

Fino al  
**25%**  
di risparmio  
sui premi



# La CPT ha molto da offrirvi, e per così poco.



La n°1 delle casse malati online con consulenza personale. Passate anche voi alla cassa malati che vanta clienti più che soddisfatti. L'assicurazione online a portata di clic. Per un'offerta personalizzata e il pratico pacchetto «Passa a CPT online» visitate il sito <https://kollektiv.kpt.ch/vslf/it>, chiamate lo 058 310 98 72 oppure scansionate il codice QR con lo smartphone.

**KPT**  
**CPT**  
Semplicemente ben assicurati.

## Editoriale

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio



©Foto: Georg Trüb

Euforia allo stato puro! Grazie alla nuova galleria di base del San Gottardo ora possiamo gridarlo ai quattro venti: siamo i migliori!

Difficile sfuggire a questa ondata di entusiasmo. In questo nostro paese, che non è necessariamente percepito come particolarmente esuberante o brioso, un po' di atmosfera di festa di tanto in tanto non può di certo far male.

Ma la disillusione al più tardi si fa sentire non appena si ritorna al lavoro. Là fuori, nel mondo reale, purtroppo le cose non sempre funzionano come nei bei prospetti patinati. I treni si ritrovano bloccati da qualche parte del Gottardo solo perché l'ETCS fa ancora una volta le bizze; le perturbazioni delle cabine di manovra ci sono esattamente come prima, anche se adesso si chiamano «guasti all'impianto ferroviario»; i passeggeri continuano a vagare spaesati nella stazione Löwenstrasse senza riuscire a raccapezzarsi, un cantiere provoca dei ritardi e le coincidenze saltano.

Ma i buoni consigli costano! Le numerose proposte che vengono inserite giornalmente nel tool PCM sono tutte gratis. Ciò che non costa nulla, non vale nulla. «Non ne vediamo la necessità» – proposta respinta.

Un sondaggio mediante occhiali video Hi-Tech per analizzare il comportamento dei passeggeri presso la nuova stazione sotterranea Löwenstrasse pare sia più utile della semplice constatazione di un nostro collega che i clienti fanno fatica ad orientarsi. C'è però dell'altro! A volte ho la sensazione che queste persone percepiscano le proposte PCM come una sorta di affronto personale.

«Critico e costruttivo» è un termine che Beat Rappo, head coach Kaizen, utilizza di frequente. Dal suo punto di vista, tutte queste proposte rappresentano una risorsa preziosa. Parlando con lui ho espresso aspre critiche nei confronti del sistema PCM. Le sue risposte mi sono sembrate molto costruttive. Nell'intervista potrete leggere in merito al tema «PCM».

Il leitmotiv è sempre lo stesso: Prima che si faccia qualcosa, deve prima succedere qualcosa. Per noi macchinisti la disposizione dei segnali è di fondamentale importanza. Dobbiamo infatti associare i segnali al binario giusto decine di volte all'ora. Quali sarebbero le condizioni ottimali non è di certo un segreto. A quanto pare, però, ci sono degli aspetti più importanti della sicurezza: non si spiega altrimenti l'assur-

do posizionamento dei segnali. Nel caso di Rafz, per esempio, la disposizione dei segnali riveste un ruolo fondamentale. Si è infatti verificato uno scambio di segnali. Una buona comunicazione è sempre più importante. I contatti interpersonali sono stati e vengono tuttora sostituiti da messaggi elettronici. Questo, da un lato, sta a significare che queste informazioni elettroniche devono assolutamente funzionare e devono essere comprensibili. Le funzioni, come quelle dell'ADL, non possono trovare un consenso se forniscono delle informazioni fuorvianti o poco chiare. Dall'altro lato, è importante che anche i pochi contatti personali rimasti si svolgano in un clima favorevole. La fiducia e la comprensione reciproca possono solo migliorare la situazione.

Questa è la prima edizione del LocoFolio che mi vede in veste di redattore. Le tue opinioni mi interessano! Vuoi dire il tuo parere su un determinato argomento o condividere le tue esperienze? Scrivimi! Semplicemente tramite l'account Facebook del VSLF o via e-mail a [locofolio@vslf.com](mailto:locofolio@vslf.com). Markus Leutwyler  
Macchinista FFS deposito di Zurigo  
Redattore del LocoFolio

**Approfittatene  
anche voi**



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

**Allianz Suisse: garanzia di sicurezza nei momenti decisivi.**

**Per una consulenza o un'offerta:**

agevolazioni@allianz.ch  
tel. 058 358 50 50 oppure rivolgetevi direttamente  
al vostro consulente.

Con voi dalla A alla Z.

**Allianz**

## La voce del presidente

Hubert Giger, presidente VSLF

*Care colleghe e care colleghi*

La nuova parola d'ordine è «Industria 4.0». Non c'è manager o persona che si rispetti che non ne parli di continuo e, nel frattempo, questo termine tanto di moda ha preso piede perfino nel settore dei trasporti pubblici. Il tutto sembra trattarsi di tecnica e di futuro per cui, per funzionare a dovere, tutto dovrà essere interconnesso e intercorrelato. Questo mi ricorda tanto il sistema ferroviario che funziona così già da oltre 150 anni.

«Industria 4.0» si prefigge inoltre di far circolare presto i treni per il paese completamente in modo automatico in modo che le imprese ferroviarie, salvo qualche alto dirigente e importante specialista, finalmente possano fare a meno dei loro scomodi e fastidiosi collaboratori. Questo consentirebbe di avere più capacità e mezzi finanziari per i vari gruppi di lavoro, per i costanti adeguamenti necessari per la guida adattiva (ADL) e per la definizione dei posti di fermata nell'ambito del progetto PEKABA.

Tuttavia, fintanto che per l'ETCS Level per un semplice cambio di direzione di marcia bisogna osservare un'istruzione di lavoro di più pagine che deve essere aggiornata mese dopo mese, i treni senza conducente, malgrado le tante intercessioni, continueranno a restare un sogno. C'è veramente da chiedersi se ci sarà mai un computer in grado di capire questa giungla di prescrizioni in costante aumento e di applicarle nel modo e al momento giusto.

L'incidente di Sihlbrugg dello scorso febbraio in cui è rimasta coinvolta un'automotrice a vapore, ci ha messi davanti ad una nuda verità, e cioè che la linea non è agibile nemmeno con un segnale di via libera. Dopo delle ristrutturazioni, dei blocchi o delle perturbazioni dei posti di manovra, la cosa può creare un certo disagio in quanto, al buio, dietro ad una curva, magari ci potrebbe essere un treno merci da 90 tonnellate. Nonostante tutte le tecnologie e Industria 4.0, è sempre e ancora l'essere umano a decidere. Dipendiamo completamente dal fatto che nelle centrali d'esercizio e nei cantieri si lavori in modo corretto e preciso, e sia noi che i nostri passeggeri non possiamo far altro che fidarci ciecamente.

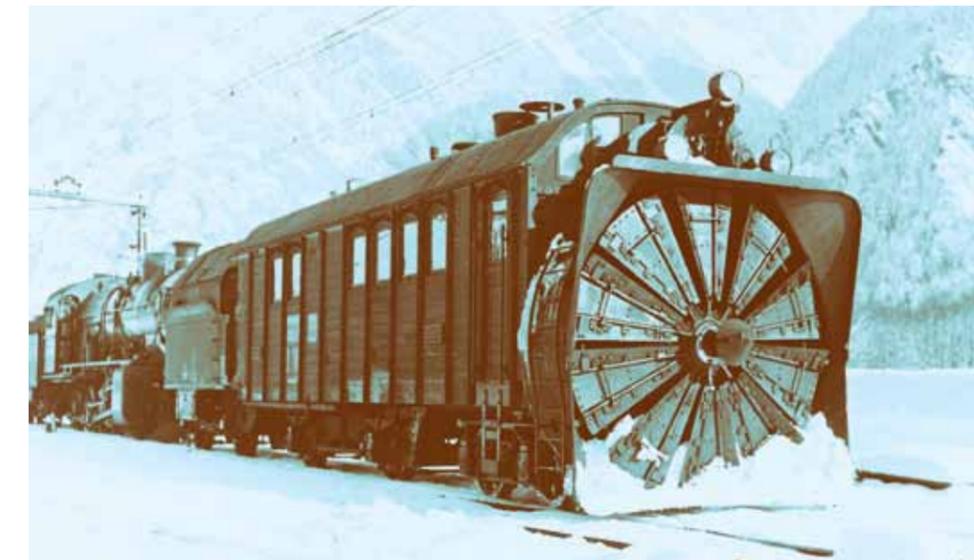
Dopo la riuscita assemblea generale di Ginevra, abbiamo potuto accogliere due nuovi membri nel nostro comitato, Brigitte

Ruch e Rudolf Gfeller. Diamo loro un caloroso benvenuto e auguriamo loro tanto successo e tante soddisfazioni.

Delle varie attività in corso, alcune hanno potuto essere portate a termine. I salari dei macchinisti con minore anzianità attivi presso FFS Traffico viaggiatori sono stati adeguati dal mese di maggio. Siamo contenti di essere riusciti a trovare una buona soluzione per questa importante questione. Per me personalmente era molto importante riuscire a portare a termine questa vecchia e legittima questione. Grazie a tutte le persone coinvolte.

Contrariamente a quanto avveniva per Vision 2010, questo ci insegna che non è possibile conseguire dei risultati solo per una

Se tutto andrà secondo i piani, tra due anni in Svizzera ci saranno i primi macchinisti con un certificato federale e, pertanto, con un riconoscimento ufficiale della loro professione. L'integrazione della nostra professione nel sistema formativo offre delle nuove strade e delle nuove opportunità di formazione continua soprattutto alle nuove generazioni. Questo è ancora più importante se si pensa che un numero sempre maggiore di persone segue la formazione di macchinista. Solo presso FFS Traffico viaggiatori, sono oltre trecento le persone che attualmente stanno seguendo una formazione, nel mentre ci sono delle intere generazioni che pian piano si stanno avvicinando al momento del pensionamento.



manciata di colleghi, per poi penalizzarne degli altri. Questo non è giustificabile, è ingiusto e antisolidale. Ed è da queste considerazioni di base che partiamo anche per le trattative con la BLS SA e la SOB SA per un nuovo sistema salariale. Questi sono dei valori in cui il VSLF crede fermamente. Il progetto del riconoscimento della professione del macchinista da parte del SEFRI, la Segreteria di Stato per l'educazione, la ricerca e l'innovazione, ha fatto degli importanti passi in avanti nel corso della primavera. Dopo lunghe discussioni con le parti interessate, adesso possiamo finalmente concentrarci sulla stesura dei requisiti concreti per gli esami. Grazie a tutte le ferrovie coinvolte e all'Unione dei trasporti pubblici per il loro supporto.

mento. Approfitto dell'occasione per dare un caloroso benvenuto alle nostre nuove colleghe e ai nostri nuovi colleghi e, a chi lascia l'attività, auguro ogni bene e tanto tempo libero in questa nuova fase della loro vita. Ai macchinisti attivi, l'augurio di ogni bene e di una buona continuazione.

*Il vostro presidente*

*Hubert Giger*

# Discorso per l'AG VSLF 2015 di Ginevra

Hubert Giger, presidente VSLF

Gentili signore, egregi signori, Stimati colleghi,  
Siamo particolarmente onorati di essere ospiti per la prima volta della nostra sezione più giovane, la sezione di Ginevra. Con la partecipazione del sig. Robert Cramer, consigliere agli Stati della Repubblica e del Cantone di Ginevra, del sig. Thomas Wenger, membro del Gran Consiglio della Repubblica e del Cantone di Ginevra, e del sig. Blaise Hochstrasser, a capo della Direzione generale dei trasporti del Cantone di Ginevra, sia il cantone che la regione sono degnamente rappresentati. Colgo l'occasione per ringraziarvi per i vostri interessanti e arguti interventi.  
Il 18 marzo 1858 venne aperta a Ginevra la prima linea ferroviaria proveniente dalla Francia. Questo avvenne esattamente 158 anni e un giorno fa. Anche la fondazione del VSLF risale più o meno a quell'epoca e, più precisamente, al 1876, 140 anni fa. Siamo molto orgogliosi di essere una delle prime associazioni di categoria della Svizzera. La continuità e l'affidabilità sono dei valori duraturi. Da ben 140 anni, il VSLF è affidabile - autonomo - forte.

## Anno d'esercizio del VSLF

Abbiamo registrato un anno d'esercizio particolarmente positivo: nel 2015 il numero dei

nostri membri è aumentato del 5,5% e, nel frattempo, abbiamo raggiunto i 2000 soci. I nostri colleghi e le nostre colleghe, soprattutto quelli più giovani, hanno riposto la loro fiducia in noi aderendo al Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti. Abbiamo registrato un forte aumento soprattutto presso le sezioni Romandia e Ginevra, come pure presso la sezione Svizzera orientale. I più sinceri ringraziamenti a tutti i responsabili e alle sezioni per l'eccellente lavoro svolto.  
Anche le nostre finanze sono floride, ciò che dobbiamo ad un comitato molto lungimirante e ad una solida strategia di investimento. Le cifre esatte vi saranno comunicate nel corso del pomeriggio.  
Desidero sottolineare anche l'ottima collaborazione con i nostri partner e fornitori di servizi. Abbiamo potuto rinegoziare e migliorare le condizioni generali con l'assicurazione di protezione giuridica CAP. Grazie al supporto dell'assicurazione CAP, i nostri membri hanno potuto risolvere positivamente svariati casi di diritto del lavoro, in particolar modo presso una compagnia attiva nel trasporto merci.  
Nel corso del pomeriggio procederemo alla nomina di due nuovi membri che entreranno a far parte del nostro comitato. Benjamin Jelk, a capo del settore FFS Traffico viaggia-

tori, e il nostro cassiere Karl Liechti hanno rassegnato le dimissioni dal comitato direttivo. Desideriamo ringraziarli già sin d'ora per la loro pluriennale e preziosa attività a favore del VSLF. Entrambi i colleghi ora si potranno concentrare maggiormente sulla loro competenza chiave, quella di macchinisti di lungo corso.

## Salario dei giovani macchinisti FFS V

La costante penuria di macchinisti sta creando dei seri problemi, sia per quanto riguarda la nostra vita sociale che sul piano della sicurezza. Nonostante il macchinista rappresenti un fattore di costo marginale, la pianificazione del personale è sempre più soggetta ad ottimizzazioni, con la conseguenza che ormai le distribuzioni vengono fatte sulla base dell'attuale sottotazione di macchinisti.  
È solo grazie alla rinuncia dei macchinisti ad una parte dei propri giorni non lavorativi se si è potuto evitare che un numero non indifferente di treni restasse fermo per mancanza di personale. Le ferrovie giustificano questa situazione con le pressioni del mercato. Questa stessa argomentazione, se applicata al personale di locomotiva, aumenterebbe sensibilmente il nostro valore di mercato. Il mercato sta prendendo quota e le ferrovie hanno iniziato a por-

tarsi via reciprocamente i macchinisti prospettando delle offerte e delle condizioni di lavoro migliori. È la divisione FFS Traffico viaggiatori a risentire maggiormente della fuga di giovani macchinisti.  
Nel 2014 siamo riusciti a migliorare sensibilmente la situazione dei salari di partenza dei nuovi dipendenti FFS. A causa delle disparità salariali legate all'accordo Vision 2010 e dei limitati mezzi a disposizione per l'avanzamento salariale degli ultimi anni, improvvisamente i macchinisti con diversi anni di servizio alle spalle si sono ritrovati a percepire lo stesso stipendio di quelli con minore anzianità.  
L'anno scorso i macchinisti con meno anni di servizio, in particolar modo quelli della Svizzera occidentale, hanno chiesto al VSLF di intervenire presso le FFS. In occasione dell'ultima assemblea generale, il VSLF ha sottoposto una risoluzione all'attenzione delle FFS grazie alla quale nell'autunno del 2015 si è potuto dare il via alle negoziazioni per un adeguamento dei salari.  
Dodici giorni fa si è potuto trovare un accordo, il cui esito nel frattempo è noto a tutti. Il risultato ottenuto rappresenta un buon compromesso e sono molto soddisfatto che si sia potuto compiere un importante passo in avanti per quanto riguarda l'aspetto salariale dei nostri giovani colleghi. Se lo meritano veramente. Desidero ringraziare la nostra delegazione negoziale formata da Benjamin Jelk e Daniel Ruf, come pure i rappresentanti delle FFS, per questo risultato che tornerà a beneficio di tutte le parti interessate.  
Da parte nostra, non ci resta che vigilare e verificare se ci sono dei casi analoghi pres-

so FFS Cargo, ciò che non sarebbe impossibile.  
**Ferrovie/Trattative**  
Determinante per l'attrattività dei posti di lavoro non è unicamente l'aspetto salariale, bensì piuttosto la presenza di un sistema salariale trasparente in grado di offrire delle prospettive realistiche. Attualmente sono in corso delle negoziazioni presso diverse ferrovie. Tra gli obiettivi, dei nuovi sistemi salariali e dei nuovi CCL. Questo sia presso la BLS che presso la SOB. I sotterfugi dei consulenti, anche esterni, in materia di sistemi salariali promettono infatti un profitto a breve termine ma, già a medio termine, le ripercussioni che ne derivano vengono a costare molto di più dei presunti risparmi. Per noi è importante che le prospettive di avanzamento salariale siano realistiche. Auguriamo alla BLS e alla SOB di ottenere un sistema salariale valido e trasparente, con delle prospettive realistiche di avanzamento salariale e, pertanto, di riuscire a porre le basi per la concorrenzialità dell'azienda sul mercato del lavoro. Anche alle nostre delegazioni di negoziazione auguriamo tutto il successo possibile.  
Per quanto riguarda la Thurbo SA, da due anni stiamo lavorando alla quinta settimana di ferie, inoltre abbiamo attivato una procedura di arbitrato per la questione del sistema salariale. In casa TILO SA in Ticino ci sono continuamente dei cambiamenti e quindi le trattative non mancano. Ci reputiamo un partner affidabile e, come convenuto, ci facciamo carico delle varie richieste e siamo pronti a condurre del-

le trattative eque. Questo ci permette di avanzare le nostre legittime rivendicazioni e di definire autonomamente una nostra delegazione negoziale.  
**Condizioni di lavoro**  
La parola d'ordine che prevale come nessun'altra nei prospetti patinati delle aziende è «condizioni di lavoro all'avanguardia».  
Si reclama ovunque la possibilità del lavoro part-time, degli asili nido, degli orari di lavoro flessibili, di fare home-working, ecc. Purtroppo tutte queste opportunità offerte dal moderno mondo del lavoro non possono essere sfruttate, se non solo in parte, dai macchinisti.  
- Noi, per il personale, non chiediamo dei ristoranti di gran classe, con tanto di lounge bar e oasi di benessere che funzionano 24 ore su 24, ma almeno che anche alle undici di sera si possa ancora trovare un locale decente con una macchina per il caffè, la possibilità di fare uno spuntino e di riposare un po'. In fin dei conti, lavoriamo sia di giorno che di notte in un settore molto importante ai fini della sicurezza.  
- Nella pubblicità rivolta ai macchinisti si è fatta una gran pubblicità agli asili nido, finché ci si è resi conto che, tutto sommato, alle tre del mattino un bambino preferisce continuare a dormire piuttosto che andare all'asilo.  
- Nonostante gli annunci euforici del capo IT delle FFS pubblicati sul «Blick» sui treni completamente automatici, anche fare dell'home-working prossimamente sarà molto difficile per noi.



- Noi vogliamo però avere la possibilità di lavorare a tempo parziale. Non siamo disposti a compensare un sistema che, per motivi di risparmio, si basa sulla sottodotazione del personale in cambio dell'impossibilità di lavorare part-time. Noi manteniamo le nostre promesse e lo stesso ci aspettiamo anche da parte dei nostri partner.

Vogliamo anche una regolamentazione decisa delle pause:

Ci sono delle ferrovie che, senza battere ciglio, prevedono regolarmente delle pause pranzo di 20 minuti senza tempi di spostamento. Conformemente alla legge sulla durata del lavoro (LDL), questo è ammesso in caso di servizi fino a 9 ore. Vedi la citazione seguente dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT): «L'interruzione del lavoro per consumare i pasti può essere assegnata anche sul posto di lavoro. Tuttavia, nelle vicinanze si dovrà disporre di adeguati servizi igienici.»

Questo significa che, per mangiare e lavarsi, il macchinista ha almeno 20 minuti a propria disposizione. «Senza tempi di spostamento» di norma significa che il macchinista è costretto a passare la sua pausa «pranzo» di 20 minuti direttamente sulla banchina finché arriva il nuovo treno, magari facendo una scappata veloce alla toilette (sempre che ci sia) o al chiosco (sempre che sia ancora aperto).

Dal punto di vista puramente giuridico queste condizioni di lavoro non sono sbagliate, ma sono senz'altro indecenti e mal si conciliano con l'immagine altamente in-

novativa che le FFS vogliono dare di sé. Per non parlare poi dell'aspetto della sicurezza. Il divario sempre più grande che esiste tra le condizioni di lavoro delle diverse compagnie di trasporti pubblici è estremamente negativo. È decisamente sgradevole sentirsi dire di continuo che la cosa non è scorretta da un punto di vista giuridico e, pertanto, che non è impossibile. Al termine della nostra AG di Locarno del 2012, siamo riusciti a ottenere che l'interruzione di lavoro per la pausa pranzo del personale FFS e FFS Cargo abbia una durata effettiva di 20 minuti e che abbia luogo in un apposito locale. Abbiamo già comunicato all'UFT che, unitamente alle ferrovie interessate, sarà ritenuto responsabile in caso di incidenti. Le nostre richieste e le nostre rivendicazioni sono state nel frattempo depositate e non mancheremo di usarle in caso di bisogno. Non siamo disposti ad accettare dei rischi a scapito della sicurezza solo per una questione di costi, per poi addossare la responsabilità a noi macchinisti.

Lo stesso dicasi anche per il controllo finale dei treni: non è né un nostro compito e tanto meno figura nel nostro mansionario il fatto che i macchinisti debbano occuparsi del controllo finale dei treni. Per far questo c'è del personale debitamente formato, come il personale del treno o la polizia dei trasporti, ciò che normalmente prevede la presenza di almeno due persone. Anche in questo caso, le ferrovie hanno il dovere di elaborare un adeguato processo di lavoro, in cui dovranno anche specificare le responsabilità giuridiche e l'adeguamento dei tempi dei singoli servizi.

### LEMAN Express

Per offrire ai macchinisti dei posti di lavoro moderni e al passo con i tempi e, nel contempo, risultare redditizi, l'organico deve essere sufficientemente ampio. Questo consente di impiegare il personale in modo più flessibile ed efficiente ciò che, a sua volta, comporta una gestione delle riserve più flessibile e meno dispendiosa, degli accantonamenti più flessibili e meno dispendiosi in caso di malattia e incapacità lavorativa, una gestione migliore delle anomalie, come pure una gestione ottimale dei trasporti in occasione di eventi.

Da una pianificazione fittizia dei servizi dei macchinisti di FFS Traffico viaggiatori effettuata nel 2012, è emerso che l'impiego misto nell'ambito del traffico regionale e del traffico a lunga percorrenza permette di sfruttare al meglio le sinergie, ciò che si ripercuote positivamente sui costi. Questi risparmi sarebbero possibili già da tempo grazie alla fusione del personale viaggiante delle FFS e delle rispettive affiliate Thurbo, TILO e RegionAlps.

In merito alla prevista S-Bahn di Ginevra, la LEMAN Express, il futuro concetto operativo non è ancora stato ben definito. Come ci è stato comunicato dalla sig.ra Barbara Remund, si prevedono tre varianti:

1. Case madri SNCF e FFS separate, senza macchinista interoperabile
2. Case madri SNCF e FFS separate, con macchinista interoperabile
3. Creazione di una società affiliata e assunzione del personale viaggiante presso la stessa

L'esternalizzazione del personale viaggiante presso la nuova affiliata delle FFS e della SNCF non permetterebbe di sfruttare i vantaggi citati precedentemente, ciò che determinerebbe dei costi supplementari esorbitanti. Non sono in grado di valutare se le culture di questi due paesi e delle rispettive ferrovie si possano fondere in un'unica azienda, ma è evidente che i problemi ci sono. A questo proposito, vorrei solo ricordare che a Basilea la rete celere in direzione di Mulhouse è stata nuovamente sospesa nel 2008 dopo dieci anni di attività.

Tra l'altro, è già dal 1950 che i macchinisti del deposito di Ginevra, i nostri attuali padroni di casa, vanno fino a La Plaine e Bellegarde in Francia. Da notare che, oltre i veicoli delle FFS, guidano anche l'ultimissima generazione dei trains à grande vitesse (TGV) della SNCF e possiedono delle competenze linguistiche in tedesco e italiano per le corse fino a Domodossola, Lucerna e San Gallo. Sono inoltre responsabili per l'attuale traffico regionale della zona, compito che svolgono con grande professionalità, con soddisfazione di tutti e secondo gli standard di qualità svizzeri.

Il Cantone di Ginevra dovrebbe approfittare di questo importante atout a lungo termine e dovrebbe fare tutto il possibile per

trovare una soluzione con le FFS, affinché i macchinisti FFS possano essere impiegati anche sulla linea del LEMAN Express. Il VSLF ha preparato uno scritto che intende far pervenire ai rappresentanti della politica e del settore pubblico, in cui fa una buona pubblicità ai nostri macchinisti FFS di Ginevra: sono semplicemente i migliori.

### Transito merci

Il tribunale amministrativo federale ha deliberato in merito alla remunerazione dei macchinisti di Briga a salari italiani da parte di Crossrail. Dopo la sentenza del tribunale amministrativo federale promossa dal SEV, ora l'Ufficio federa-

le dei trasporti deve definire le condizioni usuali in materia di salari dei macchinisti. Il tribunale ha stabilito che il traffico merci nazionale e il traffico transfrontaliero rappresentano due settori distinti.

I salari variano quindi in base al settore, ciò che concerne le compagnie svizzere per il trasporto merci BLS, FFS Cargo e FFS Cargo International. Nonostante questa decisione, resta il problema che in futuro in Svizzera circoleranno ancora più treni merci con del personale stazionato all'estero. L'accordo pattuito con FFS Cargo International, secondo cui lo scambio di servizi in Svizzera e all'estero avrà luogo

al 50%, è la soluzione giusta. Il fatto che almeno le ferrovie svizzere più importanti abbiano una responsabilità sul piano dell'economia nazionale è senz'altro lodevole. È sempre meno chiaro a chi debbano sottostare i vari dipartimenti federali svizzeri.

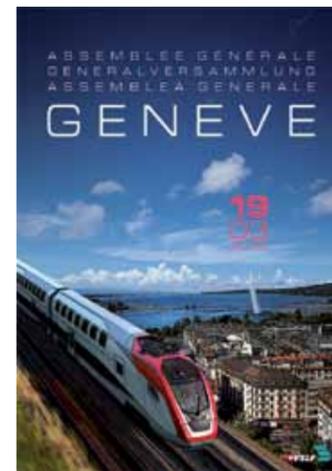
In collaborazione con la GDL, nell'ambito dei Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva (ALE) ci stiamo battendo per rivendicare delle maggiorazioni di tempo in uso a livello nazionale per quanto concerne l'impiego transfrontaliero dei macchinisti. Per quanto riguarda il traffico merci, è difficile prevedere cosa ci riserverà il futuro dopo l'entrata in funzione della galleria di base del San Gottardo e delle linee di accesso. Noi, in qualità di associazione di categoria, continueremo ad impegnarci su questo punto e ad esercitare la nostra influenza in collaborazione con l'ALE, nell'interesse dei macchinisti.

### Futuro

Il VSLF, quale associazione di categoria dei macchinisti, ha tutti i requisiti necessari per far fronte al futuro ed è pronto ad affrontare le sfide che lo attendono, sempre nell'interesse dei trasporti pubblici.

Nonostante l'annuncio che i treni ben presto potranno viaggiare in maniera completamente automatica, voi dovrete fare i conti con noi ancora per qualche decennio. Noi, da parte nostra, comunque contiamo su di voi.

Grazie per la vostra attenzione e buon proseguimento di giornata qui a Ginevra. ➤



## Watt d'Or per la categoria Mobilità efficiente

Grazie all'ADL, alla FFS SA è stato assegnato il Watt d'Or, il rinomato premio svizzero, per la categoria Mobilità efficiente. Il 7 gennaio 2016, l'Ufficio federale dell'energia ha assegnato per la decima volta il Watt d'Or, il rinomato premio nel settore dell'energia. *Hubert Giger, presidente VSLF*



Tra gli otto vincitori del 2016, anche la FFS SA. Il trofeo Watt d'Or, un'enorme palla di neve, è stato consegnato da un'illustre giuria presieduta dalla Consigliera agli Stati Pascale Bruderer Wyss alla presenza di centinaia di rappresentanti del settore energetico e dei media. L'evento si è tenuto presso il Centro congressi del Kursaal di Berna.

### Commento del VSLF

È dai tempi dei treni a vapore che i macchinisti fanno l'impossibile pur di risparmiare energia. Non solo per una questione di orgoglio professionale, ma anche per

aggiudicarsi il premio per il consumo limitato di carbone, ciò che consentiva al fuochista di spalarne qualche tonnellata in meno al giorno. Questa esperienza è stata tramandata di generazione in generazione ed è alla base di una conduzione professionale e rispettosa dei materiali. Nell'arco di una decina d'anni, questo bagaglio di conoscenze è tuttavia stato deliberatamente distrutto dall'ordine perentorio impartito agli aspiranti macchinisti di accelerare e rallentare sempre al massimo, come pure di circolare alla velocità massima consentita.

Grazie ad una buona formazione anche sul piano del profilo di marcia e di una conduzione ottimizzata, il risparmio di energia è possibile. Al massimo l'ADL consente di gestire in modo ottimale un numero limitato di treni, ma quello che è certo è che la costante distrazione che ne deriva va a scapito della sicurezza. Avrebbero fatto meglio a consegnare il premio Watt d'Or direttamente a noi macchinisti che, giorno dopo giorno, risparmiamo tantissima energia grazie ad una guida ponderata e lungimirante. E, questo, contrariamente alle istruzioni ricevute in fase di formazione. ➤

## ENERGEIA



watt d'or  
Schweizer Energiepreis für exzellente Leistungen

## Onda verde nel traffico ferroviario

**Categoria mobilità efficiente: FFS SA.** Nel quadro della propria strategia energetica, le Ferrovie federali svizzere (FFS) intendono conseguire entro il 2025 consistenti risparmi energetici, in particolare per quanto riguarda il consumo di corrente di trazione da parte dei treni viaggiatori e merci. La rete ferroviaria più trafficata d'Europa consuma ogni anno oltre 1800 gigawattora di energia elettrica, quanto 460'000 economie domestiche. Un contributo sostanziale al programma di risparmio è fornito dal sistema «onda verde (guida adattiva - ADL)», che calcola per ogni treno il profilo di marcia ottimale dal punto di vista energetico e trasmette al macchinista la velocità ottimale raccomandata. In tal modo si evitano fermate e frenate impreviste, e le conseguenti manovre di riavvio del convoglio che sono particolarmente energivore. Il Watt d'Or 2016 per la categoria Mobilità efficiente è attribuito alle FFS per l'innovativo sistema ADL, unico al mondo nel suo genere, che è impiegato con successo da circa un anno.

## Inno alla gioia

Noi del VSLF non abbiamo una buona reputazione. Di noi si dice che siamo dei brontoloni e dei piantagrane e che sputiamo nel piatto in cui mangiamo. Sì, questo è quanto si dice di noi. Ma, adesso, vogliamo controbattere con charme a queste accuse. Con determinazione. Che regni la gioia! *Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio*

Qualche tempo fa abbiamo ricevuto il prestigioso riconoscimento «Watt d'or». Sì, proprio noi, le macchiniste e i macchinisti delle FFS. La parte simbolica del trofeo, quella senza un valore monetario, è infatti stata donata a noi. Possiamo solo dire: «Grazie, grazie, grazie!»

Questo, ovviamente, ci dà una motivazione enorme. Questo mi ha fatto ripartire con una bella carica e con delle aspettative molto grandi. Volevo risparmiare energia, come un primatista mondiale. Ho quindi spinto il mio veicolo alla velocità massima finché non ce la facevo quasi più. Ecco, ci siamo! Adesso! I muscoli ben tesi, pronti a scattare, pieni di energia. È solo questione di secondi e mi becco il «Watt d'or». Ma il «düdü» non è arrivato. Il LEA non ha battuto ciglio. Nulla! Nessuna indicazione, niente Vopt e nemmeno una piccola segnalazione Eco. Niente di tutto ciò, e così sono sfrecciato a tutta birra davanti al segnale di avvertimento, ho tirato indietro la leva, bruciando così tutta l'energia che prima avevo accumulato tanto diligentemente. E così, un chilowattora dopo l'altro si è andato a far benedire, trasformandosi in un bel fumo bianco. Ed è stato in quel momento che ho visto svanire nel nulla la mia tanto sperata corona d'alloro.

Questo potrebbe suonare un po' allarmante, ma mi sono ripromesso di restare positivo. Niente paura, questo era solo un breve intermezzo drammaturgico, un colpaccio per una povera anima strapazzata. Perché, ovviamente, il tutto è positivo. Il mio treno, ormai fermo, nel frattempo



aveva raggiunto lo stato energetico ottimale. Nulla che potesse compromettere il bilancio energetico, nessuna pendenza che richiedesse energia o che potesse far raggrinzire la bella fronte della nostra ministra dell'energia. Dei calcoli alquanto complessi hanno del resto dimostrato che il risparmio massimo di energia di un treno lo si ha proprio quando è fermo.

E se comincia a fare buio? Riesci a riconoscere il masterplan? I biglietti sempre più

cari dovrebbero dissuadere i passeggeri dal far capo ai treni. Ai fan più accaniti della ferrovia vengono tolte le riduzioni per i pendolari. Le innovazioni tecniche come l'ETCS sembrano giustificare i costi elevati e, allo stesso tempo, sono all'origine di continue perturbazioni. Fantastico! Molto efficienti anche i nuovi piani di lavoro, che nessuno capisce o che possono essere rispettati solo aggirando la continuità spaziotemporale. Decisamente scaltro anche lo stratagemma per ovviare alla penuria di personale. E così le spese salariali diminuiscono! Cosa vogliamo di più?

Il futuro si prospetta grandioso: fatta eccezione per qualche corsa VIP, ormai i treni vengono simulati solo al computer. Dei macchinisti, formati a record di tempo, si siedono al simulatore da tavolo e si preoccupano del famoso fattore umano facendo solo di tanto in tanto conoscenza con il sistema di controllo dei treni o dimenticandosi questa o quella fermata. Ma, fino ad allora, dobbiamo realmente far saltare tutti i treni.

Ecco un'altra cosa che attendo con ansia: vedere la ministra dell'energia che, tutta raggiante, mi consegna un bel mazzo di fiori Max Havelaar. Ma non siamo ancora giunti a tanto. La strada è ancora lunga prima di arrivare su in alto fino ai responsabili ErZu\*. Tutto questo impegno vale un occhio della testa. Watt d'or-o! ➤

\* ErZu: «Eventi relativi alla circolazione dei treni», il settore per la segnalazione dei ritardi.

Directie C

Harmonie - Fanfare

L. v. BEETHOVEN  
arr. Willy Heutvast

Allegretto

Solo-Clar. 1e Clar. (Sept.-Sax. Bug.)  
p 3e Clar. (Bug.)  
p Alt.-Sax. 2e Clar. (Bug.)  
p Freu-de schö-ner Göt-ter-fun-ken  
p Baryton, Ten.-Sax. Upr.-Sax. Es-Bas  
p Alt.-Clar. Bas-Clar.  
\* Schlagwerk  
sonder Schlagwerk

Urrà, sono aumentati ancora! No, purtroppo qui non stiamo parlando dell'affidabilità o dell'utilità pratica delle raccomandazioni di marcia, bensì dei costi del progetto ADL che, nel frattempo, hanno raggiunto la modica cifra di 38 milioni di franchi. Daniel Hurter, macchinista di Zurigo



In compenso, le FFS hanno creato una sorta di moto perpetuo. Per ciascuna raccomandazione di marcia ADL sembra infatti che venga generato immediatamente un risparmio energetico, indipendentemente dal fatto che si possa evitare o meno un segnale di via impedita. Questo, di conseguenza, sta a significare che chi non rispetta una raccomandazione di marcia, prosegue la corsa alla stessa velocità e fa partire delle nuove raccomandazioni, «risparmia» ancora più energia – davvero fantastico. Orbene, può anche essere che questa del risparmio di energia sia solo una faccenda teorica ma, onestamente, noi macchinisti nel frattempo sappiamo bene

che nella pratica le cose vanno spesso un po' diversamente rispetto alle tante teorie elaborate nei vari uffici. Anche il più grande dei critici non potrà ignorare che le FFS hanno ricevuto il prestigioso premio Watt d'Or proprio grazie all'ADL. Ma la cosa più bella di questo premio è che permette di giustificare la ragion d'essere di tanti posti dirigenziali che altrimenti non sarebbero affatto produttivi. Il Watt d'Or, infatti, è stato un'occasione per consegnare internamente dei premi, per stampare e appendere diplomi, per i soliti autoincensamenti da parte dei dirigenti, ecc. L'unica nota dolente è che, anche questa volta, i macchinisti non si sono fatti contagiare da

queste ondate di entusiasmo e, con grande ingratitudine, non hanno mostrato la minima gioia per tutti quei diplomi appesi in giro nei locali del personale. Che sia dovuto (anche) al fatto che sono proprio loro, i macchinisti, a fare giornalmente delle esperienze poco edificanti con l'ADL e a doversi arrabbiare per le continue fonti di disturbo, come ben illustra il caso seguente?

*«Svolgimento dei fatti: A Thalwil arriva il messaggio ADL «Corsa veloce fino a Baar» (osservazione: si tratta di un treno della S-Bahn con fermata a Oberrieden Dorf e Horgen Oberdorf). Fermata a Horgen Oberdorf alle 22:44:20, segnale d'uscita su fermata. Il messaggio ADL*

*è ancora presente sul LEA. Alle 22:45:40 il segnale passa su via libera. In base all'orario, la partenza era prevista alle 22:44.*

*Una raccomandazione ADL di corsa veloce con dei segnali disposti su fermata rappresenta una fonte di disturbo non indifferente e nuoce alla sicurezza del traffico ferroviario. Se un treno circola normalmente e si prevedono delle fermate intermedie, non dovrebbe arrivare un ordine di corsa veloce in quanto può provocare delle mancate fermate.»*

La risposta del FachBus ADL non merita di essere commentata. I lettori attenti sono senz'altro in grado di trarne le debite conclusioni.

*«Buongiorno, L'ADL non emette delle raccomandazioni automatiche di corsa veloce in presenza di una fermata. Sul piano tecnico, è tuttavia possibile che il disponente preveda una corsa veloce in presenza di una fermata. In simili casi, l'RCS non verifica se in questo tratto è prevista una fermata. Nel caso in questione, il disponente ha pertanto generato manualmente la corsa veloce nel RCS.*

*Poichè siamo consapevoli che queste situazioni possono creare confusione nei macchinisti, il product management ha incluso una nuova disposizione (ADL-140: Nessuna raccomandazione di marcia in presenza di una fermata) che recita quanto segue:*

*«In presenza di una fermata, l'RCS-ADL deve trasmettere le raccomandazioni di marcia (anche DiuM) con due segnalazioni ben distinte (prima della fermata / dopo la fermata).»*

*Daremo la massima priorità alla questione affinché venga attuata quanto prima possibile.*

*Restiamo volentieri a sua disposizione per eventuali chiarimenti.*

Cordiali saluti

FachBus Betrieb RCS-D /  
ALEA / Bahnhofportal»

Non cercherò nemmeno di spiegare cosa sia potuto passare per la testa del macchinista di un treno merci (l'autore di queste righe) che a Romont ha ricevuto un messaggio ADL «corsa veloce fino a Mellingen Heitersberg» e che poi si è dovuto confrontare con tutta una serie di segnali di via impedita.

Desideriamo ribadire ancora una volta quanto segue: nel caso del sistema in questione, i cui risultati sono a dir poco assurdi, non stiamo parlando di un prodotto a basso costo concepito in chissà quale officina amatoriale, bensì di un progetto all'avanguardia con dei costi che nel frattempo sono saliti a ben 38 milioni di franchi. Anche i responsabili di DT Traffico viaggiatori sono preoccupati per via dei gravi difetti dell'ADL. Sarebbe pertanto auspicabile che queste perplessità non vengano condivise come d'abitudine solo

con i rappresentanti del VSLF, bensì che si trovasse il coraggio di intervenire in modo deciso presso chi di dovere.

*Notifica di un macchinista:*

Giovedì x.04.2016, durante la corsa con un ICN (treno 526) da Zurigo PB a Ginevra Aeroporto, si sono verificate le seguenti situazioni con l'ADL: Dopo la partenza da Biel alle 16:17 ho ricevuto la raccomandazione di marcia ADL Vmax. Non è però stato indicato fin dove la raccomandazione era valida.

Al momento di entrare nella stazione di Cornaux, il segnale avanzato per il segnale d'uscita indicava «avvertimento». Dopo l'inizio della frenata, un secondo circa prima di essere superato il segnale è passato su immagine 3, dato che dovevo cambiare sul binario destro, probabilmente a causa di lavori in corso. Proseguimento della corsa sul binario destro in direzione Neuchâtel.

Superato il segnale di blocco 6S, indicava «avvertimento», ossia il segnale 5S per il cambio di binario prima di St-Blaise CFF era ancora su «fermata». Dopo il superamento del segnale 6S disposto su «avvertimento» non è però arrivata ALCUNA SEGNALAZIONE ADL CANCEL ed è rimasta la raccomandazione ADL Vmax.

Mentre mi avvicinavo al segnale 5S indicava immagine 3. Successivo cambio sul binario sinistro. Il messaggio ADL END è arrivato alle 16:32 quando mi trovavo nella stazione di Neuchâtel.

Ritengo che il fatto di ricevere una raccomandazione ADL Vmax e poi di incontrare un segnale disposto su «avvertimento» possa avere delle serie conseguenze sulla sicurezza, ma anche il fatto che la segna-

lazione ADL Vmax rimanga attiva e non venga spedito un messaggio CANCEL. Dal mio punto di vista, in un simile caso il messaggio CANCEL è assolutamente indispensabile.

Mi pongo i seguenti interrogativi e pertanto invio questa notifica ESQ anche all'équipe ADL.

Perchè non c'è stata:

- alcuna indicazione del luogo nella raccomandazione di marcia Vmax?
- alcuna segnalazione CANCEL dopo il superamento del segnale disposto su «avvertimento»?

Il fatto di circolare sul binario destro ha avuto una qualche influenza su questa situazione?

*Risposta al macchinista:*

Buongiorno,

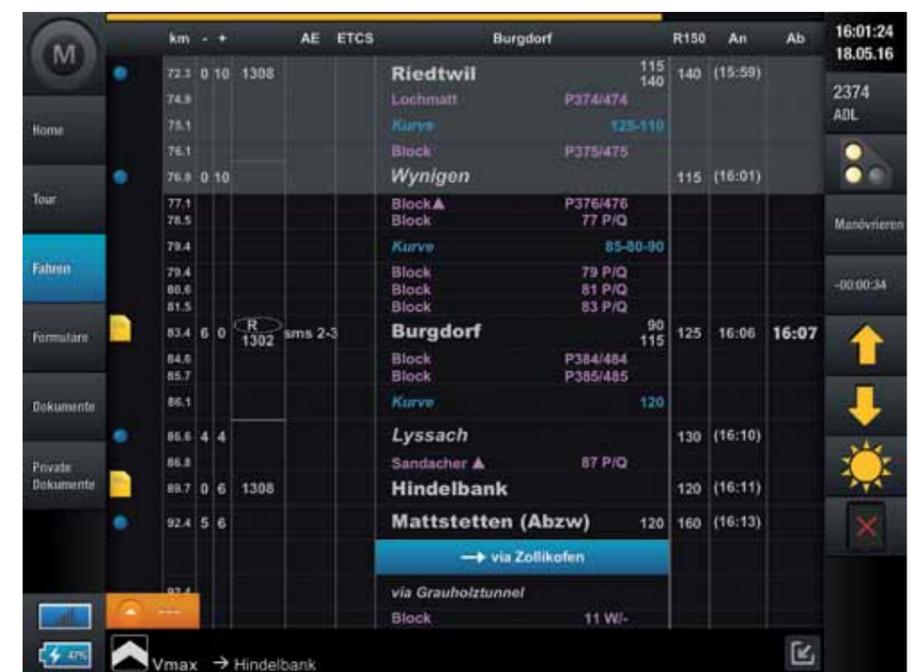
Qui di seguito le mie considerazioni sul suo caso ADL del x aprile 2016 con il treno 526:

La raccomandazione di marcia Vmax a BI è stata trasmessa dal sistema HOT. Nel frattempo il nostro servizio IT ha constatato che la trasmissione della segnalazione di corsa veloce dal sistema HOT all'ADL, e rispettivamente dall'ADL al sistema HOT, non funziona correttamente. Questo è il motivo per il quale l'indicazione Vmax era presente anche dopo il superamento del segnale disposto su avvertimento, ciò che ovviamente non è corretto. Il servizio IT ha avviato una pratica in merito a questa irregolarità e cercherà di risolvere quanto prima il problema.

Mi auguro che la mia risposta sia stata utile.

Cordiali saluti

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA





# Limiti dell'ETCS: inversione del senso di marcia

Da quando nell'agosto del 2015 è entrato in funzione l'ETCS Level 2 tra Brunnen ed Erstfeld, ci sono dei grossi problemi per quanto riguarda il monitoraggio del senso di marcia della S-Bahn da Arth-Goldau a Flüelen. *Équipe tecnica del VSLF*

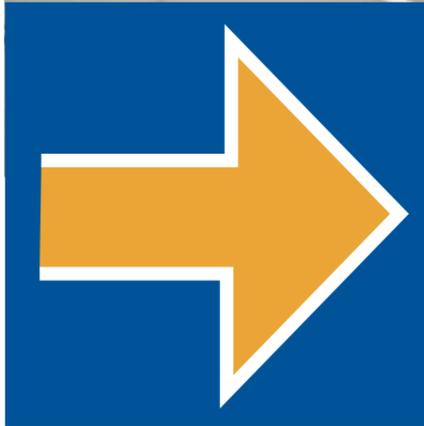
Dopo vari tentativi, è stata emessa una nuova istruzione con la procedura da seguire per il cambio del senso di marcia a Flüelen.

La complessità del sistema ETCS evidenzia una mancanza assoluta di controllo nell'attività quotidiana da parte del controllore del traffico ferroviario e dei macchinisti. Visto che l'inversione del senso di marcia nello stesso binario, ciò che giornalmente si verifica più volte, comporta uno sforzo così grande per i tecnici interessati e che il personale viaggiante ha bisogno di una moltitudine di lunghissime istruzioni, è evidente che un qualsiasi processo operativo irregolare o addizionale non è più possibile.

Il fatto che la ferrovia si sia complicata la vita da sola adottando un'elettronica così costosa a spese della collettività al punto che, ad eccezione del regolare traffico cadenzato, i treni non possono più circolare, per i ferrovieri è semplicemente scandaloso.

Negli impianti più complessi, il sistema ETCS Level 2 non permette di garantire un servizio flessibile e orientato all'utenza sia per le S-Bahn che per il traffico merci regionale, come pure un controllo delle eventuali anomalie. Sulle future linee lungo il Lago Lemano e nel Basso Vallese dotate di ETCS non ci sarà più solo un'unica S-Bahn che dovrà cambiare il senso di marcia sempre allo stesso posto.

È necessario prendere delle decisioni, nell'interesse della ferrovia e del controllo dei costi. È l'UFT a dettare le direttive. Questa situazione ci ricorda tanto dei sonambuli.



Circolano delle voci secondo cui il Level 2 a breve sarà sostituito a causa dei costi stratosferici dell'ETCS. Ci auguriamo che almeno l'attraversamento della galleria di base del San Gottardo con il Level 2, con entrata a Brunnen e uscita a Castione, non preveda delle inversioni del senso di marcia.

## Costi attuali dell'ETCS in Svizzera

Estratto dal rapporto dell'UFT sullo stato dei lavori ETCS

### 5. COSTI

#### 5.1 Panoramica dei costi

I costi che la Confederazione ha assunto, durante il periodo 2003-2007, a titolo di finanziamento iniziale per l'introduzione dell'ETCS, sono riassunti nella seguente tabella. I costi che le singole ITF, straniere o svizzere, hanno assunto per dotare i vecchi e nuovi veicoli con il sistema ETCS non sono invece riportati nella tabella, in quanto non sono noti:

Totale complessivo al 31 dicembre 2007: 590,3 milioni di franchi

#### 5.1.3 Importo totale dei costi

Nel rapporto sullo stato dei lavori ETCS del 2006 non si era ritenuto opportuno riportare l'importo totale dei costi sostenuti, in quanto essi avevano delle basi di calcolo differenti. Per contro, per permettere di verificare la plausibilità delle spese globali e di indicare un ordine di grandezza, il rapporto sullo stato dei lavori ETCS del 2007 riportava una cifra complessiva, malgrado questi costi presentassero pur sempre delle basi di calcolo differenti che coprivano il periodo dal 2002 al 2006. [...]

Il presente rapporto non approfondisce ulteriormente l'aspetto dei costi, dal momento che le spese future non rientrano più nel finanziamento straordinario iniziale e sono difficilmente quantificabili.

[www.bav.admin.ch / Documentazione / Informazioni specifiche / Rapporti / ETCS](http://www.bav.admin.ch/Documentazione/Informazioni%20specifiche/Rapporti/ETCS)

## Albo virtuale (SAV)

Identificazione: 4912  
 Tipo di comunicazione: Istruzione di lavoro  
 Priorità: Alta  
 Valevole dal: 01.04.2016 00:00

### Flüelen: Inversione della S2 sul binario 1

#### Situazione iniziale

Alla fine di febbraio sono stati apportati i necessari adeguamenti per consentire nuovamente l'inversione sul binario 1 a Flüelen. La balise (in giallo nel disegno) è stata spostata dall'area della stazione in direzione nord all'area del sottopassaggio (in rosso nel disegno).

#### Misure adottate

Con effetto dal 01.04.2016, l'istruzione DT 07-2015 è abrogata e l'inversione può nuovamente avvenire sul binario 1. Dopo l'entrata non è più necessario proseguire la corsa fino al binario 51 per fare l'inversione di marcia.

#### Indicazioni per i macchinisti

È importante rispettare il posto esatto di fermata affinché la balise (in rosso nel disegno) si trovi in concomitanza con la fine del treno. Come orientamento serve la «tavola di posto di fermata 1».

Comportamento del sistema: Dopo l'inversione, l'apparecchiatura del veicolo resta in posizione «standby» fino all'impostazione del percorso del treno. Solo dopo l'impostazione del percorso il veicolo riceve l'autorizzazione al movimento CAB in «On Sight».

Data la breve distanza fino al relativo segnale di fermata ETCS FL1S, la partenza non deve avvenire a velocità elevata. Motivo: Il permesso alla corsa CAB dopo l'avvio in OS è valido fino al segnale di fermata ETCS FL1S e, per la conferma dell'indicazione «Track Ahead Free» (TAF) per il proseguimento della corsa, ciò che è possibile solo dopo il superamento della balise, la distanza disponibile è relativamente breve.



\$ 590

# Awareness App

Qui non si tratta della WarnApp, la cui utilità non viene messa in discussione. Si tratta piuttosto della modalità di lavoro del collega macchinista in questione (sempre che lo sia), o meglio, dell'awareness delle proprie azioni. *Rudolf Gfeller, comitato VSLF*

«Dato che il mio treno era in ritardo, mi sono dovuto sbrigare per prendere a carico la successiva composizione. Sapevo che era prevista un'altra corsa di manovra e quindi ho fatto gli ultimi metri di corsa fino alla cabina.»

Ha dovuto sbrigarsi e si è perfino messo a correre! E se in una simile situazione si dovesse verificare un infortunio sul lavoro? Il suo superiore che cosa scriverebbe in merito alla dinamica dell'incidente? Non dimentichiamoci della nostra stimata clientela che, spesso e volentieri, è di fretta. ... «ho inserito l'ordine di marcia» ... Perché mai si dovrebbe inserire un ordine di marcia per una corsa di manovra? Il LEA non deve essere sul supporto; bisogna solo prestare attenzione alla preparazione della corsa di manovra e all'osservanza dei segnali. Queste modalità sono sinonimo di irregolarità nel servizio di manovra.

«Ero raffreddato ed ero un po' stanco. Dopo aver guardato l'ora, ho premuto sul processo di lavoro «Il segnale mostra fermata» e sono partito. Mi è arrivata una WarnApp con l'avvertimento «ALT»; ho reagito immediatamente e sono riuscito ad arrestare il treno poco prima

del segnale d'uscita chiuso. Anche se non ero in piena forma» ...

Estratto dalle PCT: 5.1 Malattia, stanchezza, alcol: Chi si sente malato e chi è pregiudicato nell'esercizio delle sue funzioni dalla stanchezza, dall'influsso di alcol, medicinali, stupefacenti o per altri motivi, non può svolgere alcuna attività rilevante sul piano della sicurezza.

C'è da chiedersi come reagirebbe un giudice davanti ad affermazioni del tipo «Ero un po' stanco» o «Non ero in piena forma». In ambito stradale, questo di sicuro comporterebbe il ritiro della patente.

Faccio decisamente fatica a capire come l'autore in questione possa giustificare l'App portando dei simili esempi. È chiaro per tutti che se questa App contribuisce ad evitare anche un solo errore grave da parte nostra, allora non necessita di giustificazioni. Sia l'autore dell'articolo del 26 febbraio 2016 sul WarnApp che i suoi superiori dovrebbero utilizzare un'Awareness App che li esorti a non scrivere degli esempi così banali e che si blocchi immediatamente in caso di mancata correzione. Bene docet, qui bene distinguit. Chi ben distingue, bene insegna.

## Sicherheit Zug um Zug: WarnApp – zuerst war ich skeptisch

26.02.2016 14:00

«Kürzlich machte ich zwei Erfahrungen mit der WarnApp, die mich skeptisch gegenüber dieser Technik machten. Da mein Zug verspätet war, musste ich mich für die Übernahme der nächsten Komposition beeilen. Ich wusste, dass noch eine Rangierfahrt vorgesehen war, ich rannte also die letzten Meter bis zum Führerstand, stieg ein und lud die Fahrordnung. Prompt zeigte mir die WarnApp «HALT» ohne, dass sich der Zug bewegte. Ich klickte die Warnung mit dem Button «Fehlwarnung» weg. Danach startete ich zur Rangierfahrt und schon wieder sprach die WarnApp an, erneut bestätigte ich die Meldung mit dem Button «Fehlwarnung». Mir wurde bewusst, dass ich vergessen hatte, vor dem Start im Bildschirmbereich «Fahren» den Button «Manövrieren» anzuklicken, damit ein Rangieren ohne Ansprechen der WarnApp möglich ist. Obwohl ich für die zweite «Warnung» selbst verantwortlich war, nervte mich die WarnApp.»



Ein paar Tage später übernahm ich den Zug X. Ich war erkältet und fühlte mich etwas müde. Nachdem ich die Zeit kontrolliert hatte, drückte ich die Gestes métrier Karte «Das Signal zeigt Halt.» weg und fuhr los. Da meldete sich die WarnApp mit der Warnung «HALT», ich reagierte sofort und konnte den Zug noch vor dem geschlossenen Ausfahrtsignal zum Stehen bringen. Obwohl ich nicht ganz fit war, staune ich selbst, dass ich das Wichtigste, die Stellung des Signals, nicht beachtet hatte.» In den Sekunden nach dem Vorfall wurde mir bewusst, dass mich die WarnApp vor einem Signalfall geschützt hatte. Dieses Mal war ich wirklich froh um die Unterstützung durch die WarnApp.»

## Collocazione dei segnali a destra

Collocazione dei segnali a destra solo per una questione di costi. Ecco che, ancora una volta, i segnali vengono collocati a sinistra o a destra a proprio piacimento. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Il segnale va collocato dove passa la canala per i cavi elettrici. È semplice, no?

In Svizzera, le direttive prevedono che i segnali ferroviari vengano collocati sul lato sinistro e, questa, è una cosa che va rispettata.

I responsabili sono disposti ad accettare, consapevolmente e volontariamente, che vi sia una diminuzione della sicurezza. Vi ricordiamo che l'incidente di Rafz è stato causato dall'interpretazione errata di un segnale e che entrambi i segnali aperti si trovavano a destra.

L'UFT, da parte sua, non interviene. A farne le spese sono lo ZUB e il WarnApp, sebbene si tratti di strumenti con dei limiti ben precisi.

I nostri incontri regolari con FFS Infrastruttura, Impianti e Tecnologia stanno ormai degenerando in una farsa. Il VSLF intende intervenire con l'UFT.

Scritto dei macchinisti di Ziegelbrücke ai diretti superiori:

*«Noi macchinisti di Ziegelbrücke ci chiediamo per quale motivo il nuovo segnale di blocco o di copertura di Emmenda verso Mitlodi debba essere collocato sulla destra della direzione di marcia.*

*Quando infatti facciamo una fermata ad Emmenda, ciò che avviene nel 99% dei casi, nel nostro campo visivo adesso ci ritroviamo il segnale di copertura direttamente davanti agli occhi. Visto che le FFS attribuiscono grande importanza al fatto di prevenire ed eliminare ogni eventuale irregolarità, vogliamo segnalare che noi troviamo questa nuova collocazione alquanto problematica. Certo, si può anche fare così, ma è anche chiaro che quello non è il posto ottimale.*

*Preghiamo di informare il PEX responsabile per le tratte e di voler prevedere degli ulteriori passi ai fini della sicurezza. Per favore, non mettete però una freccia verso sinistra, perchè non serve a niente. A questo proposito, anche i macchinisti di Rapperswil hanno già preso contatto con gli organi competenti. Grazie per i vostri sforzi e per le vostre risposte.»*



## Sciaffusa

Segnalamento irregolare in presenza di una staffa d'arresto. *Marc Scheuermann, I-AT-SAZ\**



**Rapporto LocoFolio 1/16**  
**Aprile 2016**

Nel corso della riunione tecnica con le parti sociali del 5 novembre 2015, a FFS Infrastruttura è stata mostrata una foto che riporta un segnalamento irregolare nei pressi di Sciaffusa (vedi foto).

La causa di questo segnalamento è da ricercare nel processo operativo. In base al concetto d'orario 2015, subito dopo l'uscita di un treno in direzione di Feuerthalen, a Sciaffusa doveva aver luogo un movimento di manovra nel gruppo B. Se la seconda parte di questo percorso di manovra viene predefinita quando l'itinerario in direzione di Feuerthalen è ancora attivo, sul lato esterno il macchinista del treno in uscita in direzione di Feuerthalen vede il segnale basso che mostra via libera con prudenza 51A e la successiva staffa d'arresto 50. In un caso simile è escluso che vi sia un veicolo fermo prima del segnale basso 51A. Sebbene dal punto di vista di Safety questo non costituisca un pericolo, la situazione va corretta. Il segnalamento 2017 viene modificato mediante un adeguamento tecnico dell'impianto di sicurezza. Nel concetto d'orario 2016 sono stati inoltre modificati sia l'utilizzo dei binari che i processi di manovra. La precedente situazione operativa fa quindi già oggi parte del passato.

*\*FFS Infrastruttura, impianti di sicurezza e comando automatico*

## Passaggio a livello di Lenzburg

Dando seguito ai nostri ripetuti interventi sulla pericolosa situazione di Lenzburg, adesso, dopo più di quattro anni, le FFS ci prospettano delle soluzioni «tempestive» entro il 2017. Questo non può non sollevare dei dubbi sulla tanto decantata concezione della sicurezza delle FFS. *Matthias Wey, presidente della sezione VSLF Hauenstein-Bözberg & Hubert Giger, presidente del VSLF*

Dopo uno snervante tira e molla, sembra proprio che l'annosa questione stia finalmente per giungere ad una conclusione. Già qualche tempo dopo la ristrutturazione del piazzale della stazione, con la loro lettera del 5 gennaio 2012 gli allora rappresentanti del VSLF avevano segnalato alle FFS la presenza di problemi di sicurezza nell'attraversamento del passaggio a livello non custodito. Contemporaneamente, le parti sociali avevano provveduto ad informare i macchinisti della situazione invitandoli, fino a nuovo avviso, a considerare a rischio il passaggio a livello in questione. Malgrado il risanamento del piazzale della stazione sia stato ultimato, fino all'inizio del 2015 la situazione non era affatto cambiata. A seguito delle ripetute segnalazioni del VSLF, è uscita l'istruzione P 20102113 che dà ai macchinisti delle indicazioni alquanto discutibili, come il fatto di dover prestare attenzione agli altri utenti nei pressi del punto d'incontro, sebbene il movimento di manovra attraverso il passaggio a livello non avvenga mai in una zona tranviaria. Conformemente alle PCT, per i movimenti di manovra non esistono dei punti d'incontro. Dopo gli ennesimi interventi da parte nostra, l'anno scorso hanno avuto luogo dei colloqui durante i quali ci



sono state prospettate delle soluzioni «tempestive» ... entro il 2017!

Alla fine di gennaio di quest'anno, il settore Sicurezza e qualità delle FFS ci ha informato sui risultati del recente dibattito sullo stato attuale dei passaggi a livello nei pressi della stazione di Lenzburg: Dagli accertamenti fatti dal servizio giuridico FFS con l'Astra e l'UFT è emerso quanto segue:

- Il tram ha la precedenza anche nei punti d'incontro.
- È annessa la segnalazione mediante segnali stradali (segnali luminosi). Ecco come si intende procedere (sono state date le necessarie disposizioni):
- L'attività tranviaria va segnalata sul lato dei binari (realizzazione: circa 3 mesi; per allora, anche le prescrizioni saranno state aggiornate).
- Realizzazione di una segnalazione con segnali luminosi sul lato strada (come previsto inizialmente: primo trimestre del 2017).



Malgrado i provvedimenti annunciati, purtroppo la situazione non è necessariamente destinata a migliorare ma, se non altro, è disciplinata correttamente sulla base delle PCT.

Per trovare questa soluzione ci sono voluti ben quattro anni. Quattro anni in cui, se si sono potuti evitare degli incidenti e il ferimento di persone, è solo grazie ad una maggiore attenzione e concentrazione da parte dei nostri colleghi; quattro anni in cui le FFS non hanno fatto nulla per garantire la sicurezza dei passaggi a livello. Questa situazione solleva degli interrogativi sulla qualità dei processi interni e sulla tanto decantata concezione della sicurezza delle FFS. Se non altro, la prescrizione P 20102113 verrà abrogata e pertanto tutta la responsabilità non ricadrà più unicamente sui macchinisti.

Non ci resta che augurare alle FFS e ai nostri colleghi che, fino al momento della messa in sicurezza definitiva dei passaggi a livello con dei segnali sul lato strada, non si debbano verificare degli incidenti.

# Informazioni fuorvianti nel RADN

Nel RADN sono riportate le velocità massime di tutte le linee e di tutti i treni presenti in Svizzera. Per il macchinista si tratta di uno dei documenti più importanti in assoluto, in quanto gli permette di condurre il treno con assoluta sicurezza. *Équipe tecnica del VSLF*

Le informazioni devono essere chiare, logiche e comprensibili. Si dovrebbe pertanto dare per scontato che vi sia un'uniformità nelle informazioni. Se solo non avessimo a che fare con FFS Infrastruttura ...

A seguito della modifica no. 275, la velocità nei pressi di Solothurn ovest è segnalata in modo tale da essere tentati di entrare a Solothurn a 125 km/h. Il fatto che la curva dopo il ponte sull'Aare sia predisposta per una velocità di solo 75 km/h, è noto a tutti. A seguito delle prescrizioni fuorvianti adottate di recente da vari punti operativi delle singole stazioni, a Solothurn la velocità viene raffigurata in maniera diametralmente opposta rispetto a quanto riportato nel RADN. Queste rappresentazioni assurde del RADN possono dare origine a situazioni molto pericolose, dal momento che danno adito a delle interpretazioni sbagliate. Questa rappresentazione è semplicemente inaccettabile.

Sia nell'industria alimentare che nel settore sanitario, edile, nautico o aereo non ci si permetterebbe mai di raffigurare diversamente dei dati o delle indicazioni di vitale importanza per la sicurezza, in quanto il rischio di fare confusione sarebbe troppo alto. In ambito ferroviario non è però così e chiunque, anche chi non lavora nel servizio movimento, può prescrivere tutto ciò che gli passa per la testa.



Nei gruppi di lavoro RADN sono tanti e responsabili delle ITF che hanno cercato di impedire simili rappresentazioni ma, evidentemente, hanno fallito. Come spesso accade, l'autorità di vigilanza UFT, che ha la responsabilità della sicurezza del traffico ferroviario, non interviene e non prende le necessarie misure correttive.

Siamo arrivati ad un punto in cui nemmeno nel RADN troviamo più delle indicazioni logiche, bensì solo delle prescrizioni dilettantistiche con delle cavillosità che vanno per forza interpretate. Per fortuna che abbiamo una buona esperienza e che conosciamo tutte le curve del panorama ferroviario.

Per i non macchinisti, ecco una piccola panoramica delle velocità di stazione (estratti dal RADN):

Alla destra delle stazioni, la velocità ammessa in stazione (se necessaria); a destra, quattro colonne con le velocità di tratta.

D		I-30131 / 99		SBB CFF FFS	
<b>Herausgeber (Federführung)</b> Editur (responsabile) Emessa da (responsabilità) I-AT-GBI	<b>Ausgabedatum</b> Date d'édition Data d'edizione 14.01.2016	<b>Inkrafttreten</b> Entrée en vigueur Entrata in vigore ---	<b>Zuordnung</b> Attribution Attribuzione R I-30131 (RADN)	<b>Klassifikation</b> Classification Classificazione EVU	
<b>Erarbeitet durch</b> Trakté par Elaborata da I-AT-GBI-IA	<b>Genehmigung</b> Approbation Approvata I-AT-GBI	<b>Ersatz für</b> Remplace Sostituisce ---	<b>Sprachfassung: d/it</b> Langues: d/it Lingue: d/it		
<b>Verteiler</b> Distribution Distribuzione R I-30131	RACN Empfänger				

Inhalt / contenu / contenuto	
Änderung Nr. / Modification no / Modifica no	Gültig ab / Valable dès / Valevole dal
275	07.02.2016
276	29.02.2016

Nr. / no 275: Gültig ab / Valable dès / Valevole dal 07.02.2016	
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive	
Seite / Page / Pagina	Änderung / Modification / Modifica
311/1-16	Solothurn: Darstellung der Bahnhofsgeschwindigkeit
611/3,4	Lottstetten – Rafz: Streckengeschwindigkeit Reihe A
652/6	Z Stadelhofen: Neu <input checked="" type="checkbox"/> 35
661/5	Zürich PB: Wegfall <input checked="" type="checkbox"/> 30

Nr. / no 276: Gültig ab / Valable dès / Valevole dal 29.02.2016	
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive	
Seite / Page / Pagina	Änderung / Modification / Modifica
652/2,3,6 / 754/2	Jona – Rütli: Neues Blocksignal

I-AT-GBI-IA  
Interaktion / RADN  
Ziögen Ackerm@nn

Gültig ab 07.02.2016		Seite 311/1	
Signale der Block- und Streckenstellen, Plattformen usw. / km Name	Kilometer / d. Bahn / km	Massgebende Neigung / ‰	Funkkanal / Abfahrts- / GSM-R / 1301 #
	99.4	1	5
	96.2		
	95.8		
	94.0	5	6
90.1 Block 91.8 Block	92RS 8691/991		
90.1 Block	8690/990		
86.7 F		6	6
83.9 Block	84RS 85.3	5	4
82.8 Block	83RS 82.9		
	80.7	9	0
	77.6		
	76.7		
	75.7	0	3
	74.8		
	73.8		

Strecke	Bremsverhältnis in %	150	135	125	115	105
Biel/Bienne	110-90	105	105	100	95	
Biel Mett	90-105					
Biel Mett Abzw.		140	140	135	130	
Biel Bözingenfeld				140	135	
Pleterlen K 115		130	130	130	130	
Lengnau						
K 95						
Grenchen Süd	110	140	135	125		
Bettlach	160					
Seizach		140				
Bellach Industrie	140	140				
BELL Bellach						
Solothurn Allmend						
K 100						
Sol. West	100-75					
SO	125					
Solothurn	125					

Biel/Bienne - Solothurn 311

## Esempio 1:

Gelterkinden	100	100	100	100	100
Sissach	100	125	125	125	120

Sissach: 100 km/h  
(velocità di tratta 125 km/h)

## Esempio 2:

Sargans	95	125	125	125	125
Mels	125	140	140	130	
	130				

Mels: entrata a 125 km/h  
Mels: uscita a 130 km/h  
(velocità di tratta 140 km/h)

## Esempio 3:

BEL S. Paolo	100	100	100	100
Bellinzona				

S. Paolo: nessuna velocità di stazione = velocità di tratta 100 km/h  
Bellinzona: nessuna velocità di stazione = velocità di tratta 100 km/h

## Esempio 4:

LTH LTH GB	140-100			
	100			
Lanthenthal	100	120	120	120

LTH GB: entrata a 140 e 100 km/h  
LTH GB: uscita a 100 km/h  
Langenthal: 100 km/h  
(velocità di tratta 120 km/h)

## Esempio 5:

A seguito della modifica no. 275, qui di seguito la rappresentazione di Solothurn nel RADN:

SO Sol. West	100-75		
	125		
Solothurn	125		

Sol. ovest: entrata a 100 km/h e 75 km/h  
Sol. ovest: uscita a 125 km/h  
Solothurn: 125 km/h

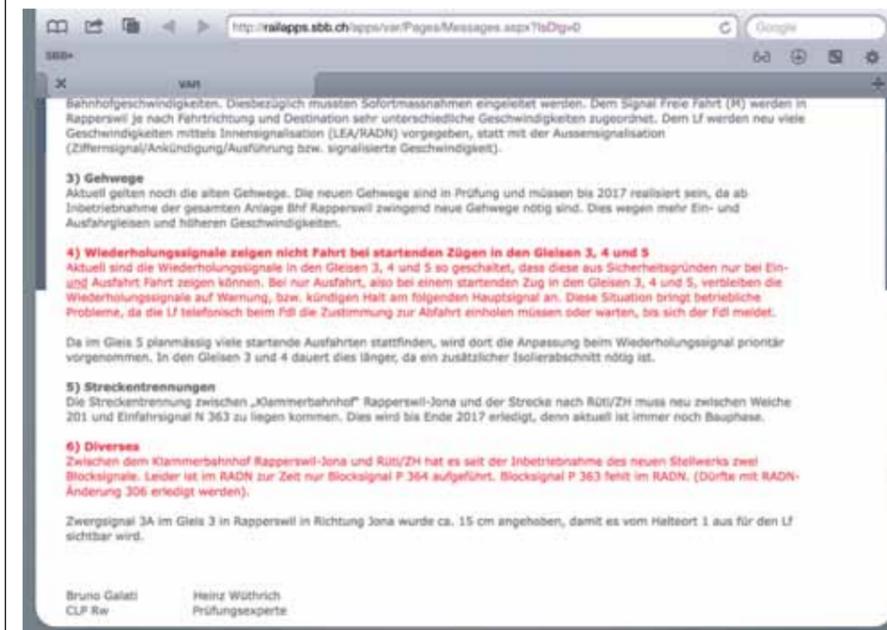
La geometria dei binari di fatto consente le seguenti velocità, per cui la rappresentazione di logica dovrebbe essere come segue:

SO Sol. West	100-75		
	75		
Solothurn	75	125	

Sol. ovest: entrata a 100 km/h e 75 km/h  
Sol. ovest: uscita a 75 km/h  
Solothurn: entrata a 75 km/h  
Solothurn: uscita a 125 km/h

# Grazie ZUB!

Priorità sbagliate: quando i fattori di rischio vengono messi giù nero su bianco sulla carta, ecco che si pensa che siano evasi. Il macchinista è informato e lo ZUB fa tutto il resto. *Équipe tecnica del VSLF*



Il perché un segnale ripetitore non indichi via libera quando il relativo segnale principale indica via libera, è assolutamente inconcepibile per un macchinista che ha la responsabilità di diverse centinaia di passeggeri. In base alle PCT, il segnale ripetitore deve indicare la posizione del relativo segnale principale.

Anche un segnale di blocco non presente nel RADN rappresenta un enorme fattore di rischio. È davvero incomprensibile che si verificano dei simili errori. L'inattendibilità del RADN compromette la sicurezza e aumenta in modo esponenziale il rischio di incidenti. È più che evidente che qui

certi organi di controllo non hanno fatto bene il proprio lavoro. La colpa ovviamente non è dei PEX, dei CLP o di DT. Ma la nonchalance con cui questi problemi, invece di risolverli, vengono postati nei vari forum, sicuramente non contribuisce a rafforzare la fiducia. Tanto più che queste persone sono proprio quelle che nell'ambito dell'autoproclamato ruolo di guida del personale aspettano al varco ogni minimo errore dei macchinisti, ciò che richiede un immenso dispendio di tempo, e non si stancano mai di sottolineare che sono loro, e solo loro, i custodi della sicurezza delle FFS.



## Controllo finale dei treni sprovvisti di scorta nell'ambito del servizio clienti

Lo scambio di mail che riportiamo qui di seguito è alquanto significativo, ma la soluzione del problema continua ad essere lontana, in quanto ci si concentra unicamente sui singoli casi isolati. È già da tanti anni che non si riesce a trovare una soluzione unitaria. Attualmente la CoPe ha rimesso la questione nelle mani delle FFS pretendendo, a ragione, degli ulteriori accertamenti legali. *Comitato del VSLF*

È da augurarsi che, fino ad allora, non succeda mai che dei passeggeri (i nostri clienti) improvvisamente finiscano nell'area dei binari correndo grossi rischi per via del transito dei treni. Noi, da parte nostra, abbiamo ripetutamente segnalato questo problema a chi di competenza.

Data: 14 dicembre 2015

Oggetto: Notifica ESI macch. Brugg AG  
Data perturbazione: 13.12.2015, stazione di Baden, treno 18690

Svolgimento dei fatti: Il treno non era ancora stato segnalato nel TOP come un'eccezione. In linea di massima, non c'è ancora la possibilità di eseguire correttamente il processo del controllo finale a causa del tempo insufficiente e della mancanza di sicurezza per i macchinisti.

Da: Macch. Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Data: 14 dicembre 2014

A: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Oggetto: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Salve, ho dovuto purtroppo constatare che, nel frattempo, il problema del controllo finale è stato risolto in modo del tutto insoddisfacente.

Ieri, il 13.12.2015, ho fatto il 18690\*29290 e, anche se questo treno avrebbe dovuto

essere segnalato sul TOP, il problema legato ad una revisione interna sicura non è ancora risolto. Il fatto di trovare dei passeggeri nell'area dei binari E12 (binario senza marciapiede) sarebbe la peggiore delle ipotesi, eppure è pianificato proprio così!

Non ci sono motivi imperativi per programmare un treno vuoto alle 00:10. La revisione interna potrebbe aver luogo a Baden sul binario 5, possibilmente anche con del personale di sicurezza fisso.

Se questo non dovesse essere possibile, per la revisione interna si dovrebbe prevedere una fermata a Brugg nei pressi di un marciapiede, possibilmente anche con l'intervento del personale di sicurezza.

Mi auguro che si trovino quanto prima delle soluzioni efficaci.

Cordiali saluti

Macch. Brugg AG

Da: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Data: 21 dicembre 2015

A: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Oggetto: RE: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Buongiorno, ecco un'altra notifica per migliorare la soddisfazione dei nostri clienti, se possibile da prendere in considerazione.

Saluti

Capo del personale di locomotiva Brugg

Da: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Data: 21 dicembre 2015

A: CLP Zurigo (P-OP-ZF-ZUE-Z12)

Oggetto: FW: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Salve, per favore trasmettere la seguente notifica all'addetto elenchi.

Grazie. Un saluto

Capo del personale di locomotiva Aarau

Da: CLP Zurigo (P-OP-ZF-ZUE-Z12)

Data: 21 dicembre 2015

A: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Oggetto: RE: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Buongiorno,

a Baden non c'è la possibilità di sostare più a lungo con il treno. Al suo arrivo a Brugg, il treno 29290 può essere controllato nei pressi del marciapiede prima di essere portato nel binario di servizio (come discusso con il FDL).

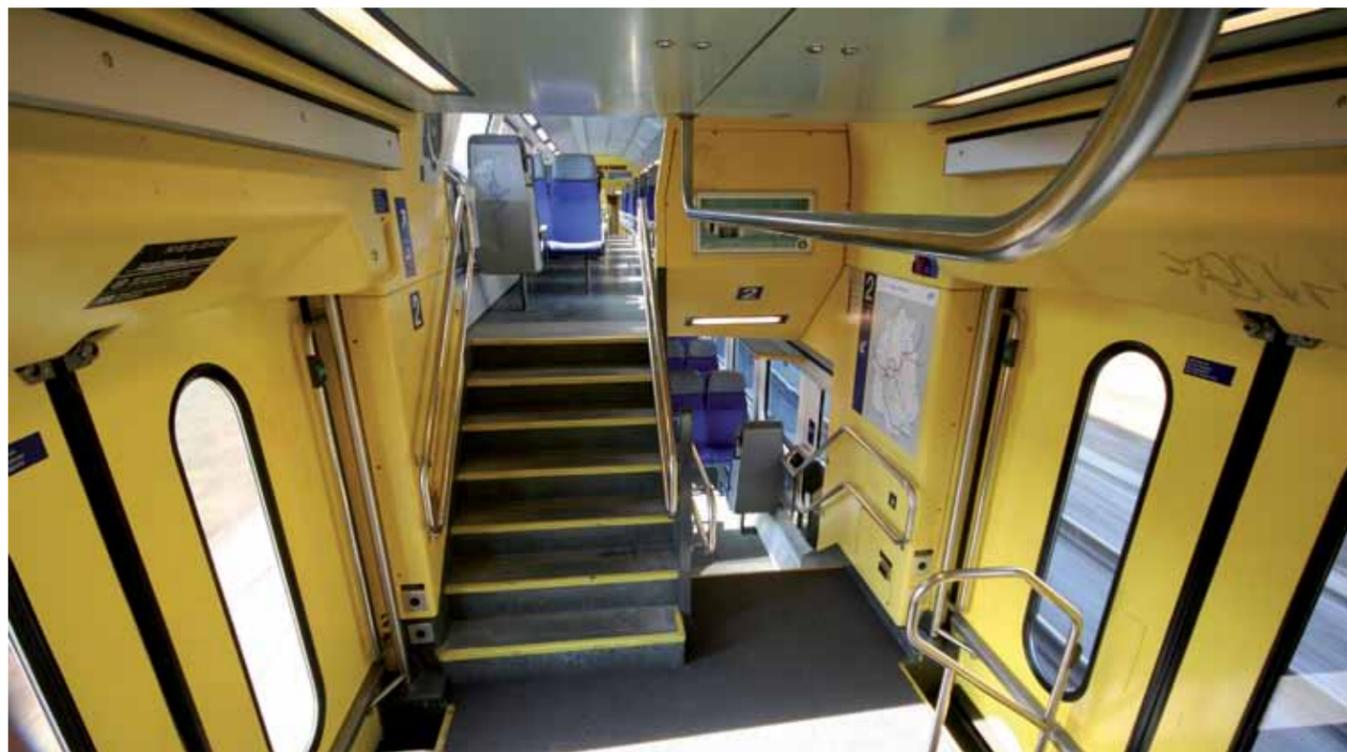
Cordiali saluti

CLP Zurigo

Da: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA)

Data: 21 dicembre 2015

A: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)



Oggetto: FW: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Salve, qui di seguito la risposta del CLP di Zurigo. Non è lui ad aver redatto l'elenco.

Saluti

Capo del personale di locomotiva Aarau

Da: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Data: 22 dicembre 2015

A: Macch. Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1)

Oggetto: FW: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Buongiorno,

qui di seguito la risposta alla tua notifica. Tante grazie!

Cari saluti e buone feste!

Capo del personale di locomotiva Brugg

Da: Macch. Brugg AG

Data: 23 dicembre 2015

A: VSLF Brugg

Oggetto: Wtr: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

Salve, la questione dei controlli finali nell'ambito del servizio clienti è ancora molto attuale. Dopo l'introduzione del nuovo orario mi sono chiesto cosa mai si sia pianificato qui per l'ennesima volta e come mettere in pratica un esempio del genere. Quello che con il CLP ho messo in discussione è il 18690\*29290. Ora il CLP di Zurigo ha detto come funziona!

Penso che adesso si potrebbero aggiornare il PIPER e il TOP. In questo contesto, è importante anche che per ogni unità venga assegnato un tempo adeguato.

Dal momento che evidentemente non si tratta di una soluzione ufficiale, spero che con il PIPER, il TOP e i sindacati si riesca a trovare una soluzione soddisfacente per il personale di locomotiva. Questa proposta del CLP di Zurigo non deve essere vista come una mia personale raccomandazione di lavoro, bensì come vincolante per tutti.

Buon Natale e buon lavoro

Macchinista Brugg

Da: VSLF Brugg

Oggetto: Wtr: Controlli finali nell'ambito del servizio clienti

A: Presidente VSLF

Data: 23 dicembre 2015

Ciao Hübi,

negli ultimi tempi ho avuto delle discussioni con alcuni colleghi sulla questione dei controlli finali nell'ambito del servizio clienti. Da una parte, perché l'istruzione è cambiata e, dall'altra, perché dal nuovo orario molti treni che prima erano sull'elenco delle eccezioni non sono più stati tolti dall'istruzione. Questo crea insicurezza e molti non sanno più se devono eseguire il controllo finale o no. Sarebbe possibile riprendere di nuovo l'argomento? Buon Natale, buon anno e cari saluti  
VSLF Brugg

## La stazione Löwenstrasse

Proposta PCM 2.1.2016: I viaggiatori, soprattutto quelli dei treni a lunga percorrenza, sono spesso in difficoltà quando scendono dal treno. *Thomas Neukom, macchinista Zurigo*



Non c'è nessuna indicazione su come trovare il prossimo ascensore o per capire dove portano le rampe di scale o le scale mobili.

**Proposta**

In prossimità delle rampe di scale / scale mobili segnalare che portano agli altri binari, al tram, al bus, ecc. Quando si è sulla banchina, non è affatto evidente che tutte le scale d'accesso portino ai diversi binari. Bisogna inoltre segnalare dove si trovano gli ascensori. A metà banchina è impossibile vederli. È fondamentale che il flusso dei passeggeri sia veloce. I passeggeri che vagano spaesati per la stazione ostacolano tale flusso.

Obiettivo del Gruppo

- Soddisfazione degli utenti

- Puntualità

- Competitività

**Esperto**

Luca Steinmann (IM-BW-GBF-BM) 18.1.16 (commento in qualità di esperto)

Nel mese di giugno del 2014, subito dopo l'apertura del passante febbraio, la segnaletica è stata testata con dei passeggeri che non avevano dimestichezza con il posto. Alle persone in questione era stato chiesto di risolvere varie situazioni e, partendo dalla stazione Löwenstrasse, dovevano trovare determinati posti all'interno e all'esterno della stessa. Tutti i soggetti erano equipaggiati di telecamera eye-tracking che, in un secondo tempo, consentiva di seguire il movimento dei loro occhi.

Da questo test rappresentativo è emerso che la segnaletica presente nella stazione Löwenstrasse funziona a dovere. All'incirca nell'area centrale della stazione, nel novembre del 2014 è stato fatto un adeguamento che permette di realizzare una sorta di triage. Dal mese di novembre del 2015 è inoltre disponibile un filmato che indica il percorso da seguire per raggiungere sia i vari servizi presenti in stazione che i trasporti pubblici. È accessibile tramite i canali FFS.

Presso la stazione Löwenstrasse attualmente non si prevedono altri adeguamenti per quanto riguarda le indicazioni agli utenti. Nel corso della primavera del 2016 si verificherà se è opportuno ridurre i vari settori da 100 a 50 metri.

**Thomas Neukom**

Non sono soddisfatto di questa risposta. Resta il fatto che mi viene chiesto di continuo «dove sono gli ascensori, come arrivo ai binari, ecc.». Un test fatto in una stazione mezzo vuota non dice molto. Bisognerebbe rifarlo adesso, nelle ore di punta e con le banchine piene di passeggeri. Mi sembra sia pretendere un po' troppo che, per raccapezzarsi nella stazione di Zurigo, i passeggeri si debbano guardare un filmato. Sono dell'opinione che la soluzione ideale sarebbe una segnaletica nell'area dei binari 41-44.

La prego di verificare nuovamente la questione. In fin dei conti, noi lavoriamo per la nostra clientela!

# Visita alla Centrale d'esercizio Est presso l'aeroporto di Zurigo

Prima di guardarmi intorno, questa volta mi voglio innanzitutto concentrare su quello che ho nel piatto. Siamo nella mensa dell'aeroporto di Zurigo, dove ci viene offerto un buon risotto con prosciutto crudo e verdure. Grazie per l'invito! Markus Leutwyler, redattore LocoFolio

Ma, adesso arrivo al punto. Cosa ci fa un macchinista nell'edificio di un aeroporto? Stiamo visitando la Centrale d'esercizio Est delle FFS. Distribuita su due piani, è responsabile per il traffico ferroviario di tutta la Svizzera orientale, come pure per la rete principale della S-Bahn di Zurigo. 480 dipendenti gestiscono quasi un terzo del traffico totale in Svizzera.

All'ingresso veniamo accolti da Marc Ramp, che lavora come capo équipe nel settore Limmat e che nelle prossime ore ci farà visitare la centrale. Prima però dobbiamo entrare nell'edificio. Il badge che ci è stato consegnato è «l'apriti sesamo» dei sistemi di interblocco per l'accesso.

La ferrovia è un sistema molto complesso. Il monitoraggio e la gestione della stessa sono alquanto impegnativi. Una volta tutte le stazioni avevano un posto di manovra assistito. Marc è un collaboratore con una grande esperienza che ha lavorato presso diverse stazioni. Al giorno d'oggi tutti gli impianti, come i segnali, gli scambi, le barriere o le indicazioni, sono comandati a distanza da quattro grandi centrali d'eser-

cizio. All'interno delle centrali ci sono vari settori, come per esempio il settore Albis, che a loro volta sono suddivisi in altri settori, come il distretto di Affoltern. Dalle loro postazioni i responsabili della circolazione dei treni controllano il traffico e, se necessario, devono intervenire.

Siamo un gruppo di sei macchinisti e l'introduzione teorica dell'argomento non manca di sollevare diversi interrogativi. Cosa succede se una centrale d'esercizio non funziona più? Deve necessariamente intervenire un'altra centrale. Sono disponibili delle postazioni extra per il personale di riserva. In questi casi, il personale viene trasportato sul posto con dei bus scortati dalla polizia dei trasporti. Marc ci racconta di aver preso parte ad un'esercitazione e di essere stato portato a Losanna.

Che cosa bisogna fare se un treno è in ritardo? Bisogna inserirlo nella colonna degli altri treni, provocando così degli altri ritardi ingiustificati? Oppure è preferibile far attendere il treno in ritardo finché rientra di nuovo nell'orario di marcia, aumentando però ancora di più il suo ritardo? La

tendenza va nettamente in questa direzione, in quanto così il numero dei passeggeri coinvolti è inferiore.

Dopo la parte teorica, veniamo accompagnati al piano di sopra dove c'è la sala operativa e dove possiamo entrare solo con il badge e il Pincode di Marc. La luce è soffusa, come pure i rumori di fondo. Attraverso la finestra possiamo vedere gli aerei che rullano avanti e indietro o che, di tanto in tanto, decollano e atterrano. Di treni, però, neanche l'ombra. Visto che abito nel distretto di Affoltern, scelgo il settore «distretto di Affoltern» dove lavora Daniela Arxleben. Daniela è responsabile della circolazione dei treni e lavora presso la Centrale d'esercizio Est da circa un anno.

Oggi è un giorno tranquillo e solo a Dietikon c'è uno scambio che non funziona correttamente. Tutta la giornata va avanti così e non ci sono problemi particolari. In ogni settore ci sono dieci schermi collegati tra loro. A sinistra ci sono i piani dei binari con i treni raffigurati con delle linee rosse. Al centro c'è l'orario grafico dei treni. La sequenza temporale viene raffigurata

dall'alto al basso. Le stazioni sono ripresentate con una linea che può andare da sinistra verso l'alto a destra verso il basso, oppure da destra verso l'alto a sinistra verso il basso. Se il treno è fermo, la linea è verticale. Daniela riconosce queste linee al primo sguardo e capisce subito dove ci sono degli incroci di treni o dei possibili conflitti.

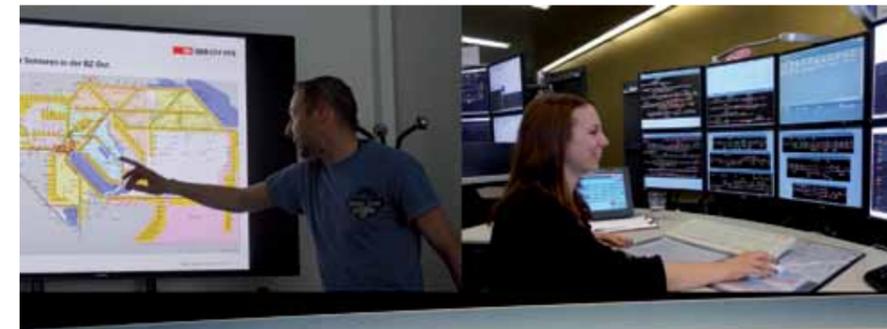
Al momento le S-Bahn non sono particolarmente interessanti, in quanto prevedono solo delle corse che vanno da una stazione all'altra. A diversificare un po' il tragitto ci pensa un treno merci dell'industria Birmensdorf che fa il pendolare tra una S-Bahn e l'altra. La guida adattiva gli trasmette una proposta di velocità e poco dopo la sua linea si rivolge verso il basso, il che significa che il macchinista ha ridotto la velocità. Quando non ci sono particolari perturbazioni nell'esercizio, qui il lavoro è piuttosto astratto.

Improvvisamente c'è un po' di movimento. Il dirigente d'esercizio spunta nel reparto e indica un treno che non è partito da Affoltern am Albis come avrebbe dovuto. Daniela prende il ricevitore e contatta il macchinista. Il suo treno ha un problema con l'interruttore principale. Su uno schermo sulla destra compare improvvisamente la segnalazione: «18564: l'interruttore principale non funziona. Fermo sulla banchina.»

L'«Alea» è un chat system a cui possono accedere tutti gli organi competenti in Svizzera. Poco dopo si legge: «Il macchinista è in contatto con la direzione locomotive.» L'addetto alla comunicazione ora provvede a notificare il ritardo nei tabelloni esterni. Il segnale per il treno fermo è già su via libera ad Affoltern am Albis. Fino a Knonau, che dista solo pochi chilometri, non ci sono scambi e quindi non c'è il rischio di incrociare dei treni in direzione opposta. Ma, adesso, questo diventa un problema. Il segnale deve essere revocato e, per far questo, come prescritto Daniela contatta di nuovo il mio collega. Immagino che stia cercando di risolvere il problema e che probabilmente non sia particolarmente entusiasta della chiamata.

Adesso il segnale indica di nuovo «stop», ma per due lunghissimi minuti non succede niente, poichè in caso di interventi urgenti i vecchi posti di manovra del Domino devono restare bloccati per questo lasso di tempo al fine di evitare che il responsabile della circolazione compia delle azioni affrettate. Il periodo di attesa riguarda anche il treno in arrivo da Knonau che non può partire e, pertanto, pure lui è in ritardo. La sua linea rossa sullo schermo si sposta verso il basso.

Ad Affoltern am Albis, il macchinista nel frattempo è riuscito a risolvere il proble-



Fahrplan	Ort	Zug	Ereignis	ErZu-Nummer	Erstellt	Geändert
	BR		Diverses - Vermisstmeldung		14:41	15:06
	AZ	18554	Fahrzeugstörung - HS geht nicht rein		15:12	15:12
	CH	18	Verspätung ab Vorbahn		14:59	15:06
	RW	33851	Abwesenheit / Verfügbarkeit LRZ - bis ca. 17:43 Uhr		14:30	14:30
	LG-ZUR	878	Fahrzeugstörung - CAT R		14:17	14:18
	BN		IT-Störung - DDOS-Attacke 15.3. Nachmittag		14:12	14:57
	BUE	0953	Personaldisposition - LPW in BUE statt NG		13:24	14:54
	DT	562	Unregelmässigkeit Fahrbahn - Bruch W7, Herzstück W10	1815272	09:41	13:39



ma, ma adesso deve attendere che giunga il treno in direzione opposta. Prosegue la corsa con un ritardo di 15 minuti. Daniela provvede ad ottimizzare la sua corsa affinché freni il meno possibile. A Knonau il treno deve però entrare nel binario 1 al posto del binario 2, onde evitare la circolazione su eventuali scambi che comporterebbero una riduzione della velocità. Basta un semplice clic del mouse e i passeggeri in attesa vengono immediatamente informati sul cambiamento di binario. Attraverso un piccolo altoparlante posso sentire il seguente annuncio: «Informazione sulla S5 in direzione di Zug. La S5 in direzione di Zug parte con 15 minuti di ritardo e arriva sul binario 1 a causa di un problema tecnico del treno.»

L'annuncio sull'«Alea» da parte del macchinista non ha attivato solo la centrale d'esercizio, ma anche altri settori. La pianificazione del personale ha dovuto infatti riesaminare tutti i tempi di lavoro e

i percorsi del macchinista. Ha delle pause sufficienti? Erano state pianificate delle ulteriori attività? In caso affermativo, chi potrebbe rilevare la sua attività? In questo specifico caso si è concluso che il macchinista avrebbe avuto comunque un tempo d'attesa nell'area dei binari. L'informazione è poi stata trasmessa anche al «Centro operativo regionale del traffico» di Zurigo e sono stati trasmessi degli annunci nel treno.

Il treno in ritardo è giunto alla stazione di destinazione di Zug proprio al termine della nostra visita. Il settore per Zug è tra l'altro a portata di mano. Noi macchinisti di solito identifichiamo il lavoro del responsabile della circolazione dei treni con una Black Box e questa visita mi ha permesso di capire meglio cosa succede dall'altra parte del telefono. E, chi lo sa, magari una volta avrò addirittura Daniela dall'altra parte della linea.

Grazie di cuore per l'interessante visita! ➔



## C'è qualcosa che non va con il PCM . . .

PCM, «processo continuo di miglioramento», così si chiama la procedura interna di ottimizzazione delle FFS. Le idee dovrebbero confluire nell'azienda «dal basso», consentendo a tutti i collaboratori di dare un contributo concreto al successo aziendale. *Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio*



Alcuni studi hanno infatti dimostrato che il coinvolgimento diretto dei singoli collaboratori contribuisce ad aumentare il livello di soddisfazione del personale. Si tratta dunque di una situazione win-win. Questa però è la teoria. Questo sistema, del resto, non è poi così facoltativo come potrebbe sembrare. Per ottenere una certificazione di qualità, come per esempio l'ISO 9001, il PCM è infatti parte integrante della normativa sulla gestione della qualità. Sul piano pratico, nel sistema di FFS Traffico viaggiatori si riscontrano purtroppo delle gravi lacune che fanno sì che la frustrazione prevalga su tutto il resto. Io stesso sono un fervente utente del tool PCM, o meglio lo ero. Nei miei otto anni alle dipendenze delle FFS ho presentato almeno una cinquantina di valide proposte e ho avuto modo di leggere i tantissimi suggerimenti fatti dai nostri colleghi. Sono tante le proposte valide che non vengono messe in pratica. Per la maggiore, le motivazioni sono sempre molto generiche, del tipo: «Non ne vediamo la necessità.» Nel mio caso, l'esempio più lampante riguarda lo modo stand-by dell'IC2000. Avevo infatti notato che la maggior parte dei macchinisti non attiva questa modalità durante la notte, ciò che crea un forte dispendio di energia. In occasione di un concorso in materia di risparmio energetico avevo presentato una proposta, ossia di segnalare ai macchinisti l'importanza del-

lo modo stand-by nel rispettivo piano di servizio. La mia idea aveva vinto il primo premio e, questo, nel 2009. Per tanto tempo poi non è più successo niente. Alcuni anni più tardi ho quindi presentato nuovamente la mia idea come PCM, facendo riferimento al concorso fatto a suo tempo. La mia idea è stata discussa e poi respinta con la seguente motivazione: I macchinisti sono sufficientemente istruiti e quindi «non c'è nessuna necessità in questo ambito». Il caso ha voluto che, poco tempo dopo, questa mia idea sia stata sviluppata dagli stessi organizzatori del concorso, ciò che ha prodotto un risparmio energetico pari al consumo di energia di tutta la città di Olten. Un po' tanto se si pensa che non ve n'era «alcuna necessità». La seconda categoria concerne le cosiddette proposte adottate, ma che in realtà non sono mai state messe in pratica. Nell'impianto di manutenzione di Herdern c'è un bel locale con dei distributori automatici che vendono cibo e snack. C'è anche un lavandino, ma manca il sapone per lavarsi le mani. Dopo mesi di silenzio, si è finalmente dato seguito al mio PCM per l'installazione di un dispenser di sapone, ma le saponette ancora non ci sono. Ma succede anche l'esatto contrario. Una delle mie proposte prevedeva l'introduzione di frecce nell'area dei binari per consentire anche ai macchinisti meno pratici del posto di orientarsi meglio. La proposta

è stata respinta con la motivazione che in Intranet ci sono i piani dei camminamenti. Ci si aspetta forse che girovagiamo tra i binari con il LEA in mano? Qualche tempo dopo l'inoltro della mia proposta, stranamente nei pressi dei binari sono comparse le prime segnalazioni. Allora ho chiesto al coach PCM se per caso questo avesse a che fare con la mia idea. Sì! Ovviamente non si era ritenuto necessario informarmi della cosa o almeno prevedere un piccolo segno di riconoscimento per la mia proposta. Ad alcuni responsabili dei PCM evidentemente non basta respingere semplicemente una proposta in maniera civile e neutrale. Oltre alla bocciatura della proposta, spesso infatti si ricevono anche delle risposte alquanto arroganti e scortesie. Ho avuto un contrattempo. Con un Intercity ho infatti attraversato Sulgen senza fermarmi. Ho analizzato con calma cosa potesse aver favorito questo mio errore e mi sono accorto che la configurazione sul LEA non sempre è ottimale, soprattutto quando dei rallentamenti includono una fermata. Ho scritto giù un paio di idee su come migliorare la rappresentazione grafica, ciò che ho fatto con un tono cordiale, costruttivo e civile. La risposta che mi è arrivata è la seguente: «Se uno non guarda il LEA, allora anche degli altri colori non portano a niente. Se uno non è concentrato, non guarda nemmeno il LEA. Dei colori in più non danno una mag-

giore visione d'insieme. Per questo motivo la FG EAL respinge la proposta.»

Mi sono lamentato presso il coach PCM per l'arroganza di questa risposta. Mi ha risposto che «purtroppo anche lui non poteva fare niente» e che aveva semplicemente ripreso integralmente la risposta di FG EAL (chiunque esso sia).

In questo contesto, trovo interessante il recente comunicato con cui si segnala che si sono verificati due attraversamenti senza fermata. Dove? A Sulgen ...

Che non sia il solo a sentirsi frustrato per via di questo sistema PCM, lo dimostra ultimamente anche la serie di commenti sulle notifiche interne. Dopo una retrospettiva annuale su KAIZEN del 27 gennaio, sono apparsi ben 24 commenti. Diversi utenti del PCM ne hanno potuto discutere con Beat Rappo, head coach KAIZEN. Anche degli altri macchinisti hanno fatto esperienze simili alla mia. A titolo rappresentativo degli altri interventi, eccovi il frammento di un commento:

*«Purtroppo da noi va tutto così: le obiezioni del personale, il monitoraggio assente o errato dello ZUB, la segnalazione sbagliata dei cantieri, gli sbagli eclatanti nei regolamenti. Solo con le esperienze che ho fatto potrei riempire un intero archivio! Di principio, tutto viene messo in discussione. Trovo che questa cultura sia preoccupante. Se solo si prestasse maggiore ascolto ai collaboratori che giorno dopo giorno accumulano un'esperienza impagabile, ci potremmo evitare tanti workshop, discussioni, frustrazioni, escalation, ecc.»*

Il fatto che il PCM possa realmente funzionare l'ho sperimentato io stesso quando ho documentato un test di montaggio di un segnale presso FFS Infrastruttura. I problemi tecnici hanno potuto essere discussi in un clima costruttivo e tutti, a prescindere dal livello gerarchico, potevano esprimere la propria opinione. Avevo trovato davvero invidiabile anche il fatto che chi aveva portato una determinata idea potesse avere un ruolo attivo nella realizzazione della propria proposta. L'impressione era che vi fosse un forte apprezzamento nei confronti di tutte le persone coinvolte.

A proposito di PCM, ho deciso che al momento farò una pausa. Non riesco proprio a capire perché si mettano di continuo i bastoni fra le ruote a chi propone qualcosa. Qui c'è gente che si mette a tavolino e nel proprio tempo libero scrive giù delle idee su come migliorare la situazione dell'impresa. È chiaro che non tutte le proposte possono essere messe in pratica. È anche chiaro che non tutte le idee sono formulate nel migliore dei modi, dal momento che a volte si butta fuori tutta la propria frustrazione. Certo che un po' più di impegno da parte degli addetti ai lavori non sarebbe niente male. ➤

## Intervista a Beat Rappo, head coach KAIZEN

L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler (LocoFolio).

**LocoFolio: I macchinisti continuano a manifestare un certo malcontento nei confronti dei processi PCM. Nello specifico, si criticano le risposte sgarbate, come pure il rigetto immotivato o ingiustificato delle loro proposte. È a conoscenza di questi problemi?**

Beat Rappo: Sì, sono consapevole di questi problemi. I coach hanno il compito di sostenere gli esperti nella formulazione.

**Quali sono, dal suo punto di vista, i motivi della cattiva immagine dei PCM?**

L'accettazione dei PCM è strettamente legata alla tempistica e alla formulazione delle risposte. Una risposta comprensibile e pertinente la si accetta meglio che non una frase del tipo «non ne vediamo la necessità».

**Cosa intende fare per migliorare questa situazione particolarmente tesa?**

Ci premuriamo di analizzare di continuo il feedback delle risposte, sempre prendendo come riferimento questi valori delle FFS: «ambizione, responsabilità, flessibilità, passione, rispetto», ciò che chiediamo anche da parte dei nostri esperti. La questione dei tempi di esecuzione è sempre attuale, anche se siamo già riusciti a ridurli notevolmente.

**Su 1200 proposte, nel 2015 ne sono state accolte all'incirca 650. Come vengono ricompensate queste proposte? Si prevedono dei premi? Se sì, quanti e con che modalità?**

Ogni mese viene accolta almeno una proposta. Il premio consiste in 200 franchi in buoni Reka per ogni singola proposta.

**Come avviene la scelta dei responsabili? In che modo si assicura che una determinata proposta venga trasmessa alla persona giusta?**

I responsabili sono delle persone che rientrano nei quadri dirigenti e nei quadri specialisti (PEX, CLP, capi filiale, capi progetto, product manager, ecc.). L'assegnazione avviene tramite i coach.

**Come si devono comportare i macchinisti quando sottopongono una proposta e si sentono trattati ingiustamente?**

In caso di difficoltà, il primo interlocutore è sempre il diretto superiore. Se non si ottiene l'effetto sperato, si può prendere contatto con il proprio capo filiale. In alternativa, ci si può rivolgere anche al coach PCM.

**Quali sono gli aspetti che reputa importanti? Che cosa desidera trasmettere ai lettori?**

Per me è importante che si rispetti la filosofia delle FFS. Questa intervista, per esempio, è un confronto critico e costruttivo su un argomento di una certa importanza. Questo rispecchia uno dei principi gestionali delle FFS. Le risposte alle proposte PCM devono essere scritte in maniera rispettosa e costruttiva. Al momento di analizzarle gli esperti devono comportarsi in modo ambizioso, flessibile e costruttivo. Questa filosofia non è una novità per i collaboratori FFS – noi sappiamo quali sono i principi con cui lavoriamo. Dobbiamo essere all'altezza di questi valori e di questi principi. Da parte mia, desidero essere d'esempio. **Tante grazie, sig. Rappo, per questa conversazione!** ➤



## Senza fermata

Attraversamento della stazione senza fermata. Estratto di un blog di FFS Traffico viaggiatori



27.04.2016

[...] In un sistema così complesso come quello ferroviario gli errori possono succedere, ciò che è comunque alquanto fastidioso per i nostri clienti e crea loro dei disagi. Quando si verificano queste situazioni, di norma il servizio clientela delle FFS riceve sempre tutta una serie di reazioni da parte dei nostri clienti. La mancata fermata è sempre una cosa molto spiacevole anche per i macchinisti interessati e scalfisce il nostro orgoglio professionale. Facciamo all'incirca 41 200 fermate al giorno e, all'anno, più di 15 milioni. Il numero delle fermate mancate si aggira pertanto nell'ordine del per mille. Dal punto di vista dei clienti, ogni fermata mancata è tuttavia una di troppo. Gli effetti sui nostri clienti hanno quindi spesso un impatto mediatico e, di conseguenza, comportano anche una perdita di immagine.

[...] In futuro, ogni mese comunicheremo dei casi per permettere di trarre degli insegnamenti sulla base del concetto di «lessons learned». Vogliamo inoltre attirare l'attenzione sulla campagna di sensibilizzazione grazie a dei grandi manifesti che collegheremo presso le varie sedi. Il nostro desiderio è di migliorarci. Stiamo prendendo in considerazione degli adeguamenti (visualizzazioni) sul LEA. [...] Fabian Rippstein Bornhövd  
Responsabile del gruppo di lavoro Qualità & Ambiente\*

Ci risiamo ... Mani Haller si è già espresso sulla questione e l'argomento è stato nuovamente trattato anche durante la giornata d'istruzione!! Statisticamente parlando, ad un macchinista questo capita ogni dieci anni. Il che basta e avanza. Chi lo sa, e se il macchinista si fosse distratto perchè stava rimuginando su tutti questi progetti sconclusionati, come ad esempio il LISA? Brunner Peter ➤

\* Fabian Rippstein Bornhövd non era un macchinista e non ha mai guidato un treno.

## Corsa a vista dopo dei tratti isolati

Sabato sera del 20 febbraio 2016, un treno a vapore del Verein Dampfgruppe di Zurigo ha investito un vagone da cantiere fermo nei pressi della stazione di Sihlbrugg. Due persone hanno riportato delle ferite medio-gravi e altre quattordici delle ferite leggere. Equipe tecnica del VSLF



Il treno d'epoca era formato da un'automotrice a vapore CZm 1/2 31 dell'ex Uerikon-Bauma-Bahn del 1902 e da una carrozza passeggeri a due assi. Poco dopo le 23:00, il treno si è fermato sul binario 2 di Sihlbrugg per fare scorta d'acqua. Dopo la partenza dal binario 2, nei pressi del successivo scambio subito dopo il segnale D42 il treno è andato a sbattere contro un carro per il trasporto di pietrisco a quattro assi, che in quel momento era fermo, ed è deragliato. Il tratto in gestione è gestito a distanza dalla centrale di servizio di Zurigo Est. Senza voler anticipare il rapporto del SISI, è molto probabile che l'occupazione nell'area dello scambio 4 sia stata provocata da problemi di isolamento. Il fatto è che il segnale D42 segnalava via libera, per cui la linea d'accesso non poteva essere occupata. Già durante la collisione del 16 agosto 2006 a Rheinfelden tra il treno 469 e due decesspugliatori, il sistema di localizzazione dei treni era stato resettato senza tener conto della check-list. La raccomandazione di sicurezza dell'Ufficio d'inchiesta sugli in-

fortuni di ferrovia, funivia e battelli UIFFB (l'attuale SISI) del 5 febbraio 2007 riporta quanto segue: Conformemente alle PCT 300.9 cifra 2.2.1, alla prima corsa che percorre la sezione perturbata deve essere ordinata la corsa a vista. [...] Le corse successive possono percorrere la sezione perturbata alla velocità massima prescritta, purché siano soddisfatte le rispettive condizioni per la revoca della corsa a vista. In caso contrario si deve prescrivere la corsa a vista.

Il VSLF chiede che per tutti i tratti il cui lo stato di occupazione dei binari non è chiaro o ha dei problemi di isolamento, si preveda sempre «corsa a vista» al momento della prima corsa. Intendiamo avanzare questa richiesta in occasione della riunione tra le parti sociali e il responsabile della sicurezza delle FFS.

Contro il carro per il trasporto di pietrisco, a Sihlbrugg sarebbe potuto finire anche un direttissimo a 40 km/h. Nell'interesse dei nostri passeggeri, dobbiamo assolutamente essere certi che la via sia libera quando i segnali sono aperti. ➤

## Conflitti linguistici nella galleria di base del San Gottardo (GbG)

Il dado è tratto, la GbG sarà bilingue – un bel regalo per le ferrovie straniere. Stando alle ultime informazioni, il confine linguistico per il personale viaggiante che transita nella galleria di base del San Gottardo sarà il portale nord. Daniel Hurter, macch. Zurigo & Hubert Giger, macch. Zurigo

Nel mese di febbraio 2016 i giornali avevano riportato che, in occasione di una tavola rotonda dell'UFT sull'apertura del GbG, si era discusso anche in merito alla questione linguistica. Le competenze linguistiche richieste ai macchinisti sono state quindi pubblicate dai media, ma senza delle informazioni concrete.

Il VSLF si è pertanto rivolto all'UFT per avere delle ulteriori informazioni e ha ricevuto la seguente risposta:

«Egregio signor Giger, è nell'interesse di tutte le parti in causa far sì che l'uso della galleria di base del San Gottardo sia quanto più attrattivo possibile per il traffico merci, ciò che prevede anche il fatto di trovare una soluzione praticabile per quanto concerne le competenze linguistiche dei macchinisti. In linea di massima, la linea del Gottardo tra Arth-Goldau e Bellinzona in futuro dovrà essere «bilingue», ossia i macchinisti dovranno parlare tedesco o italiano. Stando alle informazioni del gestore dell'infrastruttura, si valuterà la possibilità del bilinguismo per i capimovimento che operano sulla tratta Arth-Goldau-Bellinzona. Per quanto riguarda i responsabili della circolazione dei treni è richiesto il livello B1 o B2, nel mentre per il personale dei treni antincendio e di salvataggio, il livello A1. Per evitare malintesi, per le chiamate d'emergenza si dovrà introdurre

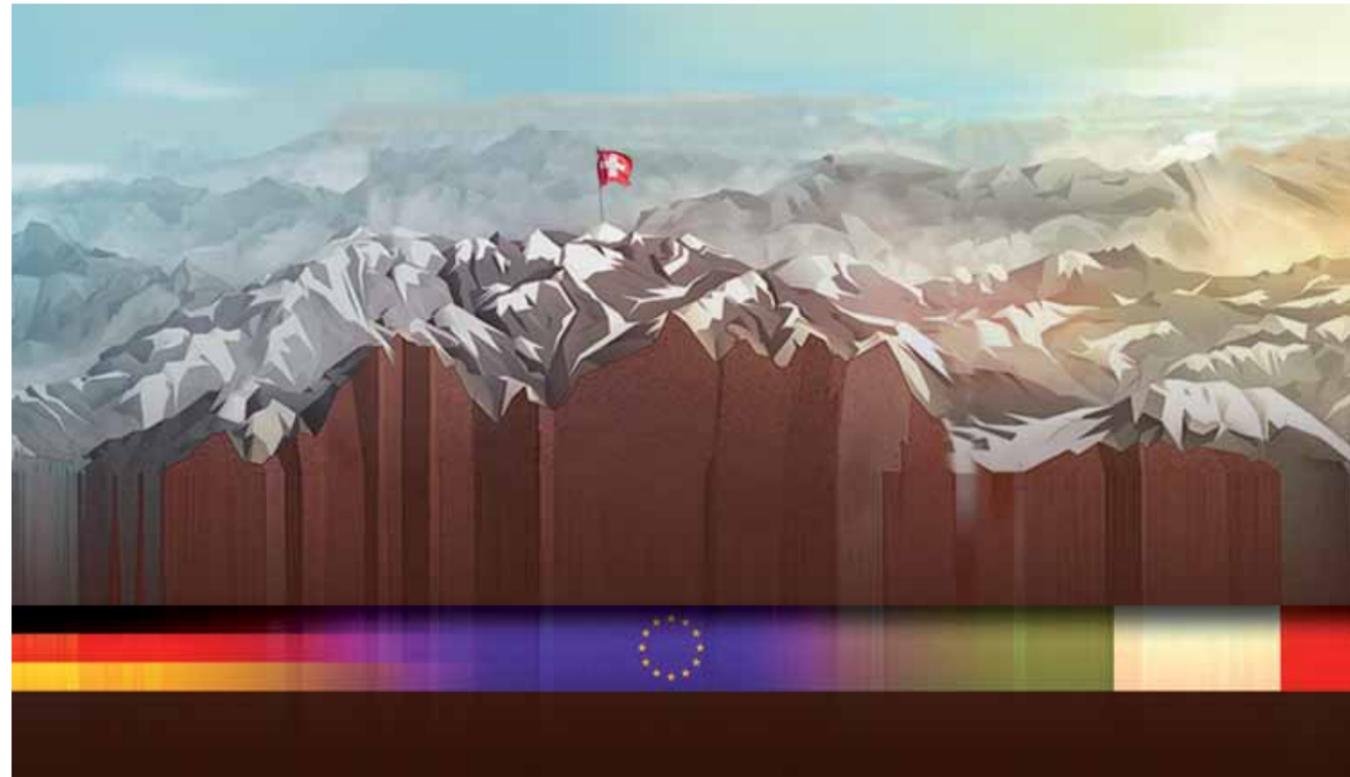
un codice. Le competenze linguistiche devono dare la priorità alla terminologia tecnica. Non è ancora chiaro quando questi cambiamenti dovranno entrare in vigore, ma probabilmente non sarà per la fine del 2016, bensì per la fine del 2017. Le ITF saranno informate tempestivamente sui requisiti definitivi necessari. Cordiali saluti  
Markus Liechti»

In occasione di un incontro con Rudolf Büchi, responsabile di FFS Infrastruttura Esercizio, si è fatto notare che i responsabili della circolazione dei treni della centrale operativa di Pollegio, che ha la competenza sulla linea Arth-Goldau-Bellinzona, già adesso sono bilingui. Dal momento che il collegamento linguistico non è necessariamente visto come rilevante ai fini della sicurezza, non si vede perchè le corse attraverso la GbG non possano avvenire unicamente in italiano o in tedesco. Come detto prima, si tratta unicamente di definire la questione delle chiamate d'emergenza al personale viaggiante.

### Commento

Urrà, finalmente via libera per le imprese di trasporti ferroviari germaniche (ITF) fino a Bellinzona San Paolo, dove poi i tre-

ni vengono presi a carico dalle ITF italiane. Noi svizzeri, prima finanziamo in maniera del tutto autonoma l'intera NEAT a due assi attraverso le Alpi, e poi ci tiriamo fuori da soli dall'affare perchè è così che vanno le cose. Dal punto di vista tecnocratico, la sicurezza si basa su qualche singola frase e su una Sprach-App sul telefono mobile. Con l'inglese, la lingua unificata per il personale ferroviario tanto voluta da più parti, nel nostro paese si può invece circolare anche senza avere delle specifiche conoscenze linguistiche. È superfluo dire che questa nuova soluzione rispecchia un preciso desiderio delle ITF Cargo. Del resto, non ci vuole tanto a capire di quale ITF o prestatore di servizi si tratti. Ma, in Svizzera, adesso sono centinaia i posti di lavoro a rischio e, pur di mantenerli, noi macchinisti siamo pronti a lottare insieme alle ITF svizzere puntando sulle nostre prestazioni e sulla nostra qualità. Ci aspettiamo però che anche negli uffici federali vi sia di nuovo una maggiore promozione del concetto di «Swissness», in quanto il compito principale di questi dipartimenti tutto sommato è proprio quello di tutelare gli interessi dei loro datori di lavoro, e cioè della Confederazione svizzera e dei suoi cittadini. ➤



## Linee di sicurezza

Linee di sicurezza per non vedenti e ipovedenti. Gruppo comunicazioni del VSLF

L'UFT e le associazioni dei non vedenti in conflitto per via delle linee di sicurezza sui marciapiedi.

Con la sua decisione del 19 ottobre di rimuovere parte delle linee di sicurezza per i portatori di handicap visivi presso la nuova stazione zurighe Löwenstrasse, l'UFT si era fatto un bel po' di nemici. Perfino la consigliera federale, nonché ministra dei trasporti, Doris Leuthard, aveva appoggiato questa decisione. Nella Sonntagszeitung del 17 gennaio 2016, l'UFT aveva dichiarato di aver incaricato le FFS di eliminare le linee di sicurezza. Tuttavia, già il lunedì successivo l'UFT aveva cambiato idea a seguito delle pressioni delle associazioni dei non vedenti che, all'inizio di gennaio, avevano fatto ricorso presso il tribunale amministrativo federale. Beninteso, qui si tratta unicamente delle linee che segnalano il tragitto che va dalla scala ai bordi dei marciapiedi.

Ci fa piacere che, grazie a questa storia, il Service public sia addirittura finito nel «Late Service public» di «Giacobbo/Müller», a dimostrazione del fatto che tutti sono interessati al buon funzionamento degli impianti ferroviari.



## Inaugurazione

Inaugurazione della locomotiva a Basilea. Rudolf Gfeller, comitato VSLF

Chi paga comanda. Non riusciamo a toglierci di dosso l'impressione che certi reparti si vergognino della comune manovalanza.



## Part-time

Gestione del part-time presso la FFS SA. Hubert Giger, Presidente VSLF

Uno scambio di mail tra un macchinista FFS e il suo superiore. Non sono solo i macchinisti giovani, bensì sempre più anche quelli più anziani che, a causa dell'eccessiva pressione sul proprio posto di lavoro, desiderano lavorare a tempo parziale. Il rifiuto da parte del datore di lavoro può causare delle pressioni interne.

«Caro xx, come ho già spiegato più volte, vorrei ridurre quanto prima il mio grado di occupazione al 60%. Per me è importante che questo avvenga quanto prima possibile. Tu, o rispettivamente il servizio del personale, potete comunicarmi in maniera vincolante a partire da quando posso ridurre il mio grado di occupazione? Cordiali saluti yy»

«Salve yy, ho preso nota della tua richiesta nel nuovo elenco per la pianificazione del personale e l'ho segnalata in occasione dell'odierna riunione di filiale. La risposta del capofiliale è che questa riduzione sarà possibile a partire dall'autunno 2017. Cari saluti xx»

Nel giornale delle FFS «Unterwegs» la possibilità di lavorare part-time viene reclamizzata diversamente: «In viaggio 01 | 2016 Tempo parziale, più equilibrio? Il trend del part-time è in costante aumento. Anche le FFS vogliono offrire, ove possibile, più posti di lavoro a tempo parziale. Le FFS sono pioniere nel campo del part-time: esse figurano ormai tra i quattro maggiori offerenti di posti a tempo parziale in Svizzera. Dal 2000, la promozione del part-time rientra fra gli obiettivi della politica del personale.»

## MUTAZIONI +

Preghiamo gentilmente i nostri membri di voler comunicare tempestivamente ogni eventuale cambiamento di deposito, di datore di lavoro o di indirizzo al nostro centro mutazioni. Tante grazie. Martina Nydegger, Centro mutazioni Formulario in Internet: [www.vslf.com](http://www.vslf.com) > [CONTATTI](#) > [Contatto membri](#)

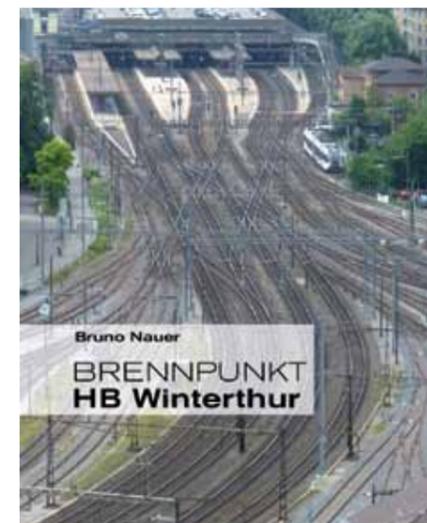
## Il ristorante «Milchküche» di Winterthur

La «Milchküche» di Winterthur fa ormai parte del passato. La sua demolizione è iniziata nel gennaio 2016. Hubert Giger, macchinista Zurigo

Beninteso, in tutti i grandi depositi per i macchinisti prima c'era una mensa che solitamente restava aperta dal mattino presto alla sera tardi e anche durante il fine settimana. Non solo offriva la possibilità di prendere una bibita o un pasto, ma serviva anche da ritrovo ed era molto importante poiché favoriva il senso di appartenenza tra le diverse categorie professionali della ferrovia. Era inoltre fondamentale per la salute, in quanto si sa che una buona alimentazione è importante, soprattutto quando si svolge un servizio irregolare. Tra macchinisti, spesso e volentieri il discorso andava a finire su quale fosse la mensa dove si mangiava meglio in Svizzera. Tra le prime in assoluto c'era quella di Erstfeld. La cucina era aperta sia di giorno che di notte e, oltre ad un sorriso, già alle cinque del mattino si poteva avere un buon piatto di rösti con un uovo al tegamino! (La cucina esiste ancora grazie a FFS Cargo.) Ma anche quelle di Winterthur e Romanshorn avevano un'ottima fama (quella di Romanshorn non c'è più da tanto tempo). È un vero peccato che la «Gesindehaus» di Winterthur e con essa, anche la «Milchküche», facciano ormai parte della storia della ferrovia.

E così il personale e tanti macchinisti Turbo e FFS si ritrovano con un ristorante in meno. Le FFS purtroppo non fanno niente per creare una nuova sede. In alternativa, in un articolo di giornale il portavoce delle FFS raccomanda le mense della Posta e della Swisscom; da notare, però, che né la Posta né la Swisscom hanno una mensa nei paraggi della stazione. Le alternative proposte, con orari di apertura che vanno dalle 11.30 alle 13.30 e che dalla stazione richiedono per ben due volte una camminata di 700 metri, non possono essere una valida soluzione dal momento che le pause pranzo di 20 minuti, agli orari più impossibili, sono ormai una regola. Allora, tutti al «Brezelkönig»!

Nel suo libriccino «Brennpunkt HB Winterthur» pubblicato all'inizio del 2015, Bruno Nauer, dipendente di RailClean presso la stazione centrale di Winterthur, descrive la piacevole atmosfera familiare che ha sempre trovato in questo ristorante e che ha sempre apprezzato molto. [www.satzform.ch/shop](http://www.satzform.ch/shop) Si tratta di un libretto molto appassionante con 134 pagine e molte foto interessanti.



### Protocollo della commissione del personale CoPe FFS del 25 gennaio 2016:

Vitto del personale: si è definita una cooperazione con il ristorante «Pionier» di Winterthur, gestito dallo ZFV. Dietro presentazione del badge FFS (esclusi i collaboratori delle affiliate), i dipendenti delle FFS potranno beneficiare sin da subito dell'agevolazione garantita dalle FFS. [...] Nei giorni feriali, la caffetteria è aperta dalle 7.00 alle 15.30 e il ristorante dalle 11.30 alle 13.30. Su richiesta, è possibile organizzare aperitivi ed eventi.

Con la partenza della responsabile del personale di locomotiva e l'assunzione ad interim della carica da parte di Martin De Fusco, sono stati finalmente affrontati dei problemi che G-PN aveva posticipato per diversi anni. Finalmente abbiamo potuto discutere apertamente e chiarire vari aspetti legati alla violazione dei BAR, del CCL e anche della LDL. *Philipp Maurer, comitato VSLF*



Nel frattempo, i problemi che si sono accumulati sono talmente tanti che, nel breve tempo a nostra disposizione, hanno potuto essere evasi solo in minima parte.

Desideriamo ringraziare Martin per il suo instancabile impegno e per aver capito, ciò che è la prima volta da parte di un capo del personale di locomotiva, che gli accordi devono essere rispettati anche da parte del datore di lavoro.

Al momento della pubblicazione di questo LocoFolio, il nuovo CLP nel frattempo avrà iniziato la sua nuova attività. Il VSLF si congratula con Bernhard Nussbaumer per la sua nomina. Ci auguriamo di poter instaurare una collaborazione costruttiva. Di vecchi retaggi dell'era di Klarer/Brillo ce ne sono ancora più che a sufficienza.

Ecco le nuove sfide che ci attendono:

L'apertura parziale della galleria di base del San Gottardo, prevista per la metà del 2016, in alcuni depositi non mancherà di portare dei cambiamenti che rappresentino solo un piccolo assaggio di ciò che ci attende con il nuovo orario 2016/2017. Il nuovo orario, infatti, non sarà caratterizzato unicamente dall'apertura della GbG, bensì anche dalla riorganizzazione di tutto il traffico a carri completi di FFS Cargo, dal riposizionamento del servizio postale/Express e, nel 2017, molto probabilmente anche dall'introduzione del tanto atteso strumento di pianificazione «Caros».

Tutti questi progetti non mancheranno di avere delle ripercussioni sui collaboratori della produzione! Da quando le FFS hanno rinunciato al servizio Cargo Domicilio nel 1996, la riorganizzazione del traffico a carri completi rappresenta indubbiamente il cam-

biamento più grande per il traffico merci nazionale. Con il passaggio ad un esercizio a tre flussi (tre volte al giorno si prevedono tre flussi che vanno dalle/alle stazioni merci), la clientela dovrebbe poter disporre di una migliore connessione alla rete nazionale del traffico a carri completi. Secondo i piani, in questo modo anche i turni di lavoro che oggi per la maggiore hanno luogo durante la notte, verranno spostati sempre più sulla tarda mattinata o sulla tarda serata.

Con la chiusura delle stazioni di Zurigo Mülligen e Däniken, anche la rete Express si troverà a doversi confrontare con dei grossi cambiamenti. In futuro questi treni verranno formati presso le grandi stazioni di manovra, a cui potrebbero aggiungersi uno o due punti strategici nei pressi dei clienti.

Stiamo seguendo da vicino anche le seguenti questioni (never ending stories):

- Controllo dei salari dei macchinisti con minore anzianità
- Aggiornamento dei BAR Cargo
- Rapporto corretto degli orari di lavoro annuali da parte dei LLP (non sempre funziona a dovere)
- Flusso inutile di informazioni sui nostri sistemi informatici
- Impianti di climatizzazione e pulizia nelle locomotive
- Ampiezza di controllo e orientamento del management nei confronti del personale di locomotiva
- Apprezzamento dei collaboratori da parte dell'impresa / soddisfazione del personale
- Problema dell'esame periodico (L'esame periodico previsto da FFS Cargo è in as-

soluto quello più difficile e che richiede più tempo a livello nazionale, ciò che non è assolutamente proporzionale al salario o alla formazione. Anche gli attuali processi di lavoro non vengono presi in considerazione.)

### FFS Cargo International

Anche la divisione FFS Cargo International non sta attraversando un periodo facile. Il personale continua ad essere molto toccato dalle misure relative all'euro. Si aggiunge poi il management che continua ad insistere sul fatto che i collaboratori abbiano una partecipazione sempre maggiore nelle misure adottate lo scorso anno per la cassa pensioni. Questo dà da pensare e suscita timori e illazioni su certe pratiche adottate da FFS Cargo International: più che di una chiara strategia, si ha l'impressione che si tratti piuttosto di arbitrarietà.

Questo ci viene confermato anche dai seguenti fatti: i conteggi del tempo di lavoro non vengono effettuati correttamente (ci auguriamo che, entro la pubblicazione di questo LocoFolio, questa pendenza possa finalmente essere risolta); non vi è ancora una chiara distribuzione dei nuovi macchinisti che, in contrasto con la LDL, continuano a vivere alla giornata; anche nell'ambito delle fasce salariali vi sono delle grosse discrepanze (i giovani con minore anzianità superano quelli con maggiore anzianità di servizio). Tutto questo mette a rischio il sistema salariale definito congiuntamente a suo tempo e crea sempre più insoddisfazione in seno alle diverse categorie professionali. ➤

# Un corso di formazione non vale l'altro

Questo è quanto ho dovuto constatare per ben due volte da quando sono passata alla Zentralbahn circa quattro anni fa. *Christina Engler, macchinista Zentralbahn*



Conformemente all'attuale Ccl della ZB, la questione dei congedi per studio è disciplinata come segue (estratto del Ccl 2013-2016, all. 5 Ferie):

«2 Ferie pagate. I seguenti giorni di congedo non vengono calcolati come ferie ...

i) Sindacati: Corsi di formazione: vanno autorizzati dalla direzione (5 giorni di lavoro in 2 anni, il recupero è possibile se hanno luogo nei giorni lavorativi).»

Benissimo, mi sono detta circa tre anni fa quando, su richiesta del VSLF, ho deciso di frequentare un corso di contabilità organizzato dal sindacato stesso nell'ambito della mia attività di cassiera presso la sezione di Basilea. Una volta in possesso della conferma del corso, mi sono recata a Stansstad presso la sede del mio datore di lavoro per chiedere a HR di poter avere un congedo per studio. Il responsabile di HR mi ha spiegato quale formulario avrei dovuto presentare per inoltrare la mia richiesta e mi ha assicurato verbalmente che non ci sarebbero stati problemi. Quando, qualche settimana più tardi, ho ricevuto la notizia che il congedo mi era stato rifiutato, ovviamente ero molto sorpresa. La cosa che più di tutto mi ha stupito era la moti-

vazione: «Di nessuna utilità per ZB.» Sono andata allora a cercare nel Ccl il punto in cui si dice che un corso di formazione organizzato da un sindacato del personale debba avere un'utilità per ZB. Sto ancora cercando ... Il mio capo équipe mi ha chiesto se la decisione mi stava bene. Anche se poco convinta, gli ho risposto di sì, ma gli ho anche detto che quando ci sarebbe stato l'esame periodico, sarei andata al corso preparatorio PCT organizzato dal VSLF e che lì mi sarei aspettata di ricevere un supporto da parte sua per ottenere il necessario congedo, ciò che mi ha subito assicurato.

Ma non è finita qui: in autunno dovrò sostenere l'esame periodico, per cui in aprile mi sono annunciata per il seminario PCT senza ETCS e ho presentato una domanda di congedo per studio. Ma anche questa domanda è stata respinta, questa volta con la motivazione che il corso era eccessivo per le FFS, in quanto noi non abbiamo l'ETCS, oltre al fatto che la ZB offre internamente dei corsi analoghi. A quel punto mi sono proprio incavolata e ho scritto una mail al responsabile di HR, in cui ho praticamente accusato la ZB di violare il Ccl e ho chiesto di mandarmi un elenco dei cor-

si che i macchinisti possono frequentare, dicendo anche che altrimenti quell'articolo del Ccl non avrebbe fatto assolutamente alcun senso per noi macchinisti. In definitiva, non ho ricevuto nessun elenco, bensì solo l'informazione che la decisione viene presa di volta in volta dalla direzione. Ho preso atto della cosa. Nemmeno l'intervento scritto da parte del nostro presidente Hubert Giger ha portato a qualcosa, anche perché si aggiunge il fatto che il VSLF non è un partner sociale della ZB.

Più o meno tre settimane fa ho però appreso che, senza il minimo indugio, due colleghi hanno ricevuto il permesso di frequentare il corso «Politica live – Visita di Palazzo federale». Da notare che il corso è stato organizzato da Movendo e che i colleghi fanno parte del SEV. Sulla base di quanto sopra, sono sempre più portata a credere che in entrambi i casi di rifiuto del mio congedo per studio si sia presa una decisione del tutto arbitraria e, per me, assolutamente incomprensibile. Ci si deve addirittura chiedere se anche il richiedente e/o l'appartenenza ad un determinato sindacato abbiano un qualche peso nella decisione di accogliere o meno una domanda. ➤



### Acquisto di materiale rotabile per il Voralpen-Express 2020

Tra Lucerna e San Gallo, ogni ora circolano gli IR del Voralpen-Express (VAE). Da dicembre 2013, le composizioni sono formate da veicoli motore alla testa e alla coda del treno. Queste composizioni munite di locomotive di norma viaggiano con sette carrozze intermedie, nel mentre i treni trainati da automotrici con sei carrozze intermedie. L'autorizzazione eccezionale per questi veicoli scade alla fine del 2019. Dal momento che il costo preventivato per le necessarie misure tecniche era eccessivamente elevato, ora si tratta di trovare una soluzione sostitutiva prima del nuovo cambio di orario 2019/20.

Nell'ambito dello sviluppo del VAE 2020, in primo luogo si trattava di definire se in futuro si dovranno impiegare treni ad uno o a due piani. Sotto il profilo economico-aziendale, il collegamento tra le sezioni principali del VAE e delle S-Bahn sarebbe indubbiamente vantaggioso. Questo progetto presuppone una compatibilità illimitata tra i veicoli da impiegare. A tale proposito, la migliore garanzia è data dai veicoli della stessa linea di prodotti. Insieme ai treni VAE, si sta prendendo in considerazione il fatto di acquistare dei veicoli dello stesso tipo che possano essere impiegati sia per la S-Bahn che per rafforzare il parco dei VAE.

Partendo da questo presupposto, si è aperto un bando per i seguenti veicoli:

Tipo 1:

automotrice elettrica ad un piano a pianale ribassato per l'impiego come VAE 2020, con 360-400 posti a sedere e una lunghezza di circa 150 m  
Quantitativo previsto: 6, con opzione per altri 10 veicoli

Tipo 2:

automotrice elettrica ad un piano a pianale ribassato per l'impiego come S-Bahn e come unità di rinforzo per il VAE 2020, con circa 180 posti a sedere e una lunghezza di circa 75 m. Quantitativo previsto: 5, con opzione per altri 20 veicoli.  
Per essere preparati all'eventualità di un futuro ampliamento dell'offerta e poter reagire con una certa rapidità, il bando di

concorso prevede anche un terzo modello di veicolo. In caso di bisogno, è possibile esercitare il diritto d'opzione senza pertanto dover prevedere un nuovo bando di concorso.

Tipo 3:

automotrice elettrica ad un piano a pianale ribassato per l'impiego come S-Bahn, con circa 260 posti a sedere e una lunghezza che varia da 100 a 120 m  
Quantitativo previsto: 6, con opzione per altri 10 veicoli

Al fine di escludere quanto più possibile dei procedimenti legali e di garantire una certezza giuridica sia alla SOB che ai fornitori, al momento del bando sono state applicate alla lettera tutte le direttive e le ordinanze esistenti. Questo processo è stato molto impegnativo ed è stato possibile grazie al coinvolgimento di specialisti interni ed esterni.

Piano delle scadenze in base allo stato della progettazione di aprile 2016:

- Settembre 2015: Bando di concorso
- Metà gennaio 2016: Termine d'invio per i fornitori
- Inizio 2016: Procedura di valutazione
- Metà 2016: Assegnazione degli ordini ai fornitori



- Autunno 2018: Collaudo del primo veicolo (cassa)
- 2° trimestre 2019: Consegna del primo veicolo
- Metà 2019: Consegna di 1-2 treni al mese
- Dicembre 2019: Inizio dell'attività dei VAE 2020

Nella prossima edizione del LocoFolio saremo in grado di fornire delle informazioni più dettagliate in merito ai fornitori e al tipo di veicolo.

### Cassa pensioni

A causa della difficile situazione patrimoniale dei mercati finanziari, lo scorso autunno il Consiglio federale ha deciso di abbassare il tasso d'interesse minimo LPP da 1,75% a 1,25% a partire dal 2016. Conformemente al regolamento dell'istituto di previdenza Symova, il capitale di risparmio obbligatorio sarà soggetto ad un tasso d'interesse minimo, per cui in futuro le prestazioni pensionistiche saranno più basse.

Con gli attuali tassi d'interesse, è sempre più difficile conseguire un reddito sufficientemente alto dagli investimenti. Per far fronte agli obblighi finanziari attesi per il futuro, questa primavera il Consiglio di fondazione deciderà se e in che misura dovrà essere abbassato il tasso d'interesse tecnico e, di conseguenza, anche i tassi di conversione, con effetto dal 1° gennaio 2018. Nel 2015 la performance della Fondazione collettiva Symova si è situata leggermente sopra il 2,1%. Questo rendimento è superiore alla media delle altre casse pensioni svizzere.

### Nuovo sistema salariale

È già dal 2014 che la SOB è in trattative con le parti sociali e lavora all'introduzione di un nuovo sistema salariale. A metà settembre del 2015 è stata presentata una bozza di sistema salariale che, dal punto di vista dei sindacati, rappresentava la base per delle ulteriori negoziazioni. In tal senso, erano già state definite quattro possibili date tra ottobre e novembre 2015. Ancor più grande è stata la sorpresa quando, poco prima dell'inizio del primo round di negoziati, abbiamo ricevuto una lettera da parte della direzione con cui ci veniva comunicato che la SOB non voleva più portare avanti i negoziati sul sistema salariale con noi. Non avevamo quindi altra scelta se non quella di accettare o respingere la bozza presentata nel mese di settembre. Come conseguenza logica, la comunità di nego-

ziamento non ha dato il proprio consenso al nuovo sistema salariale in fase di creazione. Affinchè il nuovo sistema salariale possa andare in porto, prima bisognerà approfondire ulteriormente e disciplinare in modo vincolante i vari criteri e la loro applicazione.

Verso la fine del 2015, la SOB fortunatamente ha proposto delle nuove date per la ripresa dei colloqui. All'inizio del 2016, alcuni gruppi di lavoro hanno potuto discutere i vari punti problematici con i rappresentanti della SOB e della comunità di negoziazione, cercando delle soluzioni valide per tutte le parti in causa. In occasione delle prossime negoziazioni, si tratterà di appianare le differenze ancora esistenti e di definire delle valide direttive per entrambe le parti.

### Fallimento della trattativa salariale 2016

Poiché l'introduzione del nuovo sistema salariale, a cui la comunità di negoziazione non aveva dato la propria approvazione, era stata posta in relazione all'offerta salariale 2016, non si è potuto trovare un accordo e la SOB ha introdotto la seguente direttiva: Oltre alla quota dello 0,71% a carico del datore di lavoro, fino alla fine del 2016 la SOB finanzia anche la quota dello 0,71% a carico del lavoratore da versare alla cassa pensioni.

L'evoluzione automatica del salario del personale viaggiante è assicurata come da Ccl. Viene introdotta l'assicurazione delle indennità della cassa pensioni.

Grazie all'assunzione delle quote complessive da parte della SOB, non è necessario prevedere un aumento delle trattenute per la cassa pensioni. Complessivamente, i costi per il personale sono aumentati all'incirca dell'1%.

Sempre entro la fine dell'anno, la SOB ha promesso un ulteriore finanziamento per migliorare la situazione dei collaboratori che percepiscono dei salari più bassi rispetto a quelli presenti sul mercato. A seguito della bocciatura del nuovo sistema salariale, questo denaro è però stato trattenuto ancora una volta. Il fatto che la SOB ponga questa correzione (che essa stessa riconosce e che prevede delle assunzioni a salari più bassi rispetto a quelli in vigore sul mercato) in relazione al nuovo sistema salariale, dà adito a nuove speculazioni. I salari di mercato sono il risultato di confronti fra i vari settori e prescindono dai diversi sistemi salariali.

In base al Ccl della SOB, art. 2.2, l'obbligo di mantenere la pace decade quando le trattative salariali non portano ad un accordo. La convinzione della SOB, ossia che non vi sono i presupposti per la cessazione dell'obbligo di pace, era sostenuta da due pareri legali indipendenti. In caso di mancato accordo e di divergenze d'opinione sull'interpretazione e sull'applicazione del Ccl, l'art. 2.4 del Ccl SOB prevede il ricorso al tribunale arbitrale. Spetta ora ai vari gruppi delle parti sociali valutare i passi da intraprendere.

### Situazione del personale

Dei dodici tirocinanti che il 1° marzo 2015 hanno iniziato la formazione di base, sono nove quelli che hanno superato con successo gli esami. Il 1° maggio 2016 cominceranno inoltre la loro attività presso la SOB due giovani colleghi che prima lavoravano presso le FFS. Da un punto di vista numerico, l'organico ora presenta un certo equilibrio. La prossima formazione di base è prevista per il 1° ottobre 2016 e vi prenderanno parte 8-10 aspiranti. La ricerca di possibili candidati ha avuto luogo mediante delle giornate informative nel bacino d'utenza della SOB.

Alla luce dell'invecchiamento demografico dei macchinisti SOB, il fatto di riuscire a rispondere al meglio alla prevista intensità del traffico futura comporterà una sfida sempre maggiore per i responsabili. La situazione del personale continua ad essere molto critica per via delle molte lunghe assenze per malattia o infortunio. Il numero dei giorni liberi arretrati dei macchinisti, nel frattempo è nell'ordine di 23 uomini/anno. Il problema è aggravato dal fatto che dei circa 140 macchinisti di categoria B sono una ventina i colleghi che hanno espresso il desiderio di andare in pensione nei prossimi sei anni. Stando all'odierna pianificazione, il numero effettivo dei macchinisti dovrà inoltre essere aumentato di 20 posti di lavoro. Nell'arco dei prossimi sei anni, il fabbisogno reale sarà pertanto di una quarantina di nuovi macchinisti.





Attualmente c'è fermento in casa Thurbo. Qui mi limiterò ai due temi principali, dal momento che alcuni argomenti sono già stati trattati in altre sedi.

**Tribunale arbitrale «Introduzione del sistema salariale Thurbo»**

Il 15 marzo 2016 il collegio arbitrale Thurbo si è dato appuntamento a Weinfelden per la seconda sessione di negoziati. Al posto di una sentenza da parte del tribunale arbitrale, la parte convenuta (Thurbo) e i querelanti (SEV/VSLF) hanno concordato quanto segue:

- Le parti convengono che i collaboratori della parte convenuta (Thurbo) non hanno diritto all'adeguamento delle fasce salariali entro un determinato termine. La parte convenuta è tuttavia intenzionata a raggiungere, nei limiti del possibile, gli obiettivi prefissati.
- Le parti si impegnano a fare il punto della situazione entro tre mesi dalla conclusione di questo procedimento di arbitraggio. La parte convenuta è tenuta ad informare i querelanti (SEV e VSLF) e, rispettivamente, tutte le parti sociali, in merito al divario esistente tra gli obiettivi prefissati e lo stato effettivo del sistema salariale, come pure ai motivi del mancato finanziamento o della differenza.
- Le parti si impegnano a fare il punto della situazione ogni anno in occasione delle trattative salariali.
- Le parti convengono che, in futuro, gli utili effettivi sulle mutazioni vanno impiegati integralmente per il finanzia-

mento dell'evoluzione dei salari del personale. Gli utili sulle mutazioni vanno calcolati senza detrazioni per spese pubblicitarie per il personale, ecc.

- La parte convenuta si impegna a stimare l'utile annuo sulle mutazioni e a darne comunicazione ai querelanti e, rispettivamente, a tutte le parti sociali, al più tardi entro 20 giorni dalle annuali trattative salariali.

Con vero rammarico, abbiamo dovuto constatare che il tribunale arbitrale non ha individuato nel Ccl un diritto all'adeguamento delle fasce salariali entro un determinato termine. I dati riportati nel Ccl vengono invece visti come degli obiettivi da raggiungere, ma solo nei limiti del possibile. Se non altro, il tribunale arbitrale ha obbligato Thurbo a trasmettere alle parti sociali una stima degli utili sulle mutazioni (senza spese pubblicitarie per il personale) per l'anno successivo prima delle trattative salariali. In futuro, questa quota verrà impiegata integralmente per finanziare l'evoluzione dei salari del personale. In futuro, al momento delle trattative salariali, tutti gli anni Thurbo dovrà dimostrare alle parti sociali a quanto ammonti la differenza dell'evoluzione salariale rispetto a quanto contemplato dal Ccl, ciò che permette di vedere quante risorse finanziarie in meno siano confluite nel sistema salariale negli ultimi anni. Grazie ad una maggiore trasparenza, le parti sociali possono avere un dialogo costruttivo con

Thurbo per colmare nuovamente il divario e raggiungere, «nei limiti del possibile», gli obiettivi del Ccl.

**Trattative in merito al capitolo 7+8 Ccl**

Poco dopo la mancata introduzione della quinta settimana di ferie a causa della decisione dei membri del SEV, nella primavera del 2015 quest'ultimo ha chiesto a Thurbo dei colloqui sul Ccl. Anche il VSLF e transfair hanno preso parte ai colloqui. Dopo sei intensi round di negoziati, Thurbo e i tre sindacati del personale si sono accordati sui seguenti valori di riferimento che sono stati trasmessi per approvazione ai membri del SEV, transfair e VSLF al momento della messa in stampa di questo LocoFolio.

**Valori di riferimento dell'articolo rielaborato 7+8 del Ccl Thurbo**

- Introduzione di un'ulteriore settimana di ferie.
- Un giorno di ferie ora ammonta a 492 minuti (invece di 468 min. come finora).
- L'orario annuale ufficiale (N-JAZ) passa da 1950 a 2000 ore.
- Il bonifico di tempo di 49 ore risulta dalla giornata di ferie più lunga, come pure dai 5 giorni supplementari di ferie da 492 minuti.
- Aumento generale dei salari dello 0,1% per compensare l'orario di lavoro annuale con un'ora in più.
- Definizione di valori limite obbligatori per il lavoro straordinario massimo per anno civile e nel saldo totale.
- Creazione di uno specifico conto di risparmio di tempo, senza possibilità di accesso da parte dell'impresa e con diverse possibilità di godimento da parte dei lavoratori.
- Aumento del congedo paternità da 2 a 10 giorni.
- Aumento del congedo maternità da 4 mesi a 18 settimane.

Il VSLF ha raccomandato ai propri membri di accettare queste modifiche, in quanto comporterebbero comunque qualche miglioramento per il personale. Questo risolverebbe finalmente la questione dei «drastici tagli» del tempo di lavoro fornito precedentemente o quella dei valori limite. Tutti i lavoratori avrebbero una settimana di ferie in più (in cambio di qualche giorno di riposo) che, su richiesta, potrebbe essere presa anche come singoli giorni.

# Io vedo quello che tu non vedi...

La segnalazione dei tratti di rallentamento riveste una grande importanza per i macchinisti. Cambia infatti decisamente qualcosa se circoliamo a 140 km/h o a 50 km/h su rotaie con giunti a ganasce. I rallentamenti devono essere segnalati mediante degli appositi segnali. Markus Leutwyler, redattore LocoFolio

Il segnale avanzato ha due luci lampeggianti di color arancione, il segnale di inizio una di color arancione e il segnale di fine una di color verde. «Le luci lampeggiano durante la notte», possiamo leggere nelle prescrizioni sulla circolazione dei treni. Di notte non ci sono problemi

a riconoscere i tratti di rallentamento ma, di giorno, soprattutto in caso di cattivo tempo, questa è una vera e propria sfida. Spesso i segnali si distinguono a malapena dallo sfondo e li si riconosce solo all'ultimo momento. Prima le luci lampeggiavano anche di giorno, ma la

nuova generazione di lampade è dotata di sensori di luminosità. Facciamo finta che sia un gioco, una tattica contro la monotonia che ogni tanto si fa sentire. A seconda dell'umore, facciamoci una partitella a «Io vedo quello che tu non vedi» o a «Lasciati sorprendere!».

**2.3.4 Langsamfahrsignale**

Die Lampen blinken bei Nacht. Die Aufstellung entspricht der Beilage 1.

	<b>Begriff</b> Vorsignal Langsamfahrstelle
<b>Bedeutung</b>	Die angegebene Zahl «10 zeigt die ab dem Anfangssignal höchstzulässige Geschwindigkeit an
<b>Beziehung zu andern Signalen</b>	Es folgt ein Anfangssignal. Es kann ein Aufhebungssignal folgen
	<b>Begriff</b> Anfangssignal Langsamfahrstelle
<b>Bedeutung</b>	Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit
<b>Beziehung zu andern Signalen</b>	Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal oder ein weiteres Vorsignal
	<b>Begriff</b> Endsignal Langsamfahrstelle
<b>Bedeutung</b>	Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist
<b>Beziehung zu andern Signalen</b>	Es geht ein Anfangssignal voraus

# Sentenza sull'incidente ferroviario in Argentina

NZZ Online 30.12.2015, di Tjerk Brühwiller, São Paulo *Commento di Hubert Giger, presidente VSLF*

## Le vittime della corruzione

L'incidente verificatosi nel 2012 presso la stazione Once di Buenos Aires in cui hanno perso la vita 51 persone, avrebbe potuto essere evitato. Tuttavia, il mancato rispetto delle norme di sicurezza era un buon affare.



Il 22 febbraio 2012 un treno suburbano con a bordo circa 1200 passeggeri si è andato a schiantare contro un respingente presso la stazione Once di Buenos Aires causando la morte di 51 persone, per la maggiore tutte giovani, e quasi 800 feriti. I familiari delle vittime hanno accolto con soddisfazione la sentenza emessa martedì contro i responsabili di questa tragedia.

## Incassare invece di investire

Il senso di soddisfazione è soprattutto legato al fatto che la sentenza non si limita unicamente al macchinista che è entrato in stazione troppo velocemente. Non era colpa sua se i freni del treno non hanno funzionato, se il sistema d'allarme non ha segnalato che la velocità era troppo elevata e se un urto a soli 20 km/h ha fatto sì che le carrozze arrugginite si siano incastrate l'una nell'altra per ben sei metri. Al macchinista è stata inflitta una pena detentiva di tre anni e mezzo.

Il tribunale ha per contro inflitto una pena ben più pesante ai veri responsabili: i direttori dell'azienda incaricata della manutenzione e della sicurezza in ambito ferroviario, come pure gli ex funzionari governativi che avrebbero dovuto fare i necessari controlli. Non solo non hanno fatto il proprio dovere, ma hanno anche approfittato deliberatamente di questa loro negligenza. Invece di investire le sovvenzioni pagate dallo Stato nella manutenzione della rete ferroviaria e del materiale rotabile, hanno dirottato delle somme ingenti grazie a dei contratti fittizi. Il denaro non finiva unicamente nelle tasche dei concessionari, ma anche in quelle dei funzionari e dei politici che erano a conoscenza dell'affare e avevano preferito chiudere gli occhi.

Il tribunale ha condannato il presidente della società Cometrans, Sergio Cirigliano, a nove anni di detenzione. La Cometrans era proprietaria della compagnia Trenes de Buenos Aires (TBA) che aveva la concessione per il traffico ferroviario sulla linea in questione. Tra gli altri condannati,

anche un gran numero di ex membri di direzione della TBA. Il tribunale ha inoltre condannato i due ex ministri dei trasporti del governo Kirchner, Ricardo Jaime e Pablo Schiavi, rispettivamente a sei e otto anni di carcere e ha avviato un'inchiesta contro l'allora ministro della pianificazione Julio De Vido. Le sentenze, la cui motivazione dettagliata è prevista solo per il mese di marzo, possono essere contestate e si può fare ricorso alla Corte suprema.

## Gli uomini di fiducia di Kirchner

Con circa quattro miliardi di passeggeri all'anno, la rete ferroviaria nell'area di Buenos Aires è il sistema ferroviario più esteso dell'America Latina. Negli anni 90 era stata in gran parte privatizzata, nella speranza che ciò potesse generare degli investimenti nell'infrastruttura. Gran parte dei contratti di concessione non erano però legati a degli investimenti. Gli operatori ricevevano invece dal governo delle sovvenzioni per la manutenzione, ciò che aveva spalancato le porte alla corruzione. (...)

*Hubert Giger, presidente del VSLF*

## Parallelismi con l'incidente ferroviario a Santiago de Compostela

Analogamente all'incidente verificatosi presso la stazione Once di Buenos Aires, ci si chiede come mai il 24 luglio 2013, nella città spagnola di Santiago de Compostela, un treno ad alta velocità viaggiasse a 179 km/h in una curva il cui limite era di 80 km/h senza che intervenisse un dispositivo di sicurezza. Nell'incidente sono morte 79 persone e circa 140 hanno subito delle ferite molto gravi.

Il treno faceva parte della serie RENFE 730 ed era stato costruito nel 2012; anche la linea era operativa da meno di due anni.

Sia il treno che la linea erano ovviamente equipaggiati di ETCS, ma evidentemente non era in funzione.

Con la sua affermazione: «C'erano stati diversi segnali che lasciavano intuire che un giorno sarebbe potuto succedere una cosa del genere», durante l'interrogatorio il macchinista ha criticato la segnaletica nell'area della curva che reputa inadeguata. Questa critica è condivisa anche dai sindacati e dagli altri macchinisti, ma è stata respinta dalla ministra dei trasporti spagnola Ana Pastor.

Il sindacato spagnolo dei macchinisti Semaf\* ha preso le parti del macchinista: Se il sistema automatico di controllo della velocità (ERTMS/ETCS) della stazione avesse funzionato, la catastrofe avrebbe potuto essere evitata. A causa del mancato funzionamento del sistema ERTMS/ETCS, il treno è stato gestito tramite il sistema spagnolo ASFA che, tuttavia, non ha un regolatore automatico della velocità analogo al sistema Integra-Signum in dotazione in Svizzera.

Nel settembre del 2013, uno dei giudici ha aperto un procedimento contro Gonzalo Ferre, presidente del gestore della rete ferroviaria Adif, e contro i suoi due predecessori. Tutti e tre fanno parte di un gruppo formato da una trentina di attuali ed ex quadri dirigenti di Adif e sono accusati di «grave inadempienza» in materia di sicurezza del traffico ferroviario (situazione: dicembre 2013).

Nella primavera del 2014 sono stati indagati anche undici collaboratori del gestore dell'infrastruttura ferroviaria Adif, in quanto la linea non era dotata di sistemi di sicurezza sufficientemente adeguati per le velocità percorse.

La questione è se, nell'interesse della sicurezza, i macchinisti non si sarebbero dovuti rifiutare di raggiungere delle velocità così elevate senza degli adeguati dispositivi di sicurezza. Spetta anche ai sindacati dei macchinisti segnalare le eventuali falle nella sicurezza. In Argentina, in Spagna ma anche in altri paesi, gli interessi dell'infrastruttura, delle ITF, degli organi di controllo e dei ministeri non consentono di mettere la sicurezza al primo posto. Non abbiamo problemi a fare dei nomi e siamo anche in grado di dimostrarlo. ➔

*\*Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios (SEMAF). Anche il SEMAF è membro del Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva ALE. [www.ale.li](http://www.ale.li)*

# Aeropers

Se ci si guarda intorno, possiamo vedere che anche il personale che lavora presso altre compagnie attive nel ramo dei trasporti spesso si deve confrontare con dei problemi che anche noi conosciamo fin troppo bene. *Jürg Ledermann, redattore Rundschau Aeropers, Captain A330/340*



Questo è quanto emerge dal seguente articolo che abbiamo estrapolato dall'editoriale della rivista Rundschau 4/15 dell'associazione del personale di bordo Aeropers della compagnia aerea Swiss International Air Lines:

Sorprendono le modalità con cui sono state introdotte le nostre nuove procedure, come pure i loro contenuti», dice Janos Fazekas. Nel suo testo illustra i punti fondamentali che, in più fasi, da una filosofia generale permettono di creare delle istruzioni concrete su come dobbiamo gestire un aereo. Il fatto che qui ultimamente qualcosa sia cambiato, se ne sono ormai accorti tutti. L'entità del cambiamento di filosofia la possiamo riconoscere dal fatto che, da un giorno all'altro, i principi ai quali mi sono dovuto attenere strettamente da quando ho iniziato la mia formazione più di 25 anni fa, sono cambiati di 180 gradi. Per capire questo cambiamento di filosofia, ho cercato inutilmente delle informazioni supplementari nel bollettino e negli

articoli di accompagnamento. In assenza di argomenti validi, ecco cosa mi è stato risposto: «Airbus vuole così!»

Le nuove prescrizioni sono ormai all'ordine del giorno, ma la differenza tra successo e insuccesso dipende da come vengono introdotte. Un dipendente come può attenersi a delle disposizioni di cui non ne capisce il senso, soprattutto quando si accorge che le questioni di fondo non hanno più alcuna priorità? Che importanza può dare alla collaborazione con le altre équipe quando si rende conto che per le alte sfere questi argomenti non hanno alcuna priorità? E, per concludere: quale può essere l'impegno di un dipendente quando il datore di lavoro è disposto ad investire sulla sua stessa formazione solo dopo delle accese proteste?

Quando vengono sollevati dei simili interrogativi dovrebbe immediatamente suonare un campanello d'allarme. In primo luogo, perchè questo significa che l'introduzione delle nuove prescrizioni è seria-

mente compromessa in quanto, non solo non promuove la compliance, bensì porta solo alla complacency. In secondo luogo, il fatto che per un progetto di tale portata venga consegnato del materiale sbagliato per poi doverlo rivedere e modificare in un secondo tempo, anche su aspetti di una certa importanza, senz'altro non gioca a favore della credibilità dell'équipe dirigenziale. Nella sua valutazione Fazekas è giunto alla realistica conclusione che, invece di seguire il principio «Best Practice», qui molto probabilmente è stata scelta la via più conveniente. Sebbene nell'ambito del dipartimento dei trasporti aerei ognuno dia una propria interpretazione al concetto di «Best Practice», è un dato di fatto che il lavoro dei reparti di Swiss viene riconosciuto come tale. ➔

*Articolo pubblicato su gentile autorizzazione della redazione della rivista Rundschau, Aeropers-SwissALPA, Swiss Airline Pilots Association*

Vogliamo onorare la memoria dei nostri colleghi che ci hanno lasciati e gli rendiamo l'estremo salute.

## Walter Bögli

Sezione Hauenstein-Bözberg  
\*1919  
† 25. 1. 2016

## Edwin Oettli

Sezione Lucerna-Gottardo  
\*1929  
† 5. 2. 2016

## Beat Hefti

ex funzionario VSLF  
\*1956  
† 22. 2. 2016

## Stefan Ackermann

Sezione Ostschweiz  
\*1968  
† 25. 4. 2016

Gli dedichiamo qualche attimo di raccoglimento. Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi.

## Annuncio mortuario

Chers collègues

Care colleghe e cari colleghi,

Ho il mesto compito di annunciare la scomparsa del nostro stimato collega di lavoro e di sindacato Beat Hefti. Beat ci ha lasciati il 22.02.2016 alle ore 17:00.

- Beat Hefti è entrato a far parte delle FFS il 01.03.1981
- Ha terminato la formazione di macchinista nel 2000
- Dal 01.06.2001, funzionario P+O
- Dal 17.12.2001, esperto presso G-PN-ER
- Dal 2014 presso I-PJ-SAZ-KCET-ZBF-ZUE1
- Dal 1990 al 1995 Beat è stato vicepresidente del VSLF

Beat soffriva da diversi anni di problemi cardiaci e di una grave forma di aritmia. Dopo tre infarti, che avevano richiesto l'applicazione di un defibrillatore/pacemaker e infine l'impianto di un cuore artificiale (Excor), Beat aveva vissuto tra ospedale, clinica di riabilitazione e casa. Era stato inoltre inserito nella lista d'attesa per il trapianto di cuore.

Dopo un tempo d'attesa di 17 mesi, nel fine settimana tra il 12.02.2016 e il 13.02.2016 aveva ricevuto la donazione del cuore. Dopo un intervento estremamente lungo e complesso, erano purtroppo sorte delle complicazioni che avevano portato ad un malfunzionamento del cuore e si era deciso di attendere ancora una settimana nella speranza che il suo cuore si riprendesse. Questo purtroppo non è successo. Il 22.02.2016 i medici e la sua famiglia avevano preso la decisione di staccare le macchine, ciò che ne aveva provocato il decesso.

Per espresso desiderio del defunto e della sua famiglia, il funerale di Beat si è svolto in forma strettamente privata il 29.02.2016 a Zurigo.

La famiglia aveva espressamente chiesto di non comunicare prima il decesso di Beat, in quanto aveva dovuto attraversare un periodo molto difficile e doloroso.

Serberemo di Beat un caro e perenne ricordo. Con Lui perdiamo un collega molto cordiale, competente e impegnato.

Chi desiderasse inviare un biglietto di condoglianze alla famiglia di Beat, è pregato di spedirlo direttamente al sottoscritto. Provvederò immediatamente a farli pervenire alla famiglia.

Nel mesto ricordo,

Lorenz Kaufmann  
Im Steinenmüller 19  
4142 Münchenstein

Cerchiamo:

### Coordinatore/coordinatrice per il sito web del VSLF

Per la nostra homepage cerchiamo una persona affidabile che abbia piacere a gestire il nostro sito web.

Il tuo campo d'attività comprende la supervisione, la gestione e l'aggiornamento regolare del sito del VSLF. Lavoriamo con il Content-Management-System Typo3 che è gestito via web browser.

Se hai delle domande e sei interessato, ti preghiamo di prendere contatto con:

Kay Rudolf, tel. 051 / 281 58 49 oppure [sekretaer@vslf.com](mailto:sekretaer@vslf.com).

### Web master

Per la nostra homepage cerchiamo un/a web master.

Se hai delle buone conoscenze del programma Content-Management-System Typo3 e sei interessato alla gestione tecnica del nostro sito web, sei pregato di prendere contatto con: Kay Rudolf, tel. 051 / 281 58 49 oppure [sekretaer@vslf.com](mailto:sekretaer@vslf.com).

È primavera, ovunque spunta il verde e tutto è in fiore! Anche la comune marcet-ta lenta (*ralentissima vernalis*) torna a fare capolino. Una piantina molto delicata che cresce prevalentemente lungo le massicciate ferroviarie. Attualmente la si può



**Sfruttare le sinergie:** è questa la parola magica per contenere i costi. Qui di seguito un perfetto esempio di collaborazione tra l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale per le strade (ASTRA).



PEKABA vive!

### 8 differenze

