

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 sovrapprezzo 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 del LocoFolio



Caro «lettorato» del LocoFolio,

Prima che qualcuno si sorprenda per questo appellativo ormai tanto in voga e cominci a chiedersi se per caso anche il LocoFolio non abbia deciso di adeguarsi alle ultime mode, vi confermo che potete stare tranquilli. Per una volta, semplicemente mi adeguo allo spirito del tempo. Perché, come ben sappiamo, agli occhi dei nostri dirigenti non siamo più delle macchiniste o dei macchinisti che, con la nostra personalità e le nostre conoscenze, facciamo del nostro meglio per garantire delle corse sicure e, di conseguenza, il benessere dei nostri passeggeri e delle merci che ci vengono affidate. No, nel frattempo siamo diventati soltanto dei «conducenti di locomotiva» e, magari, dei semplici «esecutori di processi di guida». Questo suona molto meno impegnativo, e si sa che l'assenza di vincoli è ormai diventata una sorta di asso nella manica delle nostre compagnie. Pensiamo solo per esempio al nuovo contratto collettivo di lavoro delle FFS con le sue disposizioni per promuovere il lavoro a tempo parziale o concernenti i valori massimi dei conteggi annuali del tempo di lavoro. Ma queste disposizioni vengono rispettate, per esempio da parte di DT Traffico viaggiatori? No, la mancanza di macchinisti non lo consente e l'attuazione di queste direttive non è vincolante. Come mai c'è questa penuria di macchinisti? Semplicemente perché la pianificazione che dovrebbe definire il fabbisogno dei macchinisti è stata concepita principalmente con l'obiettivo di compiacere il management e di ridurre quanto più possibile il numero degli effettivi. Così facendo, purtroppo la pianificazione del personale di locomotiva è arbitraria.

Caro «lettorato» del LocoFolio, cemente perché la pianificazione che dovrebbe definire il fabbisogno dei macchinisti è stata concepita principalmente con l'obiettivo di compiacere il management e di ridurre quanto più possibile il numero degli effettivi. Così facendo, purtroppo la pianificazione del personale di locomotiva è arbitraria.

Anche la «guida adattiva» (ADL) non manca di creare tanto malumore. È verosimile supporre che l'ADL sia stata concepita in primo luogo per sostenere il progetto del DATEC di attuare la transizione verso un'energia sostenibile delle FFS. Le raccomandazioni di guida, che vengono trasmesse ai macchinisti durante la corsa, in troppi casi trovano scarso se non nessun riscontro nella pratica e, pertanto, sono arbitrarie.

I macchinisti si devono confrontare di continuo con delle nuove direttive che, come nel caso dei giri d'ispezione dei treni in arrivo alla destinazione finale o del posto di fermata di Rietheim, sono mal concepite e, di conseguenza, non sono attuabili. È possibile che sia così proprio per non doversi assumere la responsabilità delle eventuali conseguenze e, pertanto, di proposito i responsabili vedono questi processi come non vincolanti. È probabile che anche il «processo di lavoro Partenza» sia stato concepito sulla base di queste considerazioni. Nel caso della collisione di

Granges-Marnand è comunque evidente che non ha funzionato, non per niente nel suo rapporto anche il SISL, il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni, l'ha giudicato inattuabile. E, tutto quello che non è attuabile dà l'impressione di non essere vincolante. In questa edizione del LocoFolio vi proponiamo una breve panoramica di queste «arbitrarietà».

C'è da chiedersi come mai le macchiniste e i macchinisti preferiscano avere delle regole chiare, quando invece l'arbitrarietà ci potrebbe dare un'illusione di libertà e di informalità. Forse proprio perché ci rendiamo conto che già alle tre di domani mattina i dati del PIPER potrebbero non essere più vincolanti, altrimenti ci potrebbero essere dei ritardi dei treni e dei fastidi per i nostri clienti. Ma forse anche perché sappiamo bene che, anche in caso di scarsa visibilità dei segnali, gli attuali processi sulla circolazione non devono non essere considerati vincolanti, se non si vuole correre il rischio di incappare in grossi guai, danni materiali o spiacevoli articoli sui media.

In tutti i casi, auguro a tutti i lettori una piacevole lettura, ovviamente senza alcun impegno. Auguro inoltre a tutte le mie colleghe e ai miei colleghi macchinisti buon proseguimento e un viaggio piacevole e senza intoppi, questo ovviamente è un obbligo!



La voce del presidente

Hubert Giger, presidente del VSLF



Care colleghe e cari colleghi, Le notizie sugli scioperi dei nostri colleghi germanici del sindacato tedesco dei macchinisti di locomotiva (GDL) hanno trovato ampia eco durante tutta la primavera. È con grande energia che la GDL ha rivendicato la sua giustificata richiesta di avviare delle trattative contrattuali anche per il personale del treno che esso rappresenta e, attualmente, è in corso un procedimento di arbitraggio. La condizione di fondo, ossia il fatto di poter concludere i futuri negoziati a prescindere dall'esito delle trattative degli altri sindacati, in definitiva ha potuto essere concordata ancora prima della procedura di conciliazione. La tenacia e la perseveranza dimostrate nel perseguire le proprie legittime richieste hanno dato l'effetto sperato. Congratulazioni anche da parte nostra. Anche noi al momento siamo impegnati nelle trattative CCL con la BLS SA. In gergo ferroviario, potremmo definire le richieste della compagnia come un sovraccarico del peso rimorchiato da una locomotiva. Finché il treno potrà riprendere la corsa, bisognerà alleggerirlo ancora di molto. La proroga, o meglio il differimento, dei negoziati di un anno è opportuna al fine di riuscire a ricomporre il treno da zero. Analogamente alla BLS, anche la SOB ha intenzione di introdurre un nuovo sistema salariale, ciò che noi abbiamo pattuito con le FFS ancora nel 2011. Questi sistemi dovrebbero avere una logica trasparente e di facile gestione. Malgrado i successi che abbiamo riportato grazie alla soppressione di Vision 2010

per i macchinisti FFS, all'abolizione degli impieghi al disotto del valore di base delle fasce salariali nel CCL 2015 e al risultante adeguamento (minimo) dei salari individuali, non siamo purtroppo riusciti ad evitare la creazione di un importante gruppo di «perdenti». Sono tutti coloro che, dopo anni di attività come macchinisti, più o meno percepiscono lo stesso salario di chi ha appena ultimato la formazione. Non è tanto l'ammontare del salario che criticano, quanto piuttosto questo ingiustificato divario minimo rispetto ai più giovani. Il fatto inoltre che l'avanzamento nel sistema salariale di diverse ferrovie non vada di pari passo con quanto è stato promesso e pattuito, è confermato anche dal tribunale arbitrale a cui si è appellata la Thurbo SA. La pressione legata al fatto di dover cercare la propria fortuna altrove, magari con dei posti interni retribuiti meglio, presso altre compagnie o addirittura al di fuori del mondo ferroviario, sta crescendo in modo esponenziale e, questo, malgrado la penuria di macchinisti in costante aumento su tutto il territorio nazionale. Questi sono errori del sistema a cui bisogna assolutamente porre rimedio. Nel comunicato delle FFS di novembre 2011 sul nuovo sistema salariale ToCo si poteva leggere quanto segue: *L'introduzione uniformata del sistema di remunerazione in seno alle FFS permette di creare trasparenza, comparabilità e equità interna dei salari per tutte le divisioni all'interno dell'azienda.* L'equità, in un'azienda, rappresenta un importante strumento gestionale per assicurare un

buon livello di soddisfazione del personale. Si tratta ora di ristabilire questa equità salariale nell'ambito della stessa categoria professionale. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) non ha ancora preso una decisione in merito all'ammontare dei salari per il personale di locomotiva attivo in Svizzera. Ha semplicemente constatato che ci deve essere un settore «traffico interno» e un settore «traffico di merci in transito»; inoltre considera i salari dei macchinisti attivi in Svizzera inferiori a 45 000 CHF all'anno come usuali nel settore! C'è da chiedersi se il modello per il futuro della Svizzera si dovrà basare sul protezionismo oppure sulla liberalizzazione. A livello nazionale, anche nell'ambito delle ferrovie non sono previsti o autorizzati dall'UFT dei salari alla stregua di quelli italiani. In questo contesto, siamo in contatto con il SEV che ha impugnato per vie legali la decisione dell'UFT. Con l'imminente apertura della «Rete Espresso Regionale» (RER) di Ginevra, dopo quella del settore del «traffico di merci in transito» la discussione presto verterà anche sul settore «S-Bahn limitrofe»? E quando i nostri trasporti pubblici raggiungeranno il livello dei salari presenti all'estero? Abbiamo seri dubbi che, come suggerito dall'UFT, questa ripartizione di un settore in base alla tipologia di trasporti possa passare. Noi comunque non molliamo.

Il vostro presidente
Hubert Giger

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



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



Adeguamento dei salari dei giovani macchinisti attivi presso FFS SA

Il nuovo contratto collettivo di lavoro delle FFS non prevede le assunzioni dopo la formazione ad un salario del 10% circa inferiore al valore di base del livello di qualifica. Di conseguenza, tutti gli aspiranti macchinisti rientrano almeno nel valore di base. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

I giovani macchinisti che negli anni 2012 e 2013 erano stati assunti al di sotto del valore di base, quest'anno raggiungono almeno questo valore e in virtù delle misure salariali di maggio 2015, sono assegnati ad una classe leggermente superiore rispetto ai loro colleghi assunti nel 2014 e nel 2015. Questo adeguamento è stato concordato con le FFS in occasione delle trattative CCL e ora trova applicazione anche presso DT Traffico viaggiatori.

Macchinisti FFS V impiegati sotto «Vision 2010»

Presso FFS Traffico viaggiatori, nel 2001 si è introdotto il macchinista Z 140 come macchinista regionale, ciò che ha avuto delle prime importanti conseguenze sul salario di partenza. Durante tutto il periodo di validità di «Vision 2010» R 141.1, tra il 2006 e il 2011 i macchinisti della divisione FFS Traffico viaggiatori che avevano ultimato la formazione erano annoverati nella classe di funzione 11 e percepivano uno stipendio che equivaleva almeno al valore minimo di detta classe di funzione (56'260 CHF, stato 2005). FFS Cargo invece non aveva mai assunto dei macchinisti di linea al di sotto della classe di funzione 14; infatti, i nuovi macchinisti erano semplicemente assegnati alla classe di funzione 11 come LCN (macchinisti Cargo su brevi distanze).

Contrariamente alle raccomandazioni degli altri partner, in occasione dell'assemblea generale 2008 di Briga del 10 giugno 2009 il VSLF aveva deciso di disdire Vision 2010 per la fine del 2009. Da quel momento era quindi possibile integrare nuovamente tutti i macchinisti FFS attivi sul territorio nazionale e in tutte le divisioni in una classe di funzione. Questo aveva risolto anche la questione della ripartizione del personale in macchinisti regionali e a lunga percorrenza. Il tutto era diventato effettivo con il CCL FFS 4 che era entrato in vigore il 1° luglio 2011.

Tutti quei colleghi che dal 2004 al 2011 sono stati impiegati come macchinisti Z140 o conformemente a Vision 2010, ancora oggi non sono riusciti a recuperare lo svantaggio dovuto al basso salario iniziale e i loro salari sono stati semplicemente ripresi 1:1 nel nuovo sistema salariale ToCo. E così, gli attuali salari dei macchinisti che sono stati assunti tra il 2006 e il 2011 sono più del 10% più bassi rispetto al «normale» avanzamento (conformemente al CCL,

entro 20 anni) del livello di qualifica G del sistema ToCo (personale di locomotiva). Una corresponsabilità per questo deprecabile stato di cose è riconducibile anche all'insufficiente stanziamento di mezzi che è stato definito in occasione delle trattative salariali per il finanziamento degli aumenti salariali individuali, in quanto negli ultimi 10 anni la massa salariale non è mai andata oltre l'1%. Anche il rincaro minimo degli ultimi anni contribuisce ad aggravare questa difficile situazione, dal momento che per i dipendenti in fase di avanzamento il sistema salariale interviene solo in presenza di un aumento sostanziale del carovita.

Linea d'azione del VSLF

Nel corso dell'assemblea generale 2014 del VSLF che si è tenuta a Zurigo, è stata approvata una risoluzione che è stata sottoposta all'attenzione delle FFS con preghiera di voler riesaminare e adeguare i salari del personale di locomotiva. Le FFS hanno tuttavia respinto la nostra richiesta sulla base del CCL attualmente in vigore. Un adeguamento dei salari dei macchinisti che sono stati assunti tra il 2004 e il 2011 è un'assoluta priorità. Sia il dumping salariale all'interno delle FFS dovuto a Vision 2010 che le assunzioni al di sotto delle fasce salariali, riguardavano unicamente i macchinisti della divisione FFS Traffico viaggiatori. Grazie ai nuovi salari dei macchinisti in base al sistema ToCo e alla soppressione degli impieghi al di sotto delle relative fasce salariali, le FFS hanno finalmente riconosciuto che la situazione andava assolutamente modificata. Tutti noi abbiamo il dovere di ovviare a questo retaggio del passato.

Salari onesti per i macchinisti

Roger Wyss, macchinista di Zurigo

Il mondo della ferrovia mi affascina da quand'ero bambino, per cui il forte desiderio di diventare macchinista mi ha accompagnato fino alla fine del mio apprendistato. Quando ho fatto domanda alle FFS, i concetti del tipo «Vision 2010» mi erano altrettanto sconosciuti di parole come «soglia della velocità». Dal basso dei miei 21 anni, chiaramente mi fidavo ciecamente di tutto quello che veniva detto durante le giornate informative e durante i colloqui di lavoro, fino a quando, già durante la mia formazione di macchinista, alcune di

queste «promesse» hanno iniziato a svanire letteralmente nel nulla e mi sono fatto un'immagine molto diversa dei dirigenti delle FFS. Ai vertici, a quanto pare è ormai prassi fare di continuo delle false promesse, per la maggiore verbalmente, per poi più tardi affermare che non si è mai detto una cosa simile. Un'altra bella abitudine è quella di scaricare le responsabilità, all'insegna della massima: «Il management più tardi ha deciso di fare dei cambiamenti.» Ma, parliamoci chiaro: un dirigente non dovrebbe conoscere bene la propria area di responsabilità e non dovrebbe fare delle promesse che non esolino dai propri compiti e dalla propria sfera di competenza? All'epoca si diceva che noi giovani macchinisti saremmo stati assegnati alla classe di funzione 11 e che, dopo un certo tempo, saremmo potuti passare nella classe di funzione 12 o 14 non appena si fosse messo a concorso un posto o si fosse raggiunto il massimo di una classe di funzione a livello nazionale. Sostanzialmente, non è successo né l'una né l'altra cosa, anche perché questo sistema era decisamente troppo poco chiaro e trasparente. Le FFS asserivano di aver fatto un elenco dei macchinisti con le rispettive classi di funzione, ma quel che è certo è che non avevano interesse a pagare dei salari più alti di quanto non fosse necessario.

Poi sembrava che con il nuovo sistema salariale «ToCo» tutto dovesse cambiare. Se non altro, adesso abbiamo un'unica fascia salariale che ci permette di fare nuovamente dei confronti trasparenti; dei confronti che, sia per me che per altri miei colleghi, sono però motivo di malumore. Con l'aumento dei salari dei giovani macchinisti con 0-3 anni di servizio, ora questi percepiscono un salario che è appena 10'000 CHF più basso del mio attuale salario annuo, nel mentre i colleghi che hanno 1-2 anni di servizio più di me, ricevono ben 10'000 CHF in più. Questo ci fa capire come mai tanti colleghi della mia stessa annata di assunzione abbiano deciso di lasciare le FFS, tanto più che andando a lavorare alla BLS o in tante altre imprese ferroviarie, in un attimo si ritrovano con 10'000-15'000 CHF in più in busta paga, per la stessa attività lavorativa e con analoghe condizioni di lavoro. Data l'attuale situazione del personale, sono convinto che se questi dipendenti volessero tornare di nuovo alle FFS dopo 1 o 2 anni, di sicuro riceverebbero un salario molto più alto di



quanto avrebbero percepito se non avessero mai lasciato la compagnia. Mi aspetto pertanto che anche i quadri superiori delle FFS facciano propri i nostri valori della responsabilità e del rispetto e che noi non ci si possa aspettare una paga onesta solo tra 20 anni. Questo presuppone anche che non si facciano dei favoritismi a spese di altri. Se tutto resterà così com'è, allora toccherà a noi trarre le dovute conseguenze. Il momento per farlo non è mai stato migliore di quello attuale.

Il salario e altre fandonie

Stefan Wirz, macchinista del deposito di Lucerna

Nel 2001, quando ho iniziato la mia formazione di macchinista presso le FFS, l'universo, anche quello salariale, era ancora a posto. Si poteva ancora dare per certo che, nel giro di dieci o dodici anni al massimo, si sarebbe potuto raggiungere il salario massimo. In fase di formazione ci era stato inoltre assicurato che tutti i partecipanti avrebbero ricevuto lo stesso salario e avrebbero avuto le stesse condizioni contrattuali.

Ben presto ci siamo però resi conto che c'era chi guadagnava di più e chi di meno, che c'era chi aveva una clausola di rimborso di 20'000 e chi di 50'000 franchi, beninteso con la stessa identica formazione.

In occasione della consegna dei diplomi nel novembre 2002, si era ribadito a più riprese che il rendimento si sarebbe ripercosso positivamente sui nostri salari iniziali ma, purtroppo, in busta paga non tutti poi hanno trovato lo stesso stipendio. Per UN neodiplomato che già da subito si ritrovava con 1000 franchi in più (al mese) in busta paga, tanti altri dovevano purtroppo tirare la cinghia.

Essendo stati assunti e avendo seguito la formazione iniziale presso il deposito di Lucerna per poi essere impiegati a Zurigo, automaticamente le condizioni (HR) e i salari erano quelli lucernesi. In occasione della prima valutazione del personale, quasi in passant è venuto fuori che a Zurigo non saremmo mai stati assunti a delle condizioni così svantaggiose. Peccato per chi era stato assunto a Lucerna ...

Hanno poi fatto seguito i primi anni di lavoro, durante i quali inizialmente potevamo ancora approfittare di un avanzamento salariale decente, sulla base dell'esperienza e del rendimento. Improvvisamente, però, le regole del gioco sono cambiate ed è stato introdotto il sistema, a dir poco scorretto e assurdo, degli anni di funzione. E, così, invece di veder adeguare e di prevedere dei salari in base agli anni effettivi di servizio, siamo stati penalizzati ancora una volta a causa del salario di partenza basso e siamo ripartiti

dall'anno di funzione 0 e, questo, malgrado svolgessimo già da due anni l'attività di macchinisti.

Da allora, in tutti questi anni non sono mai stati messi a disposizione dei mezzi finanziari sufficienti per garantire l'auspicato avanzamento salariale. I tassi del 3%, rispettivamente del 2%, definiti a suo tempo per l'aumento salariale, non sono mai stati rispettati e, al massimo, siamo arrivati all'1,5%.

Nel frattempo, eccomi già al mio 14° anno di servizio e, per arrivare al massimo salariale, mi mancano ancora oltre 8000 franchi, importo che, diviso per l'aumento salariale di quest'anno di miseri 627 franchi (2 LEE), fa sì che in teoria mi restino solo ancora 12 anni di avanzamento. Per allora, avrò 60 anni. In base al CCL 2011 (art. 94, par. 2) l'avanzamento salariale non avrebbe dovuto eccedere i 20 anni. Con il CCL 2015, ecco che ora le regole del gioco sono state cambiate un'altra volta: il tasso è stato semplicemente annullato. In base all'attuale LEE, un macchinista che al 1° gennaio 2015 ha iniziato con il salario minimo adesso potrà raggiungere il tetto massimo dopo 36 (trentasei!) anni, e quindi, oltre un decennio e mezzo in più rispetto a quanto previsto dal CCL 2011! Sul piano dell'avanzamento salariale e del risparmio a scapito dei macchinisti, questo è un vero capolavoro ...



Sulla buona rottaia. 

Circa 3'000 collaboratori motivati si impegnano affinché 60 milioni di passeggeri all'anno e 35'000 tonnellate di merci al giorno arrivino a destinazione all'insegna dell'affidabilità e in sicurezza. Contribuiamo a strutturare le ferrovie e il trasporto pubblico, mantenendo la nostra prossimità alla clientela grazie alle sedi regionali. Per ampliare i nostri attuali team di macchinisti/e preparati/e nelle varie sedi, stiamo cercando un/una

Macchinista

OVF, categoria B, con possibilità di occupazione a tempo parziale

Mansione: guidare e portare a destinazione, puntualmente e in sicurezza, i treni BLS per il trasporto dei nostri passeggeri. Inoltre garantire un servizio alla clientela professionale nel traffico regionale, contribuendo così all'immagine positiva dell'azienda.

Requisiti: assolvimento di un corso di perfezionamento per macchinisti, categoria B in conformità all'OVF. Licenza di condurre della categoria B. Spiccata consapevolezza del servizio per rispondere attivamente alle esigenze della clientela. Madrelingua francese o tedesca con conoscenze dell'altra lingua al livello A1 (TELC o DELF).

Salga a bordo! Un ambiente caratterizzato da familiarità e apprezzamento le offre le migliori condizioni per proporre le sue idee e valorizzare i suoi punti forti contribuendo a forgiare il futuro di BLS. Si lasci affascinare dalle tante sfaccettature del mondo del trasporto pubblico.

Ha voglia di mettere in moto qualcosa? Trova maggiori informazioni e le descrizioni dettagliate dei posti di lavoro su www.bls.ch/jobs

affidabili, ambiziosi, simpatici



www.bls.ch

Ben 15 anni fa, io ho detto sì, sia alla mia professione che alla responsabilità che essa comporta; io sono rimasto fedele alla parola data. Sono solo un ingenuo per aver creduto alle promesse fatte a suo tempo dal mio datore di lavoro, a cui avevo assicurato tutto il mio instancabile e, fino a questo momento, leale impegno? Più che di promesse, si trattava forse di semplici lapsus? Vuol dire che le promesse sono fatte per essere spezzate?

Data la mia età è ben difficile che possa lasciare le FFS e, questo, lo sanno molto bene anche i responsabili. Attenzione, però, perché al giorno d'oggi ben difficilmente le nuove leve si sposano con l'azienda o sono delle vere patite dell'universo ferroviario. La generazione «why» («perché») è abituata a mettere continuamente in discussione tutto e tutti, a decidere di conseguenza e a trovare rapidamente una strada diversa. Che potrebbe anche andare a svantaggio delle FFS. Che questo messaggio sia già arrivato anche ai piani alti e al reparto HR?

L'impotenza visionaria dei macchinisti

Stefan Füglistner, macch. FFS Traffico viaggiatori, deposito di Basilea

Il concetto di «Vision 2010» proprio non lo posso più sentire. È solo sinonimo di una società a due categorie, di una degenerazione costante di una professione che ai tempi aveva fatto battere il cuore a tanti di noi e di una lenta e inesorabile riforma di un sistema di valori considerato ormai antiquato.

Vivo ogni mia giornata di lavoro con una sorta di costante ambivalenza. Da una parte questo lavoro mi dà tanta soddisfazione, mi appassiona, mi mette davanti a tante sfide e richiede una buona dose di affidabilità e autonomia ma, dall'altra parte, non c'è né una valutazione oggettiva né un riconoscimento di quello che faccio. Nessuno mai mi dice se ho fatto bene il mio lavoro. Se c'è un feedback, di solito è solo quando qualcosa va storto. Anche la sempre più numerosa presenza di CLP non cambia questa realtà, anzi, è proprio il contrario. La valorizzazione del proprio lavoro, delle proprie prestazioni e della propria esperienza praticamente avviene solo e soltanto attraverso il salario. Non sarebbe poi così tragico se non ci fossero anche questi assurdi divari salariali, un retaggio dell'ultimo decennio.

Ogni qualvolta mi ritrovo a fare pausa con i miei colleghi e ci scambiamo le nostre idee, regolarmente mi assale questa vaga sensazione di inferiorità e di impotenza. Di inferiorità, perché dopo quasi 10 anni il mio lavoro vale ancora 20'000 CHF in meno rispetto alla maggior parte di quelli che sono seduti accanto a me e di impotenza, perché non ho altra scelta se non

cambiare il mio datore di lavoro o la mia attività.

Può anche essere che il fatto di fare tutto il possibile per ignorare ostinatamente le rivendicazioni dei giovani macchinisti che chiedono dei salari equi e adeguati sia una strategia del management. Se così fosse, questa strategia dà decisamente prova di scarsa lungimiranza da parte del gruppo dirigenziale del FFS. Con questo atteggiamento attendista si può solo guadagnare tempo, ma non si può aggirare uno scoglio. Al giorno d'oggi, una compagnia di successo ha bisogno di collaboratori bravi, capaci e, soprattutto, desiderosi di impegnarsi e pronti a tirare il carro. Questo l'avevano capito già tanto tempo fa anche i romani. Non per niente ci sono dei buoni cavalli. E, dato che con grande probabilità, anche il capitano ha bisogno di una certa autostima, allora dovrebbe riesaminare tutta la situazione insieme alla sua truppa e costruire soprattutto sulle nuove generazioni invece di ostacolare di continuo il loro percorso. Di sicuro non mancherebbero di dimostrarli la loro riconoscenza con i fatti.

Parlavate di «rivalutazione»?

Marcel Maci, macch. FFS V, deposito di Friburgo

A seguito delle lettere che ci sono pervenute in maggio sulla rivalutazione dei salari e sugli aumenti ordinari, un buon numero di macchinisti, alquanto insoddisfatti, hanno optato per la trasparenza, ciò che ci permette di confrontare alcune cifre:

Per poter avanzare delle ulteriori richieste nei confronti delle FFS e portare avanti gli accertamenti legali che sono stati avviati, dobbiamo necessariamente disporre di dati concreti.

Preghiamo pertanto i giovani macchinisti FFS di compilare il formulario che si potrà trovare nel nostro sito e di fornire i dati richiesti sull'attuale posto di lavoro e sul proprio salario:

www.vslf.com >
SALARI GIOVANI MACCH.

Tante grazie!

In questo sito si potranno trovare ulteriori informazioni su Vision 2010, come pure la lettera di risposta delle FFS in merito alla risoluzione del VSLF.

- 23 anni, formazione appena conclusa: 72'000 CHF
- 23 anni, 2 anni di esperienza: 72'204 CHF
- 30 anni, formazione appena conclusa: 72'000 CHF
- 32 anni, 2 anni di esperienza: 73'804 CHF
- 34 anni, 5 anni di esperienza: 74'959 CHF
- 35 anni, 2 anni di esperienza: 74'804 CHF
- 37 anni, 3 anni di esperienza: 75'004 CHF
- 42 anni, 2 anni di esperienza: 76'004 CHF
- 46 anni, 2 anni di esperienza: 76'804 CHF
Conclusioni: Tra il «giovane» macchinista di 23 anni che ha appena completato la propria formazione e il macchinista di 46 anni con 2 anni di esperienza, c'è una differenza di 4'804 CHF. Se deduciamo gli aumenti degli ultimi due anni (2014: 2'705 CHF / 2015: 1'254 CHF / totale: 3'959 CHF), ne risulta una differenza reale di 845 CHF per una differenza d'età di 23 anni. Se confrontiamo queste cifre con quelle di altre compagnie ferroviarie (per es. la BLS), i risultati sono a dir poco sbalorditivi: sappiamo infatti da fonte certa (grazie alle informazioni di alcuni colleghi) che questi importi possono essere addirittura più alti di 6'000-13'000 CHF.

Se analizziamo la situazione, è evidente che i salari attuali delle FFS non sono altro che la conseguenza diretta di due fattori decisamente sfortunati che erano in auge in passato (qui parlo degli ultimi 5 anni) e che nel frattempo sono stati aboliti: la classe F (il cui minimo era più basso di 10'000 CHF rispetto alla classe G) e il fatto che al momento dell'assunzione i «giovani» macchinisti potevano percepire un salario fino al 10% più basso rispetto al valore di base. Adesso che c'è ormai soltanto la classe G, dobbiamo constatare che questi vecchi salari di partenza erano troppo bassi e che gli aumenti di questi ultimi anni hanno permesso a questi colleghi di raggiungere solo la soglia d'entrata della classe G, senza tuttavia poter approfittare realmente di questi aumenti.

Ed è per questo motivo che una «rivalutazione» dei salari, ma nel vero senso della parola, è assolutamente necessaria: bisognerebbe calcolare di nuovo il salario di base di tutti i macchinisti (in base alla loro età e alla precedente formazione professionale) e aggiungervi i rispettivi anni di esperienza presso le FFS.

Per concludere, un'osservazione personale a nome dei «giovani» macchinisti: è vero che quando si hanno più di 40 anni si è in un'età in cui lusinga il fatto di essere ancora definiti come tali (anche se ci si sente ancora freschi e dinamici). Tutti noi abbiamo però una certa vita professionale alle spalle e ci chiediamo seriamente quali prospettive future ci possa riservare il sistema salariale ToCo. È vero che abbiamo ancora la possibilità di raggiungere il livello massimo (a sessant'anni o giù di lì)

li), ma è pur sempre un dato di fatto che i nostri «giovani» colleghi raggiungeranno questa cifra più o meno all'età che abbiamo noi oggi. Care HR, cara DT: pensate davvero che questa situazione sia corretta? E, se voi vi ritrovaste in questa situazione, sareste d'accordo? Io penso (e mi auguro) che qui si tratti di una questione puramente retorica. Grazie per volerci offrire un dialogo aperto e costruttivo sui nostri salari!

Il punto di vista di un giovane macchinista

Classe marzo 2010, Zurigo

Oggi giorno, ci sono tantissimi imprenditori attivi nei settori e nei campi più disparati. Ma, oggi, chi è un bravo datore di lavoro? Forse quello che ha il margine di profitto più alto? O forse quello che sta dalla parte dei propri collaboratori? È forse quello che agisce solo nel proprio interesse?

Probabilmente sono tanti quelli che ogni giorno si fanno queste domande. L'ideale sarebbe se, indipendentemente dalla situazione, il datore di lavoro fosse sempre dalla parte dei propri dipendenti. In fin dei conti, è a loro che deve il successo della propria attività. Un datore di lavoro esemplare dovrebbe fare anche tutto il possibile affinché i propri dipendenti ricevano una paga equa. Purtroppo, si cerca sempre di risparmiare dove si può e, spesso, lo si fa nel posto sbagliato. Intanto il personale si vede decurtare un po' da tutte le parti (tempi di presa in consegna, tempi di spostamento, ecc.).

Da notare, per esempio, che solo fino a poco tempo fa avevamo a disposizione 4 minuti per ogni treno che prendevamo in

consegna. C'era poi anche il tempo per il lavoro accessorio giornaliero (NA). Cosa si è fatto? Il lavoro accessorio è stato rimpiazzato dall'approntamento delle attività che equivale, una sola volta, a 8 minuti per ogni turno di servizio, ciò che più volte durante il servizio fa risparmiare sui successivi tempi di presa in consegna di 4 minuti. Tenendo conto che il mio servizio inizia nel momento in cui prendo in consegna 2 ICN dalla pensilina della stazione oppure 2-3 unità-veicoli presso la stazione Löwenstrasse, 1. devo coprire il tragitto che va dal guardaroba al mio posto di lavoro nel mio tempo libero e, 2. mi posso togliere dalla testa i tempi per l'approntamento delle attività e, questo, unicamente per consentire ancora una volta di risparmiare un bel po' di soldi sulle spalle dei macchinisti.

La nostra classe che ha iniziato a marzo del 2010, oggi arriva a guadagnare circa 73'500 CHF all'anno. Il generosissimo aumento salariale dal 1° maggio 2015 ci ha portato ben 1'250 CHF in più all'anno. Considerando che prestiamo servizio da più di 4 anni, non è assolutamente giustificato che quelli che hanno appena ultimato la formazione partano subito con un salario annuo di 70'000 CHF che, per noi, sarebbe di 62'000 CHF!!

Ancora più incomprensibile è che, prima dell'aumento generale dei salari, si sia previsto un adeguamento solo per alcuni singoli macchinisti. Un'informazione generale in tal senso non c'è mai stata. E così, c'è chi ha ricevuto 200 CHF, chi 400 o 800 CHF in più. Il più fortunato ha ricevuto addirittura 1'000 CHF in più all'anno. Confrontando questi adeguamenti, abbiamo constatato che non sono

determinati dall'età. Sul piano lavorativo abbiamo tutti la stessa età e facciamo lo stesso lavoro, eppure ci sono comunque delle differenze salariali. Nella nostra classe non ci sono due macchinisti che ricevono la stessa paga. Alcuni ricevono di più e altri di meno. Altri, invece, non ricevono nemmeno una lettera informativa. Abbiamo sollecitato la compagnia di farci sapere la propria posizione in merito, ma finora non è arrivata o è stata insoddisfacente.

Da parte del datore di lavoro ci auguriamo di ricevere presto una presa di posizione trasparente. I nostri salari vanno riesaminati con la dovuta serietà e bisognerà prendere dei provvedimenti, dal momento che la situazione attuale non è assolutamente soddisfacente. Queste rivendicazioni non concernono soltanto noi della classe di marzo 2010, bensì anche tantissimi altri macchinisti. Durante la procedura di selezione, ai tempi ci era stato assicurato che il passaggio al salario massimo sarebbe durato circa 15 anni. Di questo passo, queste classi quando mai potranno raggiungere il salario massimo nel lasso di tempo che ci è stato promesso? Che cosa si sta facendo per far sì che la differenza degli anni di servizio (rispetto ai neodiplomati) presupponga un divario retributivo «equo»?

Osservazioni pervenute in merito al formulario del VSLF:

Noi giovani macchinisti ne abbiamo ormai le tasche piene! Ci sono già state promesse troppe cose. Le FFS evidentemente non sanno nemmeno apprezzare il fatto che tanti giovani macchinisti sarebbero

perfino disposti a svolgere diversi compiti aggiuntivi o di lavorare di più. Date le circostanze, la motivazione cala però rapidamente.

Ci sono purtroppo 2 o 3 macchinisti che hanno seguito la formazione insieme a me e che hanno già tratto le dovute conseguenze.

Grazie per il vostro impegno.

Svolgo dei servizi supplementari a Coira e a Sargans (incl. GTW) ciò che, grazie ad uno spostamento in auto di un minuto, rappresenta un enorme vantaggio per la compagnia. Sono semplicemente dell'opinione che un salario più decente sarebbe solo più che equo.

Questo aumento è una barzelletta ...

Alla mia richiesta di informazioni, HR mi ha dato la seguente risposta: «Le FFS lo fanno facoltativamente – le FFS non sono tenute a dare niente.»

Solo un'osservazione: Quello che sta succedendo significa chiaramente PRENDERE PER I FONDELLI i giovani macchinisti che hanno 1-8 anni di servizio e che, stando a P-OP-ZF, dovrebbero essere il nostro futuro ... Complimenti!

Se ho ottenuto 60'005 CHF è solo grazie all'intervento del VSLF. All'epoca il salario iniziale si situava addirittura sotto a quello minimo!

Vi auguro tanto successo!

Sono molto deluso per aver ricevuto un aumento che non arriva neanche a 150 CHF. Quando sono stato assunto, mi era stata promessa una paga di 100'000 CHF entro 12 anni dalla formazione. Nel frattempo sono già passati 5 anni e, più o meno, guadagno lo stesso salario di uno fresco di formazione, a cui di sicuro si sarà promesso che tra 20 anni potrà raggiungere il livello massimo! Mi devo allora rassegnare al fatto che anch'io avrò bisogno di tutto questo tempo per salire di livello?

Quello che più mi dà ai nervi è che, per non fare niente, i pensionati ricevono una paga più alta rispetto a me che lavoro al 100%! Non esiste proprio!! Ma con chi prende le decisioni Andreas Meyer? Con la sua immagine riflessa?

Gli ultimi due aumenti salariali erano ben al disotto delle aspettative! La nostra classe ha uno svantaggio di circa 3'000 CHF sui dipendenti con un anno in più di esperienza. Nel contempo, abbiamo un vantaggio di 1'000 CHF scarsi su quelli che hanno un anno in meno di esperienza.

Da dicembre 2014, 50% V / 50% M, la paga delle due divisioni è esattamente uguale sia prima che dopo l'aumento salariale.

Lo stato civile e il numero dei figli potrebbe, e anche dovrebbe, avere una certa importanza ...

Faccio parte di quelli che rientrano nel dumping salariale delle FFS. Saluti. Trovo che una paga di 78'604 CHF sia molto modesta per uno che ha 7 anni di esperienza lavorativa e 44 anni. In confronto, un macchinista che ha appena ultimato la propria formazione riceve già 70'400 CHF.

Il salario di partenza di 60'005 CHF è stato possibile solo dopo tutta una serie di discussioni. Inizialmente mi/ci volevano pagare solo 54'000 CHF.

Ai tempi, tutta la nostra classe si era decisamente fatta imbrogliare! Eravamo un caso speciale, proprio perché ai tempi della nostra formazione c'era il passaggio da Z140 a Z200! Anche se nel nostro contratto di lavoro si parlava di classe di funzione 14, non siamo mai stati inquadrati secondo il CCL! Questo è confermato anche dal mio attuale salario annuo.

Nel 2007, nel corso di un colloquio individuale con Heinz Graeser, capo del servizio del personale DT, avevo cercato di chiarire questa assurda incongruenza. Aveva ammesso che all'epoca si era fatto un errore, ma a quanto pare era troppo tardi per fare qualcosa. Il fatto che non si sentisse per nulla a proprio agio, lo conferma il fatto che voleva che firmassi una dichiarazione di rinuncia ...

(In base al CCL 2003 avrei dovuto raggiungere il salario annuo massimo di 105'000 CHF dopo 12 anni! Sono ancora molto lontano da questa cifra! Datore di lavoro attento all'aspetto sociale???)

Mi auguro di cuore che si riesca finalmente a trovare una soluzione soddisfacente a questo spinoso argomento ...

La mia paga iniziale era un po' più alta, in quanto avevo mantenuto il salario di ZUS. Per contro, gli aumenti salariali mi facevano restare sempre allo stesso livello o alla pari dei miei colleghi.

È frustrante vedere con che lentezza aumenta il nostro salario. È inoltre inaccettabile il fatto che i sindacati e le FFS abbiano definito un sistema salariale che penalizza così tanto noi «giovani macchinisti» (in particolare modo le classi Zue1+2 2007/2008). Puntualmente noi veniamo messi davanti al fatto compiuto e dobbiamo accettare tutto. Sarebbe ora di fare qualcosa per i nostri salari, ma evidentemente qui si

tiene conto solo dei «macchinisti con più anzianità» ...

Proprio oggi mi è arrivato il conteggio del salario del mese di maggio. Un vero e proprio colpo basso: in un'unica volta mi sono stati versati 1'254 CHF, quindi circa 96.45 al mese in più; adesso ricevo quindi 75'802 CHF e, questo, malgrado dovrei essere ancora in fase di avanzamento. Ovviamente ho compilato subito il formulario del VSLF.

La mia motivazione sta ormai toccando i minimi storici, in quanto sono dell'opinione che in questi ultimi 7 anni ho sempre svolto il mio lavoro al meglio, sono sempre stato puntuale, qualche volta ho perfino rinunciato ai miei giorni di riposo e ho anche accettato di protrarre il mio orario di servizio. L'anno scorso ho anche superato brillantemente il corso di formazione continua per l'ETCS Level 2, come pure tutti gli altri esami che ho dovuto sostenere finora. E adesso è così che l'azienda mi ringrazia, senza nemmeno concedermi un aumento!

Mi sono annunciate volontariamente e pieno d'interesse per i corsi GBT e di lingua italiana, ma adesso mi chiedo se abbia ancora un senso fare qualcosa che non sia obbligatorio. La mia delusione è a dir poco enorme. Magari prima o poi le FFS se ne renderanno conto, anche se su questo ho seri dubbi. Desidero comunque ringraziare il VSLF per gli sforzi che sta facendo e auguro a tutti una buona Pentecoste!

Tante grazie per il vostro impegno. Mi auguro che si possa ottenere qualche risultato! Cari saluti, Marcel

Non trovo corretto che le pensioni dei collaboratori più anziani in sostanza vengano finanziate (o meglio ammortizzate, visto che i 690 milioni sono solo un prestito) grazie alla limitazione dell'evoluzione salariale dei dipendenti più giovani.

Grazie per il vostro impegno. È decisamente scandaloso che quelli che ora se ne vanno abbiano praticamente la stessa paga (questo significa che la mia esperienza non vale niente), per non parlare poi della faccenda della cassa pensioni!!

Tante grazie per il vostro impegno. Saluti, Jörg

Vi ringrazio per i tentativi che state facendo per trovare una soluzione. Spero ardentemente che finalmente si muova qualcosa con i nostri salari. Se così non fosse, ho seri dubbi che arriveremo mai al livello salariale massimo. Vi prego, aiutateci!

Questo «aumento» deve essere costato uno sforzo a dir poco pazzesco alla compagnia



Questa situazione è davvero vergognosa. Grazie per il lavoro che state facendo. Saluti.

Mi sono rivolto alla BLS per un posto di lavoro e sembrano essere interessati. Se nelle prossime settimane le FFS non fanno niente, c'è una grande probabilità che me ne vada. E non sarò l'unico.

Peccato che il nostro sindacato si attivi solo dopo che questi problemi salariali sono ormai un dato di fatto!!! Sono curioso di vedere se ce la farete ad adeguare i nostri salari in tempo utile ...

Senza fare nomi, un macchinista di Payerne, attivo in un settore limitato e della mia età, è stato assunto due anni dopo di me, ma guadagna di più. Inammissibile e incredibile.

Alla mia classe tutto sommato è andata relativamente bene, dal momento che dopo l'introduzione del sistema ToCo siamo passati al nuovo livello minimo. Comunque sia, in base al cosiddetto avanzamento anch'io dovrei percepire più di 80'000 CHF. Grazie per il vostro tentativo di muovere le cose.

Dopo 7 anni come macchinista FFS e un'età di 37 anni, trovo che essere fermo ad un salario annuo di 76'410 CHF non sia decisamente al passo coi tempi ... :(

Quando da Basilea sono passato a Zurigo, le FFS mi avevano comunicato che il regolare aumento salariale, che tutti gli anni ha luogo nel mese di maggio in base alle fasce salariali, nel 2014 per me non ci sarebbe stato a causa dell'aumento dovuto all'indennità regionale. Un giovane macchinista con la stessa anzianità di servizio che già da subito lavora a Zurigo guadagna quindi più di me. Solo perché ho cambiato il deposito?? Care FFS, non è sleale questo??

Ormai non c'è più niente da dire se non che sono oltremodo deluso e che ne ho tratto le debite conseguenze. È probabile che questa nostra situazione non cambierà, ma vi metto comunque volentieri a disposizione i miei dati e vi ringrazio per il vostro impegno per questa nostra richiesta che ci sta particolarmente a cuore.



Stabilizzazione della CP FFS

Si, l'iniezione di CHF 690 milioni nella CP FFS è una bella notizia. Sì, questa seconda misura compensatoria tornerà a vantaggio di tutti gli assicurati attivi. No, non tutti gli assicurati potranno approfittarne in uguale misura. *Frédéric Dubuis, macch. V, deposito di Neuchâtel*

E, soprattutto, il costo di questo «pacchetto di misure 2016» non sarà ripartito in maniera equa.

- a. Il macchinista A, 40 anni con, per esempio, un avere di vecchiaia di CHF 80'000, riceverà CHF 9'600.
- b. Il macchinista B, 63 anni con, per esempio, un avere di vecchiaia di CHF 500'000, riceverà CHF 60'000.

Sono d'accordo che l'obiettivo consiste nel mantenere l'importo delle rendite per tutti. Capisco che, per ridurre la diminuzione delle prestazioni per gli assicurati più giovani, i contributi di risparmio saranno aumentati del 2,5%. Ma:

- a. Questo quanto costerà al macchinista A che deve ancora lavorare 25 anni? -3 giorni di vacanza (2016, 2017, 2018) e 25x12x80 (circa) di contributi = CHF 25'000
- b. Questo quanto costerà al macchinista B che va in pensione all'inizio del 2017? -1 giorno di vacanza (2016) e 12x80 (circa) di contributi = CHF 1'000

Ma, la cosa peggiore è che, per finanziare questo regalo ai più anziani (perché è evidente che le FFS non offrono 690 milioni senza ammortizzarli da qualche altra parte), sono i macchinisti arrivati per ultimi che vedono rallentare la propria progressione salariale:

Plafonamento allo 0,8% della massa salariale per la durata di 4 anni.

Per garantire questa evoluzione dei salari legata all'esperienza, avremmo bisogno di un importo pari all'1% della massa salariale. Questo almeno è quanto ci avevano detto i sigg. Kälin e Siegrist, responsabili HR, e il sig. Jordi, in occasione della riunione del 26.09.2013 tenutasi a Losanna. Questa riduzione del 20% per 4 anni (di un'evoluzione che si situa sempre ancora al disotto della curva salariale auspicata, che prevede che il massimo salariale venga raggiunto nell'arco di massimo 20 anni) corrisponde ad una perdita di guadagno annua di circa CHF 400-500 per un macchinista che si situa nel primo terzo. Dopo questi 4 anni, il suo salario annuo è quindi di CHF 1'500-2'000 più basso rispetto a quello previsto senza il plafonamento allo 0,8%. Questi risparmi sulle spalle dei

macchinisti interessati perdurerà fintantoché il salario non avrà raggiunto il salario massimo al 145% del valore di base, ossia in una quindicina d'anni. Eccovi una stima di quello che i nostri due macchinisti dovranno finanziare:

- a. Macchinista A, sulla quarantina, alle FFS da 1 anno: 4 anni x CHF 400 di plafonamento x 15 anni = circa CHF 25'000
- b. Macchinista B, sulla sessantina, alle FFS da oltre 20 anni: 4 anni x qualche decina di franchi x 5 anni = all'incirca CHF 200

Per riassumere:

Per mantenere il livello delle proprie rendite della CP FFS (1), B riceve CHF 50'000 in più rispetto ad A.

Nella speranza di mantenere il livello delle proprie rendite, A versa circa CHF 25'000 di contributi per la CP FFS (2) in più rispetto a B, perdendo così CHF 25'000 di salario (3).

In questo modo, il giovane quarantenne all'inizio della propria carriera finanzia totalmente il bonus (CHF 50'000) che il proprio collega alla soglia del pensionamento riceve in più e, questo, quasi gratuitamente.

Per quest'ultimo, il mantenimento del livello delle rendite sarà assicurato; per il primo, invece, le previsioni a lungo termine sono pessimistiche ...

Mi ricollego alla dichiarazione fatta dai nostri direttori Andreas Meyer e Markus Jordi su Intranet:

«Si tratta di una notizia molto buona (...), soprattutto per coloro che andranno in pensione nel corso dei prossimi anni.»

Sono perfettamente d'accordo con questa dichiarazione.

In compenso, non sono d'accordo con quello che è venuto dopo, e cioè: «Ma anche l'aver dei più giovani sarà mantenuto.»

Questo, perché l'aver di vecchiaia dipende innanzitutto dai contributi e, questi ultimi, dal salario. Non possiamo non constatare come, nell'arco della propria carriera, un macchinista assunto di recente guadagni meno soprattutto perché la sua progressione salariale viene ritardata.

CP FFS

Hubert Giger, presidente del VSLF

L'accordo definito con le FFS sulla stabilizzazione della CP FFS è un semplice compromesso. Il fatto che il management ci abbia permesso di impiegare 690 milioni di franchi svizzeri per i conti degli assicurati della cassa pensioni FFS non è una cosa ovvia e, chiaramente, nessuno voleva perdere una simile opportunità. Era inevitabile che anche il personale vi dovesse contribuire direttamente, anche se per legge i pensionati non possono essere chiamati in causa.

Il fatto che tutti gli assicurati ricevano una quota del 12% circa sul proprio capitale di risparmio chiaramente avvantaggia i lavoratori con più anzianità di servizio. Contrariamente alle precedenti misure di risparmio, anche i lavoratori più giovani comunque riceveranno qualcosa, anche perché purtroppo si sono ritrovati spesso a mani vuote. Per noi era importante che con la prevista sospensione delle trattative salariali fino al 2020 e con il sacrificio delle singole giornate di ferie, a tutti i collaboratori FFS fosse garantito un pari trattamento. Le FFS ci hanno assicurato che le medesime misure valgono per tutto il personale.

Nel corso delle negoziazioni per il raggiungimento di questo accordo, oltre alla rinuncia agli aumenti salariali generali si era anche pensato di limitare l'avanzamento salariale. Il VSLF si è impegnato per far sì che lo 0,8% della massa salariale, necessario per l'evoluzione dei salari, non venisse decurtato. Abbiamo quindi ottenuto che i colleghi e le colleghe in fase di avanzamento non ne fossero toccati ulteriormente.

All'interno delle FFS si percepisce sempre più una sorta di conflitto generazionale. Questo non è un problema che riguarda unicamente le FFS, ma va visto piuttosto come un conflitto sociale che sempre più concerne tutta la Svizzera. Qui urgono delle chiare risposte politiche. La questione della solidarietà assumerebbe così una dimensione completamente nuova.

L'inarrestabile crescita della burocrazia

Indipendentemente dalla compagnia in cui si lavora, praticamente tutte le macchiniste e tutti i macchinisti conoscono il problema molto bene: la grave penuria di personale (di locomotiva). *Daniel Hurter, redattore del LocoFolio*



Stando a quello che si sente in giro, anche le altre categorie professionali che operano all'interno delle imprese ferroviarie si devono puntualmente confrontare con la stessa identica situazione: un aumento costante della produttività, una pianificazione restrittiva del fabbisogno di personale e sempre maggiori difficoltà a reclutare il personale di cui si ha bisogno. Per il personale interessato, l'affermazione che è stata pubblicata la scorsa settimana (Thurgauer Zeitung Online del 2 aprile 2015: «Il miracolo occupazionale delle FFS solleva degli interrogativi») ha un che di sarcastico: «Da quando il capo delle ferrovie Andreas Meyer ha assunto la carica nel 2007, la produzione è nettamente aumentata. In questi ultimi dieci anni, i posti a tempo pieno sono aumentati di 4400 unità (+15%) presso le FFS.» E ancora: «Nota interessante: All'interno del gruppo la crescita dei posti di lavoro è stata particolarmente rapida, tra questi i servizi centrali dell'amministrazione con dei posti ben retribuiti, all'incirca nell'ordine di grandezza di quanto previsto per lo staff direttivo creato nel 2013. Stando alle statistiche delle FFS, malgrado gli orari più densi il numero dei macchinisti e dei conduttori ha subito solo un leggero aumento negli ultimi anni. Nell'ambito del traffico merci le FFS hanno perfino ridotto molti posti di lavoro.» In questo contesto, non bisogna dimenticare che a seguito dell'aumento del numero delle relative filiali da due a sei, come pure del raddoppiamento del numero dei capi del personale, anche la divisione DT Traffico viaggiatori ha contribuito non poco alla crescita dei posti improduttivi.

Questa crescita, evidentemente incontrollata, nel frattempo sembra dare da pensare anche al consiglio di amministrazione delle FFS. A suo tempo, un ex membro del consiglio di amministrazione aveva detto che il fatto che alle FFS ci fosse sempre meno gente produttiva cominciava a rappresentare un problema. Non dobbiamo però aspettarci che questa constatazione possa in qualche modo segnare la fine di questa crescita, se non addirittura la soppressione dei posti improduttivi, quelli che eufemisticamente ora vengono chiamati overhead costs, ossia costi generali di produzione, perché, come diceva quell'ex membro del consiglio di amministrazione, questa evoluzione non è necessariamente voluta dal management. Detto in altre parole, evidentemente il management FFS ha perso, almeno in parte, il controllo della compagnia. C'è però un altro aspetto che preoccupa non poco. La direzione di FFS Infrastruttura si sta chiedendo se la classificazione degli specialisti di Infrastruttura sia conforme alle esigenze di mercato, visto che a Zurigo si riscontrano dei problemi a reclutare un numero sufficiente di collaboratori. Con i suoi salari iniziali e i tempi lunghi di avanzamento professionale, le FFS non sono decisamente concorrenziali.

In conclusione, non possiamo non constatare che i mezzi finanziari per creare nuovi posti costosi e improduttivi ci sono, ma che, allo stesso tempo, con le continue misure di risparmio che vanno a toccare il personale operativo non si esita a mettere volutamente a repentaglio il buon mantenimento dell'esercizio ferroviario.

690'000'000.00.-

Lo stupore di Basilea

Per far fronte e per compensare la grave penuria di personale, FFS Traffico viaggiatori ha incaricato l'azienda basilese MEV Suisse, che si occupa della ricerca di personale per le imprese ferroviarie, di reclutare nuovi macchinisti. Ultimamente il personale non viene messo a disposizione direttamente dal fornitore di servizi, bensì è impiegato presso le FFS durante e dopo la formazione. *Hubert Giger, presidente VSLF*

La formazione è un pilastro fondamentale e la qualità dell'istruzione un segreto che va custodito gelosamente, e questo vale anche per le imprese ferroviarie. Le FFS si fanno nuovamente carico della formazione dei macchinisti, che solo fino a poco tempo fa era assunta da Login, ma questo reparto è ancora lungi dall'essere operativo e, purtroppo, in un momento decisamente infelice. A causa della penuria di macchinisti dovuta all'errata pianificazione di DT Traffico viaggiatori, è proprio adesso che si dovrebbe avviare una campagna di reclutamento e di formazione ma, per i motivi citati prima, al momento le FFS non sono in grado di far fronte alla situazione.

In questa già precaria situazione si è pensato bene di delegare a MEV Suisse il compito di reclutare e formare nuovi macchinisti. È previsto l'impiego di 44 macchinisti che sono già in possesso di una licenza valida in Germania, nella speranza di riuscire a ridurre in modo drastico la durata della formazione. La cosa interessante è che, sia la formazione che le corse d'esame di questi nuovi collaboratori FFS, non vengono assunte direttamente dalle FFS, bensì sono distaccate esternamente presso la MEV Suisse. Per quanto riguarda il deposito di Brugg, sono stati ceduti alla MEV anche alcuni servizi di macchinista, e questo per fini didattici e di controllo. Fino al termine della loro formazione, ben difficilmente i nuovi colleghi macchinisti vengono in contatto con il personale FFS e, pertanto, le FFS non possono esercitare alcun controllo sulla qualità e sugli standard della stessa. Con questo non vogliamo insinuare che la formazione dei macchinisti proposta da MEV Suisse sia di livello inferiore, ma questa procedura sicuramente pone degli interrogativi sul piano delle responsabilità.

La sicurezza in ambito ferroviario dovrebbe essere garantita dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e, più precisamente, dall'Ordinanza concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF) e dagli esperti d'esami (PEX) autorizzati dall'UFT, ma è un dato di fatto che la qualità e gli standard della formazione non vengono verificati da nessuno. È però interessante come i macchinisti formati da MEV Suisse ed esaminati successivamente da un esperto d'esame interno, debbano poi ancora eseguire una corsa di controllo

con un PEX delle FFS. Forse per appurare se è stata raggiunta la qualità richiesta dalle FFS?

Corporate Governance

L'esternalizzazione della formazione dei macchinisti è un duro colpo per la strategia del Corporate Governance delle FFS, anche perché va a toccare proprio una categoria professionale che può causare dei danni ingenti e che, come nessun'altra, è parte integrante del core business di un'impresa ferroviaria. Come già detto, sul proprio posto di lavoro e fino al termine della propria formazione i macchinisti reclutati da MEV Suisse ben difficilmente hanno dei contatti con il personale FFS. Non ci è dato sapere se, con questo «personale esterno», DT Traffico viaggiatori si riprometta di migliorare il livello di sod-



disfazione del personale o, semplicemente, di indebolire lo spirito di squadra tra macchinisti.

Altre stranezze

In relazione alla formazione di nuovi macchinisti, come pure alla formazione continua dei macchinisti trasferiti presso altri depositi, veniamo continuamente a conoscenza di situazioni assolutamente prive di logica e, talvolta, del tutto arbitrarie. Stando alle informazioni delle FFS, ci vuole un anno e mezzo finché un nuovo aspirante macchinista può essere impiegato in modo produttivo. Prima, infatti, si tratta di imparare tutte le prescrizioni svizzere sulla circolazione, le disposizioni esecutive e le prescrizioni operative, come pure le diverse disposizioni locali in materia di corse dei treni e movimenti di manovra, a cui si viene ad aggiungere un'adeguata conoscenza dei veicoli e delle tratte. Il delta della formazione di un macchinista esperto che passa dalla categoria B 100 alla categoria B è di circa sei mesi e questo malgrado abbia delle conoscenze praticamente complete sia da un punto di

vista tecnico che delle prescrizioni svizzere sulla circolazione. Questa formazione si concentra quindi quasi esclusivamente sull'istruzione di ulteriori veicoli e tratte. I macchinisti reclutati da MEV Suisse devono invece imparare tutte le prescrizioni svizzere completamente da zero, devono acquisire tutte le necessarie conoscenze sui veicoli e sulle tratte e, per far questo, anch'essi hanno bisogno di soli sei mesi. In questo contesto, vale la pena dare uno sguardo agli standard e alle differenze che esistono tra i controlli predisposti dai PEX. Da una parte, è quindi possibile seguire una specifica formazione per la locomotiva a regolazione graduale Re 420 senza ulteriori corse di controllo e, dall'altra parte, al termine dell'istruzione sui treni ad assetto variabile Intercity si prevedono delle corse di controllo malgrado i macchinisti interessati conoscano già bene la Re 460 che ha un funzionamento analogo. C'è anche il caso di un macchinista che da Thurbo voleva passare a FFS Traffico viaggiatori e che, durante il colloquio, ha dovuto superare una lunga serie di verifiche sulla circolazione, malgrado quasi ogni giorno già ora sia alla guida di grossi treni RegioExpress delle FFS che viaggiano ad una velocità di 160 km/h. Non dobbiamo

dimenticare la vecchia usanza dell'allora circoscrizione II di prevedere un «esame di abilitazione alla guida in montagna», che era ritenuto indispensabile per transitare sul Gottardo. L'Ufficio federale dei trasporti non prevede però questo esame. A dipendenza della sede e dei PEX, le varianti dell'esame per l'ETCS possono spaziare dalla corsa semplice lungo la tratta Mattstetten-Rothrist a delle corse d'esame più complesse con il simulatore.

A questo proposito, è interessante il caso di un macchinista che dalla Südostbahn era passato a FFS Traffico viaggiatori. Nonostante la grave penuria di personale, una volta completata la necessaria formazione su veicoli e linee ha dovuto fare ancora delle corse scortate per più di due settimane, dal momento che il responsabile esperto d'esame non aveva le risorse necessarie per esaminarlo.

Meraviglia

La mancanza di concettualità che caratterizza la formazione di base e la formazione continua dei macchinisti non può far altro

che suscitare una grande meraviglia. I costi derivanti dalle tante corse a vuoto di sicuro sono a dir poco ingenti. È un dato di fatto che l'OVF e le direttive dell'UFT non definiscono dei chiari standard di qualità per il reclutamento e la formazione del personale di locomotiva. È pertanto apprezzabile, e anche indispensabile, che siano le ferrovie stesse a porsi degli obiettivi di qualità più alti. Anche la qualità del processo di reclutamento, di formazione e di controllo dovrebbe però rispecchiare questi obiettivi. ➤

Le FFS cercano macchinisti all'estero

«NZZ» del 20 aprile 2015

Misura urgente

(sda) · Le FFS necessitano urgentemente di 40 macchinisti con formazione conclusa. Dal momento che, stando alle FFS, il mercato svizzero è completamente prosciugato, il personale ora viene reclutato all'estero e, in particolare modo, in Germania. Le FFS hanno confermato la notizia pubblicata da «NZZ am Sonntag» e «Schweiz am Sonntag». Per il reclutamento di nuovi macchinisti le FFS hanno incaricato l'azienda basilese MEV Suisse, che mette a disposizione macchinisti alle aziende ferroviarie. L'urgenza è tale che non è stato pubblicato un bando di concorso. Secondo il portavoce, la premura è dovuta ad eventi imprevisti che hanno reso necessaria questa misura senza seguire la normale procedura di selezione.



Intervista pubblicata sul giornale del personale FFS «Unterwegs» 03/2015 con i rappresentanti del personale Hans-Ruedi Schürch e Hubert Giger, come pure con Mani Haller, responsabile DT di FFS Traffico viaggiatori: Direzione Trazione ora recluta nuovo personale. Sembra però che, al giorno d'oggi, questo non sia più così semplice. Ci sono dei problemi di reclutamento?

Haller: Non sono assolutamente d'accordo con questa affermazione. Negli ultimi quattro anni siamo riusciti a completare tutte le classi. Finora non abbiamo mai reclutato e formato tanto personale come quest'anno e il prossimo anno.

TILO

TILO SA non è più un'impresa di trasporto ferroviario (ITF). *Redazione del LocoFolio*



Nella prescrizione operativa delle FFS (R P 20000800) con validità dal 14 dicembre 2014, capitolo 0.0, comma 2.9.4, si legge quanto segue: «Tilo SA non è più una ITF. Questa consociata di FFS Traffico viaggiatori gestisce i treni del Traffico regionale a nome di FFS-V.»

Abbiamo chiesto alle FFS se corrisponde al vero che FFS Traffico viaggiatori ora gestisce i treni regionali nel canton Ticino e se è in possesso della relativa concessione e del necessario materiale rotabile. Questo starebbe a significare che Tilo SA si trasformerebbe in un servizio di noleggio di macchinisti.

Qui di seguito la risposta delle FFS: TILO continua a essere una ITF, ma sarà sottoposta alle seguenti condizioni quadro:

- TILO ha accesso alla rete svizzera dal 2005, con validità fino alla fine del 2015.
- Dalla creazione di TILO, la concessione dell'UFT per il «traffico regionale viaggiatori (TRV)», valida fino alla fine del 2019, è tuttavia a nome della divisione Traffico regionale FFS (TR-FFS). TILO assicura tutto il traffico regionale in Ticino per conto di TR-FFS.

- La concessione resta a nome delle FFS fino a quando non sarà chiarita la strategia con Trenord (azionista di TILO al 50%).

- Per quanto concerne la domanda del certificato di sicurezza all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) di cui ogni ITF deve essere in possesso, in vista del rinnovo dal 01.01.2014 per le linee ticinesi del TR essa era stata presentata dalle FFS e non da TILO (come detto prima, la concessione è a nome di TR-FFS, per cui la responsabilità per la fornitura delle prestazioni spetta alle FFS). Prima era TILO che doveva occuparsi direttamente dell'ottenimento del certificato di sicurezza. Per quanto riguarda la questione della «sicurezza», le competenze e le responsabilità per le linee ticinesi RT sono già state definite in maniera chiara tra TILO e OP-RSQ.

- Non ci sono pertanto delle conseguenze per i macchinisti TILO e i processi interni restano invariati, quindi tutto rimane come sempre. I capi del personale di locomotiva TILO sono stati informati e fungono da interfaccia con la sede centrale. ➤



Discorso del presidente

Discorso del nostro presidente Hubert Giger in occasione dell'Assemblea generale del VSLF del 21 marzo 2015 a Zurigo

Cari ospiti
Care colleghe e cari colleghi

Partenariato sociale

Quando possiamo realmente dire che un partenariato è buono? Si dice che, alla base del successo della Svizzera, vi sia un partenariato particolarmente dinamico e attivo e, di questo, ne sono sempre più convinto. Se facciamo un confronto con i nostri colleghi germanici o di altri paesi, qui in Svizzera possiamo davvero considerarci fortunati. Possiamo realmente dire di avere un partenariato sociale efficiente e funzionante, dal momento che quando si tratta di appianare le eventuali divergenze tutti i rappresentanti si ritrovano ancora insieme intorno allo stesso tavolo. Un partenariato funzionante è nell'interesse di tutte le parti in causa, quindi sia delle aziende ferroviarie che dei collaboratori.

GDL – Sindacato dei macchinisti tedeschi

È interessante notare come un ruolo fondamentale nelle controversie sorte in seno alla ferrovia germanica debba essere attribuito alla Deutsche Bahn AG che, infatti, non ha saputo assumere un ruolo chiave nel partenariato sociale, si è trincerata dietro alla politica e, con il suo rifiuto al dialogo, ha arrecato consapevolmente un danno alla ferrovia germanica. Dall'altra parte, invece, la GDL e i suoi membri si sono battuti per un loro diritto fondamentale, la libertà sindacale, ossia la libertà di votare chi debba rappresentarli all'interno di un'azienda.

Il 5 marzo 2015, il governo tedesco ha presentato una proposta di legge in materia di unità tariffaria che prevede il riconoscimento di una sola organizzazione sindacale al momento di negoziare e stipulare dei contratti collettivi di lavoro, con l'evidente intento di limitare l'autonomia contrattuale. In altre parole, questo significa che i sindacati più forti possono imporre la propria volontà a quelli più piccoli, impedendo loro di stipulare dei contratti. Non può comunque non sorprendere il fatto che questa legge sull'unità tariffaria sia sostenuta proprio dall'SPD e, in prima linea, dalla ministra del lavoro e degli affari sociali Andrea Nahles e dalla Federazione dei sindacati tedeschi DGB. Sono proprio quei partiti che tanto inneggiano alla «socialità» e alla «solidarietà» che poi sostengono un sistema monopartitico in cui tutte le opinioni sono le benvenute, sempre però che siano anche le loro.



Svizzera

In Svizzera, il recente mercato di macchinisti che si è venuto a creare evidenzia sempre più i vantaggi e gli svantaggi dei diversi contratti collettivi di lavoro (CCL). Ci si trova pertanto a dover affrontare una nuova concorrenza e, in linea di massima, fin qui nulla da obiettare, se non che porta anche un certo scompiglio in questo nostro già fragile equilibrio.

Presso la BLS sono attualmente in corso le trattative per il CCL. Se, da una parte, le parti sociali aspirano, come da tradizione, a dei cambiamenti e a degli adeguamenti moderati, dall'altra parte la BLS ha accampato delle pretese molto alte che mettono in discussione tutte le conquiste che abbiamo ottenuto insieme nel corso degli ultimi anni. Una certa dose di bellicismo ci può anche stare, ma un atteggiamento così drastico non può trovare posto intorno ad un tavolo delle trattative. C'è una cosa però che vi posso assicurare, e cioè che non siamo assolutamente disposti a firmare un nuovo CCL che non si attiene alle condizioni in uso nel settore. Questo, tanto più che anche la BLS è parte integrante del settore e, nell'ambito dello stesso, le condizioni devono essere eque per tutti. Anche la pretesa della BLS, secondo cui il VSLF dovrebbe far sedere al tavolo delle trattative solo dei funzionari BLS, è priva di ogni logica e non siamo più disposti ad accettarla. Tutte le parti sociali coinvolte, e pertanto anche noi, devono poter definire autonomamente chi deve prendere parte ai negoziati. Se così non fosse, automaticamente anche noi potremmo pretendere dalla BLS dei cambiamenti nell'organico.

Anche per quanto riguarda le trattative sul nuovo sistema salariale (sviluppato, tra l'altro, dalla stessa azienda zurigese

che ha elaborato il nuovo sistema salariale SOB) non mancheremo di inviare i nostri ormai collaudati esperti in materia. Da da pensare anche la pretesa della BLS di stipulare più contratti collettivi di lavoro presso la stessa azienda. A questo proposito magari potremo chiedere qualche suggerimento alla GDL ...

CCL FFS

È con piena convinzione che abbiamo firmato i nuovi CCL FFS e FFS Cargo con i modelli di pensionamento, anche se l'attuazione delle nuove direttive non mancherà di dare addito a molte discussioni. È proprio alla luce della crescente penuria di macchinisti che il personale stenta a capire come mai i macchinisti debbano andare in pensione anticipata, per poi essere di nuovo ingaggiati per compensare le prestazioni mancanti nella paga oraria. Ma, anche il fatto di dover apprendere dai media che, in quanto datore di lavoro moderno, le FFS hanno deciso di mettere al bando tutti i posti di lavoro con un'occupazione a tempo parziale, ciò che non ha mancato di scatenare tutta una serie di reazioni. Naturalmente, fanno eccezione alcune categorie professionali e potete ben immaginarvi quali. Per non parlare poi del fatto che, tramite dei prestatori di servizi esterni, vengono reclutati sempre più macchinisti tedeschi, ciò che è in netta contraddizione con l'autoproclamato obiettivo di mettere il proprio personale alla guida dei propri treni.

Una questione importante e non trascurabile è anche quella dei salari dei nostri giovani colleghi che, ancora oggi, devono sottostare alle regole del gioco imposte da Vision 2010 e che solo dopo 6 a 10 anni di servizio arrivano a percepire uno stipendio leggermente superiore a quello di un macchinista fresco di formazione. A questo proposito, nel pomeriggio i nostri membri dovranno approvare una risoluzione che sarà poi sottoposta all'attenzione della direzione del Gruppo FFS. Auspichiamo che, a partire dal mese di maggio, vi sia un nuovo adeguamento dei salari, non per ultimo anche nell'interesse delle FFS dal momento che non ci possiamo permettere delle uscite di scena o dei macchinisti frustrati.

Come detto, il nostro partenariato sociale con le ferrovie funziona bene, ma si tratta di creare sempre le condizioni necessarie. Come per ogni partenariato, una parte essenziale è data dalla fiducia; la fiducia, per

(Lok-)Führer Weselsky?

Rahel Wyss e Thomas Egli, Sezione Hauenstein-Bözberg

Rievocati i tempi del nazionalsocialismo in occasione della 57a AG 2014 del VSLF.

Il 21 marzo si è tenuta a Zurigo l'annuale assemblea generale del VSLF. Nel mentre il programma del pomeriggio era riservato ai soli membri, in mattinata si sono potute incontrare molte persone provenienti dai più svariati settori. I discorsi di benvenuto e le presentazioni sono stati interessanti e hanno dato modo di riflettere, forse anche più di quanto si potesse sperare o desiderare. Dopo il discorso del presidente di sezione Stephan Gut, della presidente del Consiglio cantonale Brigitta Johner, del direttore della ZVV Franz Kagerbauer e del presidente del GDL Claus Weselsky, è finalmente arrivato il turno di Andreas Meyer, CEO delle FFS. Nella sua introduzione, fatta del resto in maniera alquanto spontanea, ha pronunciato anche le seguenti parole:

«Dopo il brillante discorso di benvenuto del signor Gut (...), dopo le parole molto competenti e anche molto dettagliate della signora Johner, dopo «Mein Kampf» (La mia battaglia, N.d.T.) del signor Weselsky, (...) in pratica mi è già stata indicata la strada per quanto vi devo dire oggi.»

Non si può fare a meno di chiedersi: Come mai Andreas Meyer arriva a paragonare ad Adolf Hitler l'oratore che l'ha preceduto, Claus Weselsky, macchinista, nonché presidente del GDL e cittadino germanico? Chi lo desiderasse, potrà riascoltare il discorso di Claus Weselsky sul sito www.vslf.com.

La posizione politica neutrale del VSLF è un valore fondamentale del nostro sindacato che noi apprezziamo molto. Se ciò dovesse però essere interpretato come un diritto ad esprimere pubblicamente un tale insulto, per poi nemmeno scusarsi, noi ci distanziamo fermamente da simili atteggiamenti. Per noi è incomprendibile il fatto che, senza alcuna esitazione, il CEO delle SBB abbia potuto paragonare il discorso di un sindacalista serio e impegnato con l'opera letteraria di Adolf Hitler.

È possibile che, per qualche ospite dell'AG, il senso di identificazione verso le FFS cominci a vacillare.

esempio, nell'osservanza degli accordi a tutti i livelli. Quando, in buona fede, prendiamo degli accordi con la direzione, ovviamente ci aspettiamo che vengano rispettati anche dai reparti subordinati. Noi ci crediamo fermamente ma, nonostante ciò, spesso e volentieri ci ritroviamo ancora a dover insistere e soffermarci su vari aspetti. Noi teniamo fede alle promesse fatte e questa integrità è importantissima per noi, non solo nei confronti delle imprese ferroviarie, ma anche dei nostri membri, ma ci aspettiamo lo stesso atteggiamento anche da parte dei nostri partner.

Ambito operativo

Il VSLF è ben consolidato nell'ambito della rete ferroviaria svizzera a scartamento normale. Questo settore rappresenta una priorità. Se, con il supporto di una ditta esterna, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ora vuole realmente capire cosa rappresenti questo settore per il personale di locomotiva, noi qui possiamo dare volentieri una mano: qui si tratta della BLS, delle FFS con le relative consociate, di FFS Cargo, FFS Cargo International e la SOB. Lo stesso UFT parla di un panorama ferroviario 2+1 e, dunque, di BLS, FFS più SOB. Sul piano delle condizioni d'impiego dei macchinisti, in Svizzera non esiste un settore per il traffico di transito. Come, del resto, per i medici non esiste un settore separato «Iniezioni» o, per i piloti, un settore «Annunci». All'inizio di questo mese le FFS hanno trasmesso una lettera al segretario generale del DATEC, in cui si richiama espressamente l'attenzione sul fatto che la legge federale sulle ferrovie è prettamente nazionale e

non si applica a livello internazionale. Si è citata anche la questione dei salari differenziati dei macchinisti attivi presso la stessa compagnia. Questo potrebbe essere il fattore scatenante per l'elaborazione di uno specifico CCL per i macchinisti e, in tal senso, potremmo trarre grossi vantaggi dalle esperienze fatte finora dalla GDL. Le Ferrovie Federali Svizzere hanno giustamente constatato che il valore aggiunto del progetto miliardario NEAT in Svizzera e dei cantoni direttamente coinvolti nella costruzione è di fondamentale importanza. Nel pomeriggio dovremo approvare una seconda risoluzione all'attenzione della presidente del DATEC, la consigliera federale Leuthard, e del mondo della politica, in cui si chiede una regolamentazione conforme alle modalità normalmente utilizzate nel settore per tutto il personale di locomotiva impiegato in Svizzera, analogamente alle riflessioni delle FFS e del SEV. A tal proposito, è un buon segno il fatto che sia le imprese ferroviarie che le parti sociali condividano la stessa opinione. È chiaramente una nostra responsabilità condivisa quella di mettere nella giusta luce i rapporti specialistici allestiti su incarico dei dipartimenti federali.

Panoramica

Consentitemi una breve panoramica sulle nostre priorità future. Per quanto riguarda la categoria del personale di locomotiva, vogliamo rafforzare ulteriormente la collaborazione tra le FFS e le aziende consociate, al fine di sfruttare al meglio le sinergie logiche, ciò che va a vantaggio di tutti. Il progetto del riconoscimento ufficiale della

professione del macchinista da parte della Segreteria di Stato per l'educazione, la ricerca e l'innovazione (SEFRI) è ormai in corso già da tre anni ed è evidente che si è dovuto mettere un freno alla nostra impazienza e alla speranza di giungere a una rapida conclusione. Sia noi che l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e le ferrovie continuiamo imperterriti su questa strada. Desideriamo ringraziare tutte le imprese ferroviarie che svolgono un ruolo attivo, come pure l'UTP che sostiene energicamente questo progetto. Tra l'UFT e il nostro capoprogetto e macchinista di Zurigo, Felix Traber, sono attualmente in corso dei colloqui. Gli auguriamo tanta energia e coraggio.

A seguito dell'incidente di Rafz del mese scorso abbiamo deciso di sottoporre una proposta: in prossimità della stazione di partenza e dopo ogni cambio della direzione di marcia, la circolazione fino al primo segnale principale non può superare i 40 km/h. Le Ferrovie hanno subito accolto questa proposta e l'hanno introdotta immediatamente e senza problemi a conferma del fatto che, quando in cabina c'è del personale debitamente formato, è ancora possibile introdurre prontamente delle soluzioni efficaci e pragmatiche. Il caso di Rafz evidenzia però anche chiaramente quanto una collocazione logica e inequivocabile dei segnali sia estremamente fondamentale per la sicurezza ferroviaria. Questo è un aspetto che richiede tutta la nostra attenzione, soprattutto per far sì che gli enti preposti di infrastruttura e dell'UFT applichino dei criteri logici. Attualmente ci troviamo in una fase in cui facciamo un passo in avanti e due indietro. Sono stati

fissati nel frattempo degli incontri regolari con i diretti responsabili.

Per ogni singolo servizio, un macchinista deve prestare attenzione a circa 400 segnali principali, ciò che, moltiplicato per 200 giorni lavorativi, dà circa 80 000 segnali all'anno. Calcolato per 4000 macchinisti, questo dà un risultato di ben 320 milioni di segnali. Eppure, può bastare anche un singolo errore per scatenare un incidente fatale.

Il nostro obiettivo, ma anche il nostro orgoglio professionale, consiste nel portare a destinazione i nostri clienti sani e salvi e in tutta sicurezza. La creazione dei presupposti ideali non è tanto un regalo che si fa ai macchinisti, quanto piuttosto una garanzia di qualità che le imprese ferroviarie devono ai nostri clienti. Il nostro collega che ha subito l'incidente con il direttissimo ha riportato delle ferite gravi, ma ora sta relativamente bene e proprio in questi giorni è potuto tornare a casa. Ci saluta tutti e, da parte nostra, noi gli auguriamo una pronta guarigione.

Attività interne del VSLF

Per quanto riguarda la parte dell'Assemblea generale dedicata alle attività interne del nostro sindacato, nel pomeriggio tratteremo ben 14 proposte che ci sono state sottoposte dai nostri membri e dalle sezioni. La parte più importante concerne le regolamentazioni dell'orario del lavoro, come per esempio il numero dei giorni di ferie annuali, la fine del lavoro prima del fine settimana o la pianificazione mediante griglie orario al posto dei turni assegnati. Per quanto concerne il servizio irregolare, la pressione dovuta alla comunicazione degli

orari di lavoro con tempi sempre più stretti si fa sempre più forte. Dato che tutta la vita sociale di un lavoratore deve necessariamente dipendere dagli orari di lavoro di un'impresa ferroviaria, allora i posti chiave devono necessariamente trattare questo aspetto con maggior tatto e sensibilità.

Anche nel 2014, il VSLF ha registrato un aumento positivo dei propri membri e delle finanze stabili. Un motivo per noi di grande soddisfazione è osservare come i nostri giovani colleghi macchinisti ripongano la loro fiducia nel VSLF. La loro motivazione è contagiosa e, ovviamente, molto stimolante per noi.

È con vero piacere che insieme al comitato, alle sezioni, ai funzionari e ai nostri membri ci prepariamo ad affrontare le sfide dell'anno d'esercizio 2015. Ringraziamo tutti i partner presenti per il fattivo supporto e per l'ottima e proficua collaborazione. Ci auguriamo di poter contare su di voi anche in futuro e vi ringraziamo per la fiducia che sempre riponete in noi. Approfitto inoltre dell'occasione per ringraziare tutti coloro che, con il loro prezioso contributo, fanno sì che il nostro sindacato sia quello che è, e cioè un partner sociale affidabile in seno alle imprese ferroviarie a scartamento normale, un sindacato solidale e un'organizzazione molto valida che opera nell'interesse di tutti i macchinisti di locomotiva.

Desidero ringraziare sentitamente tutti i nostri ospiti e amici del VSLF, come pure le nostre colleghe e i nostri colleghi per aver partecipato così numerosi alla nostra AG. Vi auguro ancora una piacevole giornata a Zurigo e un buon rientro a casa. ➤



ADL – destinato al successo?

«L'ADL è stato introdotto in maniera definitiva», ecco quanto si è comunicato il 4 febbraio 2015 «alle care macchiniste e ai cari macchinisti», a cui è stato rivolto anche il seguente messaggio: «La guida adattiva (ADL) è stata definitivamente introdotta, diventando così un elemento centrale delle FFS nell'ambito dell'impiego efficiente delle risorse.» Daniel Hurter, redattore del LocoFolio



E' davvero sorprendente con che rapidità l'ADL si sia trasformato da un progetto estremamente controverso in un «elemento centrale delle FFS». È però chiaro che un progetto da oltre 30 milioni di franchi non poteva non essere destinato al successo, anche perché con una simile cifra chi mai si sarebbe potuto permettere un fallimento? Bisogna comunque ammettere che l'ADL sta riscuotendo un certo successo, anche se il risparmio di energia non è quello sperato, visto che i responsabili del progetto evidentemente non erano informati che, sempre che le circostanze lo consentano, è già da un'infinità di tempo che i macchinisti adottano uno stile di guida ecocompatibile.

Grazie all'ADL le FFS intanto hanno già avuto modo di apparire in televisione più volte e di presentarsi come un'impresa all'avanguardia nella realizzazione del passaggio all'energia sostenibile tanto voluto dalla popolazione. Senza dubbio l'ADL rappresenta un successo anche per il partner tecnologico delle FFS, la ditta «mtrail GmbH», alla cui fondazione ha

contribuito anche un collaboratore coinvolto nel progetto ADL che, ancora oggi, è nell'elenco telefonico interno delle FFS e continua a gestire questa società. Di sicuro l'ADL sarà il benvenuto anche per limitare gli effetti indesiderati dei progetti mal riusciti delle centrali operative.

Ma com'è l'indice di gradimento del personale principalmente interessato, ossia i macchinisti? Qui, purtroppo, le FFS non possono fare molto, dal momento che solo una parte delle notifiche ESI riguardanti l'ADL sono state realmente associate a questo progetto, per cui non è possibile quantificarle. Questo però non impedisce alle FFS di affermare che il progetto ADL continua a godere di grande accettazione tra i macchinisti. Se però prendiamo come indice di riferimento la percentuale dei treni per i quali è pervenuta una notifica ADL, che al momento della stesura di questo articolo si aggirava tra il 60 e il 70%, probabilmente si renderà conto che effettivamente esiste un problema di accettazione. Anche in vista dell'impiego imminente di una nuova versione del LEA,

che non consente l'esclusione dell'ADL, il successo sarà di certo assicurato. E come reagiscono i macchinisti quando li si interpella sulla questione dell'ADL? Tutti sono concordi nel dire che, sul piano della comunicazione, la sua introduzione è stata un vero e proprio disastro. Fino a questo momento, la risposta meno negativa che mi è pervenuta è che l'ADL non è poi così malvagio perché, in realtà, emana delle raccomandazioni unicamente per tutto ciò che finora si è sempre fatto sulla base della propria esperienza. Per il resto, la mancanza di accettazione è pressoché totale ciò che, spesso e volentieri, è accompagnato da espressioni che qui è meglio non ripetere. Alla vigilia dell'introduzione dell'ADL, i macchinisti avevano espresso il timore che la segnalazione delle raccomandazioni dell'ADL, puntualmente precedute da un segnale acustico, avrebbe avuto l'effetto di distogliere l'attenzione, ciò che poi si è effettivamente avverato. Si era inoltre attirato l'attenzione sul potenziale di rischio delle raccomandazioni di velocità dell'ADL che, infatti, sono superiori alle

velocità massime consentite. Le FFS avevano però spiegato che non si erano mai registrati dei casi di superamento dei limiti di velocità a causa dell'ADL. Evidentemente le FFS intendono reagire solo dopo che si sono verificati dei superamenti dei limiti di velocità e, pertanto, dei problemi sul piano della sicurezza, ma non di prevenirli. Dal punto di vista del VSLF, questa filosofia della sicurezza è sbagliata e non è altro che l'ennesimo tentativo di demandare la responsabilità ai macchinisti che ogni giorno devono svolgere questa loro complessa e impegnativa attività. Di continuo veniamo a conoscenza di casi in cui dei macchinisti vengono disturbati dall'ADL, oppure in cui l'ADL trasmette delle raccomandazioni di velocità superiori a quelle prescritte. Eccovi qui di seguito alcuni casi che ci sono stati notificati.

Svolgimento dei fatti:

L'uscita di Aarau in direzione di Schönenwerd è segnalata con una velocità di 40 e poi di 80 km/h. L'ADL emette un segnale acustico e indica Vopt 95. La corsa ha avuto luogo in base alla segnaletica.

Richiesta di feedback / motivo del feedback: Le indicazioni dell'ADL sono spesso prive di senso e, a causa del potenziale di distrazione e delle segnalazioni sbagliate, sono anche pericolose. Vedi altre notifiche.

Svolgimento dei fatti:

Entrata ad Olten con arrivo da Dulliken. Segnale avviso 90 km/h – avviso 60 km/h. Nella curva a sinistra, prima del segnale di settore di binario che indica 60 km/h l'ADL segnala «corsa veloce». Leggera accelerazione a 60 km/h, poiché avevo già abbassato la velocità a circa 55 km/h. Dopo un'altra occhiata al LEA, vedo che il segnale avanzato nei pressi del segnale esecuzione 60 km/h mostra «avvertimento». All'entrata sul marciapiede mi arriva una chiamata dalla centrale operativa.

Dopo aver notificato la pericolosa situazione dell'ADL e quella precedente di Aarau (vedi altra notifica), chiedo che si chiariscano queste incongruenze, al che mi viene risposto in maniera piuttosto brusca che non è di loro competenza, dal momento che le segnalazioni dell'ADL avvengono in automatico e che quindi potevo scrivere al mio CLP(!). Un simile atteggiamento non può non sorprendermi, tanto più che la sicurezza dovrebbe essere anche nell'interesse dell'infrastruttura che gestisce l'ADL.

Nel frattempo l'uscita a 60 km/h di Olten è aperta e viaggio parallelamente all'Interregio sul binario destro in direzione di Aarburg a Vmax, partendo dal presupposto che mi venga data la precedenza. Il mio segnale d'entrata di Aarburg si apre prima dell'IR. Corsa a Vmax, forte accelerazione e frenata ad Olten fino alla curva

di Aarburg, per poi partire sul binario destro prima del treno passeggeri sul binario sinistro. Il segnale di settore di binario di Aarburg indica avvertimento e subito arriva la chiamata via radio. ZUB = 0.

Attivo la frenata e chiudo la chiamata dopo aver assicurato che la fermata prima del segnale è possibile. Il capomovimento mi chiede se le mie locomotive possono circolare solo a 80 o a 120 km/h e che altrimenti mi avrebbe dato la precedenza. Mi chiedo:

- Perché me lo chiede solo adesso, dopo che ha già predisposto che circoli a destra e che raggiunga la mia postazione?

- Non si è accorto che sto viaggiando a tutta velocità e che, per esempio tra Rotkreuz e Henschiken, ho recuperato circa 10 minuti di ritardo, ciò che a V80 non sarebbe stato possibile (a causa del carico, fino ad Aarau GB era Vmax 100 km/h)?

Uscita di Aarburg dopo la liberazione dello ZUB a 40 km/h, cambio sul binario sinistro, accelerazione massima appena possibile, entrata a Zofingen a V 40 km/h. Poco prima del segnale di esecuzione 40 km/h e del segnale avanzato di via libera l'ADL indica corsa veloce. Conformemente alla segnaletica, dopo il segnale avanzato di via libera c'è però ancora un bel pezzo a 40 km/h prima di poter accelerare. In una simile situazione una segnalazione ADL «corsa veloce fino a ...» è pericolosa.

Svolgimento dei fatti:

Durante la corsa tra Olten e Basilea mi sono entrate due diverse segnalazioni ADL a breve distanza l'una dall'altra. Malgrado l'osservanza delle raccomandazioni di guida segnalate, a Liestal ho trovato un segnale di via impedita.

Risposta:

Tante grazie per il suo apprezzato feedback. È con piacere che la informiamo in merito al risultato dell'analisi della sua notifica ESI. Qui bisogna fare una distinzione tra questi due casi:

Caso 1: Calma in cabina. È vero che sono entrate due raccomandazioni di guida nell'arco di un minuto. Questo non deve succedere e pertanto è stato segnalato come errore (Defect 6173). L'errore è stato comunicato alla nostra équipe di esperti che lo analizzeranno in dettaglio e risolveranno quanto prima il problema.

Caso 2: Segnale di via impedita a Liestal. La corsa è proseguita anche dopo le raccomandazioni di guida. Al termine dell'ottimizzazione ADL è stato trasmesso un messaggio ADL End. Per l'ADL l'ottimizzazione era stata pertanto completata. In quel momento a Liestal non erano noti dei conflitti. A Liestal, la situazione di via impedita era dovuta al fatto che il treno che lo precedeva era in ritardo. Questo conflitto non poteva più essere risolto dall'ADL.

Svolgimento dei fatti:

Al segnale d'entrata di Basilea (immagine 1) con un segnale avanzato d'entrata collocato sullo stesso posto (immagine 2*), attivazione della protezione automatica dei treni. Proprio in quel momento arriva la segnalazione 60 km/h da parte dell'ADL. Se, contemporaneamente all'attivazione della protezione automatica dei treni per una riduzione della velocità, l'ADL annuncia una velocità più alta, il rischio di fare confusione e, di conseguenza, il rischio per il traffico ferroviario, è molto alto.

Risposta:

Tante grazie per il suo apprezzato feedback. È con piacere che la informiamo in merito al risultato dell'analisi della sua notifica ESI.

È corretto che l'ADL non debba dare delle raccomandazioni di guida per una velocità superiore alla velocità di tratta. Nello specifico caso dell'entrata di Basilea si parla però di una limitazione della velocità (vTief) nella segnalazione esterna. Queste segnalazioni sono sconosciute all'ADL. Da un punto di vista tecnico, la raccomandazione di guida di 60 km/h è corretta. Dal punto di vista operativo, non fa invece senso il fatto di ottimizzare nuovamente un treno a così breve distanza da un posto di fermata. Dovremo analizzare nuovamente la questione in seno alla nostra équipe di esperti. Qualora avesse delle altre domande su questo caso, la preghiamo di contattarci nuovamente.

Replica del macchinista:

La segnalazione di Basilea non è, come asserisce lei, una limitazione della velocità. Viene segnalata la seconda uscita di Basilea a V-max, secondo il RADN (immagine 2 = 35 km/h).

Il treno non è monitorato poco prima del posto di fermata, bensì durante la corsa. Il posto di fermata è irrilevante, o ci sono forse delle direttive su quando l'ADL può trasmettere delle segnalazioni prima di una fermata?

Il fatto che il monitoraggio dell'ADL faccia senso o meno non deve riguardare il macchinista, dato che l'ADL dovrebbe esonerarlo dal dover fare queste considerazioni.

Svolgimento dei fatti:

Subito prima del superamento del segnale avanzato di riduzione a 85 km/h l'ADL ha trasmesso la segnalazione di circolare a 100 km/h e, immediatamente dopo il superamento dell'immagine 2* disposta su segnale avanzato di settore di binario K97*, la raccomandazione di guida 60 km/h. Già durante la corsa tra Olten e Liestal avevo ricevuto delle continue raccomandazioni di guida dell'ADL e degli avvisi ADL END che, spesso e volentieri, segnalavano delle velocità più elevate rispetto alle velocità di tratta previste.

Richiesta di feedback / motivo del feedback: A causa dei continui messaggi fuorvianti che l'ADL trasmette a breve distanza l'uno dell'altro e che spesso sono in netta contraddizione con le previste velocità, è difficile garantire una conduzione sicura del treno.

Risposta:

Tante grazie per il suo input. Ho inoltrato la sua richiesta alla nostra équipe di esperti affinché possano analizzare il caso. Qui di seguito la risposta che mi è pervenuta:

1. Caso di BS: Come ha ben descritto, un adeguamento ECO della velocità poco prima di una fermata è fonte di disturbo per il macchinista. Nel frattempo si è riconosciuto e risolto questo problema. Con la nuova versione RCS-ADL questa situazione non si presenterà più.
2. Caso di GDK: La velocità di tratta fino a GDK è di 125 km/h, nel mentre da GDK è di 100 km/h. La segnalazione ADL END viene trasmessa in prossimità del segnale d'uscita di GDK e, pertanto, la velocità di tratta viene rispettata.

Svolgimento dei fatti:

Subito dopo Däniken l'ADL mi ha segnalato «Vopt 90 km/h fino ad Aarau». Ho volutamente ignorato questa raccomandazione e ho proseguito la mia corsa alla massima velocità di tratta consentita. Fatta eccezione per un «annuncio 120» sul segnale di sezione di binario K53 di Aarau, non ho incontrato nessun segnale disposto su «avvertimento». Dopo Aarau ho ricevuto una segnalazione ADL «Vopt 115 km/h fino a Lenzburg». Ancora una volta ho ignorato di proposito questa raccomandazione e ho proseguito fino a Lenzburg a 140 km/h, ma questa volta non ho incontrato nessun segnale di «avvertimento». Devo pertanto constatare che oltre a sommergere i macchinisti di informazioni del tutto inutilizzabili, l'ADL causa anche degli inutili ritardi dei treni. Se, in questo specifico caso, avessi seguito le raccomandazioni dell'ADL, la cosa avrebbe interessato non solo il treno 765 ma anche l'IR Biel-Costanza che veniva subito dopo.

Risposta:

Tante grazie per il suo feedback sul sistema RCS-ADL. La sua notifica è stata analizzata dalla nostra équipe di esperti che hanno espresso il seguente parere:

- Stato iniziale: Stando all'orario, la cadenza prevede prima il treno 811, poi il 765 e, per finire, il 2363. L'8 gennaio il treno 811 è arrivato ad Olten con un minuto di ritardo e il treno 765 con due minuti di anticipo. Il treno 765 sarebbe quindi arrivato prima del treno 811.
- Decisione della centrale operativa: Alle 9:28 il responsabile ha deciso che la cadenza dei treni, ossia il treno 811 prima del 765, doveva essere rispettata. In quel

momento il treno 811 si trovava ad Olten e il 765 tra OLTU-OLN. L'addetto ha cambiato la cadenza dei treni fino a DK.

Risultato:

- Il treno 765 compensa l'anticipo di due minuti tra DU e DK.
- Il treno 2363 resta fermo due minuti a DK.
- Il treno 811 ha via libera da DK e riesce a recuperare il ritardo fino a MELH, ma viaggia più lentamente rispetto a quanto pronosticato dall'RCS. Il 765 più volte si avvicina troppo al treno 811. Con la circolazione a 95 km/h si vuole mettere una distanza sufficiente rispetto al treno precedente. Poiché il treno 765 non ha rispettato questo limite, la stessa cosa è poi successa anche a RU. Queste due operazioni avrebbero dovuto evitare che il 765 si avvicinasse troppo al treno 811. Il 765 non si attiene alla raccomandazione di guida dell'ADL e prosegue fino a MELH in base all'orario. Stando alle previsioni dell'RCS, doveva circolare un po' più velocemente rispetto all'orario e doveva recuperare almeno 30 secondi. Via ADL, l'addetto vuole evitare che si avvicini troppo al treno 811.
- Il successivo treno 2363 parte da DK, si attiene alle prescrizioni e parte in direzione di MELH con un minuto di ritardo. Ha così una distanza sufficiente dal 765 e non ha alcun impedimento (indipendentemente dal fatto che il treno 765 si attenga o meno all'ADL). Il treno prosegue senza problemi fino a Zurigo, dove arriva con qualche secondo di anticipo.
- A LANG e KLW i treni 765 e 811 devono rallentare di rispettivamente 30 e 60 secondi. Il treno 765 arriva pertanto puntuale a Zurigo, nel mentre il treno 811 arriva con 30 secondi di ritardo.

Svolgimento dei fatti:

Stimata équipe ADL,

Oggi il mio turno di lavoro prevedeva anche l'itinerario Zurigo-Lucerna e ritorno. Mi trovavo alla guida del treno 2688 da Lucerna a Zurigo, con fermata a Zugo e Thalwil, quando ad Ebikon mi è arrivata la segnalazione ADL V-max 105 km/h. Ho però deciso di ignorare la raccomandazione, dal momento che il voler rispettare la velocità a tutti i costi genera un consumo di energia maggiore rispetto a quando si guida in base alla propria esperienza. I tempi del tratto Lucerna-Zugo sono calcolati in maniera molto larga, per cui ad Ebikon si può accelerare da 125 a 140 km/h per poi rallentare dopo una breve accelerazione da Ebikon a Zugo, compresa la curva a 95 km/h di Rotkreuz, e quindi arrivo a Zugo in anticipo, il tutto senza alimentazione. L'energia più conveniente è infatti quella che non viene utilizzata, il che, espresso in termini più scientifici, si

gnifica: la semplice conversione dell'energia potenziale in energia cinetica, senza altre forme di energia.

La segnalazione dell'ADL riporta una raccomandazione di risparmio d'energia, ma rispettandola si ha un consumo più alto di quanto non sia realmente necessario. Anche interpretando questa prescrizione come una semplice raccomandazione, c'è da chiedersi come mai generi un consumo maggiore di energia e quale sia lo scopo reale di questo progetto. Grazie per una risposta.

Svolgimento dei fatti:

Durante la corsa da Rapperswil a 125 km/h, in prossimità della curva a 90 km/h prima di Wildegg arriva la segnalazione ADL «ECO Drive 95 km/h».

Salve a tutti

Magari vi può interessare la risposta che ho ricevuto alla mia notifica ESI su una segnalazione ADL per un segnale disposto su fermata. L'ADL sembra essere il non plus ultra della tecnica ferroviaria e, quindi, guai a esprimere delle critiche. Tutti i problemi tecnici del sistema vanno poi delegati al personale di locomotiva.

Un sistema che trasmette ai macchinisti una raccomandazione di velocità per un segnale disposto su fermata è semplicemente inadeguato sul piano tecnico e va bloccato. Le lacune della rete mobile erano risapute già sin dall'inizio. Anche un'équipe di progetto con un minimo di esperienza tecnica avrebbe dovuto rendersi conto delle possibili conseguenze.

Saluti XX



Risposta in merito alla suddetta notifica ESI:

Ecco quanto è emerso dalla nostra analisi: Il treno XXXXX ha ricevuto la segnalazione vOpt 70 Richterswil. A causa di problemi di connessione, tra le 17:58:09 e le 18:05:59 non sono state trasmesse delle nuove raccomandazioni di guida. Al macchinista non è pertanto stata comunicata la segnalazione ADL CANCEL prima del superamento del segnale disposto su fermata.

Svolgimento dei fatti:

Durante il tragitto tra Olten e Basilea mi è arrivata tutta una serie di raccomandazio-

ni di guida ADL, il tutto in uno spazio di tempo brevissimo e in una successione non sempre conforme alle direttive che, data la mia lunga esperienza su questa tratta, non faceva assolutamente senso. Ho quindi deciso di ignorare queste raccomandazioni e sono comunque riuscito a percorrere il tragitto da Olten a Basilea in maniera puntuale e senza problemi, ciò che invece non sarebbe successo se avessi seguito le indicazioni dell'ADL in quanto avrei accumulato un ritardo di diversi minuti. Richiesta di feedback / motivo del feedback: Continuo a non capire il senso di un sistema che distoglie continuamente l'attenzione dei macchinisti e che causa degli inutili ritardi, per cui vi chiedo dei chiarimenti.

Svolgimento dei fatti:

Una corsa con un treno lungo e pesante su rotaie bagnate. Dopo Kaiseraugst arriva la segnalazione ADL «corsa veloce», malgrado abbia un ritardo di 3 minuti. Il segnale d'entrata di Rheinfelden indica avvertimento. Perché allora una corsa veloce?

Dopo Rheinfelden, circolazione a binario semplice fino al cambio di binario di Dossenboden. Di nuovo corsa veloce ADL, malgrado un ritardo che nel frattempo è già di 5 minuti e per esperienza si sappia che sulle linee molto trafficate a binario semplice non si va piano.

Un altro guasto alle porte a Rheinfelden. L'ADL distoglie l'attenzione. Le segnalazioni insensate e inammissibili dell'ADL sono un ulteriore fattore di disturbo. Nell'interesse di una conduzione sicura dei treni e della concentrazione dei macchinisti, queste segnalazioni sono da abolire.

Svolgimento dei fatti:

Ieri mi trovavo alla guida del treno XXX (500 110-2). Al momento dell'uscita, all'altezza di GB ho ricevuto l'avviso LEA «Vopt 90 km/h». Conoscendo la situazione del traffico a quell'ora, sapendo che prima dell'entrata di Gossau c'è un tratto di rallentamento a 80 km/h e che la durata del viaggio di 7 minuti, compresa la fermata a Gossau, non sarebbe stata sufficiente per una velocità di 90 km/h, ho contattato la centrale operativa est per chiedere se dovevo prendere sul serio questa segnalazione ADL. Mi è stato risposto che questa segnalazione veniva annullata automaticamente e che non dovevo rispettarla.

In compenso, durante il viaggio di ritorno con il treno XXX non mi è arrivata nessuna segnalazione (né via radio, né tramite l'ADL) che un treno cisterna mi stava precedendo. Malgrado, grazie ad una breve frenata, il segnale di blocco di Gunterhausen sia passato per tempo su via libera e malgrado mantenessi una velocità più bassa, praticamente sono riu-

suito a fermarmi solo ad Eschlikon. ADL, ti saluto!! Un altro caso con l'ADL mi è capitato domenica scorsa con il treno XXX dopo l'uscita di Wil, quando ancora una volta mi è arrivata la segnalazione «Vopt 105 km/h» fino a Gossau. Dato che non mi fidavo di questo avviso dell'ADL e che i tempi non sarebbero stati sufficienti a questa velocità, ho deciso di ignorare l'ADL. Cos'è successo? Niente! Tutti i segnali fino a San Gallo erano disposti su via libera. Queste sono solo alcune delle esperienze che ho fatto con l'ADL. Se necessario, posso andare avanti ancora per un bel po'.

Situazione di base:

È già da diverso tempo che continuiamo a ricevere delle segnalazioni ADL senza senso e che rischiano di nuocere alla sicurezza.

Si tratta di avvisi del tipo:

- Vmax 60 km/h da Sion a Losanna (a Vmax 100)
- Vmax 60 km/h da Löchligut a Wengi (a Vmax 120)
- Vmax 60 da Burgdorf a Gwatt (a Vmax 120)

Ce ne sono però tante altre e tentare qui di citarle o di descriverle tutte sarebbe decisamente troppo lungo.

Non dobbiamo dimenticare l'aspetto della sicurezza visto che, per le tratte particolarmente lunghe, queste raccomandazioni ADL non fanno che allungare del doppio i tempi delle corse. Data la velocità più bassa, inoltre ci si stanca e ci si scontra più facilmente.

Bisogna assolutamente trovare una soluzione e, da parte mia, mi sono già offerto due volte di discutere seriamente sulla questione dell'ADL. Non sono assolutamente disposto a rispettare queste segnalazioni dell'ADL, per cui continuerò impertinente a ignorarle.

Conclusione

Così com'è concepito, questo sistema è semplicemente inservibile. Tutte le segnalazioni per uno stile di guida efficiente sotto il profilo energetico possono essere tralasciate. La guida ecologica va lasciata al macchinista, ma senza l'ADL. Gran parte dei macchinisti sono consapevoli della necessità di adottare uno stile di guida basato sul risparmio e sull'ecocompatibilità, nel mentre tutti gli altri hanno solo bisogno di essere ulteriormente sensibilizzati sulla questione.

Per dare ai macchinisti la possibilità di adottare una guida ecocompatibile in queste situazioni, il sistema ADL deve essere uno strumento di lavoro realmente affidabile e deve essere adattato ai reali punti d'attrito esistenti.

Cordiali saluti

ADL 2

Hubert Giger, presidente del VSLF

I due esempi che riportiamo qui di seguito mostrano chiaramente delle altre incongruenze nell'utilizzo dell'ADL.



Esempio 1: La corsa va da Aarau, via Wildegg e Brugg AG, fino a Zurigo. L'ADL indica però un percorso via Lenzburg e diventa così un sistema di segnalazione per circolare su una tratta diversa. In base alle disposizioni esecutive delle prescrizioni sulla circolazione DE-PCT Infrastruttura I-30111, capitolo 3.5, comma 2.3, per questo percorso alternativo si dovrebbe precedere una comunicazione con obbligo di quietanza. Psicologicamente parlando, una simile segnalazione ADL è sbagliata in quanto induce i macchinisti ad adottare una guida che è contraria alle disposizioni.



Esempio 2: L'ADL prevede che il macchinista S-Bahn esegua una corsa veloce tra Hürli e Dorf (stazione di servizio) e Dorf (stazione di servizio). La prevista fermata della S-Bahn a Bassersdorf ha però la priorità e potrebbe essere ignorata. Psicologicamente parlando, una simile segnalazione ADL è sbagliata in quanto crea solo confusione e può indurre i macchinisti a non rispettare le prescrizioni della circolazione.



L'articolo pubblicato sul LocoFolio 2/2014 sulla «guida adattiva» (ADL) ha scatenato numerose reazioni. Perfino alcuni membri della direzione delle FFS ne hanno voluto discutere con me. Infatti, il risparmio energetico è di grande attualità anche sul piano politico. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

La questione di fondo sul piano del risparmio energetico non sono tanto le modalità di guida del macchinista con l'ADL, quanto piuttosto come si guida senza l'ausilio dell'ADL. Prima ci si basava sul seguente principio: 1. Sicurezza, 2. Puntualità, 3. Redditività. Con le prime presentazioni PowerPoint sull'ADL era stata emanata la seguente direttiva: «In assenza di monitoraggio bisogna circolare a velocità massima», ciò che però produce uno spreco enorme di energia. A seguito dei nostri interrogativi e dei nostri interventi, con il «foglio d'istruzioni per i macchinisti» sono state improvvisamente emanate delle nuove direttive che qui vale la pena analizzare più da vicino:

1. Una corsa comincia senza ADL e, dunque, nella modalità Corsa con conduzione ecocompatibile
2. Appare il messaggio ADL: Conduzione secondo Vopt
3. Appare il messaggio ADL End: Accelerazione mediante guida ecocompatibile alla velocità consentita (in conformità al RADN)

In questo contesto, si pongono i due interrogativi seguenti:
Se un treno parte in ritardo, bisogna rispettare la velocità massima consentita riportata nella tabella delle tratte (RADN) oppure prevedere una guida ecocompatibile? Nel sistema ADL la circolazione alla velocità massima consen-

tita è segnalata con l'indicazione Corsa veloce.

Amesso che all'inizio il treno circoli puntualmente in base all'ordine di marcia, poi ha automaticamente un ritardo a causa della velocità inferiore prescritta dall'ADL. Dopo bisogna proseguire in base alla guida ecocompatibile oppure alla velocità massima consentita?

Ultimamente c'è anche la direttiva ADL «ADL ECO Drive»: Guida ecocompatibile con implementazione del rilevamento topografico, circolazione con guida ecocompatibile. Questo vuole forse dire che di principio senza la direttiva ADL «ECO Drive» l'aspetto topografico non dovrebbe essere preso in considerazione? Se il rilevamento topografico è parte integrante della guida ecocompatibile, che segnalazione compare sull'ECO Drive? Se l'ECO Drive è l'equivalente della corsa ecocompatibile, perchè c'è questa direttiva?

I macchinisti sono tenuti a lavorare in base alle direttive che, pertanto, devono assolutamente essere esatte. Le raccomandazioni filosofiche non costituiscono assolutamente delle direttive e, al massimo, rappresentano un programma di intrattenimento che non ha altro scopo se non quello di distogliere l'attenzione nel mentre si svolge un'attività di tale importanza sul piano della sicurezza. Dobbiamo pertanto partire dal presupposto che l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) abbia autorizzato l'uso dell'ADL in cabina.

Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT

R 300.13 Macchinisti 3.3.2 Attenzione al percorso e alla tratta

Durante la corsa, il macchinista deve rivolgere la sua attenzione al percorso e alla tratta. Oltre a ciò, deve osservare attentamente gli apparecchi e i dispositivi di annuncio che servono alla guida del treno. Nel caso in cui durante la corsa debba compiere attività che possono distogliere l'attenzione, se necessario deve ridurre la velocità e, all'occorrenza, fermare il treno. È proibito svolgere attività e colloqui che non hanno alcuna pertinenza con la circolazione o con il servizio del veicolo motore.

Cosa si intende per conoscenza della tratta?

Affinchè il macchinista possa circolare in tutta sicurezza su una determinata linea, la conoscenza delle tratte è fondamentale. *Hubert Giger, presidente VSLF*



Non si specifica però in cosa consistano queste conoscenze e, malgrado ciò, l'acquisizione delle stesse ora avviene mediante dei video, ciò che non manca di sollevare degli interrogativi.

L'acquisizione delle conoscenze della tratta e delle stazioni è disciplinata dalle prescrizioni sulla circolazione (PCT) (vedi riquadro). Sulla base di queste direttive e con l'approvazione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), le FFS hanno elaborato un nuovo concetto di formazione, in base al quale per acquisire le necessarie competenze in materia di tratte ora è ammesso anche l'impiego di video.

DT Traffico viaggiatori ha comunicato via FFS-Intranet quanto segue: Questo ambizioso progetto offre delle soluzioni concrete che l'UFT e la commissione del personale hanno approvato e che ha visto anche il coinvolgimento dei vari sindacati. Con questo progetto si perseguono due obiettivi strategici: la formazione e l'investimento, come pure il mantenimento degli standard di sicurezza.

Le modalità di acquisizione delle conoscenze delle tratte sono state definite, ma non i contenuti delle stesse. Un macchinista cosa deve imparare a memoria se poi non percorre più una determinata tratta anche per tre anni? Tutte le definizioni dei binari? Tutti i posti di fermata dei diversi binari? Tutti i segnali principali di tutte le tavole segnaletiche? Tutti i limiti di manovra? Tutte le pendenze delle tratte? Tutte le prescrizioni locali? Tutti i dati relativi ai

piani delle stazioni, comprese le direttive per le stazioni? Tutti i passaggi a livello? Cosa significa questo concretamente? Un macchinista di Losanna deve forse conoscere tutte le prescrizioni per l'impianto di manutenzione di Zurigo-Herdern? Un macchinista di Zurigo deve forse conoscere tutti i limiti di manovra della stazione di smistamento di Basilea? (Teoricamente sì, visto che deve essere un «esperto di tratte» e in qualsiasi momento deve poter essere impiegato in un determinato impianto.) Le risposte a questi interrogativi dovrebbero essere chiarite e definite a fondo dai responsabili del progetto «Conoscenza delle tratte tramite video» delle FFS e dell'UFT. Come altrimenti garantire che la visione di un video offra la medesima qualità di formazione della circolazione su una determinata tratta? Alla concreta domanda circa gli esatti contenuti della conoscenza delle tratte non ci è ancora pervenuta una risposta e, questo, malgrado le ripetute richieste da parte nostra presso il responsabile di FFS-IT, a conferma del fatto che questi criteri tuttora non sono e non sono mai stati definiti in modo concreto.

Un progetto che si considera concluso malgrado l'assenza di basi decisionali o parametri di fondo denota una scarsa professionalità.

(I sindacati sono stati coinvolti nel progetto solo a cose fatte, ossia quando lo si è presentato in data 12 ottobre 2012. In seguito il VSLF non ha più avuto modo di esprimere la propria opinione.)

PCT R 300.13 cifra 2.5.2:

Conoscenza della tratta e delle stazioni

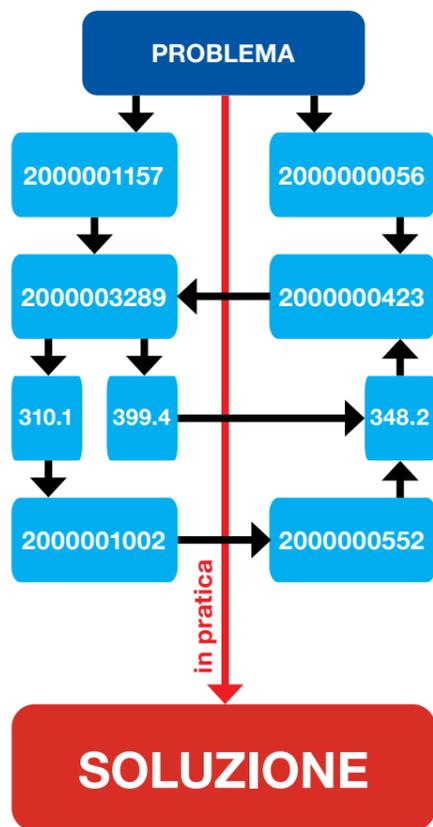
Il macchinista è autorizzato a percorrere le tratte e le stazioni per le quali ha acquisito le necessarie conoscenze. Per acquisire le conoscenze della tratta è necessario percorrerla almeno quattro volte in ciascuna direzione, di cui una, se possibile, in condizioni di oscurità. [...] Il macchinista ha la corresponsabilità di assicurare che il livello delle proprie conoscenze sia aggiornato. [...] In condizioni di circolazione semplici o particolari, le conoscenze della tratta e delle stazioni possono essere acquisite, d'intesa con il personale, effettuando meno di quattro corse in ogni direzione o in altro modo. Per queste deroghe deve essere presentata una richiesta all'Ufficio federale dei trasporti UFT.



MERKBLATT	Keine ADL Optimierung aktiv.	Fahren gemäss Energiesparender Fahrweise ESF.
ADL Adaptive Lenkung	Vopt 90 km/h Fahrempfehlung	Fahren gemäss Vopt. Verlangsamen auf Vopt wenn möglich mit elektrischer Bremse innert ca. 1 km.
	ADL → Freudenort-Föllindorf ADL Lenkungsmeldung (nach 20 Sek.)	Fahren gemäss der Vopt, Topographie (Steigung / Gefälle) weiter ausnutzen. Bei grösserer Abweichung erfolgt eine Korrektur.
	ADL END ADL Endmeldung	Beschleunigen mittels ESF auf die erlaubte Geschwindigkeit (gemäss RADN)
	Vmax → Freudenort-Föllindorf Schnellfahrt	Fahren gemäss der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. (gemäss RADN)
	90 km/h → Freudenort-Föllindorf ADL ECO Drive	Ökologische Fahrweise mit Ausnutzung der Topographie, fahren gemäss ESF.
	DIST ADL Distanz	Nötige Vopt unterschreitet ADL-Minimalgeschwindigkeit. Langsam fahren, Topographie (Steigung / Gefälle) ausnutzen.
	ADL CANCEL ADL CANCEL	Optimierung ist fehlgeschlagen, ein Halt ist zu erwarten. Ab nächsten Hauptsignal gemäss Signalisation / neuer Vopt Fahrt fortsetzen.
	Kontakt ADL Fachbus:	adl@sbb.ch

Istruzioni di lavoro

Istruzioni di lavoro di carattere generale.
Équipe tecnica del VSLF



L'istruzione di lavoro per la messa in servizio dei treni navetta Re 460 del 3 dicembre 2014 prevede un articolo che lascia ampio margine d'interpretazione.

3.1 Definizione generale

Anche se non è riportato espressamente nell'istruzione di lavoro, per tutte le attività bisogna applicare le regole e lo stato della tecnica generalmente riconosciuti. Per regole riconosciute, s'intendono quelle regole che hanno dato prova di efficacia nella pratica.

Lo stato della tecnica descrive le possibilità tecniche in un determinato momento. L'applicazione di regole che hanno dato prova di efficacia è senz'altro molto utile. Come ha constatato il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) nel suo rapporto sulla collisione di Granges-Marnand per quanto riguarda i cosiddetti gestes-métier, purtroppo sempre più prescrizioni prevedono che, anche nella pratica, i macchinisti debbano applicare delle regole del tutto inefficaci. Questo ci deve quindi portare alla conclusione che i processi di lavoro «gestes-métier» non sono delle regole riconosciute. ➤

Gestes métier

Processi di lavoro – vacilla un dogma. Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Da una parte ci sono i macchinisti che li recitano meccanicamente tutti i giorni, per un numero infinito di volte e in modo più o meno concentrato e, dall'altra parte, ci sono i quadri di DT Traffico viaggiatori che li vedono come la vera e unica verità: si tratta dei sei punti del «Processo di lavoro Partenza» (P 20003119). E adesso? Proprio l'insospettabile SISI, il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza, ha commesso l'inaudito sacrilegio di mettere in discussione questo inviolabile dogma. Nel suo rapporto d'inchiesta sulla tragica collisione di Granges-Marnand del 29 luglio 2013, in un capitolo a parte si è pronunciato sulla questione dei processi di lavoro «Geste métier». Quello che vi viene riportato ha dell'inaudito.

Citazione: «Il SISI ritiene inopportuno il fatto di riportare l'espressione «segnale corrispondente aperto» ben due volte nel processo. Un macchinista alla guida di un Intercity o di un RegioExpress dovrà infatti ripetere questi sei punti tre o quattro volte all'ora, nel mentre un macchinista di un treno regionale li dovrà ripetere da 15 a 20 volte all'ora nell'arco del proprio turno di servizio. Il rischio che questi punti vengano ripetuti meccanicamente è molto forte. Nel recitare questi sei punti, il segnale risulta inoltre sempre aperto! Con la forza dell'abitudine, la stanchezza e altri eventuali fattori di disturbo, il rischio di dire «segnale aperto» davanti ad un «segnale chiuso» è latente.

Tra la partenza del treno e l'attivazione della frenata d'emergenza, nell'incidente di Granges-Marnand sono trascorsi 28 secondi, e cioè il tempo di cui il macchinista ha avuto bisogno per rendersi conto che stava arrivando un treno in senso opposto. In questo frangente di tempo il macchinista non si è reso conto che il segnale non era aperto. Nel «Processo di lavoro Partenza» sarebbe magari utile inserire un elemento che faccia uscire il macchinista dalla sua routine abituale.»

A seguito di ciò, il SISI ha emanato la seguente raccomandazione di sicurezza: «Rivedere la formulazione e le tappe del «Processo di lavoro Partenza» al fine di consentire un'applicazione del processo in questione che non dia adito ad equivoci.»

Stando alle informazioni di DT Traffico viaggiatori, il «Processo di lavoro Partenza» è attualmente in fase di rielaborazione. Dopo una prima versione con undici punti e una seconda con sei punti, questa sarà quindi ben la terza versione. C'è realmente da chiedersi quando finalmente sarà pubblicata una versione definitiva e quanti punti dovrà prevedere. ➤

Zizers ▲

Da Zizers ▲ a Zizers FFS. Matthias Burgener (testo e immagine)

km	-	+	S	AE	Ch
12.3	2	9	1303		Landquart
13.7					Rütene
14.9					Hanfländer
16.2					Zizers ▲
16.5	1	10	1303		Zizers SBB
17.9					Ceres
19.4					Auen
21.0					Wichlen
22.5					Loretz
25.7					Chur
13.7				R 1303	

Da Zizers ▲ a Zizers FFS – ossia, quando tutto gira intorno ad uno scambio

Tra Landquart e Coira, nella tabella delle tratte RADN (R-I 30131) viene riportata l'indicazione Cambio di binario Zizers ▲ e Stazione Zizers FFS. L'indicazione Stazione Zizers ci sembra logica, in quanto in questo impianto merci arrivano i treni in entrata e in uscita e si formano i nuovi treni. Il problema è che, durante la corsa da Landquart a Coira, è praticamente impossibile riconoscere un posto di cambio di binario. Sul binario di tratta a sinistra non ci sono infatti degli scambi. Che sia forse dovuto al fatto che non ci vedo bene, come del resto mi è stato confermato dal Medical Service?

Ecco il feedback che mi è arrivato a seguito della mia notifica ESI: Una richiesta in tal senso è già pervenuta a FFS Infrastruttura verso la metà del 2014, ma non sono stati previsti degli adeguamenti. Da un gruppo come le FFS, di certo non mi sarei aspettato una simile risposta. Questo non è solo un vero peccato, ma anche decisamente pietoso!

Sono dell'opinione che non costerebbe niente togliere dalla tabella delle tratte l'indicazione sbagliata del cambio di binario Zizers ▲ e che lo si potrebbe fare tranquillamente in concomitanza con altri cambiamenti.

Al fine di riconoscere la stazione Zizers FFS come tale, basterebbe munire i due segnali P316/416 e i due segnali R417/317 del senso contrario di marcia con tavole di inizio e di fine stazione, conformemente alle PCT 300.2. 2.6.3, dal momento che data la loro forma questi segnali del tipo L non sono riconoscibili come segnali d'entrata. Ecco cosa mi disturba di più di tutta questa faccenda: Ogni qualvolta FFS Infrastruttura dice che non si fa nulla, automaticamente anche i quadri inferiori di P-OP-ZF sostengono la stessa tesi, fedeli al principio: «È così, perché è così, punto e basta!». Proprio un bell'atteggiamento! ➤

La trappola della velocità di Boudry

Spesso e volentieri vengono effettuati dei cambiamenti agli impianti senza che venga fornita una corretta informazione al personale viaggiante. Il risultato è poi il superamento dei limiti di velocità, con delle ripercussioni negative che possono essere evitate solo grazie all'attivazione del sistema di controllo dei treni (ZUB). Équipe tecnica del VSLF

Questo si traduce in un uso improprio degli impianti di sicurezza, con l'unico scopo di compensare la mancata padronanza dei processi rilevanti ai fini della sicurezza. Dall'inizio di quest'anno, a Boudry si sta lavorando al risanamento del viadotto sull'Areuse, per cui prima del viadotto, dalla parte di Losanna, si è introdotto un nuovo posto di cambio di binario e il segnale d'entrata è stato spostato di qualche centinaio di metri verso ovest. La velocità riportata sulla tabella delle tratte RADN dal primo scambio è stata abbassata da 135 a 80 km/h. Ne consegue che non solo la velocità d'entrata in stazione è stata abbassata del 40%, senza motivo apparente per i macchinisti (che infatti non sono stati informati di questo risanamento), ma anche che il punto da dove bisogna rispettare tale limite improvvisamente è stato spostato di oltre 600 metri nel senso opposto alla direzione di marcia!

Il risultato è ovvio: Senza nemmeno rendersene conto, i macchinisti entrano troppo velocemente nella stazione di Boudry/Colombier. Dal momento che questa nuova velocità viene monitorata tramite lo ZUB, i treni vengono poi fermati con una frenata d'emergenza. Per i treni Intercity ad assetto variabile (ICN) questo significa che nel vagone ristorante le stoviglie e i bicchieri cadono per terra, che le persone in piedi rischiano di cadere e che i bagagli che non sono fissati bene possono ferire i passeggeri. I freni elettromagnetici a pattino entrano in funzione, provocano l'usura delle rotaie e al veicolo e, spesso e volentieri, provocano anche degli inconvenienti tecnici agli impianti di sicurezza. Oltre a spaventarsi, il macchinista rischia poi anche di essere richiamato all'ordine dal proprio superiore per aver causato una frenata d'emergenza del sistema ZUB.

Dopo le numerose frenate d'emergenza attivate dallo ZUB a Boudry, come ultima soluzione nei locali dei macchinisti di tutti i depositi sono stati affissi dei comunicati per avvisare che, in futuro, a Boudry bisogna rispettare una velocità di 80 km/h (senza precisare che la soglia di velocità è stata spostata di oltre mezzo chilometro). Da notare che, dall'introduzione dell'«albo virtuale» (VAR), i macchinisti non sono più tenuti a recarsi negli appositi locali... I macchinisti devono ovviamente rispettare la tabella delle tratte RADN e le velocità vigenti. Il fatto di ridurre la velocità



massima consentita di oltre il 40%, senza peraltro fornire indicazioni in tal senso, è però prova di scarsa conoscenza dell'esercizio. Si fa poi in fretta ad accampare la classica scusa che la sezione in questione è comunque sorvegliata tramite ZUB. Facciamo notare, per l'ennesima volta, che lo ZUB rappresenta un sistema di sicurezza estremo e non di certo uno strumento aggiuntivo per garantire il rispetto delle velocità consentite quando i cantieri sono segnalati in maniera inadeguata. I cantieri, anche se restano aperti per diversi mesi, devono essere segnalati per quello

che realmente sono, ossia dei tratti di rallentamento. La procedura adottata in questo specifico caso dalla divisione Infrastruttura ha l'approvazione degli esperti d'esame (PEX). Evidentemente nell'ambito della conduzione, di estrema importanza dal punto di vista della sicurezza, non esistono più dei processi in grado di integrare le prescrizioni e i regolamenti attuali in maniera vincolante. L'autorità di vigilanza per il traffico ferroviario ha il dovere di mettere fine a questa pratica insostenibile e pericolosa. ➤



Cost driver ETCS

In Europa sono diverse le imprese ferroviarie attive nel settore del traffico merci che denunciano questo nuovo fenomeno, un aspetto sottolineato anche da FFS Cargo in occasione delle trattative salariali con le FFS: uno dei maggiori fattori di costo del traffico merci, che quindi rappresenta uno svantaggio sul piano della concorrenza con il trasporto su strada, è dato dall'ETCS. *Équipe tecnica del VSLF*

Questi costi sono legati soprattutto all'installazione dei sistemi ETCS sui veicoli. I costanti aggiornamenti del software generano inoltre dei costi per i tempi d'inattività e un importante dispendio logistico. Non dobbiamo inoltre dimenticare anche la specifica formazione che ha fatto seguito all'introduzione dell'ETCS che, attualmente, concerne la galleria di base del Gottardo, in quanto dotata di ETCS Level 2, e le relative linee d'accesso. Prossimamente, questo è previsto anche per l'introduzione dell'ETCS Level 2 sulla tratta Losanna-Villeneuve, come pure per l'introduzione dell'ETCS Level 1 su tutte le altre linee a scartamento normale. In base alle attuali prescrizioni, per circolare sulle tratte equipaggiate di ETCS Level 1 i macchinisti devono aver completato la formazione ETCS, anche nel caso non debbano transitare su linee dotate di ETCS Level 2 (segnalazione in cabina).

Il fatto che il nuovo sistema europeo di controllo dei treni ETCS sviluppi in continuazione nuovi segnali e nuove direttive «nazionali», da una parte indica chiaramente che quello che era uno degli obiettivi principali della sua introduzione, e cioè l'interoperabilità transfrontaliera, non è stato raggiunto e, dall'altra parte, ci fa capire in maniera sempre più inequivocabile che l'introduzione di questo sistema rappresenta la fine di un sistema operativo flessibile ed efficiente. Come, per esempio, per i nuovi binari di raccordo di Derendingen e Subigen sulla linea adattata Wanzwil-Solothurn che restano inutilizzati, in quanto non sono previsti per l'ETCS Level 2. In questo specifico caso, il passaggio all'ETCS ha comportato un indesiderato trasferimento del trasporto merci dalla rotaia alla strada.

La decisione di massima circa l'introduzione dell'ETCS è stata presa anni fa dall'Ufficio federale dei trasporti e, purtroppo, non la possiamo più cambiare. In ogni caso, i costi esorbitanti che ne derivano vengono assunti dai clienti delle imprese ferroviarie e dalla collettività. Le aziende che producono componenti ETCS sono invece ben felici di poter contare su dei contratti di fornitura molto lucrativi.

Comunque sia, nei nostri sforzi per mantenere a un livello sostenibile l'esplosione delle prescrizioni scatenata dall'introduzione dell'ETCS, possiamo sempre contare su degli alleati competenti. ➤

Ufficio federale dei trasporti UFT
Sezione omologazioni e regolamenti
3003 Berna

Berna, 12 settembre 2014
Tel. +41 (0)31 359 23 13, urs.walser@voev.ch

Aggiornamento delle prescrizioni sulla circolazione dei treni PCT (R 300.1 - 300.15) Consultazione sui previsti adeguamenti del ciclo di aggiornamenti 2015 (A2015)

Gentili signore, egregi signori,

Innanzitutto vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene data di esprimerci sulle modifiche delle PCT in materia di ETCS, previste per il 2015.

In linea di massima siamo d'accordo con le bozze degli articoli, sia rielaborati che nuovi, delle PCT, ma abbiamo alcune osservazioni a questo proposito.

In base alla lettera d'accompagnamento dell'11.07.2014, queste modifiche concerneranno solo le ferrovie che fanno uso dell'ETCS L1LS o dell'ETCS L2. Dato che molti degli adeguamenti che hanno fatto seguito all'introduzione dell'ETCS non rientrano nel regolamento R 300.7, questo provvedimento riguarda tutte le imprese ferroviarie. Le PCT risultano infatti confuse e possono dare adito a malintesi e interpretazioni errate. Ne consegue che per le ferrovie sprovviste di ETCS l'investimento nella formazione è, ingiustificatamente, più alto. Un'istruzione sui processi operativi ETCS per le ferrovie non dotate di ETCS non è né efficiente né opportuna.

- Chiediamo una chiara separazione dei processi operativi ETCS dagli attuali processi convenzionali.

Riscontriamo inoltre una certa confusione nelle definizioni in materia di ETCS, ETCS L1LS e ETCS L2, risp. FSS. In base allo studio delle presenti PCT non è chiaro se i segnali di manovra ETCS (R 300.2 6.6) sono collocati unicamente nei settori FSS oppure anche nei settori ETCS L1LS. In futuro, saranno soprattutto i cambi di settore L1LS/L2 a richiedere un'attenzione particolare e, pertanto, vanno assolutamente definiti in maniera chiara.

- Chiediamo una chiara separazione dei processi operativi dei diversi livelli ETCS.

Per quanto riguarda i movimenti di manovra, i dubbi sorgono a causa dei concetti poco chiari, dei segnali, ecc. È soprattutto per i processi di smistamento particolarmente complessi che c'è bisogno di una definizione e di una differenziazione chiara dei diversi livelli.

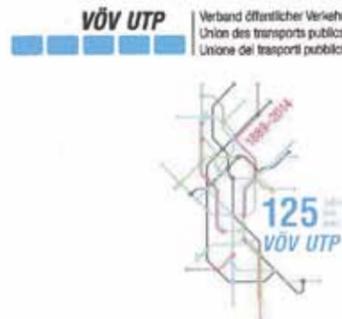
- Chiediamo una chiara esposizione e differenziazione dei singoli processi operativi nell'ambito dei movimenti di manovra.

Sosteniamo pertanto la presa di posizione delle diverse imprese ferroviarie e ringraziamo per l'attenzione che vorrete dare alla nostra richiesta.

Cordiali saluti
Ueli Stüchelberger
Direttore

Copia elettronica a:
- BAV WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Copia a:
- FG Betrieb
- STU, mbu, ast, mas, rbi



La giungla delle tavole segnaletiche

Con l'ETCS aumenta anche la giungla delle tavole segnaletiche. Estratto dalla rivista «Schweizer Eisenbahn-Revue» 2/2015, pag. 94-96. Per gentile concessione della casa editrice Minirex e dell'autore, il sig. Peter Gerber, Ing. dipl. ETH, Gerber Consulting



Conclusioni

L'ampliamento delle segnalazioni in cabina mediante ETCS Level 2, previsto dalla metà del 2015 per le attuali tratte nazionali, comporta automaticamente anche una maggiore complessità delle prescrizioni sulla circolazione che il personale viaggiante (conducenti di veicoli motore, agenti di scorta e addetti al servizio di manovra) e i responsabili del servizio movimento sono tenuti a rispettare. Rispetto alle attuali 652 pagine, la nuova versione delle prescrizioni di base sulla circolazione PCT che entrerà in vigore il 1° luglio 2015 ne prevede ben 688, il che significa un aumento della densità normativa pari a circa il 5%. Rispetto ad oggi, anche il numero delle tavole di segnalazione è destinato a subire un importante aumento. Inizialmente, l'ETCS era stato concepito per trasmettere al DMI (monitor) presente in cabina tutte le principali informazioni per la condotta del treno per le corse FFS con ETCS Level 2, ciò che però è stato nuovamente vanificato a seguito dell'introduzione della tavola di avviso «posto di fermata» e dopo che, già nel 2007, in assenza di tensione le tratte di protezione facoltative della linea NBS non venivano visualizzate sul DMI. Non resta che sperare che il personale viaggiante che è stato istruito per lavorare con l'ETCS, an-

che in futuro possa svolgere correttamente e senza errori le proprie mansioni anche in presenza di situazioni particolari o di inconvenienti tecnici. La cosa diventerà ancora più impegnativa per il personale alla guida di veicoli sprovvisti di ETCS, in quanto dal 1° luglio 2015 si ritroveranno a dover elaborare, senza tuttavia dover osservare, le informazioni riportate nelle norme di base delle prescrizioni svizzere sulla circolazione.

I cambiamenti frequenti ed eccessivi delle prescrizioni sulla circolazione sono, di principio, dannosi per la sicurezza dell'esercizio ferroviario: la memorizzazione ottimale delle prescrizioni avviene, infatti, proprio al momento di imparare un mestiere per la prima volta. Tutti i successivi cambiamenti delle prescrizioni che vengono fatti nel corso della propria vita professionale, non fanno altro che creare insicurezza dal momento che, sia in condizioni operative normali che in caso di anomalie, un collaboratore deve poter essere in grado di prendere le decisioni giuste nell'arco di pochissimi secondi e sulla base delle nozioni che ha acquisito, senza doversi chiedere: A cosa mi devo attenere adesso? Ci auguriamo che chi sta sviluppando le odierne prescrizioni sulla circolazione ne sia consapevole. ➤

Ispezione dei treni

Giri d'ispezione dei treni da parte dei macchinisti. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

La prima lettera del VSLF alle FFS sulla questione dei giri di controllo dei treni da parte dei macchinisti risale all'aprile del 2009 e, finora, il problema non è ancora stato risolto.

Con la prima newsletter del 2009 al personale dei treni e agli agenti di scorta della S-Bahn di Zurigo, il problema dei giri d'ispezione aveva inizialmente potuto essere risolto finché, alla fine del 2010, gli agenti di scorta erano stati soppressi. Dopo la fitta corrispondenza intercorsa, nell'estate del 2012 era stata emanata l'istruzione n. 17/2012, che faceva da progetto pilota e prevedeva che per alcuni treni il controllo dovesse essere eseguito dall'eventuale polizia dei trasporti (TPO) presente sul posto. Hanno poi fatto seguito delle modifiche più o meno valide finché, con l'istruzione n. 31/2014 del 14 dicembre 2014, è stata emanata una direttiva (provvisoriamente) definitiva, in base alla quale i macchinisti dovevano eseguire i giri di controllo sulla base del simbolo riportato nel rispettivo piano di lavoro. Questa direttiva solleva più interrogativi di quanti non ne risolve. Chiaramente non si prevede il tempo necessario per eseguire questi nuovi compiti, per cui ci si chiede se debbano essere svolti o meno.

Ancora più importante è però il fatto che, in questo modo, DT Traffico viaggiatori si fa carico di attività che non rientrano nelle proprie competenze e per le quali non si prevede alcun indennizzo. Questo, contrariamente ai controlli finali del personale dei treni attivo nel traffico a lunga percorrenza nell'ambito della gestione dei trasporti V. Alle FFS, i vari reparti delle FFS puntualmente tengono conto anche delle singole matite. Se non si prevede alcun indennizzo per le nostre prestazioni, non c'è da stupirsi se la produttività dei macchinisti non migliori.

Restiamo pertanto in attesa di una chiara direttiva da parte di DT Traffico viaggiatori che possa trovare applicazione anche per altre unità operative. ➤



Ricostruzione dell'incidente di Rafz (ZH)

Il 20 febbraio 2015, in prima mattinata, un convoglio regionale della S-Bahn è partito da Rafz in direzione di Sciaffusa con il segnale disposto su fermata, arrestando la propria corsa nell'area dello scambio dove stava transitando un treno diretto. *Hubert Giger, presidente VSLF*



Rafz

Nella collisione, due macchinisti hanno riportato rispettivamente ferite di grave e media entità. Dopo una settimana, le FFS hanno fornito le seguenti informazioni: Come si supponeva, il macchinista ha superato lo stop. O potrebbe essere che abbia confuso un segnale? Il macchinista del convoglio della S-Bahn era in attesa di un treno d'incro-

cio, quando il segnale di settore di binario e, subito dopo, il segnale d'uscita sono passati su via libera. Era il momento di partire. Purtroppo il segnale che lo riguardava si trovava 26 m più indietro sulla sinistra...

Alcuni particolari sulla stazione di Rafz: i binari 4 e 5 formano una leggera curva, costeggiano il marciapiede principale e proseguono con degli scambi molto stretti a 90 km/h e 125 km/h fino alla tratta a binario semplice in direzione di Jestetten. Come per i segnali B 42, B3, B4 e B5 in direzione di Hüntwangen-Wil, anche i segnali di settore di binario C 52, C3, C4 e C5 in direzione di Jestetten si trovano a circa 30 m l'uno dall'altro (foto 1, 2 e 3). Il fatto che non tutti i segnali siano regolarmente collocati alla stessa altezza, com'era prassi una volta per i ponti portasegnali, dipende dai diversi spazi di sicurezza dei binari fino ai successivi punti critici. Sul binario 4 si può quindi circolare a 90 km/h e, sul binario 5, a 125 km/h. La velocità va quindi ridotta dal profilo dello spazio di sicurezza ed è in questo punto che viene fissata la base del segnale. Ora non c'è più una chiara disposizione dei segnali e, infatti, ci ritroviamo con una «giungla di segnali», a quanto pare in conformità alle direttive, che riduce notevolmente la visione d'insieme. L'unico vantaggio sta nel fatto di guadagnare qualche metro di lunghezza dei binari ciò che, per i

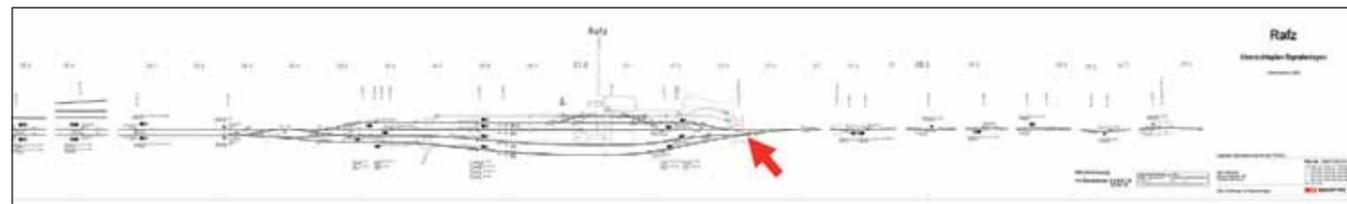
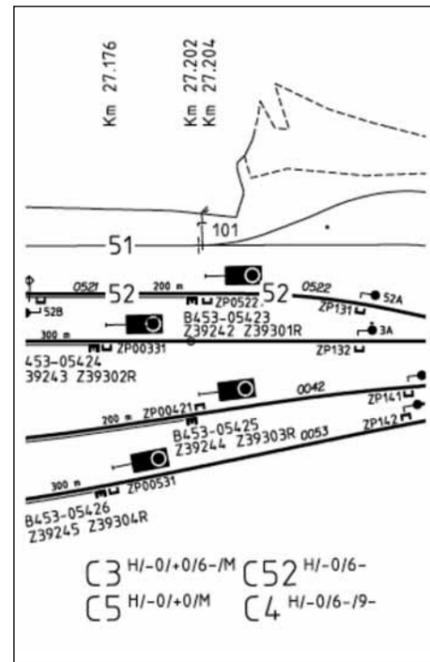
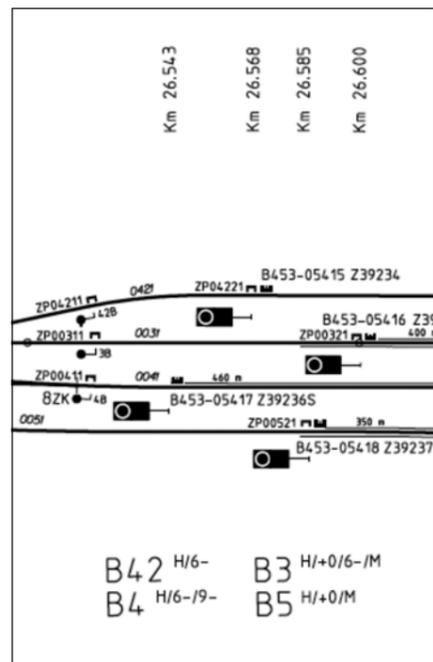
binari di transito di più di 600 m, è però un fattore del tutto trascurabile.

La filosofia dell'installazione progressiva dei segnali in base agli spazi di sicurezza la possiamo ritrovare anche per il rinnovato impianto di Effretikon (foto 4). Infatti, il segnale C4 sul binario 4 è stato installato 32 m prima del segnale del binario 3 e 47 m prima del segnale del binario 5, ciò che rende molto difficile orientarsi e valutare le distanze, soprattutto all'imbrunire e con il buio, e richiede una corsa molto più lenta. Le conseguenze sono un aumento dei tempi di occupazione dei binari d'entrata e una fermata anticipata. È come se in un incrocio stradale i semafori fossero installati in modo sfalsato...

In occasione della riunione con FFS Infrastruttura sul «coordinamento della segnaletica», il VSLF ha chiesto che i segnali vengano di nuovo collocati in maniera scalare e alla stessa altezza.

Dispositivo d'impedimento alla partenza (balise)

Alla domanda sull'assenza di balise, in occasione della conferenza stampa sull'in-



cidente di Rafz FFS Infrastruttura ha comunicato che sono previste unicamente in caso di transito di più di un treno al giorno. Tenuto conto del fatto che, dopo l'inversione del senso di marcia, dal binario 4 (dove pure non si prevede l'impiego di balise) ogni ora parte un treno S5 in direzione di Zurigo, possiamo dire che è davvero una «fortuna» che finora nessun rappresentante della stampa vi abbia mai prestato attenzione. Se la risposta fosse stata che l'installazione era già in programma, di certo sarebbe stata poco credibile presso il nuovo impianto di Rafz.

Nuova prescrizione per le partenze

Su proposta del VSLF, dopo soli 14 giorni le imprese di trasporti ferroviarie hanno emanato una nuova prescrizione che prevede che, dal momento della prima partenza fino al primo segnale principale, il macchinista deve circolare ad una velocità massima di 40 km/h. Grazie alla bassa velocità e alla frenata d'emergenza automatica in presenza di segnale disposto su fermata, in caso di partenza irregolare aumentano così le possibilità di arrestare il treno entro lo spazio di frenatura e prima del punto critico. A Rafz, per esempio, uno spazio di frenatura con una velocità di 40 km/h avrebbe consentito di evitare questa collisione. Questa misura è utile anche in caso di inversione straordinaria del senso di marcia e di assenza di dispositivi d'impedimento alla partenza (balise).

I nostri due colleghi a bordo della Re 460, uno dei quali è rimasto ferito gravemente e l'altro, lievemente, ora stanno relativamente bene. Dopo un mese d'interruzione, l'aspirante macchinista potrà riprendere la sua formazione e sostenere la corsa d'esame nel corso dell'estate. Il macchinista che ha riportato delle ferite gravi nel frattempo è potuto tornare a casa e si presume che, in un prossimo futuro, possa riprendere l'attività lavorativa. I nostri auguri di una buona e rapida guarigione.



Frecce

Frecce sui segnali di rallentamento. *Thomas Gehri, esperto di tratti di rallentamento e sicurezza nei cantieri*



«Care colleghe e cari colleghi, finalmente, dopo circa un anno, sono riuscito a portare a termine l'esperimento con le frecce ribaltabili nei pressi di Bellach e a smontare le tavole [le tavole erano «praticamente nuove» e solo il dispositivo di bloccaggio era un po' rigido (meglio così piuttosto che si allenti da solo)].

Al tempo stesso, ho iniziato anche un esperimento pilota con 320 segnali, per cui i segnali di rallentamento dotati di frecce ribaltabili saranno 324. Per i macchinisti questo significa dover tener conto di un numero maggiore di segnali, installati però correttamente (alla sinistra o alla destra del binario più esterno) e muniti di freccia per indicare il binario cui si riferisce. Siete gentilmente pregati di trasmettere queste informazioni ai macchinisti con tutti i mezzi a vostra disposizione (LocoFolio, comunicati, VAR). Vi preghiamo inoltre di far notare che, in futuro, ciò rientrerà nella norma (tutti i segnali di rallentamento saranno muniti di freccia).

Tante grazie! Intanto mi metto alla ricerca di altri soldi per riuscire ad equipaggiare il prossimo lotto di segnali.

Un cordiale saluto e l'augurio di una buona continuazione di giornata.

Thomas Gehri

È con piacere che diamo seguito all'appello di Thomas Gehri. È, tra l'altro, anche a seguito dei ripetuti interventi da parte dei macchinisti e del VSLF sulla questione del segnalamento inadeguato dei rallentamenti se, tre anni fa, FFS Infrastruttura ha deciso di creare il reparto I-IH-PNM-PEN al fine di risolvere la questione in maniera duratura. Da allora, il segnalamento dei tratti di rallentamento è notevolmente migliorato. Il fatto di equipaggiare tutti i segnali di rallentamento con delle frecce per poterli associare in maniera inequivocabile ad un determinato binario è una proposta che il VSLF aveva fatto a suo tempo e che ora è stata attuata. Di questo siamo naturalmente riconoscenti.

I tre ??? di Döttingen

Un caso delicato per SBB Infrastruttura. *Thomas Egli e Matthias Burgener (testo e foto)*

Dal lunedì al venerdì, durante le ore di punta a Döttingen regolarmente si incrociano alcuni treni della S27 con i treni speciali supplementari. Succede quindi regolarmente che la S27 in direzione di Coblenza transiti sul binario 2. Durante il risanamento della stazione effettuato nel 2013 sono state installate anche delle tavole per posto di fermata, come da PCT 300.2. 5.5.7, ciò che di principio appoggiamo. È proprio qui però che si nascondono i tre ???:

1. Come si raggiunge il posto di fermata „1&2“?
2. Perché il segnale d'uscita si trova prima delle tavole per posto di fermata?
3. Perché non ce se ne accorge al momento della pianificazione/esecuzione?



Non facciamo altro che sentire che le FFS devono risparmiare un po' ovunque e, ultimamente, soprattutto nella divisione Infrastruttura. Eh sì, care FFS, queste tavole per posto di fermata ve le sareste anche potute risparmiare, perché lì non hanno proprio alcun senso.

Prendendo spunto da Alfred Hitchcock, al massimo queste tavole possono servire da punto d'appoggio per ... gli uccelli!

Le maree delle FFS

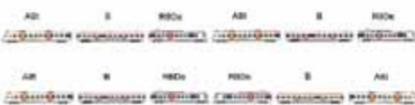
Quando i passeggeri non scendono sull'asciutto, bensì sul bagnato ... Tutti noi conosciamo l'alternarsi dell'alta e della bassa marea dalle nostre vacanze passate al mare. La lunga distesa di sabbia parte dalla strada e si estende fino a toccare le prime onde. *Rahel Wyss e Thomas Egli, Sezione Hauenstein-Bözberg (testo e foto)*



Chi di noi non ha mai costruito un castello di sabbia, beninteso il più possibile vicino all'acqua? Il giorno dopo troviamo però una «sorpresa»: il castello di sabbia è stato portato via dall'acqua! Infatti, un processo chiamato marea accorcia temporaneamente la spiaggia. E cosa c'entrano le FFS con tutto questo? Semplice, basta dare un'occhiata ad un marciapiede e subito avremo la sensazione che è soggetto alle maree.

Situazione di partenza

Tra Bad Zurzach e Baden, nelle ore di punta transitano regolarmente dei treni navetta Domino a tre elementi (RBDe560, B, ABt) in doppia trazione che, stando ai normali calcoli, hanno una lunghezza totale di 150 metri. Dal lunedì al venerdì, tutte le mattine transitano anche dei treni regionali che effettuano delle corse speciali tra Rekingen e Zurigo Stadelhofen, tra cui un treno regionale a due piani a sei elementi (Regio-Dosto RABe511). Anche questo treno ha una lunghezza di 150 metri.



Comunicato ai macchinisti

In data 26 gennaio 2015, tramite il VAR (albo virtuale) si è comunicato al personale di locomotiva che il treno 19025, alla guida di un Regio-Dosto da Rekingen a Stadelhofen, in futuro si sarebbe fermato a

Rietheim solo per far salire i passeggeri. Il motivo di questa soluzione «pragmatica»? Il marciapiede è troppo corto. Solo due mesi più tardi viene pubblicato il comunicato VAR 2399, con la prescrizione che alla stazione di partenza di Rekingen bisogna disattivare la prima porta a sinistra del Regio-Dosto e quindi superare Rietheim con la porta chiusa fino alla fine del marciapiede. La porta va poi riattivata a Coblenza. Ovviamente, durante la fermata regolamentare e tramite il personale di locomotiva.

Incredibile! Allora ci si è accorti che non è possibile impedire ai passeggeri di scendere a Rietheim. Evidentemente ci si è però dimenticati di riportare questa istruzione di lavoro nel documento «Attività accessorie dei macchinisti», sotto il punto 3 «Disattivazione per i treni senza scorta». Un'altra cosa che lascia un po' d'amaro in bocca è che il treno 19025 non ha alla guida un Regio-Dosto solo dall'ultimo orario dei treni.

Lunghezza variabile del marciapiede di Rietheim

Torniamo ora al fenomeno dell'alta e della bassa marea. Anche se, data la vicinanza del Reno, c'è un collegamento diretto al mare, si potrebbe pensare che l'azione delle maree non abbia alcun effetto a Rietheim. Le cose non stanno però così: dal lunedì al venerdì, alle 06:23 tutte le mattine puntualmente arriva l'alta marea e, pertanto, il marciapiede è temporaneamente troppo corto per un treno della lunghezza di 150

metri. Se così non fosse, significherebbe che con un Domino in doppia trazione ci si potrebbe fermare anche se il marciapiede è troppo corto, sia per salire che per scendere! Non esistono delle informazioni per quanto riguarda il punto esatto della fermata (come, per esempio, che con lo scompartimento bagagli del treno si dovrebbe arrivare alla fine del marciapiede), per non parlare poi della presenza di tavole per posto di fermata! I macchinisti sono di conseguenza portati a credere che a Rietheim tutto il treno abbia spazio sufficiente lungo il marciapiede, anche perchè la fermata si trova in curva e il marciapiede è esterno, per cui non sono visibili.

Passiamo ora ai «fatti» veri e propri: In base alle indicazioni riportate su Perrontool (Intranet FFS), a Rietheim la lunghezza del marciapiede è di 133 metri.

Ovviamente questa non è l'unica fonte: Nel Bahnhofportal si possono trovare delle informazioni sulle stazioni e sui posti di fermata, da cui risulta che il marciapiede di Rietheim misura solo 120 metri. Al momento delle misurazioni evidentemente ci doveva essere un'alta marea pazzesca ... e, per Perrontool, c'era forse bassa marea ...? Possiamo trovare delle informazioni anche su Google Maps: Il marciapiede sembra infatti avere una lunghezza di 140 metri (percorso dall'inizio alla fine del marciapiede).

Dato che queste indicazioni sono palesemente in contraddizione l'una con l'altra, un controllo sul posto è inevitabile. Bene, allora si mette in borsa il costume e si parte per la spiaggia di Rietheim. Dalle misurazioni con il doppio metro e il nastro flessibile risultano i dati seguenti: Il marciapiede principale misura 120,3 metri, più il marciapiede ausiliario asfaltato, che si trova qualche centimetro più in basso, dalla parte di Coblenza 3,1 m, dalla parte di Zurzach 3,1 m + 12,5 m. Risultato: una lunghezza totale di 139 metri.



È davvero incomprensibile che solo ultimamente ci si sia resi conto che la lunghezza del marciapiede è troppo corta e che questo concerna solo il Regio-Dosto. C'è veramente da chiedersi se la colpa di questo fenomeno non sia realmente delle maree! Non dobbiamo però dimenticare che, sotto 6.1 comma 4.1, le disposizioni esecutive delle prescrizioni sulla circolazione (DE PCT Infrastruttura, I-30111) stabiliscono quanto segue: «Al momento della pianificazione, la lunghezza dei treni va definita in funzione della lunghezza utile del marciapiede.» Le informazioni relative alla lunghezza del marciapiede devono poi essere fornite via Perrontool, e quelle relative alla lunghezza del treno mediante la formula numero degli assi x 6,5 m. Nel nostro caso, parliamo quindi di un marciapiede della lunghezza di 133 metri e di una composizione della lunghezza di 156 metri. La differenza è di 23 metri.

Approccio e problematica

Un'altra possibilità è naturalmente quella di prendere le misure esatte delle porte più esterne. Se si misura il treno da porta a porta, nel caso del Regio-Dosto si ha una «lunghezza utile per i passeggeri» di

Identifikation: 2314
 Mitteilungstyp: FahrDienst
 Priorität: mittel
 Gültig von: 26.01.2015 00:00 bis 12.12.2015 00:00

Rietheim: Halt von Zug 19025 nur zum Einsteigen.
 Aufgrund der zu kurzen Perronlänge in Rietheim wurde für Zug 19025 die Lösung „nur Halt zum Einsteigen“ gewählt. Da der Zug in Rietheim nur zum Einsteigen hält, erfolgt in der aktuellen Kundeninfo für die Reisenden nach der Abfahrt in Bad Zurzach der Text „nächster Halt Koblenz Dorf“.

Damit soll den wenigen Reisenden im Zug signalisiert werden, dass in Rietheim nicht aussteigen werden kann.

Diese pragmatische Lösung wurde für den FP 2015 gewählt, damit Zug 19025 überhaupt noch in Rietheim halten und Reisende mitnehmen kann.

Ab FP 2016 verkehren keine HVZ-Züge mehr ab Rekingen.

Christian Rosel
 CLP Brugg

Schlüsselwörter: Rietheim, Perronlänge

Anhang:

Quittierung: Nein

Ausgangszeitraum: 26.01.2015 00:00 bis 25.02.2015 23:55
 Relevanz OE:
 Relevanz RADN: 602 Waldshut - Koblenz - Winterthur
 Fahrzeugkategorie:
 Spezialitäten:

Identifikation: 2399
 Mitteilungstyp: FahrDienst
 Priorität: mittel
 Gültig von: 20.03.2015 00:00 bis 22.12.2015 00:00

Rietheim: Halt von Zug 19025
 Diese Mitteilung nimmt Bezug auf die VAR Mitteilung Nr. 2314 vom 26.01.2015.

Auf Grund der zu kurzen Perronlänge ist bei Zug 19025 in Rekingen die erste Türe in Fahrtrichtung links abzuschliessen und in Koblenz wieder aufzuschliessen. In Rietheim ist der Haltestort zu wählen, dass mit der ersten Türe über den Perronbereich gefahren wird. So ist sichergestellt, dass sich die letzte Türe am Perron befindet.

Der Regio Dosto verkehrt nur noch bis zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2015 auf diesem Streckennetzteil.

Christian Rosel
 Chef Lokpersonal Brugg

Schlüsselwörter: Rietheim, Perronlänge

Anhang:

Quittierung: Nein

Ausgangszeitraum: 20.03.2015 00:00 bis 19.04.2015 23:55
 Relevanz OE:
 Relevanz RADN: 602 Waldshut - Koblenz - Winterthur
 Fahrzeugkategorie:
 Spezialitäten:

Station	Linie	Abfahrtszeit	Anfahrtszeit	Wartung
701 (Wettingen-Baden-Turgi-) Koblenz - Waldshut - Zurzach				
Waldshut				
Bad Zurzach				
Koblenz Dorf				
Klingens				
Döblingen				
Waldshut				

Rietheim (RIET) Ansicht: Betrieb

Information

Perronlänge

Gleis	Länge	Richtung	Bemerkung
1	120		HP, Nutz- und Baulänge: P35 (120,28m)

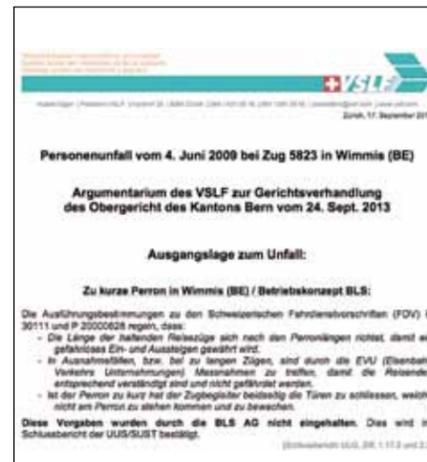
circa 136 metri. Se, conformemente al comunicato VAR 2399, la prima porta viene disattivata, la rimanente lunghezza utile è di circa 129 metri. Per il Domino la situazione è la seguente: Se la composizione è «normale» (RBD560, B, ABt, RBD560, B, ABt), la distanza tra le porte più esterne è di circa 128 metri. Se, però, un treno navetta è a composizione «invertita» (ABt, B, RBD560, RBD560, B, ABt), e cioè le due automotrici formano l'inizio e la fine del treno, la lunghezza passa a 136 metri. Volendo trovare al centimetro la soluzione ideale per consentire alla clientela di salire e scendere dal treno, ecco che il risultato sarebbe una «normale» composizione Domino (marciapiede 133 metri, treno 128 metri). Anche il Regio-Dosto, con la prima porta disattivata, trova spazio sul marciapiede con tutte le porte accessibili ai passeggeri, anche se la combinazione data dalla pedana estraibile e dal marciapiede abbassato (su una lunghezza di poco meno di 19 metri) crea non pochi problemi a causa del forte dislivello. Cosa succede però se il Domino è a composizione invertita e, quindi, ha un'automotrice all'inizio e una alla fine del treno? E, ancora più importante: Dove esattamente si devono fermare i macchi-



nisti? Non esistono infatti delle tavole per posto di fermata (FDV R 300.2 5.5.7) e, sia nell'ordine di marcia che nelle disposizioni esecutive (PCT R 300.6 5.2.3), i macchinisti non possono trovare alcuna informazione utile circa il posto esatto delle fermate. Così come si presenta la situazione a maggio 2015, i macchinisti possono solo augurarsi che non succeda mai niente. Sarebbe tragico se ci dovessimo confrontare con un nuovo comunicato come quello del caso di Wimmis, solo che questa volta concernerebbe Rietheim. Ecco un'altra informazione del comunicato VAR 2399: Dal prossimo orario dei treni previsto per il 13 dicembre 2015 i treni Regio-Dosto non circoleranno più su questo tratto. Questo è proprio il tipico approccio made by FFS Traffico viaggiatori.

Postcritto

Sulla piattaforma d'informazione Intranet «Zugführung aktuell», il 27 marzo 2015 è apparsa una comunicazione con il titolo «Transito invece di fermata». Si dice tra l'altro che «... la nostra massima priorità è la sicurezza dei nostri clienti» e che «il transito è senz'altro preferibile rispetto ad una fermata esterna al marciapiede». Nel caso di Rietheim, i macchinisti cosa devono dedurre da questa informazione? ➔



6.1 Zugfahrten R 300.6 Grundlagen für Zugfahrten R I-30111

4 Gleisbenützung unter Beachtung der Perron- und Zuglänge
Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.4

4.1 Grundsatz
Bei der Planung ist die Länge der Züge auf die nutzbare Länge der Perrons abzustimmen. Wo die geplante Länge des Zuges die Perronlänge übersteigt, ist das zugführende EVU alleine verantwortlich, die in Ziffer 4.2.4.a-d vorgesehenen Massnahmen zu treffen. Züge mit Personenbeförderung und vorgeschriebenem Halt haben deshalb in der Regel das planmässig vorgeschriebene Gleis zu befahren.
Muss aus betrieblichen Gründen die vorgesehene Gleisbenützung geändert werden oder bei ausserordentlichem Halt achtet der Fahrdienstleiter besonders darauf, dass

- die Perronlänge ausreicht
- die Reisenden ihren Zug erreichen.

4.2 Vorgehen in Bezug auf Perronlänge und Zuglänge

4.2.1 Ermitteln der Perronlänge
Für SBB-Bahnhöfe und -Haltestellen ist die Perronlänge aus dem Perrontool im Intranet <http://intranet.sbb.ch/de/Themen/Applikationen/Personenverkehr/Dokumente/Perrontool.xlsm> ersichtlich.
Für BLS-Bahnhöfe und -Haltestellen ist die Perronlänge im Internet abrufbar unter www.bls.ch/Infrastruktur/Trassen- & Netzzugang/Network Statement/Downloads/Betriebspunkte
Dabei ist die effektiv ausnutzbare Länge aufgrund von Signalstandorten, Fahrtrichtung des Zugs usw zu berücksichtigen.

4.2.2 Ermitteln der Zuglänge
Die Zuglänge ist aus dem System ProSurf/RCS → Komposition (Achsenzahl x 6.5 m) ersichtlich.
Beispiel: Zug 2280 mit 32 A = 32 x 6.5 m = 208 m.
Diese Berechnungsart beinhaltet auch das Triebfahrzeug.

Seite 61-106 © SBB und BLS 14.12.2014

Aktuell > News > Personenverkehr aktuell > ZF aktuell

Durchfahrt statt Halt
27.03.2015 10:00

Der Fachgruppe Qualität & Umwelt ist es ein Anliegen, über das Thema «Durchfahrt statt Halt» und «Halt ausserhalb Perron» zu informieren bzw. auch zu sensibilisieren. Dabei ist uns sehr wohl bewusst, dass tagtäglich tausende Halte perfekt ausgeführt werden. Herzlichen Dank dafür.

Im Jahr 2014 fanden ... Durchfahrten statt. Dazu kommen noch ... Halte ausserhalb des Perrons. D.h. im Verhältnis zu den Fehlermöglichkeiten liessen wir die vom Kunden erwartete Qualität wohl im Promillebereich vermissen. Trotzdem ist jeder einzelne Fall für die betroffenen Kunden sehr ärgerlich und speziell bei den Halteorten ausserhalb des Perrons zumal auch gefährlich.

Die Gründe dafür sind vielfältig, gedanklich woanders, zu spät gebremst, Verwechslung der S-Bahn (bspw. S8 statt S7) oder Verwechslung der Anzahl mitgeführter Einheiten.

Unsere Hauptbemühung zielt darauf ab, die gefährlichen Situationen zu vermeiden. Sobald absehbar ist, dass ein Teil des Zuges auch durch eine Schnellbremsung nicht am Perron zu stehen kommen würde, ist die Durchfahrt einem Halt ausserhalb des Perrons klar vorzuziehen. Auch wer sich nicht sicher ist, ob es noch für den Halt am Perron reicht, soll die sichere Variante wählen. Denn unsere oberste Priorität ist immer die Sicherheit unserer Kunden.

Im laufenden Jahr sind wir nach dem ersten Quartal 2015 bei ... Durchfahrten statt Halt angelangt. Unser Ziel ist es, Ereignisse dieser Art, die uns auch immer wieder negativ in die Presse bringen, zu vermeiden.

Hilfreich und unterstützend ist auch hier, wenn die Gestes métier gelebt werden und in diesem Fall der nächste Halt laut gemeldet wird. Hilfreich kann auch die Information über das KIS im Führerraum sein.

Falls eine Durchfahrt passierte, danken wir selbstverständlich für eine transparente Meldung.

Danke für euer tägliches Engagement für die Qualität!

Adrian Fäh
CLP Ziegelbrücke
FG Qualität & Umwelt

Jürg Schneider
Leiter Fahrdienst & Prozesse

Una breve panoramica

In ambito ferroviario succedono di continuo delle cose assolutamente inaccettabili e anche dannose. Finché certe cose vengono identificate e si interviene, nel frattempo sono già spuntati due nuovi cantieri. Ecco una breve panoramica. *Hubert Giger, presidente del VSLF & Daniel Hurter, redattore del LocoFolio*

Datore di lavoro

In occasione delle giornate informative, per reclamizzare l'attività del macchinista ancora oggi si fa di tutto pur di promettere mari e monti. L'avanzamento salariale, la pressione legata agli orari di lavoro irregolari e la flessibilità che il datore di lavoro si aspetta da noi, sono tutti aspetti che puntualmente vengono presentati in maniera alquanto fantasiosa. Il risultato è che sempre più macchiniste e macchinisti si sentono frustrati, arrabbiati e impotenti di fronte a queste condizioni quadro e, questo, malgrado sarebbero tutto sommato contenti del lavoro che svolgono. Nel frattempo le ferrovie, i nostri datori di lavoro, sono diventate davvero così poco attrattive da dover ricorrere a degli stratagemmi quando devono presentare questa nostra professione? È possibile che sul mercato del lavoro non si riesca più a trovare della gente in gamba, senza dover ricorrere a questi metodi sleali?

Direzione aziendale

In qualsiasi libro di testo possiamo leggere che la divulgazione della strategia aziendale, dal primo all'ultimo collaboratore, rappresenta uno dei passi più importanti del successo di una compagnia. Nel settore dei trasporti pubblici, questa strategia aziendale sembra essere caratterizzata dall'assai poco originale grido di battaglia «tutto per i nostri clienti». Che cosa significa questo per i macchinisti? La puntualità sopra ogni cosa, e sempre alla velocità massima, come a Granges-Marnand, a Rafz e in tanti altri casi. Nel Vallese i macchinisti hanno ricevuto un ordine generale a causa di un tratto di rallentamento non segnalato su cui al massimo si poteva circolare a 50 km/h. Nell'arco di tre ore, ben tre treni l'hanno superato a 140 km/h. Ogni singolo incidente non fa che intaccare duramente la fiducia nelle ferrovie e nuoce alle compagnie, ciò che non è esattamente quello che si intende per un buon servizio ai clienti. Il personale attivo in un settore così importante sul piano della sicurezza non può essere



assoggettato a degli obiettivi aziendali postmoderni.

Giochini elettronici in cabina

In cabina, e quindi nel nostro posto di lavoro, l'informatica (FFS-IT) ha ormai campo libero e non smette di caricare sui nostri strumenti di lavoro ogni immaginabile tipo di giochini. Siamo riusciti a evitarci il PEKABA, in quanto era palesemente troppo teorico. C'è poi la guida adattiva (ADL) che è, sì, valida dal punto di vista tecnico, ma che indubbiamente costituisce un pericolo per la sicurezza per via dei continui segnali acustici che emette durante la corsa. Adesso si è aggiunto anche l'RCS-HOT che contribuirà

non poco ad allietarci in cabina con gli allegri squittii e le segnalazioni dei suoi vari «giochini». La nuova WarnApp, che dovrebbe dare l'allarme in caso di partenza con segnale disposto su fermata, è a dir poco sorprendente. E noi cos'abbiamo detto? Okay, ma non c'è una registrazione dei dati. Ripensando alle promesse fatte, dopo le nostre esperienze con lo ZUB ci sentiamo proprio come dei bambini che sono stati castigati. Un sistema di avvertimento e di controllo non è un sistema per sorvegliare e spiare il personale mentre lavora. Sembra che prossimamente verrà introdotto anche un Rangier-App, grazie al quale si potranno visualizzare sul LEA tutti gli itinerari di manovra e la posizione dei segnali bassi. Passando semplicemente un dito sullo schermo, si potrà caricare anche il piano della stazione. Ci sarà poi soltanto bisogno di qualcuno che sorvegli gli itinerari di manovra durante la corsa. Il fatto che delle persone che non sono mai state alla guida di una locomotiva ci possano propinare delle cose di questo genere e che si sia perennemente sorvegliati per controllare se effettivamente usiamo tutto correttamente, rivela solo le clamorose lacune dei capi del personale di locomotiva, degli esperti d'esame e dell'Ufficio federale dei trasporti, in veste di autorità di vigilanza. Tra l'altro, la direzione di DT Traffico viaggiatori ha ricevuto dai piani alti l'ordine perentorio di rimuovere dalla loro funzione tutti i capi del personale di locomotiva (CLP) che non sono in possesso dell'abilitazione alla guida. Ma, anche in questo caso, si continua con la solita «consolidata» procedura: si aspetta che il problema si risolva da sé e si spera che passi oltre.

La giungla delle prescrizioni
Ormai è praticamente impossibile riuscire ad avere una visione d'insieme, a causa della marea di prescrizioni e della moltitudine di informazioni che spesso ne derivano. Anche un semplice burocrate sottoccupato sarebbe oberato, sia mentalmente che dal punto di vista del tempo, se dovesse tenere in ordine la gran mole

di documenti che ci vengono trasmessi di continuo. In questo contesto, ci riferiamo anche alle nuove prescrizioni sulla circolazione (PCT) con tutti i relativi adeguamenti generati dall'ETCS. Come se non bastasse, con la seconda edizione completatamene rielaborata delle PCT noi macchinisti ci dovremo sicuramente confrontare con una valanga di cose nuove che, ovviamente, come sempre dovremo studiare per la maggiore durante il nostro tempo libero.

Intanto sono in corso dei progetti per il parziale disboscamento di questa giungla di carta stampata, ciò che si era già fatto nel 2003 per il progetto Z (Futuro dei macchinisti). Se non si è nemmeno capaci di definire i punti necessari per la conoscenza delle tratte e se poi ci aggiungiamo anche un buon pizzico di arbitraria fantasia interpretativa, allora possiamo dire tranquillamente che questo caos è stato scatenato da una buona dose di diletterismo. Di soluzioni non ce ne sono all'orizzonte e, intanto, si vengono ad aggiungere sempre nuove piattaforme d'informazione che aggravano ancora di più questo impossibile stato di cose.

E i responsabili del personale?

In tutti i progetti con cui noi, utenti finali, regolarmente ci dobbiamo confrontare, è ormai prassi ritrovare questa frase standard: «Anche i sindacati sono coinvolti direttamente.» Noi rappresentanti sindacali abbiamo ormai capito che veniamo usati a mo' di specchietti per le allodole. Frasi tipo «Adesso sta a voi macchinisti sfruttare al meglio questo nuovo strumento di lavoro», in parole povere altro non significa che c'è una nuova versione supplementare, anche se quella precedente non è stata eliminata, e che l'elaborazione e l'apprendimento della stessa deve aver luogo in maniera autonoma e grazie alla naturale propensione al gioco.

In conclusione

Finché si potrà continuare a sfruttare il campo d'attività dei macchinisti per dare sfogo all'inesauribile creatività di chissà quale reparto per quelli che vengono definiti dei miglioramenti o delle ottimizzazioni, di opportunità di lavoro per la moltitudine di ben pagati capiprogetto, coach, trainer, product manager o come poi si chiamano tutti questi posti non operativi, ce ne saranno ancora da vendere. Il rapporto costi-benefici continua invece ad essere un segreto ben custodito. L'importante è che il personale di locomotiva, al quale non si smette di rinfacciare quanto sia oneroso, non possa beneficiare dell'aumento annuale della produttività. Costi quel che costi.

Biglietti da visita

Biglietti da visita per interessati alla formazione di macchinista. Daniel Hurter, redattore del LocoFolio



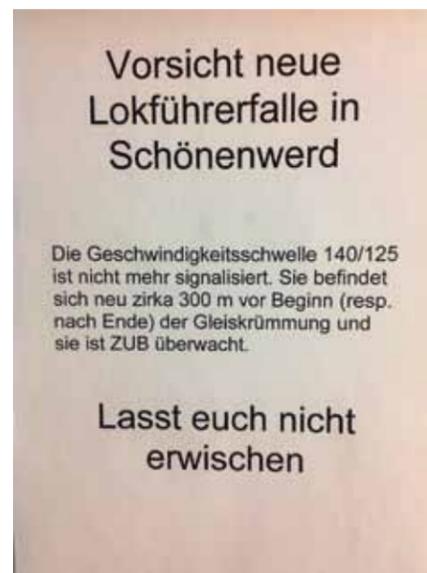
Il reclutamento di nuovi macchinisti a quanto pare non sta andando liscio come vorrebbe sostenere la direzione di DT Traffico viaggiatori, come per esempio nell'edizione 03/2015 della rivista del personale FFS «Unterwegs». Adesso sembra che anche i macchinisti debbano contribuire alla ricerca di persone desiderose di svolgere la professione di macchinista e, a tal fine, si è distribuito il comunicato riportato qui di seguito. Ai diretti responsabili è sfuggito purtroppo un particolare, e cioè che gran parte di coloro che prendono in considerazione questa professione sono di sesso maschile e, quindi, con grande probabilità i biglietti da visita allegati non sono nemmeno indirizzati alla maggior parte dei destinatari. È quindi molto probabile che molti di questi biglietti da visita finiranno dove è giusto che siano, ossia nel cestino della carta straccia.



Informazione

Efficiente informazione del personale di locomotiva. Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

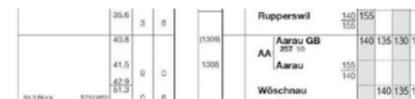
Al fine di garantire che i macchinisti dispongano di tutte le informazioni necessarie per un corretto adempimento delle proprie funzioni, non si esita a fare sempre più spesso ricorso a dei metodi poco convenzionali, come mostra la foto seguente. Questo non solo permette di scaricare i canali ufficiali d'informazione, ma anche di creare nuove capacità allo scopo di divulgare le più disparate buone nuove provenienti dal Wylerpark.



RADN

Errata rappresentazione nel RADN. Équipe tecnica del VSLF

Con l'introduzione del nuovo impianto centrale di Schönenwerd si è anche provveduto ad adeguare la velocità tra Rapperswil e Aarau. La rappresentazione di Aarau non è corretta: infatti, da una parte la velocità d'entrata di Aarau viene segnalata con 155 km/h e, dall'altra parte, tra Aarau GB e Aarau vige una velocità di 140 km/h. Malgrado le varie notifiche dei macchinisti, questa rappresentazione non è ancora stata modificata, a conferma del fatto che presso le FFS tutto è possibile visto che i responsabili non sembrano intenzionati di assumersi le proprie responsabilità. E questo non lo può cambiare nessuno. La dilagante superficialità generale nell'allestimento dei documenti di lavoro non fa che favorire queste modalità di lavoro. Una cosa simile in cabina sarebbe sinonimo di negligenza. Quando si transita per Aarau, all'utente (il macchinista) non resta altro da fare che evitare di arrabbiarsi e adattare la velocità più bassa.



Da: «FACHBUS LEA (IT-SCP-BP-PZG)»
 Oggetto: RE: Notifica LEA - indicazioni di velocità contraddittorie

Buongiorno,
 Nel LEA dobbiamo riprodurre fedelmente le informazioni riportate nel RADN. Ecco perché l'indicazione 140 km/h è già segnalata ad Aarau GB. Questa situazione è davvero insoddisfacente e ne abbiamo parlato con l'équipe del RADN. Purtroppo non sembrano intenzionati a modificare la rappresentazione nel RADN. Cordiali saluti, FFS SA, Fachbus LEA Traffico viaggiatori

Una dolce sorpresa

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Per tutti i macchinisti la sorpresa è stata davvero molto piacevole quando hanno trovato del cioccolato nel proprio armadietto, il tutto accompagnato dalle seguenti parole:
 A nome del personale di locomotiva, cogliamo l'occasione per ringraziare sentitamente la ditta swissconnect per l'inaspettato e gradito gesto.

La penuria di macchinisti

La penuria di macchinisti è solo un problema autogenerato? Joe Brunner, macch. FFS Traffico viaggiatori, Lucerna

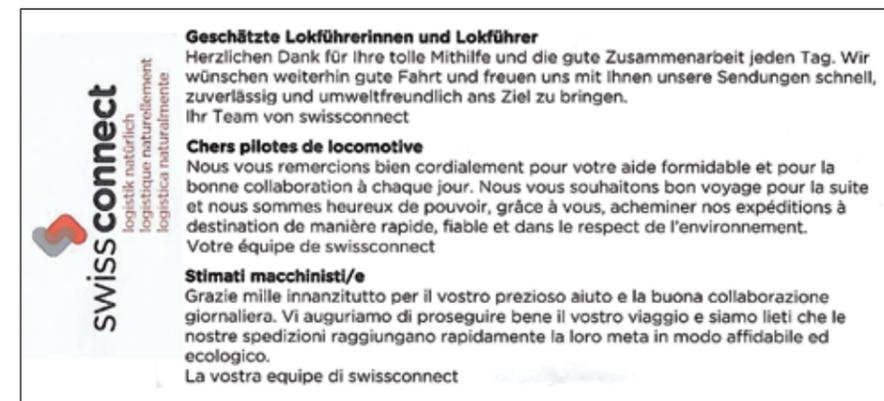


Le costanti richieste da parte della pianificazione delle risorse (PR) di Zurigo di lavorare durante i propri giorni di riposo in parte le possiamo anche capire. Ci si chiede però come mai nei ponti festivi, come per esempio quello del 15 maggio 2015, si decida di mobilitare dieci macchinisti per un'istruzione ETCS a Olten e, nel contempo, ci si dimentichi di convocare un istruttore. Questi dieci colleghi hanno avuto una magnifica breve giornata di lavoro. Al tempo stesso, sono diversi i macchinisti che hanno però dovuto rinunciare a una giornata libera per andare a lavorare. Anche a noi macchinisti ogni tanto farebbe piacere fare un ponte invece di dover partecipare ad una giornata d'istruzione. Ma, lo scorso 15 maggio, è capitato anche un altro disguido. Due macchinisti sono stati esonerati appositamente dal servizio per poter sostenere il consueto colloquio annuale di valutazione con il capo del personale di locomotiva (CLP). Quel venerdì, però, non c'era nessuno che potesse svolgere questo colloquio...
 Che si trattasse di un ponte o di ferie, anche per questi macchinisti qualcuno è dovuto subentrare al loro posto e svolgere i loro turni. La mia conclusione è che il colloquio di valutazione non ha nessuna importanza e serve solo a dare lavoro ai CLP. Peccato per tutti quei macchinisti che hanno aderito alla richiesta della pianificazione delle risorse di Zurigo e hanno dovuto rinunciare ad un giorno di riposo.

ZUB nel Seetal

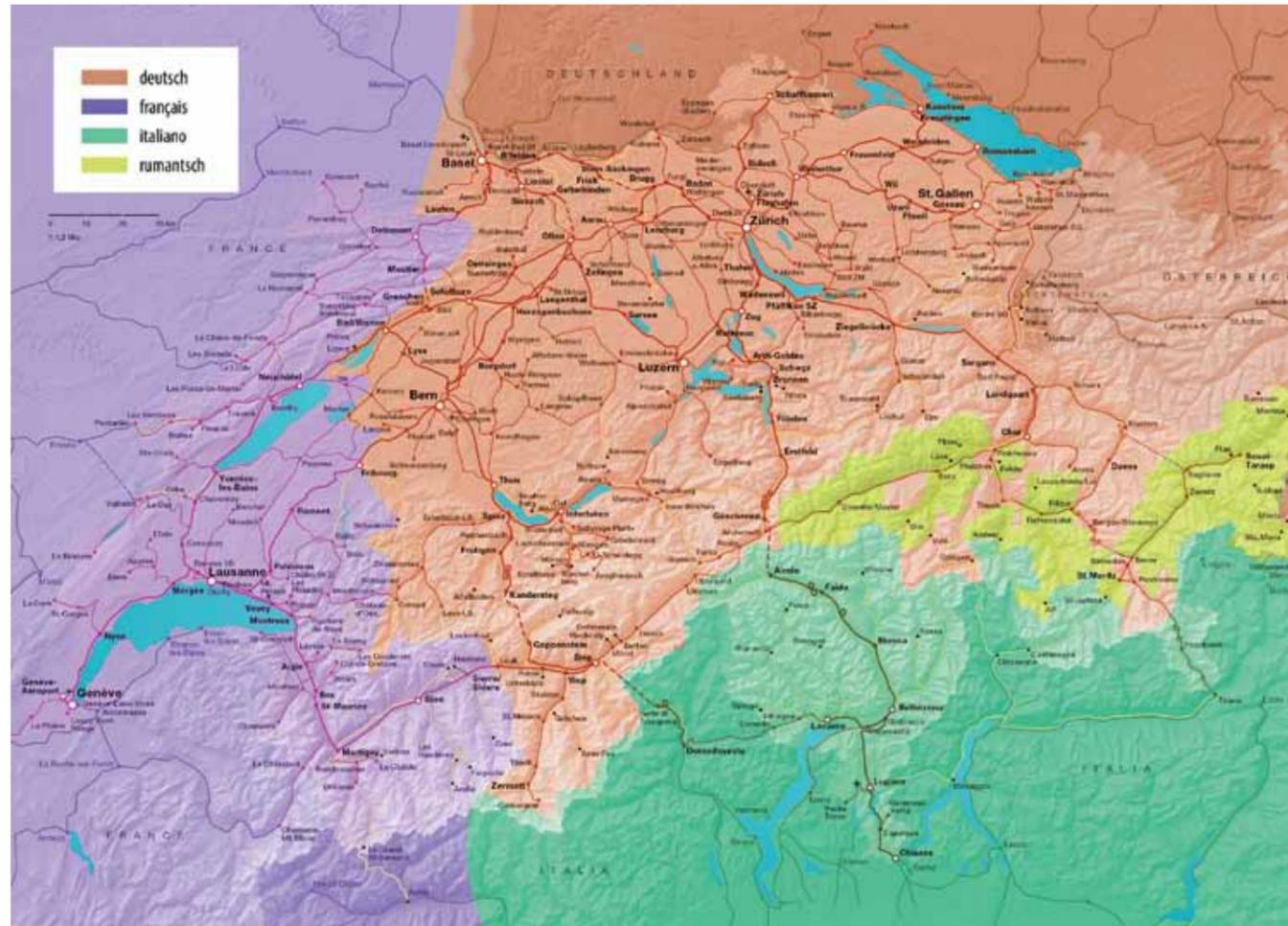
La nuova programmazione ZUB nel Seetal. Sezione VSLF di Lucerna-Gottardo

La linea del Seetal è una tratta che presuppone delle conoscenze specifiche e, pertanto, è positivo il fatto che un gran numero di punti a rischio venga regolarmente monitorato. Per certi versi, sembra però che l'irrazionalità ora abbia preso il sopravvento. Il nuovo metodo di sorveglianza mediante il sistema di controllo dei treni (ZUB) di Seon che, tramite il segnale avanzato, trasmette in cabina una segnalazione ZUB «0» malgrado il relativo segnale principale disti solo 75 metri e segnali immagine 1, per noi macchinisti è a dir poco assurdo. Dato che, di norma, il segnale principale mostra sempre «via libera», ci si abitua molto in fretta e istintivamente ad attivare per tempo l'interruttore di consenso al fine di evitare una frenata d'emergenza entro i successivi 75 metri. Se così non fosse, a causa dell'intervento dello ZUB il macchinista commetterebbe un'infrazione passibile di sanzioni da parte delle FFS. La trasmissione della segnalazione ZUB «0» al segnale avanzato non contribuisce assolutamente ad aumentare la sicurezza, anzi serve solo a sconcertare ancora di più i macchinisti della rete tranviaria, ciò che per l'area del Seetal può avere delle conseguenze molto pesanti. Da notare che la velocità di tratta consentita in questo settore, che tra l'altro si trova anche in una zona tranviaria, è di 40 km/h. Questo problema è già stato segnalato tante volte mediante notifiche ESI e anche la commissione del personale aveva organizzato una raccolta di firme su questa problematica. I consueti tentativi delle FFS di autogiustificarsi affermando che tutto è in ordine e conforme ai regolamenti, sono solo controproducenti e illogici. Vi preghiamo pertanto di togliere questa balise ZUB o di sostituirla con un segnalatore ZUB che trasmetta l'immagine del segnale corrispondente.



Tempesta nei cieli svizzeri!

A seguito della decisione dell'Ufficio federale svizzero dell'aviazione civile, dal 1° gennaio 2016 i piloti dovranno disporre di sufficienti conoscenze linguistiche per i diversi paesi che devono attraversare. *Martial Rufener, macchinista del deposito di Ginevra*



Per un pilota di Swiss, questo comporta il rilascio di un certificato di livello A1 per più di 10 lingue (italiano, tedesco, inglese, spagnolo, portoghese, greco, bulgaro, russo, olandese, ecc., ecc.). Beninteso, si potranno seguire i corsi solo al di fuori dell'orario di lavoro, ciò che non mancherà di avere delle gravi ripercussioni sulla vita privata di tutti i piloti. Per soddisfare questi nuovi requisiti, la compagnia EasyJet si vedrà costretta ad impiegare i propri piloti sempre sulle stesse linee, di modo che possano ottenere al massimo due diplomi di livello A1, diminuendo così in maniera drastica la varietà del lavoro e la produttività al momento della ripartizione del personale. Tanto per fare un esempio, un pilota potrà svolgere unicamente la propria attività in Germania e in Gran Bretagna. Trovate questa decisione assurda, se non addirittura diletteggiante? Se così non fosse, chiedetevi qual è il livello delle vostre conoscenze come pilota di linea.

Avete forse già passato più di vent'anni seduti sul sedile di sinistra o di destra del cockpit, con tutte le difficoltà che questo comporta? Cos'è che vi fa sentire all'altezza di giudicare la fondatezza di questa decisione senza avere le competenze e, soprattutto, l'esperienza necessaria per lavorare in un cockpit? Basta con questi esempi senza capo né coda, tanto più che l'Ufficio federale svizzero dell'aviazione civile non ha mai emanato una tale disposizione e, da parte nostra, vogliamo sperare che mai a nessuno venga in mente un'assurdità simile. Permettetemi ora di trasporre questo stesso esempio all'ambito ferroviario e, in particolare, ai macchinisti di locomotiva, partendo dal presupposto che ogni macchinista deve avere le conoscenze linguistiche sufficienti in funzione dei paesi e delle regioni in cui deve operare.

Se avevate l'impressione che questa decisione fosse assurda per i piloti d'aereo e sia invece necessaria per i macchinisti di locomotiva, chiedetevi quanto segue: conoscete veramente questo mestiere? Siete già stati alla guida di un treno, senza interruzione, per più di vent'anni? Prendiamo l'esempio del gruppo 9 di Ginevra che percorre la rete nazionale fino a Zurigo e Lucerna, ma anche fino a Domo-dossola, in Italia. Questi collaboratori hanno dovuto seguire dei corsi di tedesco per molti mesi, a cui ha fatto seguito un esame per l'ottenimento del primo livello A1. L'anno successivo, questi stessi collaboratori hanno poi dovuto fare la stessa cosa per i corsi d'italiano. Questo, beninteso, durante le rare ore di tempo libero e di vita di famiglia, non di rado con delle ripercussioni negative sulla famiglia stessa. Qualsiasi professore di lingue vi potrà confermare che, sempre che non siate dei

superdotati, non è umanamente possibile memorizzare una lingua se non la si usa regolarmente. Se non si ha modo di praticarla con una certa regolarità, in linea di massima la conoscenza delle lingue straniere comincia a diminuire già dopo sei mesi. Inutile spiegarvi quanto sia difficile ricordarne due!

Provate a pensare alla complessità del livello A1 e a quanto gran parte dei macchinisti abbia già dimenticato. Tanto per farvi un esempio, fatta eccezione per qualche parola chiave in trent'anni di carriera non ho mai dovuto sostenere una sola discussione in tedesco e, questo, malgrado conduca regolarmente il treno anche al di là del Saane.

Dopo aver letto quanto sopra, vedo già qualche burocrate pensatore affermare che è perfettamente normale se non riusciamo a memorizzare le lingue, in quanto dovremmo almeno raggiungere un livello più alto, come l'A2 o il B1!

Eccovi un esempio reale che conferma l'inutilità di questa idea, visto che il fatto di imparare a parlare una lingua diversa rispetto a quella materna non è assolutamente una garanzia di SICUREZZA.

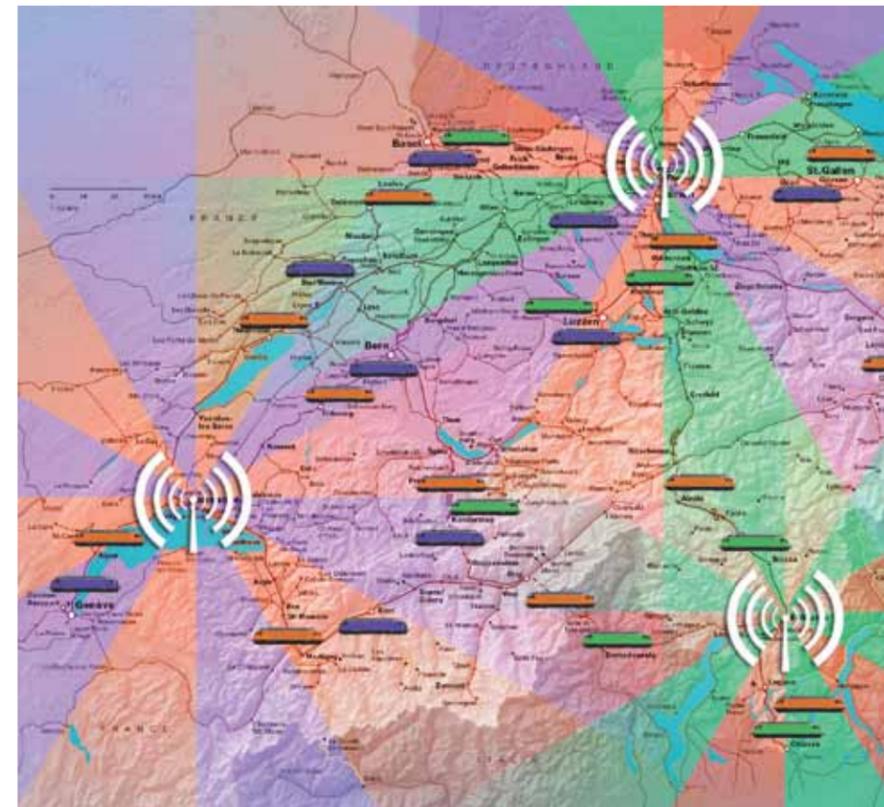
Un CLP bernese che parlava un po' di francese era con me a bordo di un treno tra Zurigo e Berna. Una volta arrivato a Rothrist, sono stato contattato dal CLP tramite il telefono di bordo GSMR. Non capendo nulla di ciò che mi era stato chiesto, il CLP si è gentilmente offerto di prendere la comunicazione al posto mio. Per farla breve, ha dovuto farsi ripetere l'ordi-

ne ben tre volte perché non capiva quello che gli veniva chiesto. Sono del parere che una persona che si esprime nella propria lingua madre dovrebbe possedere un livello linguistico almeno dieci volte superiore rispetto al livello C2, che corrisponde al livello massimo che viene insegnato. A conferma della mia tesi, vi potrei portare però ancora tanti esempi simili.

A meno che non si abbia la possibilità di parlare tutti i giorni un'altra lingua, questi corsi con relativo diploma non servono quindi assolutamente a niente. Non per ultimo perché, per il 99%, il nostro mestiere è fatto di solitudine.

L'aviazione civile ha risolto la questione già molto tempo fa prevedendo l'uso di alcune lingue internazionali. Per la Svizzera si tratta infatti dell'inglese e del francese. Quando ancora pilotavo l'aereo, la regola era semplice e logica. Per atterrare sui grossi aeroporti bisognava sapersi esprimere in una delle lingue internazionali e, in generale, era l'inglese a far stato. Per Ginevra era possibile utilizzare la seconda lingua internazionale, ossia il francese. Per Zurigo Klotten la regola era invece l'inglese, ma siccome i controllori erano per la maggiore degli svizzero-tedeschi, era ammesso anche l'uso della lingua tedesca. Perché imporre il tedesco a migliaia di piloti quando può bastare un centinaio di controllori bilingue?

Per le ferrovie, la regola dovrebbe essere l'uso di almeno una lingua internazionale, salvo eccezioni, e di una lingua locale della regione che si deve attraversare.



Eccovi un esempio esemplificativo: La linea Ginevra-Zurigo è percorsa da macchinisti di lingua svizzero-tedesca e francese e, di conseguenza, i CLP che operano su questa linea dovrebbero poter trasmettere gli ordini nelle due lingue. La linea Lucerna-Chiasso è percorsa da macchinisti svizzero-tedeschi e ticinesi e quindi le lingue richieste potrebbero essere il tedesco e l'italiano, anche se nessuna di queste due lingue è considerata lingua internazionale.

Basterebbe definire le lingue parlate dai CLP in funzione delle linee, se possibile privilegiando una lingua internazionale e una locale, oppure due lingue locali.

In un'epoca in cui si è letteralmente sommersi da grandi teorie sui costi della produttività, è semplicemente inconcepibile il fatto di voler formare migliaia di macchinisti con dei corsi di lingua assolutamente inutili al posto di qualche centinaio di agenti della circolazione, tanto più che prossimamente la Svizzera sarà gestita solo da tre o quattro centri di controllo. Statisticamente parlando, questi agenti avrebbero maggiori opportunità di utilizzare giornalmente queste lingue e anche di consolidarle. Senza poi dimenticare che questi agenti sono seduti ad una scrivania e, in caso di dubbio, hanno tutte le possibilità informatiche per tradurre delle frasi in tutta tranquillità.

Al giorno d'oggi si potrebbero senz'altro trasmettere degli allegati senza alcuna conoscenza linguistica, fatta eccezione per le cifre e le lettere che bisogna conoscere in un'altra lingua. Questo metodo è già stato proposto, ma dev'essere finito in un qualche cassetto. Tecnicamente sarebbe anche possibile trasmettere dei bollettini d'ordine per via informatica, evitando così gli errori linguistici e, soprattutto, evitando di perdere dei preziosi minuti al telefono che possono causare ritardi dei treni e, questo, in tutta sicurezza.

Per concludere, di sicuro ci sarà chi è convinto che il fatto di imporre ai macchinisti svizzeri il possesso di queste conoscenze linguistiche serva a tutelarci dalla concorrenza! Sfortunatamente, queste argomentazioni confermano che le cose non stanno necessariamente così e che questo non torna né a vantaggio della sicurezza, né della soddisfazione dei macchinisti che si ritrovano a dover includere questi test di lingua nei loro esami periodici, già di per sé particolarmente difficili e selettivi!

Gli esempi riportati in questo articolo ovviamente si riferiscono anche ai macchinisti di lingua svizzero-tedesca e italiana, affinché possano esprimersi nella propria lingua in funzione delle linee che devono percorrere.

Funzionari del VSLF

In questa edizione del LocoFolio desideriamo presentarvi Cédric Marlétaz, presidente della sezione VSLF di Ginevra, che ci illustrerà le sfide che la Svizzera occidentale si trova a dover affrontare. *Intervista di Daniel Hurter*

Cédric, ci puoi parlare del tuo percorso professionale?

Sono figlio di una telefonista delle FFS e di un capostazione e ho iniziato la mia formazione come responsabile dell'esercizio ferroviario all'età di 15 anni (essendo portatore di occhiali, non ero stato accettato come macchinista). Per tre anni ho lavorato come apprendista presso alcune stazioni, come quelle di Morges, Nyon, Rolle e Allaman e poi, nel 1995, sono stato preso nell'ambito della ripartizione degli agenti del personale viaggiante e, più tardi, del personale delle pulizie e di manovra di Ginevra. Ho intrapreso una formazione come «speaker», poi come capo del servizio movimento sui binari, presso lo smistamento dei passeggeri, come pure per la posizione di direttore a La Praille. Dal 1999 ho anche lavorato come sostituto nell'ambito della ripartizione dei macchinisti e delle locomotive (TZ Ginevra), ciò che mi ha fatto tornare la voglia di imparare questo mestiere. Nel 2001 ho fatto un tentativo, riuscendo a completare la mia formazione di macchinista in 18 mesi, prima di essere formato come «SNCF» per Bellegarde nel 2002.

Come sei arrivato al VSLF?

Ex «gallone giallo», sono rimasto affiliato al SEV fino al 2008 e poi sono stato segretario della sezione LPV. Lo sciopero dei macchinisti tedeschi del 2007 mi ha permesso di capire che la nostra associazione era ancora l'unica che si batteva, anche presso le FFS. La partenza del vicepresidente del SEV, che ha assunto una carica come quadro delle FFS, mi ha convinto ad entrare a far parte della nuova sezione VSLF di Ginevra nel mese di luglio del 2008. Poiché aveva diversi mandati (CoPe, comitato centrale del VSLF, presidente di sezione), André mi ha chiesto di assumere la presidenza e così sono stato eletto alla guida della sezione ginevrina nel novembre del 2013.

Quali sono le tue funzioni come presidente di sezione?

Non avendo trovato un preciso mansionario, di norma tendo ad occuparmi di



tutto quello che costituisce un problema per i nostri compagni, come lo stato del materiale rotabile, le cooperative abitative delle FFS, i locali del personale, ecc. Intervengo però soprattutto quando le direttive sui tempi di lavoro non vengono rispettate, oppure quando ci sono dei colleghi che hanno bisogno di sostegno in caso di procedure disciplinari o di conflitti con i superiori. Partecipo inoltre regolarmente alle riunioni delle parti sociali e cerco di appianare i problemi di tutti i giorni dei miei colleghi, a volte magari anche con una leggera mancanza di diplomazia, ciò che probabilmente è dovuto al fatto che è dal 2007 che non ho più la ghiandola tiroidea ...

Quanto tempo dedichi alle tue attività?

Sicuramente troppo. Non ho mai fatto dei calcoli esatti, ma tra riunioni, e-mail e i problemi dei colleghi, posso senz'altro dire che normalmente dedico più o meno sei ore a settimana. Anche le traduzioni mi richiedono parecchio tempo, visto che non sono completamente bilingue. Abbiamo dei dossier sensibili, come quello sui salari dei giovani, sull'assenza di que-

tanza dei segnali o sul CEVA, che mi richiedono parecchio tempo, ma per fortuna posso contare su un comitato molto efficiente che, la maggior parte delle volte, svolge le proprie attività senza bisogno di direttive da parte mia. Cerco di separare la mia vita privata da quella professionale e sindacale, ma resto sempre e comunque a disposizione dei miei colleghi (e, spesso, amici), attraverso tutti i canali possibili. Cerco inoltre di far capire ai nostri capi quello che impedisce ai macchinisti di svolgere serenamente il proprio lavoro.

Geograficamente parlando, la sezione Ginevra è un po' fuori mano. Hai mai l'impressione che i ginevrini vengano un po' «dimenticati» dal VSLF o come vedi tu la collaborazione?

Effettivamente il VSLF è molto «zurighese» ma, fortunatamente, i ginevrini sono conosciuti per essere delle persone con una grande flessibilità! I premi per

i permessi stranieri, ottenuti solo grazie alla pressione del gruppo francese e delle parti sociali di Ginevra, ne sono un buon esempio. André, il mio predecessore, si è battuto per fare in modo che la Romanzia fosse rappresentata meglio in seno al VSLF. Seguo quindi il cammino che lui ha tracciato e, invece di aspettare che mi si tenda una mano, trasbordo i problemi dalle rive del nostro lago fino alla riva dell'Aar o della Limmat. Nonostante il mio tedesco un po' incerto, riesco sempre a farmi capire e, se necessario, a ricevere il sostegno del comitato centrale.

In particolare quali sono le rivendicazioni della sezione di Ginevra?

Noi qui ci battiamo affinché il lavoro sia variato, con l'incognita dell'imminente RER FVG. Non smettiamo di far presente al nostro datore di lavoro che la produttività è spesso incompatibile con il rispetto e con la considerazione che meritano i macchinisti, a prescindere dal fatto che le direttive siano rispettate o meno. Qui non abbiamo la fortuna di avere un'infrastruttura o una manutenzione del materiale rotabile della qualità presente nella

Svizzera tedesca e, quindi, per vedere dei cambiamenti dobbiamo batterci di continuo.

Tu come vedi le differenze di mentalità tra svizzero-romandi e svizzero-tedeschi? Queste differenze come si manifestano all'interno del VSLF?

«Beh, i romandi amano più divertirsi che lavorare!» A forza di dover fare sempre di più con sempre di meno, forse noi abbiamo un senso più pratico e meno rigido, ciò che potrebbe anche essere interpretato come lassismo. In seno al VSLF, forse noi a volte difendiamo certe questioni con meno distacco emotivo. Spesso e volentieri questo è il solo modo per far passare il messaggio di una minoranza linguistica.

Nella Svizzera tedesca a volte abbiamo la sensazione che le discussioni tra le parti sociali siano più forti nella Svizzera romanda. È così o è solo un'impressione?

Il fatto di doverci battere per ottenere delle cose che nella Svizzera tedesca sono acquisite ormai da tempo, sicuramente ci ha permesso di sviluppare uno spirito più battagliero e più critico. Del resto, quando cerchiamo di risolvere dei conflitti la nostra componente latina butta fuori anche un lato «sanguigno», talvolta anche con delle modalità un po' inedite che, durante le riunioni di coordinamento del VSLF, a volte riassumo con il termine «genevoiserie».

Cosa ti piace di più del VSLF e cosa di meno?

Apprezzo il fatto di poter difendere la mia associazione con l'appoggio di persone che, essendo dei macchinisti e non dei segretari sindacali, si sono confrontate con i miei stessi problemi. Mi piace il fatto che, sebbene minoritario, nell'ambito delle trattative il VSLF rivesta un peso altrettanto importante delle altre associazioni di categoria attive presso le FFS. Che cosa mi piace di meno? Bisognerebbe chiederlo ai miei membri! Per quanto mi riguarda, so che al giorno d'oggi per ottenere soddisfazione non basta più «sbraitare» e che le negoziazioni sono molto dure. Mi piacerebbe che le FFS, e non il VSLF, si rendessero conto che la produttività, oltre un certo limite, è incompatibile con la soddisfazione del personale, soprattutto quando allo stesso tempo si sperperano migliaia di franchi in progetti uno più inutile dell'altro. Mi spiace anche per l'immagine egoistica che a volte i ferrovieri hanno del VSLF ma, ai nostri giorni, sembra purtroppo che siano solo i macchinisti a battersi ancora sul serio per difendere le proprie condizioni di lavoro.

Ferrovieri attenti

Un elogio ai ferrovieri attenti. *Équipe tecnica del VSLF*

Il segnale ausiliario autorizza la corsa a vista con una velocità massima di 40 km/h. I segnali bassi possono indicare fermata e, al successivo segnale principale, di norma bisogna fermarsi. Gli scambi devono essere disposti correttamente e i macchinisti non devono necessariamente prestarvi attenzione (ciò che in caso di buio o neve non è comunque possibile).

Notifica ESI

Svolgimento dei fatti: alla guida del treno xxxx ho oltrepassato il segnale di settore di binario con segnale ausiliario. Il segnale d'uscita indicava via libera. Mentre osservavo il tragitto, mi sono accorto che il deviatore 72 era in posizione errata. Ho eseguito immediatamente una frenatura rapida, riuscendo così ad evitare il tallonamento dello scambio. Ho quindi telefonato alla responsabile del traffico ferroviario che mi ha detto che, dal suo punto di vista, lo scambio era posizionato correttamente, l'AS era aperto e quindi potevo procedere. Io mi sono rifiutato e le ho fatto nuovamente notare che lo scambio 72 era in posizione sbagliata. Ho quindi percorso il tragitto all'incontrario come corsa di manovra.

Da: XX (P-OP-RSQ-SIM-ERA)

Ciao x

Qui si tratta di un disguido del posto di manovra che non si sarebbe dovuto verificare.

L'itinerario del treno xxxx non ha potuto essere completato. Si è quindi dovuto annullare e pianificare nuovamente il restante tragitto, dopodiché si è dovuto inserire lo svincolo dello scambio 72. La segnalazione blu per l'itinerario di manovra era attivata e, in base all'annuncio della cabina di manovra, tutti gli scambi erano posizionati correttamente, eppure nell'impianto esterno non era così.

Gli esperti del servizio di manovra stanno cercando il difetto.

Il macchinista ha agito molto bene e si è fermato prima dello scambio posizionato scorrettamente. Ti prego di ringraziare il macchinista per il suo ottimo spirito d'osservazione.

Cordiali saluti

xx

Esperto nell'analisi degli eventi
FFS SA

Trafficanti viaggiatori Operating
Rischi, Sicurezza, Qualità e Ambiente
Neugasse 145, 8021 Zurigo

Il segnale del mese

Segnale principale P 981 sul viadotto Hardturm. *Équipe tecnica del VSLF*

Per la sua collocazione proprio dietro ad un palo di sostegno della linea di contatto, il nuovo segnale principale P 981 sul viadotto Hardturm tra Hardbrücke e Oerlikon può senz'altro fregiarsi del titolo di «segnale del mese».



Sembra che faccia diventare sordi . . .

Poco tempo dopo l'installazione del software ETCS della Siemens sui veicoli RABe 511, mi sono accorto che gli altoparlanti emettevano un rumore stridulo ogni qualvolta superavo i 20 km/h o quando scendevo di nuovo sotto ai 16 km/h. *Cédric Marlétaz, Macchinista FFS V e Presidente della sezione VSLF di Ginevra*

In questo intervallo di tempo, anche il solo fatto di immettere un comando sul touchscreen produceva un suono molto più forte che non all'arresto.

La sera del 30 luglio 2014 stavo tornando da Romont e, per assicurare il comfort dei passeggeri, ho superato gli scambi di Losanna a 30 km/h. Avendo un leggero ritardo, ho poi accelerato di nuovo alla velocità autorizzata dal segnale chiuso, ben consapevole di essere a meno di 400 m da quest'ultimo e, conformemente a P20004651, comma 2.1, di ricevere il «1° livello di avvertimento ZUB».

Dall'altoparlante è immediatamente partito un suono acuto che mi ha provocato un forte dolore al timpano sinistro e una perdita dell'udito che mi è rimasta per tutta la durata della fermata in stazione. Dopo pochi minuti mi è comparsa anche una forte cefalea nella zona della tempia sinistra. Questi disturbi mi hanno abbandonato solo quando sono andato a letto verso le 2:30 del mattino. Per tutto quel tempo l'impressione era come se il mio orecchio sinistro avesse passato la notte in un «night-club», in più con la sgradevole sensazione di avere l'orecchio tappato. Allora ho inviato una notifica ESI dettagliata, alla fine della quale ho scritto quanto segue: «Mi riservo il diritto di denunciare l'accaduto alla Suva se, in occasione della prossima visita presso il servizio medico, dovesse risultare un abbassamento dell'udito. In questo momento, infatti, continuo ad avere una continua sensazione di fastidio nel padiglione auricolare e un dolore che mi prende tutta la tempia sinistra.» Mi sono chiesto se il fatto di essere alto 1 metro e 93 e, pertanto, di guidare con la testa più vicina agli altoparlanti, potesse magari spiegare questi dolori ma, consultando il giornale di bordo dei «511» ETCS, ho constatato che molti altri colleghi avevano riscontrato dei problemi analoghi, anche se il centro di manutenzione di Ginevra (CEG) non aveva mai trovato niente.

Poco dopo ho incontrato uno dei responsabili del centro, a cui ho proposto di fare dei test mentre ero alla guida del treno al fine di trovare l'origine del problema. Il 14 agosto gli ho inviato una mail dettagliata, con copia per conoscenza al «coach per la sicurezza sul lavoro», al PEX e ai CLP. Ecco la prima constatazione al disotto dei 20 km/h il livello sonoro dello ZUB era normale, per cui per il CEG era impossibile identificare il problema. Visti



i potenziali rischi sull'udito, mi aspettavo una reazione rapida da parte dei responsabili del materiale rotabile. La risposta è stata la seguente: In pratica, «bastava» aspettare la nuova versione del software ETCS Siemens prevista per il primo trimestre del 2015 ... e quindi bisognava ancora aspettare più di sei mesi. Nel frattempo, ho deciso di viaggiare usando dei tappi auricolari. Di solito li uso solo in occasione di concerti o serate in discoteca, all'unico scopo di riuscire a passare i test periodici dell'udito da parte del servizio medico. Data l'impossibilità di isolare l'altoparlante o di applicarci le solite etichette autocollanti, alcuni hanno cominciato a rendere innocuo lo ZUB o a scollegare gli altoparlanti, ciò che ha anche causato la soppressione di qualche treno. Ho poi esposto questo problema nel corso della seduta delle parti sociali del 6 novembre 2014, anche se ero perfettamente consapevole del fatto che il materiale rotabile non era uno degli obiettivi di queste riunioni. Speravo che delle pressioni da parte del nostro capo filiale avrebbero consentito di far accelerare le cose. Avvalendomi di un'applicazione e del microfono del mio LEA3, avevo registrato un livello di 97,2 decibel.

Dal momento che questo risultato era lungi dal giustificare il dolore che avevo provato, ho suggerito di far misurare questo suono alla Suva, al che mi è stato chiesto di non fare niente prima che la filiale si fosse rivolta ai responsabili per la gestione del materiale rotabile.

Al mio rientro dalle vacanze di metà dicembre, ho dovuto purtroppo constatare che la risposta era più o meno dello stesso tenore: «Bisogna pazientare ancora fino al primo trimestre del 2015.» Peggio ancora, da quando erano stati dotati del software ETCS anche i veicoli RABe 523 del RER Vaud soffrivano della stessa malattia. Ormai all'esasperazione, ho deciso di seguire la mia prima idea e di prendere contatto con la «Divisione Acustica» della Suva di Lucerna. Del mio dossier si è occupato il sig. Magnus Köpfli Wicki del «Settore Fisica». Non potendogli portare un veicolo da testare, ho accettato di fare io stesso le misurazioni e sono andato a cercare il materiale a Lucerna.

Nel frattempo, un CLP di Ginevra ha avuto modo di «assaggiare» le gioie dell'inverno e il piacere sonoro dello slittamento nella finestra di sorveglianza dello ZUB. Con grande efficienza, ha deciso di prendere

in mano la situazione e ha preteso la modifica immediata dei 511 interessati. Il 15 gennaio, il «coach per la sicurezza sul lavoro» ha annunciato che le notifiche degli «incidenti professionali sfiorati» che erano pervenute nel dicembre 2014 avevano permesso di modificare il volume in cabina. Anche se la mia notifica ESI e la mia dettagliata descrizione del problema non avevano beneficiato della stessa attenzione a distanza di sei mesi, in seguito dei colleghi avevano effettivamente potuto constatare la presenza sporadica di un tecnico equipaggiato di laptop nella cabina posteriore. Mi dovevo quindi sbrigare se, in caso di abbassamento del mio udito, volevo registrare un valore in decibel da presentare in occasione della mia successiva visita medica.

Il 20 gennaio 2015, il mio collega nonché presidente della sezione Romandia si è fatto consegnare da Lucerna una piccola cassetta antichoc della Suva contenente un decibelmetro del valore di CHF 900.-. Grazie ad un «passaggio di proprietà», ne sono entrato in possesso già il pomeriggio stesso. Dopo averne capito il funzionamento, ho telefonato agli addetti al controllo delle locomotive per conoscere l'elenco degli «Stadler» modificati con l'ETCS. La fortuna ha voluto che quel giorno m'imbattessi in un «Flirt 523» a vuoto di questo tipo tra Ginevra e Losanna. Ho quindi potuto fare le mie prove, guidando con la mano destra e tenendo gli strumenti di misura all'altezza delle mie orecchie con la mano sinistra (diventata superflua per assenza di passeggeri). Beninteso, prima avevo protetto

bene le mie orecchie. Dopo aver superato diverse stazioni dotate di ZUB, ho ridotto la velocità a 30 km/h e poi sono passato a più riprese a 35 km/h, riuscendo a riprodurre e a registrare il suono sperato. Lo stesso giorno ho poi potuto constatare che nel frattempo i «Kiss 511» ETCS erano stati effettivamente modificati, ciò che ha reso le mie registrazioni del tutto inutili dal momento che il livello sonoro era normale. Questo è il mio unico rimpianto, dato che il suono mi sembrava più violento sui «511» che non sui «523»!

I dati registrati sono stati estrapolati dagli apparecchi subito dopo essere stati riportati alla Suva. Potrete vedere i risultati sulla tabella riportata qui di seguito. Il valore più alto raggiunto è di 118 decibel, con una frequenza di 2,8 kilohertz. Le seguenti due osservazioni accompagnano la tabella: 1) «Di per sé questo segnale acustico non è pericoloso per l'udito, tuttavia la frequenza di 2,8 kHz non è decisamente raccomandabile, in quanto è particolarmente fastidiosa per la sensibilità uditiva umana (risonanza nel condotto uditivo).» 2) «Un segnale d'allarme o di guasto di 20 decibel in più rispetto al livello sonoro di base è ampiamente sufficiente.» In occasione della visita del 23 febbraio presso il servizio medico non mi è stato riscontrato alcun calo dell'udito, ma il medico che mi ha esaminato è giunto alla conclusione che un suono di 118 decibel è decisamente troppo forte, dato che la soglia del dolore si situa intorno ai 120 dB. Questi nuovi risultati sono poi stati comunicati al capo filiale in occasione della riunione delle parti

sociali del 1° maggio. Non era al corrente che il problema che era stato risolto per i «511» fosse presente anche per i Flirt vodesi e, senza dubbio, anche per tutti i veicoli provvisti del software della Siemens (Re420, RBDe560Do), con degli altoparlanti che si mettono a fischiare quando si viaggia a 20 km/h.

Molto ingenuamente, sono partito dal presupposto che dopo i problemi riscontrati ci si sarebbe posto qualche interrogativo e si sarebbe pensato di modificare anche tutti gli altri tipi di veicoli. Il mio timpano sinistro mi ha però confermato che le cose non stavano così quando, verso l'inizio di maggio, mi sono dimenticato di escludere lo ZUB al momento della partenza da Renens in direzione di Allaman. Non mi resta quindi che continuare a usare delle protezioni e restare ottimista: Il problema si risolverà da solo al più tardi con l'arrivo dell'ETCS Level 2 e con la scomparsa dello ZUB! Fino ad allora, sarebbe utile controllare l'udito (o l'eventuale apparecchio acustico) degli ingegneri che sviluppano i nostri strumenti di lavoro, onde evitare che si ripetano simili disagi.

Per finire, sembra che soltanto un CLP possa innescare un vago «processo» interno, ben sei mesi dopo i primi segnali d'allarme. Delle precise misure hanno quindi potuto essere ottenute grazie ad un semplice scambio di e-mail tra la Suva e un macchinista. Si potrebbe quasi pensare che sia un dipendente «ipersensibile», che si lamenta per tutto e senza motivo. A questo proposito, ne approfitto per trasmettere un messaggio al mio ortopedico: «Delle scarpe professionali per meno di CHF 400.- sono proprio uno schifo!» I nostri modelli oscillano tra CHF 103.- e CHF 165.-, ma quando ho cominciato a non sentire più i miei metatarsi, ho dovuto inserire delle soles ortopediche che costano CHF 380.-. Un equipaggiamento di sicurezza adatto per il nostro lavoro è solo un pio desiderio? ➔

Osservazioni:

- «Di per sé questo segnale acustico non è pericoloso per l'udito, tuttavia la frequenza di 2,8 kHz non è decisamente raccomandabile, in quanto è particolarmente fastidiosa per la sensibilità uditiva umana (risonanza nel condotto uditivo).»
- «Un segnale d'allarme o di guasto di 20 decibel in più rispetto al livello sonoro di base è ampiamente sufficiente.»

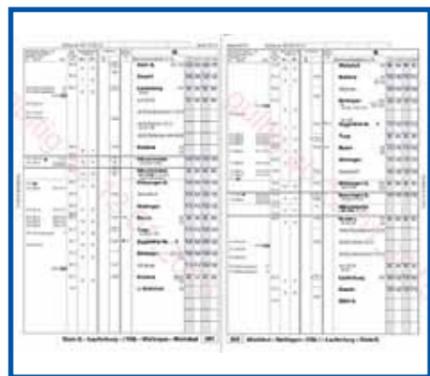
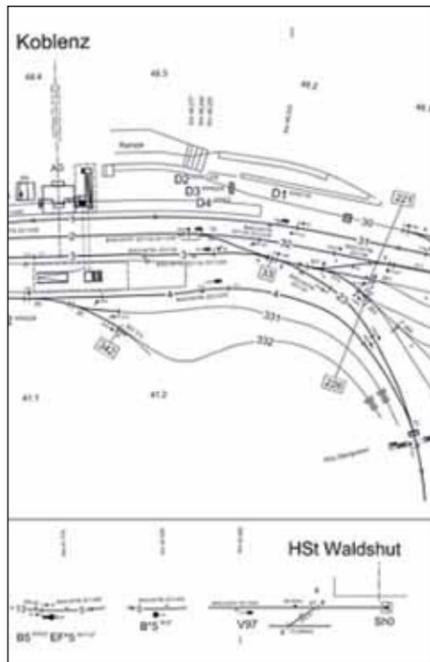
Link della SUVA:

http://www.suva.ch/it/wie_bitte_wichtige_fragen_und_antworten.pdf

File	Livello di pressione sonora del segnale acustico, Lpmax, dB(A)	Relativa frequenza, Hz	Rumore di fondo in cabina, Leq, dB(A)	Segnale contestato	Segnale okay	Livello di esposizione sonora, LE, dB(A)	Livello di picco, Lpeak, dB(C)	Valore limite, Lpmax, dB(A)	Valore limite, LE, dB(A); vale solo con Lpeak ≥ 135dB(C)	Osservazioni
20.01.2015 16:37:20	109	2800	65	x						
27.01.2015 08:38:20	112	2800	65	x		109	112			1
27.01.2015 09:55:32	109	2800	65	x				118	120	
20.01.2015 18:12:14	86	2800	65		x					
20.01.2015 19:19:30	95	2800	65		x					2

Traffico transfrontaliero locale

In questo articolo vogliamo approfondire la questione della conduzione dei treni sul più vecchio collegamento ferroviario tra la Svizzera e la Germania nell'anno 2015. *Rahel Wyss e Thomas Egli (testo e immagini)*



Nascita della linea Coblenza (CH)-Waldshut (D)

Nel 1857 le Ferrovie Statali del Granducato di Baden e la Ferrovia Svizzera del Nord-Est (NOB) hanno deciso di costruire la linea ferroviaria (Turgi-)Coblenza-Waldshut. Il primo collegamento ferroviario tra la Germania e la Svizzera ha avuto luogo solo due anni dopo. Nel 1988, la Deutsche Bundesbahn (DB) aveva pianificato di chiudere questa linea, ma le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) non erano d'accordo. Dopo l'elettrificazione avvenuta nel 1999, la gestione di questa linea, che fino a quel momento era affidata alla DB, è stata assunta dalle FFS. Dopo la fondazione di THURBO, affiliata alle FFS, i servizi di guida sulla tratta Winterthur-Bülach-Eglisau-Coblenza-Waldshut (S41) sono stati affidati a questa nuova compagnia. Da allora le FFS gestiscono invece la linea Baden-Coblenza-Waldshut (S27).

Poiché i limiti di proprietà della tratta rappresentano anche i confini nazionali, ne deriva che il ponte sul Reno è per metà di proprietà della DB e per metà delle FFS. Si tratta del più vecchio ponte ferroviario rivettato ancora in servizio nell'Europa continentale. Per maggiori dettagli, si prega di consultare Wikipedia. Tra l'altro, sul lato svizzero il locale adibito a polveriera, contenente l'esplosivo trinitrotoluene (TNT), è stato sgomberato solo nel 2014.

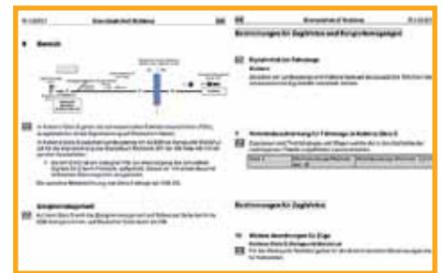
Nonostante il peso eccessivo, nel 2011 si è deciso di impiegare comunque i treni navetta Domino sulla S27. Alla luce dei timori manifestati riguardo alla stabilità del ponte, si trattava di trovare quanto prima una soluzione. Tale soluzione, però, non consisteva tanto nel prevedere un adeguamento del materiale rotabile, quanto piuttosto una riduzione della velocità a 30 km/h in fase di attraversamento del ponte sul Reno e il transito delle motrici a vuoto (in quanto troppo pesanti) su quel tratto. Questo, in pratica, voleva dire che prima di ogni corsa in direzione di Waldshut, durante la sosta a Coblenza bisognava sgomberare e chiudere la motrice per poi riaprirla per la corsa di ritorno a Coblenza, un compito che ovviamente spettava al personale di locomotiva. Due anni più tardi si è deciso di rinunciare a questa pratica.

Prescrizioni sulla circolazione / Direttive
Nel 2013 si è proceduto al risanamento della tratta nella bassa valle dell'Aare (Döttingen-Coblenza-Bad Zurzach) e, da allora,

per il traffico transfrontaliero Coblenza-Waldshut vige tutta una serie di prescrizioni. In base al motto «chi cerca trova», queste prescrizioni sono riportate su tanti documenti differenti.

Nel documento R I-30131 «Tabella delle tratte RADN», sotto la tratta 601 i macchinisti possono trovare le velocità relative alla tratta Coblenza-Waldshut e alle rispettive stazioni.

Nel documento R I-30121 «Disposizioni locali per la circolazione e i movimenti di manovra», nel capitolo «Stazione di confine Coblenza (KB)» si informano i macchinisti che non esiste affatto una linea tra Coblenza e Waldshut e che è semplicemente il binario 5 da Coblenza. La stazione di Waldshut è



inoltre segnalata come «posto di fermata» ed è pertanto parificata ad una fermata.

Nel documento R P 20005282 «Prescrizione operativa FFS Traffico RBDe 560 201 ... Domino», sotto il punto 1.4 i macchinisti possono trovare la velocità massima am-



messa per gli specifici veicoli per la circolazione sul ponte sul Reno.

La tratta, e rispettivamente le stazioni o la stazione, o meglio, il tracciato, sono gestiti dalle FFS e vigono le **prescrizioni svizzere sulla circolazione PCT 300.1-15 ...**

... fatta eccezione per la segnaletica sul lato tedesco: Per i segnali fissi (Lf) si prevedono delle ulteriori prescrizioni di velocità.

E, per finire, c'è un altro documento: P 20002860 Descrizione della tratta Coblenza-Waldshut. Redatto nel 2012, dopo il risanamento del 2013 della tratta e della stazione di Coblenza, è attuale tanto quanto

un quotidiano della settimana passata. Per semplificare le cose, per ora questo documento ci serve solo per capire il significato dei segnali tedeschi.



Una corsa da Coblenza a Waldshut
Iniziamo ora una corsa con un Domino a 4 elementi.



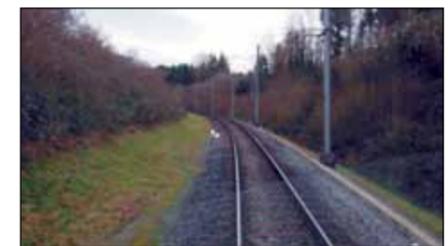
A Coblenza il binario 4 indica **segnale d'uscita**, rispettivamente **segnale di settore di binari in uscita, esecuzione di velocità 40 km/h.**



Per la tratta, rispettivamente il binario di stazione, per la serie regolamentare R135% si prevede v_{max} 40 km/h. Superiamo uno scambio e un **segnale basso disposto su via libera.**



Successivamente superiamo un **segnale basso disposto su via libera con prudenza**. In base alle direttive locali è **corretto**, in base al RADN dovrebbe indicare **via libera**.



Segue quindi il **segnale d'entrata**, rispettivamente il **segnale di settore di binari in entrata**, del senso contrario di marcia da Coblenza. Dopo il tunnel superiamo il relativo **segnale avanzato**. In base al Fascicolo sul materiale rotabile, sul ponte sul Reno bisogna circolare a **30 km/h.**



Ora attraversiamo il confine e scorgiamo il primo segnale tedesco: **esecuzione di velocità 50 km/h (Lf 7 segnale di velocità 20002860 3.2.2)**. In base al RADN, la velocità massima consentita è di **40 km/h.**



Troviamo poi il **segnale di avviso 30 km/h (Lf 6 segnale di avviso di velocità 20002860 3.2.1)**.



Eccoci davanti al **segnale avanzato (Vr 0 20002860 3.1.1)** per l'uscita Waldshut, rispettivamente Coblenza. Esso è dotato di Eurobalise che trasmettono l'avviso al veicolo. Se pensiamo a quanto è complicata la faccenda per l'avviso sulla tratta Ginevra-La Plaine, qui si è trovata una soluzione sorprendentemente semplice. Nello stesso posto troviamo anche il **segnale di esecuzione 30 km/h (Lf 7 segnale di velocità 20002860 3.2.2)**. In base al RADN, la velocità di stazione a Waldshut (**primo scambio**) è di **30 km/h.**



Ora superiamo un punto chiavistellato.



A Waldshut il paraurti è provvisto di **segnale di avvertimento di fermata (Sh 0 e Sh 2, ma con un'unica luce rossa, 20002860 3.3.1/2)**.



3.3 Schutzsignale
Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

3.3.1 Schutzsignal SA 0

Halt Fahrverbot

Ein waagrechtlicher schwarzer Streifen in einer weissen Scherbe auf schwarzem Grund.

3.3.2 Schutzsignal SA 2

Halt

Eine rechteckige weissgründerete rote Tafel. Diese Tafel gebietet Halt und ersetzt ein Haltsignal. Nachts leuchtet an der Tafel zusätzlich ein rotes Licht. Sie wird als Gleisabschlusssignal an Freilassen verwendet. Die Tafel kann auch vom Wärter aufgestellt werden, wenn kein Hauptsignal existiert.

Ed eccoci arrivati sul binario 5 di Waldshut e, più precisamente, alla fine del binario 5 di Coblenza.

Una corsa da Waldshut a Coblenza Malgrado ci troviamo già a Coblenza, ci apprestiamo a tornare in Svizzera. Con il nostro Domino partiamo quindi dal binario 5 di Waldshut e, più precisamente, di Coblenza.



Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Ausgangslage

Startende und wendende Züge sind bis zur ersten Zugfahrungsphase nicht überwacht. Diese Lücke in der Zugüberwachung lässt der Lf 6 in Nr. 20, Februar 2015, zu. Die vorgesehene Änderung der Betriebsvorschriften SBB Verkehr (S. 2) ist vorübergehend aufgeführt und wird, nach Absprache mit weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen, so bald wie möglich herausgegeben. Zur Vermeidung von Missverständnissen sind diese Bestimmungen bei Zugführung zu beachten.

Lösung

Um die Auswirkungen einer unrichtigen Abfahrt zu minimieren wird die Geschwindigkeit nach der Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof bis zum Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung auf höchstens 40 km/h beschränkt.

Ergänzung Betriebsvorschriften SBB Verkehr (S. 2) Abfahrt: Höchstgeschwindigkeit 40 km/h

Nach der Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Diese gilt bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung durch ein Zugüberwachungsgerät.

Abfahrt im Zugausgangs- und Wendebahnhof mit Sicht auf das Hauptsignal

1. Ausgangslage

Bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung wird der Zug erst ab dem ersten Streckenpunkt durch ZUBETM-M überwacht. Dies trifft insbesondere auf Zugausgangsbahnhöfe (Bahnhöfe), ab welchem ein Zug mit neuer Zugnummer startet oder nach vorangehenden Rangierbewegungen weiterfährt (und Wendebahnhöfe (Bahnhöfe) mit Fahrtrichtungswechsel bei gleichzeitiger Zugnummer) zu.

2. Massnahme

Um die Auswirkungen einer unrichtigen Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof zu minimieren, wird die Höchstgeschwindigkeit bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung durch ZUBETM-M bis zum Beginn der Überwachung oder bis zum nächsten Hauptsignal auf 40 km/h beschränkt.

2.1. Ergänzung zu R 130111, Kapitel 3.2

Bei der Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung (z. B. ZUB-Anzeige 3 R 6) beträgt in diesem Bahnhöfen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h bis zum Beginn der Überwachung durch ZUBETM-M oder bis die Zugspitze das nächste Hauptsignal erreicht hat.

Diese Einschränkung gilt bei Fahrwegen mit ETM-B Auslastung oder bei defekter laufender Zugüberwachung bei jeder Abfahrt.

Il processo di partenza è analogo a quello previsto in caso di fermata. La tratta, e rispettivamente il binario di stazione, per R135% prevede una velocità di 40 km/h, ma

nella stazione di Waldshut si può circolare solo a 30 km/h (ultimo scambio). Dopo il tragico incidente di Rafz del 20 febbraio 2015, si è aggiunta un'altra indicazione di velocità: dopo l'inversione, al momento della partenza la velocità è limitata a 40 km/h fino al segnale avanzato d'entrata, ossia il segnale avanzato della sezione d'entrata di Coblenza (disposizione DT 1/2015 del 2 marzo 2015, risp. I-B 13/15 del 15 aprile 2015).



A circa 50 metri dalla fine del marciapiede (o banchina) troviamo un segnale di esecuzione di velocità a 60 km/h (Lf 7 segnale di velocità 20002860 3.2.2). Si potrebbe quindi circolare a 60 km/h se solo la disposizione 1/2015 non prescriveva 40 km/h, se solo la velocità di stazione di Coblenza non fosse di 40 km/h e se solo la velocità di stazione di Waldshut (ultimo binario) non fosse di 30 km/h. Ora superiamo un punto chiave-stellato.



Sul binario ora troviamo un segnale di avviso 40 km/h (Lf 6 segnale di avviso di velocità 20002860 3.2.1).



Poco prima del ponte sul Reno troviamo il segnale di velocità a 40 km/h (Lf 7 segnale di velocità 20002860 3.2.2).



Sopra al ponte sul Reno si circola a 30 km/h e non a 40 km/h / 40 km/h / 40 km/h / 40 km/h. Non si dovrebbe circolare a 40 km/h neanche se fosse prescritto dal «sistema adattativo di condotta (ADL)» ...



5.2.6 Geschwindigkeits-Ankündigung

Begriff Geschwindigkeits-Ankündigung 40 km/h (Fahrplan 27)

Bedeutung Ab dem nächsten Signal bevor den angegebenen Weichen gilt die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Ist in der Streckentabelle eine kleinere Geschwindigkeit aufgeführt, ist diese gültig. Für Schmalspurbahnen können tiefere Geschwindigkeiten gelten.

E rieccoci di nuovo in Svizzera. Vediamo il segnale d'entrata, ossia il segnale avanzato della sezione d'entrata di Coblenza che indica un avviso di velocità a 40 km/h. Non appena la coda del treno ha superato il ponte del Reno possiamo circolare a 40 km/h.



5.2.2 Warnung und Vorwarnung

Begriff Warnung

Bedeutung Verminderung der Geschwindigkeit, dass vor dem nächsten Halt zehnjährige Signal angehalten werden kann

5.3 Zusatzsignale

5.3.1

Begriff Zusatzsignal

Bedeutung Bei beschriebenen Zusatzsignal zeigt das angehörige Hauptsignal Geschwindigkeits-Ankündigung 40 km/h oder Kurz-Fahrt, bei an gleichem Standort ein Vorwarnsignal angebracht, ist dieses dunkel

Dopo il tunnel scorgiamo il segnale d'entrata, ossia il segnale di sezione di Coblenza che segnala esecuzione di velocità a 40 km/h, come pure, sullo stesso punto, il segnale avanzato che mostra avvertimento per la sezione d'uscita, un segnale per binario occupato e un segnale basso disposto su corsa.



Superiamo degli altri segnali bassi e degli altri scambi.



5.5.7 Haltsort-, Achszahl- und Zuglängentafel für haltende Züge

Begriff Haltsort

Bedeutung Haltsort für Reisezüge mit einer Länge von 100 m

Bedeutung Zusätzlich zu der abgebildeten Tafel können nach Tabelle 2, 3, 4 neue, für Zuglängen von 200, 300, 400 Metern sein.

Ci fermiamo sul binario 4 di Coblenza davanti alla tavola per posto di fermata 1. La nostra corsa finisce qui.

Conclusioni

Stando alla descrizione della tratta Coblenza-Waldshut (P 20002860), dopo aver ricevuto il permesso di partenza dovremmo viaggiare in direzione di Waldshut ad una velocità di 60 km/h. A sua volta, a Waldshut dovremmo partire solo con l'avvisatore della posizione di via libera lampeggiante, nel mentre a Coblenza bisognerebbe sbloccare le porte da entrambi i lati. Il relativo documento lo si può consultare in Intranet FFS sotto «Tratte e reti» e,

più precisamente, sotto «descrizione della tratta Coblenza-Waldshut P 20002860». I due documenti «Tabella delle tratte RADN RI-30131» e «Disposizioni locali per la circolazione e i movimenti di manovra I-30121», che sono in netta contraddizione l'uno con l'altro, come pure la dotazione dell'impianto sono chiaramente di competenza delle prescrizioni svizzere sulla circolazione PCT (R 300.1-15) è l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La descrizione della tratta P 20002860 è stata pubblicata due anni e mezzo fa da FFS Traffico viaggiatori. Il documento «Tabella delle tratte RADN» è stato emesso da I-AT-GBI, nel mentre il documento «Disposizioni locali per la circolazione e i movimenti di manovra» è stato pubblicato da I-B-SBE-SNV. I problemi legati alle prescrizioni relative alla tratta Coblenza-Waldshut sono noti ormai da tempo (riunione delle parti sociali del 20 maggio 2014).

Societätsvertrag Brugg, 20.05.2014			
Nr.	Thema	Text	Zuständig
1.	Begründung		
1.1.	Prüfung von		
2.	Anforderungen		
2.1.	YSP		YSP

Il bilancio di questa corsa? Malgrado una segnaletica assurda, delle prescrizioni sconcertanti e ormai sorpassate, e malgrado delle prescrizioni disseminate un po' di qua e un po' di là, noi macchinisti dobbiamo sempre e comunque garantire una corsa sicura tra Coblenza-Waldshut-Coblenza. È solo grazie al buonsenso e alla volontà di garantire la sicurezza dei singoli macchinisti se questo traffico transfrontaliero locale continua ad andare avanti senza grossi problemi.

Postscritto

Poco prima della chiusura redazionale di questo numero si è verificato comunque qualcosa in ambito ferroviario. Ed ecco che, in base al motto «meglio tardi che mai», diversi mesi dopo questo risanamento si sono finalmente tenuti dei colloqui sulla questione tra i vari reparti di Infrastruttura. La modifica del RADN, prevista dal 3 maggio 2015, mette ora l'impianto

Societätsvertrag Brugg, 20.05.2014			
Nr.	Thema	Text	Zuständig
1.	Begründung		
1.1.	Prüfung von		
2.	Anforderungen		
2.1.	YSP		YSP

Societätsvertrag Brugg, 20.05.2014			
Nr.	Thema	Text	Zuständig
1.	Begründung		
1.1.	Prüfung von		
2.	Anforderungen		
2.1.	YSP		YSP

Societätsvertrag Brugg, 20.05.2014			
Nr.	Thema	Text	Zuständig
1.	Begründung		
1.1.	Prüfung von		
2.	Anforderungen		
2.1.	YSP		YSP

Coblenza-Waldshut» nella giusta luce, o almeno, in una luce migliore. Coblenza e Waldshut sono ora considerate come un'unica stazione, nel mentre per Coblenza si è prevista una velocità scalare in uscita. Care FFS, per una volta che le cose cominciano a muoversi, ora bisognerebbe aggiornare anche l'estratto dei documenti R30121 e R30131 per creare un collegamento diretto con l'ordine di marcia, come pure la velocità di tratta sul ponte sul Reno (oppure il materiale rotabile stesso), la descrizione della tratta e la segnaletica tedesca ... Grazie.

Know-how del deposito di Lucerna

Mantenimento del know-how del deposito di Lucerna per quanto concerne la S-Bahn zurighese. Ueli Amrein, presidente VSLF della Sezione Lucerna-Gottardo



La S-Bahn di Zurigo è diventata operativa 25 anni fa e, sin dall'inizio, si è provveduto ad istruire il deposito di Lucerna per la tratta Stadelhofen-Uster e, successivamente, per i treni navetta a due piani (DPZ). Per questo deposito, il fatto di operare su questa tratta è sempre stato visto come una cosa molto arricchente. Ancora oggi, tutti i macchinisti lucernesi percorrono la S9 in direzione di Uster, ciò che viene particolarmente apprezzato e viene visto come una diversificazione e una bella sfida.

Sulla S-Bahn di Zurigo, a Zug nel 2016 verrà introdotta la nuova generazione di RABe 511 e, per i macchinisti del deposito di Lucerna, sarebbe pertanto opportuno prevedere una specifica istruzione per questi veicoli. Sembra però che di questa formazione potranno approfittarne solo i macchinisti che, a proprie spese, sono disposti a spostarsi a Zug per dare il cambio al personale del posto. L'équipe dei CLP la definisce una «ricompensa per la flessibilità» e implica il fatto di impegnarsi per due anni a fornire delle prestazioni presso il deposito di Zug.

Questo, evidentemente, a breve termine potrà anche portare un ennesimo risparmio, ma i macchinisti dovranno guadagnarsi l'attrattiva della propria professione. Economicamente parlando, così facendo si vanificano tutte le conoscenze e tutta l'esperienza degli oltre 130 macchinisti attivi sulla S-Bahn zurighese, in quanto non potranno più essere sfruttate. Dovrebbe poter essere possibile organizzare un'istruzione per la RABe 511 della durata massima di un giorno, tanto più che ultimamente parte della formazione

deve essere fatta da autodidatti. Questi 74 veicoli rappresentano, tutto sommato, un veicolo praticamente standard della flotta delle FFS e, per ogni macchinista formato in più, si aprirebbero delle nuove opportunità d'impiego di questi veicoli. Evidentemente la penuria di macchinisti è molto grave, al punto che ogni nuova giornata d'istruzione sembra debba nuocere alla continuità operativa. Non si tiene conto del fatto che tutte le conoscenze dei veicoli e delle tratte che vanno perse non fanno altro che limitare la flessibilità operativa, ciò che, anche se solo a medio termine, inevitabilmente comporta una mancanza di produttività e un aumento del fabbisogno di personale.

Quest'anno la direzione di DT Traffico viaggiatori ha dovuto ammettere che i macchinisti reclutati erano insufficienti per coprire il fabbisogno dei prossimi anni. Non si è comunque prestato abbastanza attenzione alle perplessità dei sindacati del personale e dei collaboratori e, ora, si sta facendo lo stesso errore anche con le giornate d'istruzione. Ancora una volta, non si presta ascolto ai lavoratori e si preferisce annientare il know-how che si è acquisito e privilegiare delle riflessioni a breve termine.

Dalla direzione DT ci aspettiamo che tutti i macchinisti del deposito di Lucerna vengano debitamente istruiti per lavorare sulla nuova S5 e sulla RABe 511. Questo per assicurare un risparmio a breve termine, mantenere l'attrattiva, evidentemente necessaria, della professione del macchinista e assicurare una flessibilità operativa a favore dei nostri clienti. ➤

Svizzera centrale-Ticino

Uscita di scena dalla filiale Svizzera centrale-Ticino di DT Traffico viaggiatori. Joe Brunner, macch. FFS Traffico viaggiatori, Lucerna

Dopo quattro anni, la responsabile della filiale Svizzera centrale-Ticino, la sig.ra Brigitte Irowec, ci ha lasciati all'inizio dell'anno. Dal nostro punto di vista il suo operato è stato soddisfacente, grazie anche al suo coinvolgimento attivo in molti gruppi di lavoro. Data la moltitudine di temi trattati, non è affatto semplice elencarli tutti. Ci permettiamo però di citarne quattro che ci sembrano significativi:

- Gruppo di lavoro Deposito di Erstfeld: Per motivi politici, dopo il vecchio deposito i vertici massimi hanno deciso di aprirne uno nuovo.

- Gruppo di lavoro Messa in servizio di veicoli motore: Per la loro messa in servizio sono stati elencati ben 87 punti e non si è tralasciato nemmeno il gancio per appendere la giacca.

- Progetto Riduzione dei costi: I giovani macchinisti possono dare una mano nei depositi esterni come quello di Beinwil, ma solo gratuitamente. Ci sono addirittura due contratti di lavoro con FFS Traffico viaggiatori. Questo progetto è naufragato più volte.

- Progetto Giro d'ispezione per i treni che arrivano a destinazione: Dopo tre anni ancora non si è trovata una soluzione valida.

Tra i rappresentanti VSLF della sezione e la direzione della filiale c'è sempre stato un intenso scambio di opinioni, per il quale desideriamo esprimere un sentito grazie. Ogni cambiamento comporta però anche delle opportunità. Contando su una buona collaborazione, auguriamo al futuro responsabile della filiale Svizzera centrale-Ticino tanto successo. ➤

Lealtà pericolosa

Hubert Giger, presidente del VSLF

Spesso e volentieri i nostri membri ci comunicano che i loro superiori sono del parere che la legge sulla durata del lavoro (LDL), il contratto collettivo di lavoro (CCL) e le regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro (BAR) vadano visti unicamente come delle raccomandazioni non vincolanti. Ci sembra pertanto inutile che noi parti sociali informiamo chi di dovere in merito a queste affermazioni inopportune, dal momento che è evidente che il management e il controllo aziendale ormai non funzionano più.

La faccenda dell'abbigliamento da lavoro

Lettera alla redazione del LocoFolio.



Un argomento che sta particolarmente a cuore ad alcuni macchinisti è indubbiamente quello degli indumenti da lavoro. C'è chi li usa solo per non dover riflettere troppo su cosa mettere alla mattina. Altri li usano perché trovano che sono pratici e altri ancora non li vogliono indossare perché dicono che la qualità è scadente o non hanno un bel taglio. C'è poi chi non li vuole indossare per una questione d'igiene, dal momento che si suda molto in fretta. I motivi per decidere se indossarli o no sono molteplici. Sono tanti i macchinisti che però si chiedono se il fatto di indossarli sia obbligatorio o no. Anche i capi del personale di locomotiva (CLP) non ci sanno però dire molto di più.

Durante la formazione di macchinista ci viene detto che bisogna indossare gli abiti da lavoro, ciò che del resto è obbligatorio per tutta la durata della formazione. E dopo la formazione? Questo obbligo vale anche per dopo? No, non vale più. C'è chi afferma che l'obbligo sussiste anche dopo e che, pertanto, li dobbiamo indossare, anzi sembra che questo sia perfino scritto nel nostro contratto. Le cose non stanno però così. Nel contratto di lavoro dei macchinisti non c'è nessun passaggio che tratti questo argomento. L'unico punto è quello dell'articolo 156 del CCL, in cui si dice che i collaboratori possono dover sottostare all'obbligo di indossare degli indumenti da lavoro come, per esempio, nel caso del personale del treno. Se le cose stanno così, allora bisogna anche concedere il necessario tempo di spostamento per raggiungere il guardaroba e ci deve anche essere la possibilità di cambiarsi, ciò che nel nostro caso non è così. In considerazione di

quanto sopra e del fatto che il nostro contratto di lavoro non ne prevede un'obbligatorietà, il fatto di indossare gli abiti da lavoro non può che essere facoltativo per i macchinisti.

Che ne è allora dei nostri punti? Per entrare in possesso degli indumenti da lavoro, di principio un collaboratore ha diritto a un numero massimo di punti. Direzione trazione al momento prevede, o meglio si aspetta, che quando un collaboratore raggiunge il punteggio massimo, ordini gli indumenti da lavoro e, ovviamente, poi li indossa. Se però decido di non usarli, ho la possibilità di ridurre al minimo i miei punti tramite il mio CLP. Ma il problema sta proprio qui. Ci sono dei CLP che non dicono come dobbiamo usare questi punti. Quando, per esempio, ho detto al mio CLP di ridurre al minimo i miei punti, ho semplicemente ricevuto un rifiuto, ciò che non esiste proprio! Se un macchinista non vuole mettere gli abiti da lavoro e rinuncia ai propri punti, il CLP deve semplicemente accettare la cosa e comunicarla a chi di competenza! In fin dei conti, la rinuncia volontaria agli indumenti da lavoro assicura anche un risparmio non indifferente per ogni singolo macchinista. Purtroppo ci sono ancora dei CLP che insistono sul fatto che è obbligatorio indossarli e, così facendo, non fanno che rendere insicuri i macchinisti.

Per concludere, possiamo senz'altro affermare che non sussiste l'obbligo di indossare gli indumenti da lavoro, bensì è solo facoltativo. I macchinisti possono quindi decidere autonomamente se indossarli o no! In linea di massima, i macchinisti si presentano al lavoro con un aspetto curato e quindi va bene così! ➤

Divisa

I macchinisti in divisa vanno davvero bene a tutti? Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Una questione che sta particolarmente a cuore alla direzione di DT Traffico viaggiatori è l'adozione di una divisa da parte del personale di locomotiva. Così facendo, si vuole garantirne la riconoscibilità nell'ambito del traffico regionale. Da notare che il direttore dell'Unione dei trasporti di Zurigo (ZVV), senza dubbio il maggiore committente nell'ambito dell'offerta di trasporto nel traffico regionale FFS, ha già ribadito chiaramente più volte che non dà nessunissima importanza all'uso o meno di una divisa da parte dei macchinisti e, pertanto, che un'eventuale partecipazione ai costi da parte della ZVV è assolutamente esclusa. Per raggiungere questo suo obiettivo, spesso e volentieri la direzione DT non esita a prendere ispirazione da esempi provenienti dall'estero. È, però, proprio dal paese in cui vige per i macchinisti l'obbligo di indossare una divisa (anche se nel traffico merci sono già state abolite diverse tempo fa) che giungono delle voci dai toni insoliti:

«Di comune accordo, la Deutsche Bahn e il Consiglio aziendale hanno deciso di abolire l'obbligo per i macchinisti di indossare la divisa aziendale, non tanto nell'interesse dei macchinisti, quanto piuttosto per una questione di risparmio. Dal momento che il Tribunale federale del lavoro ha definito che il Consiglio aziendale deve avere potere decisionale sulla questione del cambio divisa e che la DB teme di dover indennizzare il tempo necessario come tempo di lavoro, si preferisce rinunciare a questa forma di identificazione dei propri dipendenti con l'azienda.»

Nel 2013, il direttore di DT Traffico viaggiatori aveva assicurato che ancora nello stesso anno avrebbe preso una decisione in merito all'adozione obbligatoria di una divisa da parte dei macchinisti di FFS V. Nel frattempo, da allora sono trascorsi due anni ed è molto probabile che le divisioni Traffico a lunga percorrenza e Traffico regionale, che dovrebbero finanziarsi autonomamente l'adozione di una divisa, siano restie a prendere una decisione che comporterebbe una spesa di svariati milioni. Una cosa deve essere chiara, e cioè che il VSLF è disposto ad accettare l'uso di una divisa da parte dei macchinisti unicamente se si garantiscono loro gli stessi tempi di spostamento del personale dei treni. ➤

Conduzione del personale

Evidentemente è solo una questione di quantità. Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Era stato soprattutto per una questione di costi se, a suo tempo, il VSLF si era opposto all'ampliamento dell'ambito di controllo, come pure al conseguente aumento dei cosiddetti capi del personale di locomotiva (CLP) e alle derivanti spese supplementari, nell'ordine di milioni di franchi, facendo notare che, per quanto concerne la conduzione, non è tanto la quantità, quanto piuttosto la qualità che conta. Da parte loro, le FFS avevano invece sempre ribadito l'importanza di ridurre quanto più possibile l'ampiezza di controllo sul personale di locomotiva e,

prescrizione. Continuava a darsi delle arie se io fossi uno stupido e mi ha detto che l'avrei capito molto presto, che lui ne sapeva più di me e avanti di questo passo, al che gli ho chiesto se era tutto a posto o se aveva dei problemi e che mi sarei aspettato un atteggiamento un po' più collegiale. Quando ha cominciato a insultarmi sono salito sull'altra cabina. Una volta pronto a ripartire, ho chiesto di nuovo alla sala di comando di confermarmi la manovra fino al binario 17, dopodiché ho portato lì la locomotiva e ho cambiato nuovamente di cabina. Non appena sono salito in cabina, il collega è partito subito con le sue offese verbali per

che la manovra per arrivare al binario 17 era corretta.

Il fatto che il collega non si sia presentato, che non abbia fornito alcuna informazione sulla nuova manovra, che si sia comportato in modo del tutto discutibile e mi abbia aggredito in modo violento, non è assolutamente accettabile. Dopo l'accaduto sono dovuto andare al pronto soccorso per farmi controllare la mano e, purtroppo, poi non mi è più stato possibile continuare il servizio.»

Se adesso qualcuno magari si aspetta che l'accaduto, che tra l'altro è stato segnalato anche con una notifica ESI, sia stato tratta-



imperterrite, avevano ampliato in modo significativo l'organico del personale direttivo. Capita però, spesso e volentieri, di venire a conoscenza di casi che confermano che il prefissato obiettivo per una buona conduzione del personale di locomotiva è lungi dall'essere stato raggiunto. Un caso particolarmente estremo si è verificato proprio negli scorsi mesi. Ecco come si sono svolti i fatti.

«Stavo manovrando la locomotiva del treno xxx tramite l'interfono del deposito quando, dalla sala di comando, mi è arrivato l'ordine di superare un binario di manovra e di lasciare la locomotiva sul binario 17 con l'interruttore inserito. All'altezza del posto di manovra c'era un uomo che, senza dire niente, è salito su in cabina non appena mi sono fermato davanti ad un segnale basso disposto su fermata. Il tipo mi ha ordinato di proseguire la corsa, ciò che mi sono rifiutato di fare, anche perché aveva un atteggiamento decisamente arrogante e autoritario e mi trattava dall'alto in basso. Gli ho chiesto chi fosse, visto che non si era né presentato e tantomeno aveva dimostrato la propria identità, come da

via del mio aspetto e delle mie capacità. Mi ha minacciato dicendomi di tenere la bocca chiusa, il tutto accompagnato da parole che esulano da ogni forma di collegialità. Mi ha anche detto che dovevo mettere la locomotiva completamente fuori servizio, malgrado non ci fosse alcuna disposizione in tal senso. Ancora non sapevo se si trattava di un macchinista o cosa avesse a che fare con me e con la locomotiva. Incredibile ma vero, poi si è parato davanti a me e ha iniziato a spingermi all'indietro e quando sono finito con la schiena contro il banco di comando, ha cominciato a diventare manesco. Prima mi ha spinto verso il posto di guida e poi contro il parabrezza e, così facendo, mi sono slogato il dito medio della mano sinistra. Dopo essermi liberato, ho subito abbandonato la cabina con il mio dito medio sanguinante. Ho quindi informato subito l'addetto alle distribuzioni, il CLP e l'addetto della sala di comando dell'accaduto. Il macchinista mi aveva anche detto che ormai la corsa sarebbe saltata e più tardi è partito con la locomotiva. Allora sono andato dall'addetto della sala di comando mostrandogli il dito ferito e questi mi ha confermato ancora una volta

to immediatamente dalle autorità preposte, decisamente si sbaglia di grosso. Lasciamo di nuovo la parola al collaboratore interessato.

«Rapporto di servizio XY, gennaio 2015

Gentili signore, egregi signori, Ho iniziato la mia carriera di macchinista nel 2009. Facevo parte dell'ultima classe formata dal sig. A ed eravamo tutti molto orgogliosi e pieni di energia. In seguito, il sig. A è diventato esperto d'esame ed è considerato una personalità rinomata e competente. Se necessario, potrà fornire delle referenze sulla mia persona. Ho sostenuto l'esame finale e la corsa d'esame con il PEX B che mi ha dato la nota buono-molto buono (5.5), ciò che potrà fornire un'indicazione sulle mie specifiche competenze.

Presso il deposito K siamo stati dapprima ampiamente seguiti dal CLP X, a cui più tardi si è aggiunto anche il CLP Y che ci ha subito dato l'impressione di es-

sere una persona molto impegnata e piena di buona volontà. Rispondeva subito alle nostre domande, agiva nell'interesse delle FFS e metteva in pratica le direttive. A volte capitava anche che lasciasse correre. Personalmente, ritenevo il nostro rapporto aperto e collegiale. Ecco perché avevo sperato di trovare nel sig. Y anche un orecchio amico quando si presentavano delle situazioni difficili in cui avevo bisogno di un consiglio. Questo, però, ha fatto sì che il nostro rapporto diventasse sempre più teso. Mi dava l'impressione di non gradire determinati argomenti, probabilmente per non dare nell'occhio all'interno dell'azienda. Quello che è successo la scorsa estate, per me è ancora inconcepibile. Un collega, che non si è nemmeno identificato, mi ha provocato verbalmente, mi ha offeso, mi ha minacciato e aggredito mentre mi trovavo in cabina. Mi sono poi dovuto rivolgere ad un medico per le cure del caso e anche mentre mi trovavo lì, il CLP Y mi ha fatto delle forti pressioni perché voleva che mi incontrassi immediatamente con lui. Sono riuscito ad arrivare per tempo all'orario che aveva stabilito e così ci siamo incontrati davanti alla sala della stazione F. Il CLP Y mi ha accompagnato dentro e, con mia grande sorpresa, ad aspettarmi c'era il mio aguzzino e anche il vice responsabile della filiale di F.

Dopo essere stato presentato, mi è stato detto di rilasciare la mia testimonianza. La mia richiesta di assistenza legale mi è stata ripetutamente negata. Mi sono state fatte delle ulteriori pressioni, dicendomi di parlare perché tanto le cose non si stavano mettendo bene per me. A posteriori, mi dico che avrei dovuto abbandonare subito la stanza e sarei dovuto andare dalla polizia a sporgere denuncia. In quel momento, mi sentivo però totalmente confuso, profondamente ferito, mortificato e anche tradito. A nessuno interessava il fatto che fossi arrivato lì direttamente dal pronto soccorso. Ho rifiutato in parte di rilasciare la mia deposizione, ma ho comunque dovuto firmare un documento in cui si diceva che c'era stato un colloquio «chiarificatore».

Il fatto che, stando a quanto diceva il CLP Y, tutte le notifiche ESI siano poi state cancellate, che il responsabile di DT Traffico viaggiatori sia stato d'accordo di rinunciare a procedere ad un'analisi dell'evento e che sia l'addetto alle distribuzioni che il sorvegliante della sala di comando, che al momento erano entrambi in servizio, siano stati messi a tacere, dal mio punto di vista è semplicemente indifendibile. Andare semplicemente avanti come se non fosse

successo niente, è assolutamente in contraddizione con il principio della collegialità delle FFS. Più tardi, al telefono il CLP Y mi ha detto che sono stato visto piuttosto nel ruolo della vittima. Meglio lasciar perdere. Per me è però chiaro che, così, in questa azienda non posso più andare avanti. Il 31 gennaio 2015 termina quindi il mio rapporto di lavoro. Per paura di rappresaglie, ho preferito aspettare fin quando ho ricevuto il mio certificato di lavoro. Adesso però non vedo più un motivo per tenere per me la mia frustrazione e la mia delusione per il totale fallimento sociale del mio superiore e del suo complice, il vice rappresentante della filiale di F.

Come detto prima, ritengo il CLP Y una persona professionale e onesta e non posso dire niente di male di lui. Qui non si tratta nemmeno di volergli giocare un brutto tiro. Questa mia lettera vuole essere solamente di stimolo per migliorare le cose, per cui sarà distribuita a più persone di modo che la cosa non venga ignorata ancora una volta. Le pressioni da parte del CLP Y erano diventate sempre più forti e, generalmente, le sue telefonate arrivavano nei giorni in cui non lavoravo o alla fine del mio servizio. Il tono aveva un che di sufficienza, arroganza e indifferenza. Dopo le mie dimissioni, per ben tre settimane non ho più sentito niente da parte sua. Aveva annunciato che ci sarebbe stato un briefing sul caso occorso l'estate scorsa che, però, non ha mai avuto luogo. Dal 2009 al 2015 ho avuto ben cinque casi ZUB. Anche quando ne ho notificati tre in soli due mesi, il CLP Y aveva annunciato che ci sarebbe stata una riunione che, tuttavia, non si è mai tenuta. Durante il colloquio dirigenziale e di sviluppo personale sono stati nuovamente rinvagati i punti trattati durante il precedente colloquio. Le affermazioni del tipo «nessuno è insostituibile», «se non ti va bene, allora vattene pure» o «in definitiva hai firmato», mi toccano molto e trovo sia una cosa semplicemente vergognosa da parte di un superiore.

Il tutto è davvero molto snervante. Mi sarei magari aspettato anche qualche parola buona per i ben dodici mesi senza contrattempi particolari. Queste cose non mi lasciano per nulla indifferente. Nel dubbio, ho cominciato a prendere contatto diretto con gli organi competenti, con altri reparti ed esperti d'esame per chiarire i punti su cui non mi trovavo d'accordo con il CLP Y. Trattare qui il tutto in dettaglio prenderebbe troppo tempo; comunque sia, nel mio archivio ci sono tutti i documenti e tutte le comunicazioni del caso. A questo proposito è emerso che spesso sono state fatte delle

affermazioni non veritiere o inesatte, ciò che ha aumentato ancora di più la mia sfiducia nei confronti del mio superiore, ma vi posso assolutamente assicurare che non sono l'unico.

Per finire, vorrei aggiungere ancora una cosa: Ho sempre svolto la mia attività con grande impegno, cercando di richiamare l'attenzione sulle cose che non funzionavano e di proporre delle eventuali soluzioni. Personalmente sento di essere stato tradito e di non essere stato preso sul serio dal mio superiore, ma anche di essere estato piantato in asso dalle FFS. Voglio però dare prova di forza di carattere e spero che la mia critica serva a migliorare le cose, soprattutto per quanto riguarda il CLP Y, che ne ha particolarmente bisogno. Questo perché anche un capo del personale di locomotiva non sempre è un professionista onnipotente. Auguri di ogni bene e cordiali saluti.»

E cosa diceva la risposta della direzione di DT Traffico viaggiatori?

«Le confermiamo di aver ricevuto il suo rapporto di servizio e di aver preso nota di quanto accaduto negli ultimi mesi. La ringraziamo per la sua esposizione dettagliata dei motivi che hanno portato alle sue dimissioni. Allo stesso tempo, siamo spiacenti che il dialogo, sotto forma di un confronto critico e costruttivo, non abbia potuto essere avviato prima. Lei ha evidenziato diversi punti che adesso intendiamo approfondire con le persone direttamente interessate, dopodiché la inviteremo volentieri per un colloquio.»

Questo colloquio ha poi realmente avuto luogo, tra il capo filiale in questione e il collaboratore. In occasione di questo colloquio, della durata di un'ora, il capo filiale si è scusato a nome delle FFS, spiegando che effettivamente erano stati fatti degli errori e che in futuro la procedura sarebbe stata modificata. Ha detto inoltre che, contrariamente a quanto affermato dal CLP Y, le notifiche ESI sul caso in questione non erano state cancellate. Il collaboratore è stato anche informato che con quel colloquio le FFS consideravano il caso definitivamente chiuso. Semplice, no? Evidentemente per la direzione di DT Traffico viaggiatori il concetto di buona conduzione si basa principalmente sulla presenza di un apparato direttivo possibilmente ampio. Ed ecco che, ancora una volta, si finisce per perdere quello che in passato era stato un collaboratore molto motivato, un collaboratore di cui le FFS avevano avuto impellente bisogno ai tempi della grave penuria di macchinisti, alla quale aveva contribuito anche questo stesso management. In base all'ultimo sondaggio sulla soddisfazione del personale, la fiducia dei macchinisti nei confronti del management ha tra l'altro totalizzato un punteggio di soli 41 punti. ➤