, starke Leistung, e-book: www.amazon.com/dp/B00CX3EWW

[3] Walter Heierli: Mentale Belastungen und soziale Defizite als Gesundheitsfaktoren für das Fahrdienstpersonal der Schaffhauser Verkehrsbetriebe, lavoro post-laurea ETH Zurigo / Università di Losanna, 2002

Articolo pubblicato per gentile concessione del sig. Walter Heierli. Il testo integrale può essere consultato nel sito Internet www.vslf.com / INFO / Sistemi di turnazione. Attualmente FFS Infrastruttura ha previsto un esperimento con la rotazione oraria per i lavoratori delle centrali operative. La commissione del personale di FFS Infrastruttura ha precedentemente contattato le commissioni del personale di alcuni ospedali cantonali e della centrale nucleare di Gösgen.

Illustrazione 5: Cambiamento di un piano dei turni faticoso dalla rotazione antioraria alla rotazione oraria.

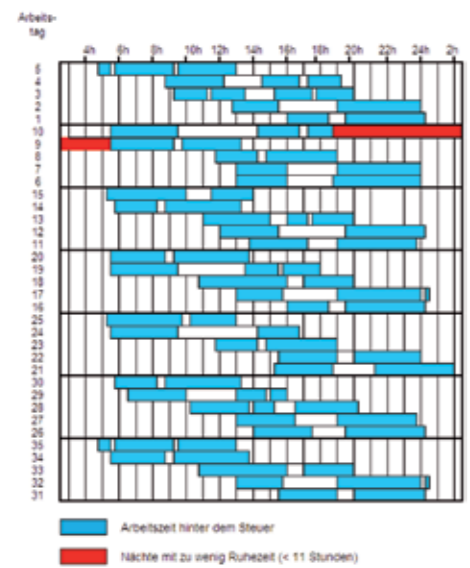


Illustrazione 6: Piano dei turni identico a quello dell'ill. 5, ma con l'indicazione delle pause.

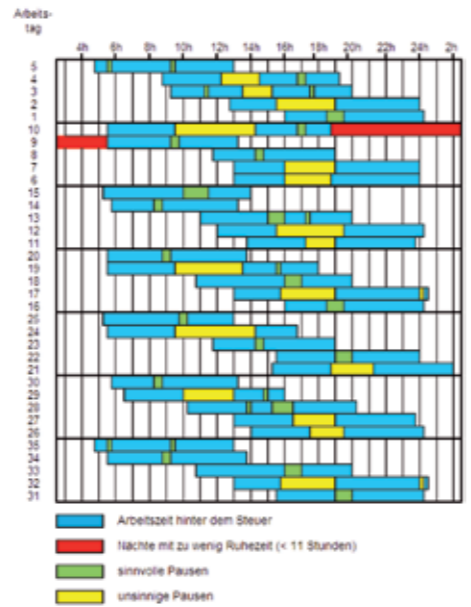
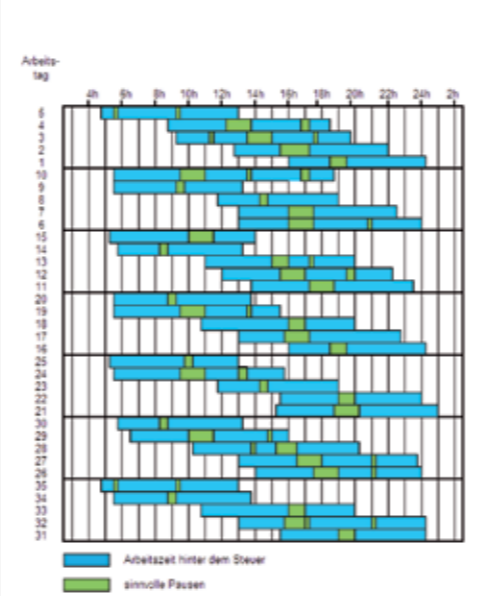


Illustrazione 7: Come si potrebbe presentare un buon piano dei turni.





20. Generalversammlung

Am 25. November 2013 fand die 20. Generalversammlung der VSLF Sektion BLS statt. Auch in diesem Jahr konnte unser Präsident Andreas Jost im Rest. Bernerhof/Da Luca eine ordentliche Anzahl von Mitgliedern begrüßen.

Als Gast konnten wir Frau Annette Müller, Projektleiterin Aus- und Weiterbildung Fahrpersonal BLS, begrüßen. Die ordentlichen Traktanden dieser 20. Generalversammlung gingen ohne nennenswerte Bemerkungen und Einwände über die Bühne.

Der Jahresbericht des Präsidenten war wie immer im Heft zur GV nachzulesen. Aus den Reihen der Mitglieder wurden keine Fragen dazu gestellt. Somit wurde dem Vorstand der VSLF Sektion BLS einstimmig Décharge erteilt und das Verbandsjahr konnte abgeschlossen werden.

Im Vorstand standen eine Neuwahl und drei Wiederwahlen an. Franz Müller wurde neu in den Vorstand gewählt. Andreas Jost hat sich für weitere zwei Jahre als Präsident / Leiter BLS zur Verfügung gestellt. Für eine weitere Amtsperiode von vier Jahren haben sich Heiko Bruno und Daniel Brönnimann als Kandidaten zur Verfügung gestellt.

Alle wurden von der Generalversammlung gewählt und in ihren Ämtern bestätigt!

Thomas Krebs hat seinen Rücktritt an dieser Generalversammlung eingereicht, dies nach mehr als 10 Jahren Vorstandstätigkeit. Der Vorstand bedankte sich bei ihm für die Mitarbeit im Vorstand und überreichte ihm einen Gutschein für ein Wellness-weekend im Solbad Sigriswil.

Hier die aktuelle Zusammensetzung des Vorstandes VSLF Sektion BLS:

Präsident / Leiter BLS: Andreas Jost
Co-Vizepräsident: Mike von Aesch
Co-Vizepräsident/Aktuar: Andreas Deltenbach

Kassiererin: Monika Stettler
AZK: Heiko Bruno
Beisitzer: Franz Müller
Fachausschuss LP BLS: René Hugentobler
Werbung: Daniel Brönnimann
GRPK: Michael Blaser
GRPK: Brigitte Ruch
Leiter Crossrail: Philipp Ammon

Wie jedes Jahr war auch Hubert Giger, Präsident VSLF, bei uns zu Gast. Er hatte für diese Generalversammlung folgende Themen mit dabei:

GAV SBB Verhandlungen 2014, Berufliche Neuorientierung NOA, Arbeitszeiten-Unterscheidung zwischen Personal im Tourendienst und dem normalen Büropersonal. SEV will Korrekturen TOCO

(Lokführercurve und mehr Abstufungen), Lohnverhandlungen Bahnen, etc.

PK SBB, neues Pensionierungs-Model:

Bei der SBB wird ein neues Pensionierungsmodel geprüft, dieses würde dann in Zeiten mit einem schlechten Deckungsgrad der PK die Möglichkeit eröffnen auch bei den Renten zu kürzen und im Gegenzug aber auch eine Erhöhung zulassen wenn es gut läuft. Die bestehenden Renten könnten aber so oder so nicht angegriffen werden.

Geschäfte 2013:

Die Fahrleistungen der SBB Tochterfirmen sollten wieder vom SBB P gefahren werden, würde wieder mehr Tourenvielfalt bringen. SBB P Uniform für Lokpersonal, ist im Moment gestorben. Kürzungsregel SBB LP nach Suizid, Lokpersonal erhält drei Tage frei, dies ohne Kürzung der Ruhetage, wie z.B. bei Krankheit. Arbeiten in der Freizeit (Aufsichtsbeschwerde BAV/ UVEK). Schiedsgericht Turbo, haben vor Bundesgericht verloren. Empfehlungen www.vslf.com, Schaut euch diese neuen Seiten an, es sind dort Empfehlungen des VSLF welche euch bei der täglichen Arbeit hilfreich sein können.

BAR SBB P

Folgendes haben wir in Verhandlungen mit SBB P erreicht:

- Max. 4,5 Stunden durchgehende Arbeitszeit! Dank Pausenwegzeit und Vorbereitungszeit wird erster Block max. 4h22min - Wegzeit sein.
- Pausen: dauern mind. 30 Min. und sind unbezahlt bis zu einer Gesamtsumme von max. 60 Min. Bei mehreren Pausen gelten die ersten 60 Min. als unbezahlt. Beginnen/enden in definiertem Pausenlokal (=Wegzeit)
- Arbeitsunterbrechungen, dauern mind. 20 Min. und sind bezahlt. Beginnen/enden in definiertem Pausenlokal (=Wegzeit).
- Abstände zwischen arbeitsfreien Sonntagen: Neu ist ein Abstand von 28 Tagen zwischen zwei arbeitsfreien Sonntagen möglich. Somit gibt es keine RT4 mehr.
- Arbeitsfreies Wochenende: Alle vier Wochen wird mindestens ein freies Wochenende (Sa/So) eingeteilt.
- Weihnachtstage: Wurde im Vorjahr an allen Weihnachtstagen (24.-26.12.) gearbeitet, wird auf Wunsch an einem dieser Tage des Folgejahrs ein arbeitsfreier Tag eingeteilt.
- NA fällt weg.
- Einsatzvorbereitung, zu Beginn jeder Tour werden 8 Minuten eingeteilt. Dies als Abgeltung für:
- Bereitschaftsmeldung, Konsultation der verschiedenen Informationstools, Beschaffung von Zirkularen, Erstellen von

ESI-/ERZU-Meldungen, Kundenservice (Abgabe Fundgegenstände, Auskunft)

- Für die Arbeit von 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr wird ein zusätzlicher Zeitzuschlag von 10% gewährt. Durch die Umverteilung des Zeitzuschlags vom Spät in den Nacht-/ Frühdienst können die Frühdiensttoure aufgewertet werden.

Presse VSLF August 2013:

Der Unfall in Granges-Marnand und die dadurch entstandene Diskussion in der Presse war enorm, welches mit der Aussage über die «Bestraffungskultur bei der SBB» ihren Höhepunkt erreicht hat.

LocoFolio

Jedes Mitglied ist angehalten Artikel zu Schreiben. Nur zu, das LOFO wird gelesen.

- 22. November 2013: Die Eulenklok ist getauft worden. Der VSLF hat eine eigene Werbelok, die SBB Re 460 105-0.

Im zweiten Teil folgte ein Interview mit Annette Müller, Projektleiterin Aus- und Weiterbildung Fahrpersonal BLS. Das Interview wurde durchgeführt durch das Vorstandsmitglied Mike von Aesch. Mit dieser Form ergab sich schnell eine lebhaft Diskussions und der Gast musste nicht ein langes Referat halten. Hier ein paar Eckpunkte des Gesprächs von Annette Müller:

- Komplette Auslegeordnung zum Thema Aus- und Weiterbildung Zug- und Lokpersonal.
- Erstellung eines Analyseberichts und eines Konzeptes unter Einbezug des Personals.
- Kosteneinsparung als klares Ziel der Übung, modularer Aufbau und bedürfnisgerechtes Angebot.
- Die Anerkennung des Lokführerberufes als Zweitausbildung gemäss Richtlinien SBFI wird nicht als Sinnvoll angesehen. Demgegenüber stehen die Aussagen des VSLF:
- Die SBFI-Anerkennung ist für den Vorstand VSLF ein zentrales Thema und sehr wichtig um den Ausbildungsstandart hoch zu halten und deswegen unverzichtbar.
- Der Arbeitgeber verpflichtet sich Weiterbildung und Wissenserhalt jährlich einzuplanen.
- Weiterbildung ist Arbeitszeit und als solche auszuweisen, somit AZG relevant. Natürlich kam auch der gesellschaftliche Teil nicht zu kurz und so kamen viele interessante Gespräche bei einem gemütlichen Abendessen zustande. Der Vorstand kann allen VSLF Mitgliedern nur empfehlen, uns an einer der nächsten Mitglieder- oder Generalversammlungen zu besuchen.

Die nächste GV findet am **17. November 2014** statt.



Sektionsausflug 2014

Wie jedes Jahr wird unsere Sektion auch im Sommer 2014 auf ein kleines Reisi gehen. 2012 waren sportliche Höchstleistungen gefordert und 2013 stand die einheitliche Arbeitskleidung im Vordergrund. Wohin es in Kürze gehen wird, bleibt noch ein Geheimnis. Nur so viel: Zweifel, ob es wieder lustig wird, sind völlig unbegründet!

Roman Isler
Aktuar Sektion Hauenstein-Bözberg



Generalversammlung 2014

Achtung! Zwei wichtige Änderungen für die kommende Generalversammlung der Sektion Ostschweiz:

Die GV findet am FREITAG, 14.11.14 statt. Und dieses Jahr werden wir die ganze GV im Restaurant Haldenbach, Haldenbachstrasse 3, 8006 Zürich abhalten; also sowohl den internen Teil wie auch den Apéro und das Nachtessen.

Das Restaurant ist vom Zürich HB zu Fuss über den Weinbergfussweg, oder mit dem Tram Nummer 10 in 10 Minuten erreichbar. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme und wünschen Euch bis dahin «gute Profil».

Stephan Gut
Präsident Sektion Ostschweiz





Lonay, 16. April 2014

Für Ihren Beitrag danken wir Ihnen ganz herzlich

Sehr geehrte Damen und Herren, *liebe Freunde,*

Vielen Dank für Ihre grosszügige Spende vom **08.04.2014** in der Höhe von **CHF 1'000.-**.

Dank der wertvollen Unterstützung von Menschen wie Ihnen können wir bereits seit mehr als 20 Jahren unseren Traum verwirklichen – den Traum von lachenden Kindergesichtern in Spitälern und spezialisierten Institutionen für Menschen mit Behinderungen.

Seit der Stiftungsgründung dürfen wir bereits über eine Million Kinderbesuche feiern. Unzählige Kinderlachen und freudreiche Momente konnten geschenkt werden – auch dank Ihres Beitrags. Gleichzeitig blicken wir gespannt in die Zukunft. Auch künftig sollen die Kinder unbeschwerte Lichtblicke geniessen dürfen. Um den Bedürfnissen gerecht zu werden, starten wir in diesem Jahr einen Ausbildungslehrgang mit zehn neuen Artisten.

Wir danken Ihnen für Ihre Solidarität, die uns hilft, auch in Zukunft unzähligen Kindern ein Leuchten in die Augen zu zaubern.

Herzliche Grüsse



André Poulie, Präsident

*Herzlichen Dank
Ihre Unterstützung ist
Quelle vieler Freude.*



