

4	Editoriale
7	La voce del presidente
9	Casi di segnaletica e irregolarità
10	Il binario di servizio P 62
11	SQA e QSA
12	Gruppo Segnaletica FFS
14	Una curva su un tratto rettilineo
15	Cartellino rosso
16	Esami di lingua
17	SOPRE
18	Cargo
18	Cargo CI
19	CCL FFS
20	Una settimana di vacanze BLS
21	1 anno e mezzo dopo Rastatt
22	Ridistribuzione nel 2° pilastro
24	Ferrovita
25	Frustrazione
26	SOB
27	THURBO
29	Feedback sul LocoFolio 1/2018
30	Vivi il tuo sogno, non sognare la tua vita!
31	Interna
31	in memoriam

Mintage: 150 / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

Loco Folio 18/2: 30.11.2018 | Chiusura di redazione Loco Folio 19/1: 1.4.2019

Redazione LocoFolio: Markus Leutwyler [locofolio@vslf.com](mailto:locofolio@vslf.com)

Layout & Produzione: Stephan Gut [artdirector@vslf.com](mailto:artdirector@vslf.com)

Traduzioni: (I) Anita Rutz (F) Gianmarco Induni

Print: Neidhart + Schön Print AG | Dorfstrasse 29 | CH-8037 Zürich





## *Il cerchio della vita*

Simba, il leoncino de "Il re leone", aveva arricciato il naso quando suo padre, con grande dovizia di particolari, gli aveva parlato del cerchio della vita. L'inizio e la fine, ogni cosa è interconnessa a qualcos'altro. Potremmo anche spiegare la cosa in questi termini: non si fa neanche in tempo a sistemare le cose di sopra che è già ora di ricominciare dal piano di sotto, perché c'è di nuovo un bel "casino" dappertutto.

Se analizziamo i temi di questo numero, anche noi possiamo trovare degli elementi che in un qualche modo ci riportano al cerchio della vita. Gli argomenti nuovi sono davvero pochi, mentre molti ci sono più che familiari e semplicemente ci si è passata sopra una nuova mano di vernice.

Anche gli esami di lingua sono stati oggetto di pesanti critiche. Si dice che le cose

adesso vadano meglio e che i problemi siano stati risolti. No, purtroppo le cose non stanno affatto così. Nella sua relazione, Ruedi Gfeller osserva che né la velocità con cui parlano gli esaminatori, né il vocabolario, sono adattati alle reali esigenze del personale di locomotiva.

Non è una novità nemmeno il fatto che il sistema "cassa pensioni" non sia esente da errori e che, tutto sommato, nessuno abbia voglia di scottarsi le dita. Un'analisi oggettiva e interessante di Richard Widmer ci fa capire da dove viene il denaro e dove va a finire.

Un classico è anche la totale inadeguatezza della segnaletica. Il segnale a quale binario corrisponde? Dove comincia il tratto di rallentamento e dove finisce? Si tratta di un rallentamento o di una curva? C'è davvero

un po' di tutto, ma con delle tavole molto piccole per far sì che passino quanto più possibile inosservate. E così tutti (o quasi) sono contenti. Ma come si può riconoscere un segnale basso che finisce per trovarsi sotto al treno stesso? Anche se può sembrare divertente, in realtà non lo è affatto. Qui è una questione di sicurezza che, almeno per noi, è molto importante, tanto più che siamo noi a doverci mettere letteralmente la testa, visto che è quella che viene per prima.

Puntualmente ogni qualche anno bisogna rinegoziare il CCL. Quest'anno la cosa era particolarmente snervante. Dopo un forte braccio di ferro iniziale, si è comunque riusciti a definire delle soluzioni accettabili. Ma, come nello sport, vale il detto: finita una partita se ne fa subito un'altra.

Sopra. Sopra? Meglio lasciar perdere...

Il cerchio della vita gira e gira.

A proposito di cerchio: Nonostante l'eterna mancanza di personale, mi auguro che i vostri turni di lavoro vi consentano di trascorrere in serenità qualche giorno di festa circondati dall'affetto delle persone a voi più care!

Auguro a tutti voi un buon Natale e un felice anno nuovo.

Markus Leutwyler  
Redattore del LocoFolio

# WELLNESS HIT AM THUNERSEE

Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.



Neu! Neu! Neu!

Erweiterte Wellnessanlage

(Salzstein-Kräutersauna, Aroma-Dampfbad & Regendusche)

- 1 Übernachtung Weekend CHF 180.–** pro Person (Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 1 Übernachtung für nur CHF 170.–** pro Person (So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 2 Übernachtungen für nur CHF 320.–** pro Person
- 3 Übernachtungen für nur CHF 450.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 480.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer
- 7 Übernachtungen für nur CHF 899.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 999.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

Im Angebot inklusive ist

- Welcome-Cüpli bei der Anreise
- Übernachtung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarfön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV
- reichhaltiges **Frühstücksbuffet** (bis 10.30 Uhr)
- **4-Gang-Nachtessen** mit Menüwahl
- freier Eintritt in unsere **Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, Aussen-Sauna, Hamambad, gediegene Ruheoase und Fitnessraum

**Einzelzimmerzuschlag** pro Nacht CHF 20.–  
Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

«Panoramacard»

inkl. GRATIS Regio-Bus bis Interlaken & weiteren attraktiven Vergünstigungen (Berge, See usw.).



Angebot gültig für Aufenthalte bis 24. Dez. 2019  
(Exklusiv allgemeine Feiertage!)



SOLBADHOTEL  
SIGRISWIL

Sigriswilstrasse 117  
CH-3655 Sigriswil  
Tel +41 33 252 25 25  
Fax +41 33 252 25 00  
info@solbadhotel.ch  
www.solbadhotel.ch

## La voce del presidente

Hubert Giger, presidente del VSLF

Care colleghe e care colleghi

Più velocemente di quanto non cadano le foglie dagli alberi, sono molti i nostri colleghi che raggiungono il meritato pensionamento. Anche se alcuni di loro prestano ancora qualche giorno di servizio, qualche responsabile sta già cominciando a chiedersi chi guiderà tutti questi treni in futuro. Anche di notte e durante i weekend, quando di solito non si lavora.

Ci siamo resi conto che le serate informative sulla formazione di macchinista non sono più così frequentate. È anche chiaro che non tutti gli interessati sono candidati potenzialmente in grado di assolvere questa intensa formazione. Tutte le altre informazioni non sono altro che le fake news dei soliti irriducibili ottimisti.

Così la ricerca di bravi collaboratori si sta estendendo anche ai paesi vicini. Nelle classi della Svizzera occidentale la maggior parte degli allievi è francese. Le nuove campagne pubblicitarie dovrebbero attirare nuovi macchinisti dalla vicina Germania. Al nord, il 50% dei macchinisti andrà in pensione nei prossimi 10 anni e intanto leggiamo titoli a caratteri cubitali su un aumento di richiesta del 30% per il traffico passeggeri e per quello merci entro il 2030.

L'attrattività del mestiere di macchinista, e quindi la sua commerciabilità, deve assolutamente migliorare. I turni irregolari e le sempre maggiori richieste durante il servizio rendono il lavoro sempre più pesante, ed è quindi necessario prendere dei provvedimenti per evitare che, a lungo andare, si arrivi al logoramento più totale. Non si riuscirà a rendere tollerabile lo sfruttamento di tutte le possibilità della LDL proponendo corsi sull'alimentazione, anche se pensati a fin di bene.

Dovrebbe essere rispolverata la bella, antica e saggia credenza che un buon stipendio influisca positivamente sull'approccio lavorativo e sulla fedeltà all'azienda.

Il fatto che l'azienda non riconosca la necessità di dover trovare nuove leve, evidenzia la difficoltà a risolvere problemi più ampi e esterni al proprio settore, tanto più che, com'è noto, le responsabilità sono state suddivise. Grazie ai conti di risparmio di tempo per un po' si riuscirà ad arginare questa valanga che, inevitabilmente, prima o poi finirà per colpire il fondovalle con ancora più forza. Il nostro compito è quello di impedire che, a causa della maggiore sollecitazione, vengano richieste prestazioni aggiuntive al personale.

I vertici si occupano più volentieri di digital days, che in realtà non interessano più a nessuno, anche perché ora la rivista del personale è di nuovo cartacea. Se prendiamo le troppe perturbazioni d'esercizio, le grandi perdite di capacità dovute all'ETCS e il vero e proprio scandalo informatico chiamato SOPRE, sarebbe più che auspicabile riflettere su una digitalizzazione e un'automatizzazione più sensata. La situazione è sempre più critica e le conseguenze per il sistema e per i nostri clienti sono già evidenti.

Non ci sono mai stati così tanti progetti in corso come ora sul presunto aumento dell'efficienza e sul miglioramento della ferrovia: best-way alla BLS, FFS-Agile, trasformazione FFS Cargo, ulteriore sviluppo di Viaggiatori (WEP), cooperazione SOB-FFS per le concessioni del traffico a lunga distanza, ecc. Impossibile non accorgersi che qui non si sta facendo altro che tappare dei buchi previsti da tempo e che continuano a riaprirsi; pensiamo soprattutto alla manutenzione dei veicoli e alla gestione dei tanti cantieri.

In qualità di partner sociale siamo coinvolti nella maggior parte di questi progetti, ma dopo le decisioni dell'azienda non ci rimane altro da fare che cercare di attenuare le conseguenze per il personale interessato e, non da ultimo, di segnalare anche i

rischi e le inadeguatezze, ma purtroppo finora con pochi risultati. Quando le conseguenze diventano chiare, gli autori sono già da tempo lontani, ovvero occupano un'altra funzione.

Sta inoltre aumentando anche il nostro impegno sul piano delle trattative dei diversi CCL e altri contratti. Al momento il CCL FFS è al sicuro, ma diversi temi sono pronti per essere affrontati di nuovo, motivo per cui il comitato del VSLF sarà sempre più impegnato e sotto pressione. Riusciremo a gestire tutte queste sfide grazie ad una struttura chiara, ad un obiettivo comune e ad una forte coesione interna. Il VSLF ha bisogno di tutto questo, adesso e in futuro. Grazie per la vostra fiducia e il vostro sostegno.

Spesso si sente dire che il macchinista decide tutto da solo. D'accordo, allora faremo proprio così. Siamo merce rara. Auguro a tutte le colleghe e a tutti i colleghi un'ottima continuazione.

Il vostro presidente  
Hubert Giger





## Casi di segnaletica e irregolarità

I casi di superamento dei segnali e le irregolarità stanno assumendo proporzioni allarmanti. L'articolo «Casi di segnaletica e irregolarità» apparso sull'ultimo LocoFolio ha sollevato molte discussioni ed è stato ripreso anche dalla Sonntagspresse. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Il fatto che le irregolarità, soprattutto nel servizio di manovra, siano in costante aumento, nell'articolo ci viene confermato anche dall'UFT. Non possiamo però condividere l'affermazione secondo cui non vi è una corresponsabilità da parte dell'impresa ferroviaria o dell'UFT in questo stato di cose. Anzi, è proprio il contrario. Siamo inoltre dell'avviso che anche HR e la divisione QSA abbiano una diretta corresponsabilità per quanto sta succedendo. Una volta tutti i diretti interessati di uno stesso reparto collaboravano attivamente e, grazie a delle strutture snelle, non solo si poteva lavorare molto bene, ma si riusciva anche a formare del personale altamente flessibile. Oggi, invece, sembra che più è conveniente e meglio è.

In seguito alla pubblicazione dell'articolo sul LocoFolio ho avuto un incontro molto costruttivo anche con la divisione Qualità, Sicurezza e Ambiente della BLS. Siamo d'accordo sul fatto che per ovviare ai tanti casi di segnaletica nel servizio di manovra, per imparare questo mestiere è necessaria una maggiore pratica. Ci si è anche chiesti se questo non sia magari dovuto anche al mutato approccio lavorativo da parte delle generazioni più giovani. Personalmente, penso di no; penso piuttosto che le distrazioni dovute a priorità e obiettivi sbagliati, come pure agli odierni gadget digitali - e a quelli previsti -, rappresentino un fattore molto più penalizzante. Ed è purtroppo già da diversi anni che stiamo lottando contro l'enormità di prescrizioni e richieste inutili, evidentemente con scarso successo.

Nell'ambito della formazione sono troppe le persone e i reparti che hanno voce in capitolo, in quanto è un settore che genera sempre nuovo lavoro e, non da ultimo, anche una maggiore condivisione delle responsabilità. Sembra che questa sia una cosa voluta, ma quel che è certo è che non è affatto utile per una solida formazione.

Sul piano della formazione la BLS lascia grande autonomia, ciò che consente di acquisire l'esperienza necessaria e di lavorare in modo produttivo. Un background costruito su solide basi e orientato alla pratica è indubbiamente il metodo migliore per imparare e per sapersi destreggiare al meglio con le operazioni di smistamento, e non solo. La BLS dovrebbe continuare su



questa strada ed essere d'esempio per le altre ferrovie (sia detto per inciso che questo potrebbe benissimo dare adito ad importanti adeguamenti). Qui di seguito la lettera di una giovane collega al VSLF che pubblichiamo con il suo consenso:

Ciao Hubi,

Dopo aver riflettuto a lungo, ho finalmente deciso di esprimere pubblicamente la mia opinione.

L'attuale discussione sulla formazione dei macchinisti mi conferma che durante il mio periodo di formazione non ero affatto l'eterna brontolona che mi si accusava di essere, bensì che effettivamente c'erano, e ci sono tuttora, delle gravi lacune nella nostra formazione. È difficile dire se gli attuali problemi si possano risolvere allungando i tempi della formazione.

La mia impressione è che, dopo aver superato l'esame UFT, i macchinisti in formazione siano ben contenti di non doversi più scervellare tra Mindmaps, Placemats, World Café e chissà quant'altro ancora.

Penso che si debba innanzitutto lavorare sulla qualità della documentazione e su come si debbano svolgere le lezioni.

Ai tempi della mia formazione il materiale didattico era pieno zeppo di errori, per non parlare poi dell'ortografia, ciò che nella mia classe regolarmente aveva dato adito a tanta confusione e ad inutili discussioni. Nel frattempo la situazione dovrebbe essere migliorata, dato che da quando abbiamo concluso la formazione il materiale è già stato rielaborato più volte.

Per me resta un mistero come mai durante la formazione non si lavori principalmente con gli attuali regolamenti. In fin dei conti si tratta proprio di quei documenti con cui un macchinista in formazione si dovrà poi confrontare una volta ottenuta la licenza.

Una cosa è certa, riuscire a stare al passo con una simile montagna di documenti, con un'attività frenetica come la nostra, è una vera e propria fatica di Sisifo ed è praticamente impossibile.

Devo dire inoltre che la parte teorica ricorda più un gruppo di auto-aiuto che non una formazione vera e propria. Durante la formazione avevamo creato, con tanto impegno, tutta un'infinità di flipcharts, ma l'output ha sempre lasciato alquanto a desiderare. I corsi prevedono che i macchinisti in formazione, che puntualmente hanno delle conoscenze molto limitate della materia, vengano lasciati a se stessi davanti ad un regolamento di 2.000 pagine, per poi dover cercare da soli i punti relativi a un dato argomento. I novellini, di cui all'epoca anch'io facevo parte, ben presto si scontrano con i propri limiti. Il concetto di "quali siano per me le prescrizioni rilevanti", durante la formazione è un pensiero ancora alquanto remoto.

Il classico insegnamento frontale sarebbe indubbiamente il metodo più idoneo e più efficace per consentire ai macchinisti in formazione di prendere dimestichezza con la grande mole di prescrizioni. A distanza di cinque anni, devo ammettere che a volte ho ancora qualche difficoltà a districarmi nella nostra giungla di regolamenti.

Vorrei dire una cosa a difesa dei nostri istruttori, e cioè che hanno sempre fatto tutto il possibile, a volte lavorando anche di notte, per passare al setaccio tutte le incongruenze contenute nel nostro ma-

teriale didattico e per modificare a propria discrezione gli esercizi e le sequenze didattiche. Impossibile non accorgersi di quanto la nostra buona riuscita stesse loro a cuore. Tutti questi elementi mi hanno comunque lasciato un certo senso di amaro in bocca. Spero che queste informazioni ti possano essere utili.

Un caro saluto

Sonntagszeitung del 29 luglio 2018

### Le FFS sono preoccupate per gli errori nell'ambito della movimentazione

[...] L'UFT fa notare che nell'ambito di traffico viaggiatori questi episodi sono rimasti costanti. «Nonostante il traffico aumenti di anno in anno», riferisce il portavoce Gregor Saladin. Per quanto riguarda le operazioni di manovra, pare che nel 2017 si sia effettivamente verificato un numero di eventi superiore alla media. «Non si è però registrato un aumento di incidenti gravi.» Afferma inoltre che durante i colloqui con le ferrovie sono state identificate varie cause.

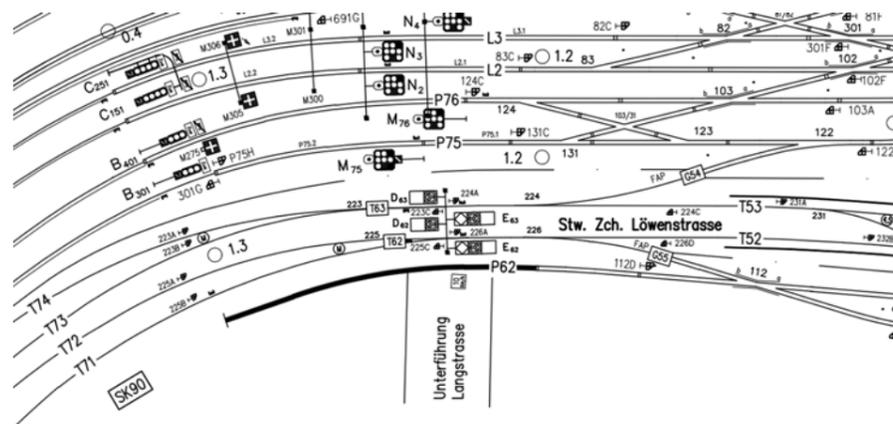
«Per esempio, l'aumento del traffico, come pure la situazione più complessa e la modifica degli impianti in seguito a cantieri o ristrutturazioni.» Saladin respinge l'accusa secondo cui la qualità della formazione non sarebbe buona. Gli aspiranti, afferma, ricevono un'approfondita formazione teorica e pratica e devono sostenere un esame di capacità. «Questo garantisce che ad ottenere la licenza siano solo le persone che sono in grado di svolgere determinati servizi in modo autonomo e in tutta sicurezza.»

Le FFS continuano però ad essere preoccupate. Secondo «20 Minuten», la scorsa primavera hanno infatti inviato una lettera ai macchinisti, in cui si segnalava che «sono proprio i collaboratori con minore anzianità di servizio ad essere maggiormente interessati». «A preoccuparci sono soprattutto i casi che si verificano nell'ambito delle operazioni di smistamento, in quanto non si prevedono dispositivi di sicurezza e le eventuali conseguenze possono essere di grande portata.»

Il portavoce Oli Dischoe ha preferito non commentare la lettera, ma ha dichiarato: «Le FFS naturalmente provvedono a sensibilizzare regolarmente tutti i propri macchinisti sul tema dei casi di superamento dei segnali. Questo rientra in una gestione seria del personale attivo in settori così importanti.» [...]

## E intanto gli anni passano...

Il problema del binario di servizio P 62 di Zurigo HB. *Équipe tecnica del VSLF*

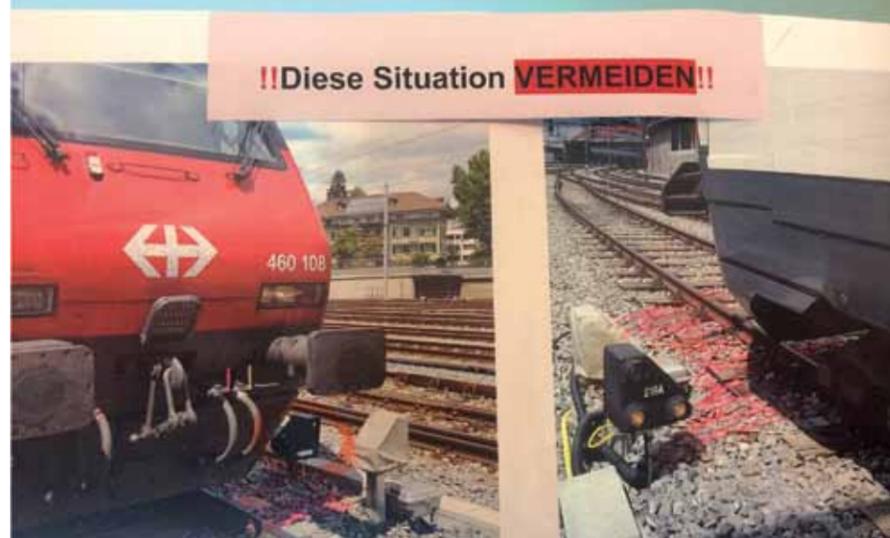


Sono diversi i macchinisti che, tramite notifica ESQ, hanno segnalato il problema del binario di servizio P 62 di Zurigo HB, criticando il fatto che quando il treno viene arrestato in prossimità del paraurti, il segnale basso per l'uscita non è visibile dalla cabina.

Se il binario ha una lunghezza di 102 m e il treno è lungo 100 m, resta solo 1 metro per parte, una distanza che non è sufficiente

per riconoscere il segnale dal proprio posto di lavoro all'interno della cabina. Se si sbaglia a partire, non si possono escludere delle collisioni frontali.

Il caso è pendente presso QSA da oltre due anni ed è stato depositato presso FFS Infrastruttura che, da parte sua, si è rifiutata di spostare il paraurti di 3 metri, dal momento che la casetta SK 90 dev'essere protetta. Noi intanto aspettiamo una soluzione. ➔



## UFT

News UFT no. 61, luglio 2018

### Il ruolo di autorità di vigilanza dell'UFT

L'UFT funge da autorità di vigilanza per i trasporti pubblici, il trasporto merci su rotaia e su strada e, più precisamente, nei settori della sicurezza, dei finanziamenti e dell'infrastruttura. L'appellativo di "autorità di vigilanza" può tuttavia suscitare delle aspettative troppo alte. Le leggi prevedono che la responsabilità venga assunta dalle imprese di trasporti e dagli altri attori coinvolti. In funzione dei rischi e per sondaggio, l'UFT verifica che essi adempiano ai loro obblighi e, in collaborazione con gli stessi, si assicura che il sistema sia sicuro ed efficiente.

Nella maggior parte degli altri settori, l'attività di vigilanza dell'UFT ha inoltre un ruolo complementare rispetto alla responsabilità primaria delle imprese di trasporti. Sono in primo luogo e soprattutto le imprese di trasporti che devono rispondere della sicurezza dei trasporti via ferrovia, tram, bus, funivia e via acqua.

Per il settore ferroviario, questo principio è definito nella legge federale sulle ferrovie (art. 17): "Nel quadro delle prescrizioni, le imprese ferroviarie sono responsabili della sicurezza d'esercizio degli impianti ferroviari e dei veicoli".

Questa ripartizione dei ruoli e delle responsabilità si è dimostrata valida. Con i suoi ben 278 posti a tempo pieno, l'UFT dispone di sufficienti risorse per adempiere ai propri obblighi. Per controllare in dettaglio tutti i settori presenti sul territorio nazionale, ce ne vorrebbero però molte di più.



## Esempi concreti senza soluzione

SQA e QSA hanno creato una pagina news "Sicurezza quale priorità" su FFS Intranet, in cui si forniscono delle informazioni rivolte a tutti i collaboratori delle FFS. *Équipe tecnica del VSLF*

Presso le FFS sono attive le divisioni Sicurezza, Qualità e Ambiente SQA e Qualità, Sicurezza e Ambiente QSA che, mediante dei processi predefiniti, devono applicare gli standard e i processi continui di miglioramento e, come dice il nome stesso, sono preposte alla gestione della sicurezza, della qualità, dei rischi e dell'ambiente. Nell'ambito di FFS Cargo, traffico viaggiatori e infrastruttura sono circa 200 le persone che operano in questo settore.

All'interno dell'impresa ci sono inoltre molti collaboratori che, nei più svariati settori, sono direttamente responsabili per la sicurezza come, per esempio, gli esperti esaminatori, i collaboratori attivi nei centri di competenza o chi elabora le diverse prescrizioni e i regolamenti. SQA e QSA svolgono una funzione di supporto e di controllo.

L'autorità di vigilanza UFT è inoltre coinvolta direttamente in molti processi, come per esempio per quanto concerne le concessioni, l'ETCS e i processi operativi. E,

non da ultimo, con i suoi gruppi di esperti e di gruppi di lavoro l'Unione dei trasporti pubblici UTP si occupa delle attività nelle rispettive aree di competenza. Il know-how nella tecnica ferroviaria viene garantito e sviluppato nell'ambito della commissione Tecnica e Esercizio ferroviario.

SQA e QSA hanno creato una pagina news "Sicurezza quale priorità" su FFS Intranet, in cui si forniscono delle informazioni rivolte a tutti i collaboratori delle FFS. I casi riportati hanno come base l'analisi degli eventi.

Un esempio: Accoppiamento dell'ICN dopo diversi problemi di accoppiamento e relativi ritardi.

### Un passo avanti per la sicurezza: Accoppiamento dell'ICN – Quali insidie nasconde?

19.07.2018

#### Caso reale (reso anonimo)

Al momento dell'ingresso nella stazione mi sono accorto che il segnale per binario occupato era acceso. Poiché non vi era alcun annuncio in SOPRE-Web e TIP mobile al momento dell'entrata in

servizio, ho pensato ad un'occupazione del binario da parte di altre carrozze. Nell'avvicinarmi al binario ho provato a vedere cosa ci fosse e appena prima dell'inizio del marciapiede ho notato un altro ICN. Ho allora riconsultato velocemente la mia rotazione già aperta e anche il TIP mobile, a sua volta aperto sul mio cellulare, ma senza trovare nulla su un eventuale accoppiamento. Poiché non sapevo se effettuare o meno l'accoppiamento, ho chiamata il capomovimento in fase di fermata, ricevendo una risposta quando ero ormai fermo.

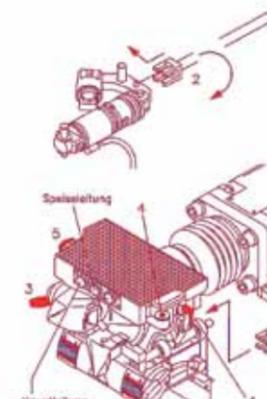
Mi ha comunicato che bisognava accoppiare i veicoli. Poiché l'altro veicolo era pronto, ho quindi effettuato rapidamente l'accoppiamento prima di aprire le porte, dimenticando che il mio dispositivo non era uscito.

Assenza totale di raccomandazioni o consigli! I lettori interessati adesso si chiederanno se sono state adottate delle soluzioni sostenibili. Ecco i

nostri interrogativi:

- SQA e QSA cosa fanno per far sì che il personale sia informato per tempo, sempre che ciò accada, su quanto succede?
- In caso di cattive condizioni di visibilità quando si entra in un binario occupato, la consultazione di strumenti elettronici e le telefonate per ottenere delle informazioni sono consentite?
- Quali misure intendono adottare SQA e QSA, dal momento che i cambiamenti a breve termine nello svolgimento dell'esercizio, senza previa informazione del personale interessato, possono creare insicurezza e far fare dei passi falsi?
- Nello svolgimento della propria attività e durante le giornate di formazione continua come si giustifica il fatto che queste costanti pressioni legate alla puntualità sono in netto contrasto con la sicurezza e con la salute del personale?

Di miglioramenti significativi purtroppo finora non se ne sono visti. Peccato! Le analisi degli eventi possono essere di una qualche utilità solo se accompagnati da dei miglioramenti. ➔



# Gruppo Segnaletica FFS

Su iniziativa di Philippe Gauderon, l'allora nuovo direttore di FFS Infrastruttura, alla fine del 2010 si erano tenuti i primi incontri tra il VSLF e le FFS. Hubert Giger, presidente del VSLF

## Antefatto Incontro gruppo Segnaletica FFS Infra – V – QSA – parti sociali

Questo era stato possibile dopo che avevamo rilevato e sistematicamente segnalato tutta una serie di situazioni pericolose e insostenibili. Tra i principali punti che criticavamo, la caotica collocazione dei segnali a destra e a sinistra, comprese le tavole di fine stazione (limiti di manovra), come pure una segnalazione dei tratti di rallentamento del tutto inaccettabile. Si pensi solo alla situazione nella regione di Ginevra in direzione ovest, dove si circolava senza l'attivazione dell'avviso di segnale disposto su fermata.

## Primi successi

Per quanto riguarda la questione dei tratti di rallentamento (le nostre prime lettere in merito risalgono all'aprile 2009), se ne è riconosciuta relativamente in fretta la pericolosità e la necessità di intervenire quanto prima. Nel 2013, si è creato un apposito gruppo di lavoro, sotto la direzione di Thomas Gehri. I contatti con lui erano molto buoni, forse anche perché trattandosi di una figura esterna alle FFS poteva gestire la situazione con maggiore obiettività

e meno preconcetti. Era riuscito a raggiungere un livello più che accettabile in tutta la rete (tranne, per esempio, in Ticino).

Uno dei problemi è sempre ancora la rotazione di 90° delle tavole di rallentamento per segnalare la non validità. Prima semplicemente ci si metteva sopra un sacco di iuta, ma nell'era della digitalizzazione globale questa è una soluzione che costa troppo poco ed è troppo banale, in fin dei conti anche il programma SmartRail 4.0 ha bisogno di lavorare.

Con la lettera che abbiamo scritto poco prima di Natale del 2013, in cui ci siamo lasciati andare a tutta una serie di minacce e abbiamo richiamato tutti i destinatari alle proprie responsabilità, siamo riusciti a far sì che, nell'arco di 10 giorni, i limiti di manovra di tutti gli itinerari da Zurigo HB a Wiedikon, Wipkingen e la stazione di smistamento venissero segnalati correttamente. Ancora oggi sono utilissimi per evitare che i treni si immettano nelle aree di manovra. Si tratta purtroppo di un singolo successo, reso possibile solo grazie al fatto che si erano verificate troppe irregolarità che avrebbero potuto provocare una collisione frontale.

## Incontro gruppo Segnaletica FFS Infra – V – QSA – parti sociali

Al termine degli incontri presso FFS Infrastruttura, alla metà del 2014 si è istituito un apposito gruppo con il compito di sistemare tutta la questione e consentire uno scambio continuativo di informazioni. Questa piattaforma era anche il risultato dei colloqui ai vertici con il CEO Andreas Meyer a seguito del tragico disastro ferroviario di Granges Marnand nell'estate 2013, durante i quali si era ribadita la necessità di un maggiore coinvolgimento del personale e delle voci critiche nelle questioni attinenti alla sicurezza.

## Risultati dopo tanti anni di impegno

La posa dei segnali a sinistra e a destra nel frattempo non viene più fatta solo a campo aperto, ma anche all'interno di interi impianti con una moltitudine di binari, raccordi e allacciamenti. Non c'è più una logica e non ci sono più delle normative unificate nemmeno per le gallerie. Ci si avvale di ogni possibilità offerta dalle direttive. Anche la nuova piattaforma Segnaletica PlaSi si atterrà a queste direttive. Durate le sedute, sin dall'inizio abbiamo dovuto contrattare per ogni metro in lar-

ghezza e in altezza fino al successivo binario a destra. E, questo, senza che si sia tenuto conto dell'intero impianto e delle ripercussioni sulla corsa e del fatto di doversi basare sul principio che in Svizzera i segnali sono posati a sinistra. È fondamentale dare seguito a questo principio del legislatore (e alle sue intenzioni?).

Si è chiesto pertanto che la visibilità dei segnali venisse ridotta da 10 secondi (conformemente alla normativa Regelwerk Technik Eisenbahn RTE) ad almeno 6, risp. 5 secondi. Questi 6, risp. 5 secondi, sono l'unico punto concreto emerso dalla perizia sulla psicologia del lavoro Visibilità dei segnali 1) del 2017. Questo, non tanto come un miglioramento per gli utenti, quanto piuttosto per semplificare e legittimare la collocazione dei segnali, motivo per cui anche questa perizia per noi utenti ha significato soltanto un peggioramento della situazione.

## In conclusione

Fintanto che l'obiettivo sarà quello di installare quanti più segnali possibile a basso costo, e pertanto di trarre il massimo dalle normative, anche i singoli adeguamenti non serviranno a niente.

Le conseguenze delle nuove modalità di posa dei segnali sono:

- Più casi in cui i segnali vengono confusi (molti dei quali li conosciamo molto bene, tra cui anche l'incidente di Rafz).
- Impossibilità di impiego interoperabile del personale di locomotiva senza conoscenza delle linee (richiesta dopo l'interruzione di Rastatt).

Riassumendo, possiamo affermare che per trovare delle soluzioni adeguate e standardizzate ci vuole ancora tanta perseveranza e un'intensa opera di convincimento.

La probabilità che TUTTI i segnali a destra del binario vengano dotati di una freccia e che finalmente si ristabilisca un certo ordine, nel frattempo sembra essere "politicamente" ipotizzabile. Per i tratti di rallentamento, tutto sommato era l'unica soluzione plausibile per rimettere un po' d'ordine.

1) Estratto della perizia: *Rischio di confondere i segnali: il rischio di principio sussiste in presenza di binari multipli, in particolare modo se ci sono tre o più segnali, quando i segnali non sono scaglionati o, se sì, se sono collocati in una curva in cui un altro segnale viene in primo piano rispetto al proprio.*

Chissà dove nella nebbia...



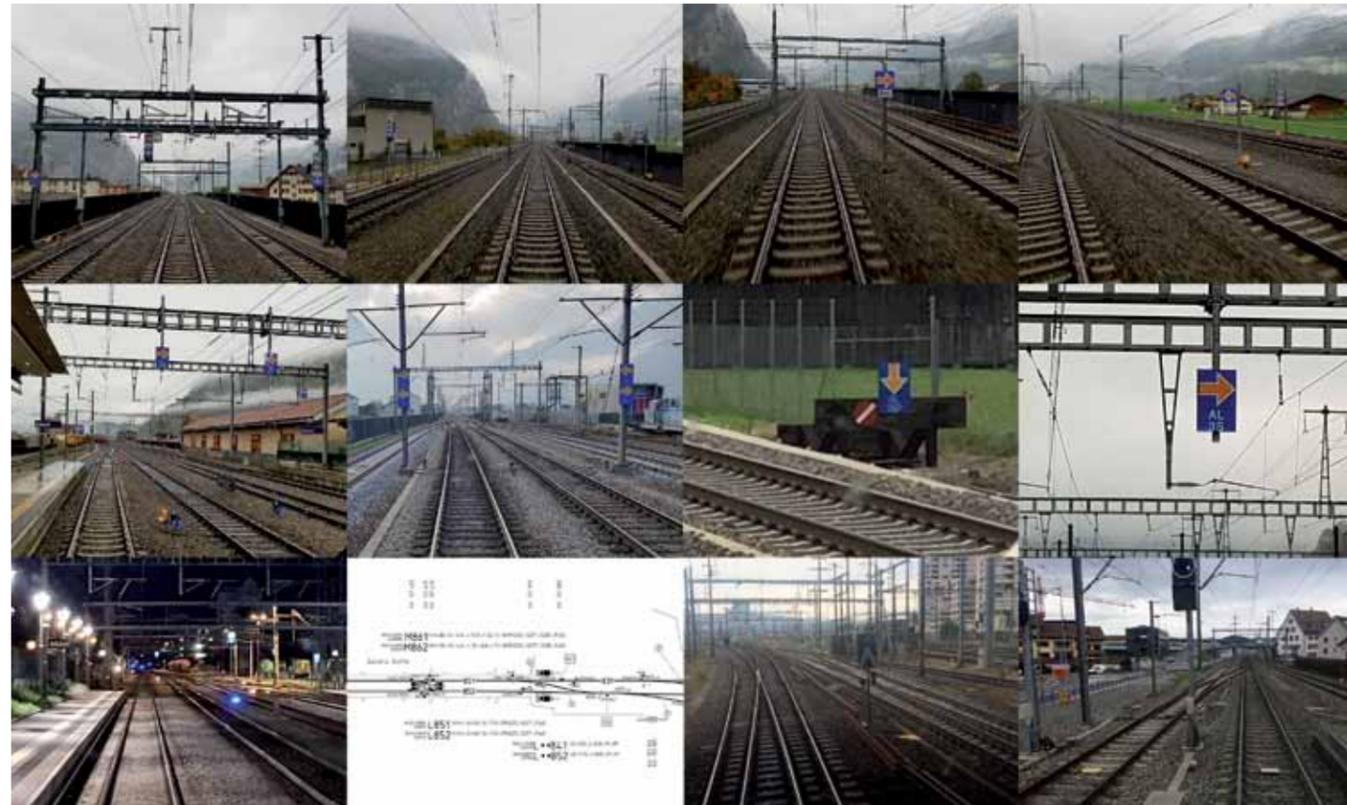
Uscita Bellinzona in direzione sud. Non è chiaro quale segnale valga per il binario centrale. Probabilmente nessuno dei due...? Simili impianti vengono pianificati, controllati e programmati.



Fantasia installazione di segnali a Wil SG. Impossibile determinare l'ambito di validità.



Nuova stazione di precedenza a Schneit tra Winterthur e Wil SG (nel frattempo c'è una freccia).



## Una curva su un tratto rettilineo

Tra Muttenz e la stazione FFS di Basilea i tre binari principali sono dritti, con due leggere curve e, da decenni, la velocità di percorrenza è di 125 km/h. Hubert Giger, presidente del VSLF



In seguito alla costruzione di un ponte provvisorio, dal 14 maggio 2018 FFS Infra ha deciso di segnalare la limitazione della velocità a 90 km/h tramite delle „tavole di velocità per sezioni di binario da percorrere a velocità ridotta“, ovvero le classiche tavole di curva, che purtroppo ora possono essere usate anche all'infuori delle curve. Per la segnalazione sono stati montati dei pannelli troppo piccoli e il tutto è monitorato da balise, ciò che ha causato numerose frenate d'emergenza che hanno messo a rischio la sicurezza dei viaggiatori.

Come misura d'emergenza e quale ultima espressione di padronanza del sistema, sono improvvisamente apparsi dei fogli e degli adesivi su degli albi improvvisati. Se è così, allora la cosa si fa veramente seria e l'aspirazione si sta facendo sentire. Il VSLF è intervenuto anche presso FFS Infra. Dopo dieci giorni non andava più bene e il 24 maggio sono stati montati dei segnali di rallentamento che, dopo che ci eravamo abituati, una mattina improvvisamente

sono stati tolti di nuovo. Come intervento di miglioria, sono stati ordinati dei pannelli di dimensioni normali che poi sono stati montati chissà quando durante la notte, con costi importanti, quando la linea di contatto era disinserita.

Nel frattempo, era apparso chiaro che bisognava prendere delle ulteriori decisioni (SQA e QSA si sono attivate?). In tutti i casi, dal 18 settembre improvvisamente sul posto c'era di nuovo un tratto di rallentamento.

Presto questo secondo tratto di rallentamento dovrà essere eliminato di nuovo, ciò che può indurre il macchinista a pensare che il ponte provvisorio non ci sia più e che pertanto non ci sia più bisogno di frenare. E invece no, ed ecco un'altra frenata d'emergenza...

### Epilogo

Le frenate d'emergenza sono tantissime e sono pericolose per la sicurezza dei viaggiatori.

I costi per ogni frenata d'emergenza possono essere molto importanti, tanto più che si è espressamente previsto un progetto d'innovazione per FFS V (v. riquadro).

Si mettono in atto dei cambiamenti con spese incredibili, si ordinano segnali, i tratti di rallentamento vengono inseriti e poi tolti. Come giustificazione si adduce il fatto che la differenza tra 90 km/h (rallentamento) e 95 km/h (segnale di curva) è determinante per la stabilità del piano di marcia. Questa è un'argomentazione poco convincente.

Il fatto che sia necessario così tanto personale per segnalare il transito a 90 km/h al posto di 120 su un ponte provvisorio, evidenzia ancora una volta che sono coinvolti troppi settori e troppi „specialisti“ e che non si conosce o semplicemente non si tiene conto del modo di lavorare del personale di locomotiva. Se per ogni cantiere si deve montare una simile messinscena, al-

lora si che abbiamo bisogno di un bel palcoscenico! I processi sono più importanti delle soluzioni e assicurano lavoro a tutte le persone coinvolte, il che significa che probabilmente ci sono troppi soldi.

Dal punto di vista del VSLF, semplicemente non si vede la necessità di darsi tanto da fare per trovare delle soluzioni semplici o emanare delle raccomandazioni che sfocino in soluzioni durature e convenienti. Non è utile per le istituzioni e semplicemente non è ciò che si vuole.

Il 7 giugno 2018, il VSLF ha potuto partecipare a un incontro tra FFS Infra e Traffico viaggiatori sul tema della riduzione della velocità tramite tavole di curva oppure tramite tratti di rallentamento, sull'esempio di Muttenz. La nostra richiesta è chiara e anche logica: un ponte provvisorio è un tratto di rallentamento e come tale dev'essere segnalato. Siamo certi che l'azienda riuscirà a far fronte alla spesa per il cambio delle batterie dei lampeggianti ogni due mesi, evitandosi così il dispendioso e gravoso montaggio dei pannelli.

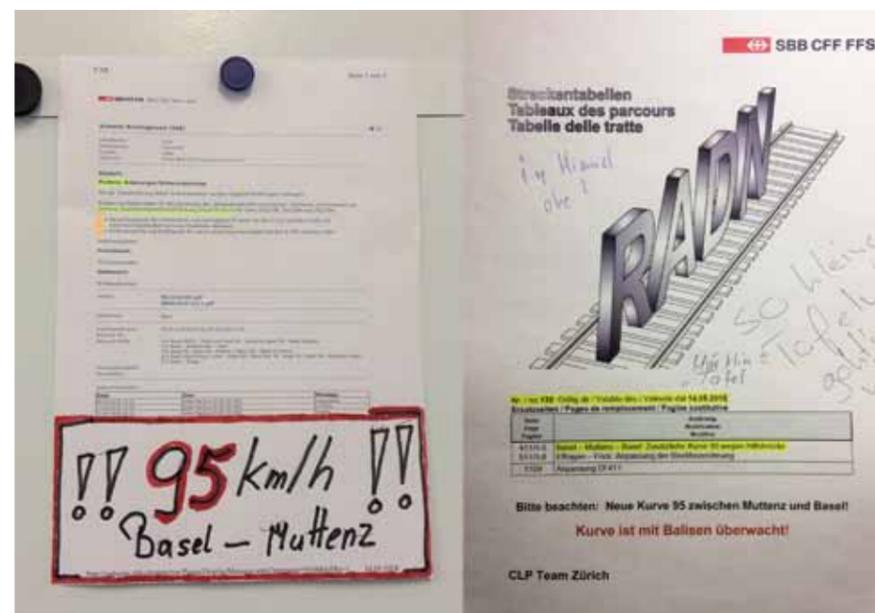
## News FFS V: Ridurre le frenate d'emergenza del 50% in modo innovativo.

10.10.2017

«Riduzione delle frenate d'emergenza» è un progetto d'innovazione che influisce positivamente sulla sicurezza e sulla puntualità dei clienti, riducendo inoltre l'usura del materiale dei veicoli e dell'infrastruttura. Grazie a un nuovo software, le fermate indesiderate possono essere analizzate più velocemente e gli interventi e l'elaborazione di provvedimenti sono più tempestivi. Scopo di questo progetto è sostenere Direzione Trazione nel ridurre le frenate d'emergenza del 50%.

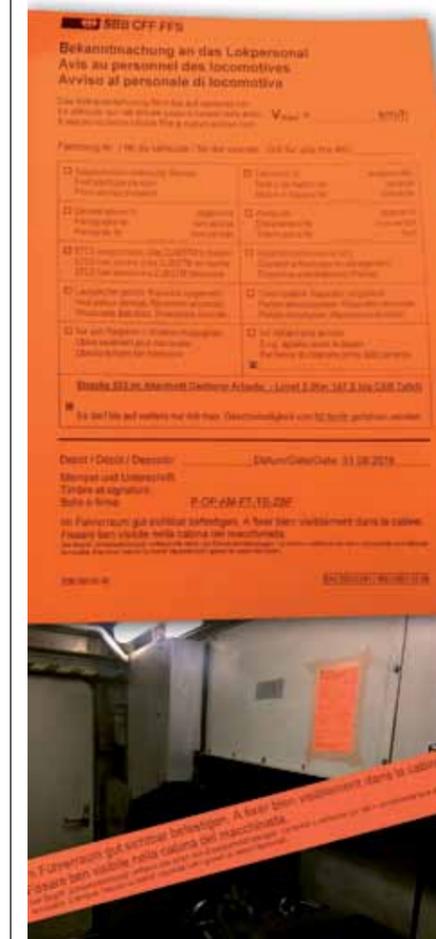
I treni frenano automaticamente per diversi motivi: per esempio se si accelera troppo presto, se si supera la velocità indicata oppure se non si frena abbastanza prima di un cambiamento di velocità. Ogni frenata d'emergenza causa ritardi e usura del materiale, inoltre mette a rischio la sicurezza dei passeggeri.

Dopo la costruzione del ponte provvisorio tra Muttenz e Basilea, P-OP dispone di ulteriori cifre per legittimare il suo progetto d'innovazione.



## Cartellino rosso

Équipe tecnica del VSLF



Il senso del cartellino rosso era quello di rendere attenti i macchinisti alle limitazioni nella guida della locomotiva e agli avvisi, in particolar modo per la limitazione delle velocità massime.

Questo cartellino è ben visibile in entrambe le cabine e ha il vantaggio di poter essere applicato sul supporto dell'orario dei treni.

L'uso che abbiamo fatto finora del cartellino rosso ha riguardato per lo più la notifica di parti di ricambio mancanti per il WC di una delle carrozze (a chi può interessare?) o le eventuali restrizioni locali di velocità. Naturalmente non in tutte le cabine, questo per via della costante movimentazione. Questi cartellini non vengono appiccicati in tutti i posti inimmaginabili soltanto in cabina, ma ora anche nella sala macchine. E così nessuno sa più cosa sta facendo, nessuno ha la benché pallida idea e nessuno lo prende più sul serio. Senz'altro la situazione ideale per ridefinire i processi e generare lavoro.

# Esami di lingua, un grave errore per la sicurezza

Sono tra coloro che sono stati chiamati a sostenere gli esami per una valutazione delle rispettive competenze linguistiche. Dopo aver completato tutti i moduli e-learning e dopo aver partecipato a diversi workshop, mi permetto di fare una considerazione. *Ruedi Gfeller, comitato VSLF*

La formazione linguistica di base dei macchinisti corrisponde almeno a un livello A1. Chiaramente ci sono però molti colleghi che hanno delle conoscenze linguistiche ben più elevate.

Onde evitare eventuali malintesi e per far sì che tutti parliamo della stessa cosa, qui di seguito ho riportato la definizione del livello di riferimento comune A1.

„Riesce a capire e utilizzare espressioni familiari e quotidiane nonché frasi molto semplici per soddisfare bisogni concreti. Riesce a presentare se stesso e gli altri e a porre domande e rispondere a domande su dettagli personali che lo riguardano (per esempio in merito al luogo di residenza, alle conoscenze, agli oggetti che possiede). Riesce a comunicare in maniera semplice, a condizione che l'interlocutore parli lentamente, in modo chiaro e si dimostri disposto ad aiutare nel parlare.

Si tratta di superare i vari moduli e-learning, anche se non si attingono al quadro comune di riferimento. Questo non ha tanto a che fare con la competenza, quanto piuttosto con la capacità di memorizzare del nostro cervello (imparare a memoria i vocaboli). Spesso si incontrano però delle parole che non ci sono nel vocabolario delle nostre unità, per cui si tratta di imparare anche queste. Delle oltre 70 unità disponibili online, con la nuova versione ora i macchinisti hanno a disposizione soltanto 21 lezioni!

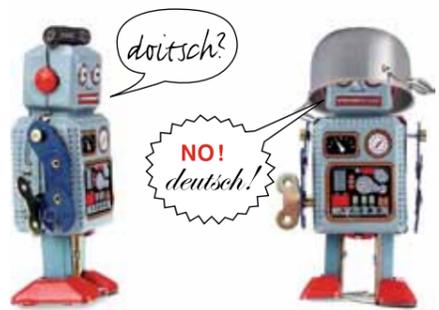
Gli attuali workshop, quattro dei quali sono obbligatori, non sono di alcuna utilità. Le domande vertono sui processi operativi che, nota bene, sono sempre gli stessi in DE/FR/IT, come per esempio il procedimento in caso di sezionamento del treno. In questo contesto, mi è stato chiesto se il sezionamento dei treni è frequente nell'ambito delle FFS. Come, prego? Un altro tema concerneva la presenza di persone nell'area dei binari, ma però non come noi, i diretti interessati, ci aspetteremmo. Mi si chiedeva infatti se è una cosa che capita spesso, se è una cosa pericolosa e che cosa fa il nostro datore di lavoro al riguardo!

L'UFT vuole che, conformemente all'OVF, tutti i conducenti di veicoli motore abbiano una buona padronanza delle lingue ufficiali delle rispettive aree operative, in pratica delle conoscenze che permettano

di svolgere la propria attività sia in condizioni normali di esercizio che in caso di perturbazioni o di situazioni d'emergenza. In queste attività rientra anche il fatto di saper ricevere e impartire delle istruzioni rilevanti ai fini della sicurezza e di saper compilare dei formulari.

Nell'ambito del quadro di riferimento, non si parla mai di un livello linguistico come quello richiesto ultimamente dalla divisione formazione. Si tratta piuttosto di conoscere le parole chiave riportate nelle disposizioni esecutive PCT, per far sì che le altre parti interessate possano reagire correttamente.

Durante la formazione e-learning non si



impara né ad eseguire correttamente un ordine, né a padroneggiare questi concetti chiave.

Perché nel livello A1 devo saper spiegare cos'è un "serrage imposé" e cosa può comportare? Perché devo saper spiegare cos'è un "arrêt d'urgence" con tutti i derivanti processi? Perché con l'A1 devo dare la definizione di un "itinéraire"? Perché devo conoscere dei sinonimi per i termini "atteler" e "détteiler"? Perché nel livello A1 devo saper spiegare cosa penso del Re-Fit delle 460 e che cosa prevede? Quando mi sono permesso di far notare che non capivo questo esercizio, mi è stato chiesto che cos'è che non capivo, dal momento che sono un macchinista.

Chi mi stava di fronte parlava ad un ritmo molto sostenuto che, senza dubbio, non corrispondeva ad un livello A1 o A2, ma malgrado avessi più volte fatto notare che la nostra base è il livello A1, di rado si è parlato più lentamente.

Gli esercizi con gli spazi vuoti da riempire sono fattibili solo se chi ci sta di fronte si attiene al vocabolario del workshop, ciò

che spesso non avviene. Improvvisamente bisogna spiegare il termine "acheminer". La configurazione dei testi presuppone una buona padronanza del vocabolario e dei relativi sinonimi. Per una persona con un livello A1 si tratta di 45 minuti di puro stress!

La partecipazione ad un workshop è possibile nell'arco di quattro giornate. È difficile trovare il momento buono per partecipare a questi corsi (per noi spesso inutili) e ancora più difficile è farli coincidere con i propri turni di lavoro. La modalità di iscrizione è un NO-GO! Ci vogliono almeno cinque step prima di arrivare alla sequenza desiderata. Si ha quasi l'impressione che si faccia tutto il possibile per far sì che questa lacunosa formazione linguistica non sia accessibile a tutti. By the way, durante il corso si verificano di frequente delle interruzioni nel collegamento (Samsung-Headset wired) di entrambe le parti.

Il fatto che i macchinisti e gli altri collaboratori debbano possedere un buon vocabolario delle altre aree linguistiche su cui operano è fuori discussione, ma non vedo assolutamente l'utilità di questo corso.

Ben difficilmente un macchinista può mettere in pratica quello che ha imparato durante il corso, dal momento che nella vita di tutti i giorni le cose vanno ben diversamente. Tempo massimo un anno e non ci resterà più niente di quello che abbiamo imparato. Non capisco come mai la divisione formazione non riesca a organizzare un corso di lingue che sia sostenibile e orientato alla pratica di tutti i giorni. E, per concludere, ancora una cosa: è da più di mezz'anno che diversi nostri colleghi continuano a richiamare l'attenzione sull'ambiziosità e sull'inadeguatezza dell'attuale formazione linguistica. Il reparto QSU sa già da tempo che questa formazione non va bene.

Evidentemente, però, la mancanza di volontà da parte della divisione formazione non è un motivo sufficiente per prevedere degli interventi sulla qualità o dei miglioramenti. Quello che è certo è che, con questa formazione linguistica, è molto difficile che un macchinista possa lavorare in maniera più sicura! ➔

# Programma di pianificazione SOPRE

informazioni ufficiali su Sopre

## Informazioni Thurbo

Aprile 2018

C'è ancora molta strada da fare affinché il programma Sopre sarà all'altezza delle nostre aspettative. Thurbo è coinvolto nell'ulteriore sviluppo del programma, come del resto anche la task force nazionale.

Luglio 2018

I costi per la gestione di Sopre e i diversi cantieri superano ogni aspettativa e rappresentano una grossa sfida per il settore produzione. Non si prevedono dei significativi miglioramenti nell'immediato futuro. Thurbo potenzia l'organico nella logistica e cerca un/a disponente esperto/a, come pure un/a tirocinante per due mesi.

Settembre 2018:

Sopre continua a creare problemi e tutte le settimane è argomento di discussione durante le riunioni della direzione. Le FFS intendono sostituire la task force. Per evitare che le correzioni e le migliorie segnalate da Thurbo svaniscano nel nulla, l'azienda vuole definire un piano d'azione in tal senso con le FFS.

## Verbale CoPe

Ottobre 2018

La riunione prevista per questa settimana è stata annullata, senza fornire spiegazioni di alcun genere. Al momento non riceviamo nessuna informazione.

Siamo stati informati che dallo scorso fine settimana il sistema funziona malissimo dopo una release. I tempi di risposta sono estremamente lunghi. È semplicemente inaccettabile dover lavorare così. La trasmissione dei parametri di riferimento non ha funzionato e molti altri dati non sono stati aggiornati. Gli addetti alle distribuzioni non hanno potuto lavorare per tutto il giorno.

A distanza di quasi un anno, lo stato di Sopre è pessimo come sin dall'inizio. Si avverte ormai una certa indifferenza, i collaboratori attivi nella guida e nella pianificazione non ne possono più, non possono più svolgere il lavoro con la qualità desiderata e, psicologicamente, non ce la fanno quasi più. La frustrazione e la rassegnazione si fanno sempre più largo.

A preoccuparci è il riporto all'esercizio successivo, in quanto i dati relativi al la-

voro svolto non sono più ricostruibili. Ci attendiamo una messa in mora del datore di lavoro.

## FFS Cargo

Ottobre 2018

L'introduzione di CAROS (Strumento di pianificazione e di programmazione per FFS Cargo, progetto risalente al 2014) è stata posticipata di un mese.

Il fatto di unificare più programmi in un unico strumento di pianificazione si sta rivelando molto più difficile, impegnativo e, di conseguenza, dispendioso di quanto previsto. Il timore che si possano verificare molti errori (anche tenuto conto di Sopre) ha portato FFS Cargo a posticipare di continuo la sua introduzione.

Per il personale, la pianificazione delle locomotive tramite Caros è diventata operativa nel settembre di quest'anno. Come sempre quando ci sono degli importanti cambiamenti di un programma, la visualizzazione e l'uso richiedono qualche tempo per potercisi abituare. Per i macchinisti però è alquanto impegnativo. La pianificazione e la programmazione ad Olten presentano già diversi problemi, in quanto a volte spariscono dei turni interi solo perché è cambiato il tipo di locomotiva.

Il fatto che non si possa più vedere se un treno è stato soppresso o che possa essere visualizzato solo facendo intervenire del personale esperto con le dovute autorizzazioni, è un piccolo passo indietro. Bisogna servirsi ancora troppo spesso del telefono per chiarire determinate cose, ciò che tutto sommato non era nell'idea della digitalizzazione.

Anche se è chiaro che prima o poi certi programmi necessitano di essere rinnovati, il fatto di riuscire a gestire tutta la complessità degli stessi si rivela sempre più difficile e oneroso.

## Info della commissione del personale CoPe

Ottobre 2018

A breve potremo «festeggiare» il 1° compleanno di SOPRE presso ZF, ma nessuno è dell'umore giusto per fare festa. SOPRE è come sempre un passo indietro per tutte le persone coinvolte. Nonostante le release, le colleghe e i colleghi di PR notano solo miglioramenti marginali. Il personale di

Pianificazione, Gestione e Coordinamento deve affrontare ogni giorno le manchevolezze di SOPRE cercando di trarne il meglio. Per una «buona» organizzazione dei turni e distribuzione mancano quindi il tempo necessario e una visione d'insieme.

Il risultato: maggiore necessità di risorse per il personale di locomotiva con turni brevi e in parte turni inefficienti con errori, ecc. Maggiore necessità di collaboratori presso PR. Molti colleghi di Gestione e Coordinamento hanno perso la fiducia nei miglioramenti e sono diventati indifferenti.

Le immissioni per il WebClient sono state registrate, ma è ancora da definire quando saranno attuate.

Le questioni in sospeso sono:

- la visualizzazione del turno di riposo per il turno seguente e gli orari giusti nei dettagli dei turni
- la visualizzazione della modifica del turno, se necessaria
- il miglioramento generale della visualizzazione mobile
- la visualizzazione dei conti del tempo aggiunti in SOPREWeb
- la retrospettiva dei turni e delle rotazioni visibile per più di quattro mesi
- la visualizzazione delle interruzioni nel turno (tempo di lavoro pagato)
- l'integrazione della selezione delle richieste con «Richiesta lavoro supplementare»
- un PSN più panoramico e comprensibile
- il numero del turno visibile anche nel PSN
- l'informazione se si apportano modifiche al PSN in un secondo tempo.
- La CoPe ZF continuerà a battersi attivamente per dei miglioramenti.

## Commento di Erich Schlegel, macchinista FFS Zurigo

Ottobre 2018

A me risulta che questo dovrebbe essere il 6° compleanno. Sopre pare sia stato introdotto nel dicembre 2012, una data su cui, in qualità di rappresentante di Transfair, ho sempre nutrito dei dubbi. Si era detto che si era superati, che non si era aperti alle novità e quant'altro. Non resta da sperare che i miglioramenti promessi vengano introdotti quanto prima, come ho vissuto personalmente con il Piper. In tal senso, auguro a tutti i collaboratori PR di continuare a mantenere i nervi saldi e li ringrazio sentitamente per quello che fanno giorno dopo giorno. ➔

Cominciamo dalle belle notizie. La situazione dei trasporti a carri completi sembra essere migliorata. *Guido Schmidiger, Rappresentante Cargo della sezione Lucerna-Gottardo e capomacchinista FFS Historic Ae 6/6 11402 Uri*



freni anche per la corsa sud-nord e poi di riempire di conseguenza la condotta principale. Il fatto di dover frenare un treno pesante in salita ne penalizza tantissimo la corsa, ma anche l'accelerazione presenta dei grossi problemi dato che la locomotiva intanto ha raggiunto il massimo della sua potenza. Nell'istruzione si dice che bisogna tenerne conto. Non mi è chiaro come questo sia possibile. Non mi resta che fare

Le prenotazioni sembrano andare bene e, visto l'aumento dei quantitativi di quasi il 5%, la clientela dimostra di apprezzarli. Prosegue tuttavia la verifica dei punti di consegna poco redditizi. Vorrei fare una riflessione a tale proposito. Se c'è una relazione tra un punto di consegna non redditizio e uno redditizio e si decide di chiudere quello non redditizio, potrebbe succedere che anche il punto di consegna redditizio perda la propria redditività. Questa spirale negativa può precipitare sempre più in basso per poi toccare il fondo. Qui sono richieste delle soluzioni innovative, ma anche una sensibilizzazione del mondo politico. Oltre ad una riflessione economico-aziendale, anche nell'ambito del trasporto merci ci vorrebbe una riflessione economico-politica. La prima vera ferrovia di pianura attraverso le Alpi sembra attirare molto traffico, ciò che salta agli occhi anche senza studiare le cifre dell'ufficio federale; semplicemente lo vediamo nel nostro lavoro ed è una cosa che fa piacere.

Pare inoltre che in seno alla direzione aziendale si sia fatta strada la consapevolezza che per ogni treno ci vuole almeno un macchinista. Si vuole assumere nuovo personale, perfino per la sede di Goldau. È tutto da vedere fino a che punto questo sia possibile: è risaputo che la ricerca della SOB si spinge fino a strappare macchinisti alla WLS e, di conseguenza, di macchinisti in giro non ce ne sono più.

Guasti ai freni nella GbG: Quando si attraversa la GbG, purtroppo certe valvole di comando non apprezzano le variazioni di temperatura e i casi di freni bloccati si verificano molto più spesso del normale. Ora, infatti, ci viene chiesto di fare un test dei

un bel respiro profondo per abbassare un po' la pressione dell'aria.

Bellinzona: Qui c'è solo una cosa da dire. I terroristi della segnaletica hanno fatto davvero un bel lavoro! I segnali principali vengono nascosti dietro ai sostegni della linea di contatto, la sequenza dei segnali ci ricorda il caos nella cameretta di un bambino, i segnali ripetitori valgono sia per il binario a sinistra che per quello a destra, non però quando c'è un cambio di binario. I segnali sono collocati prima della fine del marciapiede. E poi ci si continua a lamentare che ci sono troppi casi di segnaletica. La cosa non mi sorprende per niente. L'unica cosa da fare è prendersi tutto il tempo e andare molto lentamente. Ma tutti quei milioni non sono stati spesi per aumentare la capacità? A proposito di aumento della capacità: grazie all'ETCS L2, sulla rampa nord del Ceneri oggi tutti i treni merci in discesa viaggiano a 55 km/h, secondo il metodo a denti di sega e, questo, con un peso totale di 1750 tonnellate. Se non altro il panorama lì è molto bello.

Passiamo ora alla questione del miglioramento della ferrovia grazie alla moderna tecnologia dell'informazione e dei microprocessori: se si ha fortuna, per la messa in servizio di una BR193 doppia (Siemens Vectron) si ha bisogno almeno di un'ora! È chiaro che per una locomotiva a vapore fuori servizio ma ancora calda, ci voleva molto meno tempo per essere in condizione di partire. Ma anche qui, il progresso non si può fermare.

Nel complesso, si può dire che non resta che attendere i futuri sviluppi ma, se non altro, la sede di Goldau resterà in vita ancora per un po' di tempo. ➔

Cambiamento della cassa pensioni presso SCI. *Urs Schweizer, Comitato del VSLF*

Il 4 settembre 2018 siamo stati informati che FFS Cargo International sta prendendo in considerazione un eventuale cambiamento della cassa pensioni. L'uscita dalla cassa pensioni delle FFS costerà a SCI circa 15 milioni di franchi, in quanto si tratterà di indennizzare i costi per i pensionati della CP FFS.

Senza una richiesta ufficiale alle parti sociali da parte di SCI, si è negoziato un accordo aggiuntivo che definisce che il personale è tenuto a partecipare finanziariamente a tali costi. L'accordo prevede che le misure tuttora in atto per il risanamento della CP FFS vengano portate avanti fino al 2028. Il VSLF reputa questa partecipazione adeguata e ha dato la propria approvazione.

Le parti sociali hanno convocato un'assemblea del personale per la fine di settembre, durante la quale il personale doveva votare a favore o contro un cambiamento della CP. Il comitato del VSLF ha quindi deciso di contattare per iscritto tutti i propri membri SCI e di effettuare un sondaggio. Il VSLF ha preso parte all'assemblea del personale che si è tenuta a Muttenz e ha presentato l'esito positivo emerso dal sondaggio.

Possiamo senz'altro affermare che con questo cambiamento della CP il personale ha fatto la scelta giusta.

Non possiamo però assolutamente condividere le modalità con cui si sono svolte le negoziazioni, come pure il coinvolgimento nelle stesse da parte del VSLF. Ringraziamo comunque tutte le persone coinvolte per l'impegno profuso. ➔



Nel gennaio 2018 hanno preso il via i negoziati per il sesto CCL FFS. Inizialmente avrebbero dovuto durare fino al mese di giugno, ma il gran numero di richieste pervenute ha reso necessario prolungarli fino a settembre 2018. *Comitato del VSLF*

## Richieste

Le FFS hanno avanzato numerose richieste che hanno messo in discussione molte delle conquiste conseguite nel corso delle trattative per il CCL degli scorsi anni.

Richiamando l'attenzione sull'incombente perdita di competitività, inizialmente le FFS puntavano ad una riduzione dei diritti acquisiti (ferie, premi fedeltà, indennità regionali, giorni non lavorativi annui, ecc.). La digitalizzazione porta inoltre ad un'automazione di molte professioni, ciò che si è tradotto nella richiesta di un allentamento della protezione contro il licenziamento.

Dall'altra parte c'erano le associazioni del personale che, ovviamente, hanno difeso strenuamente quanto conseguito fino a questo momento, al fine di soddisfare il mandato dei propri membri di negoziare delle buone condizioni di lavoro. Dal nostro punto di vista, gran parte delle rivendicazioni dei sindacati erano alquanto moderate e si trattava piuttosto di un adeguamento delle condizioni attuali. Per armonizzare le nostre non sempre congrue rivendicazioni all'interno della comunità di negoziazione, si sono dovuti prevedere diversi incontri e diverse discussioni preliminari. Sotto questo punto di vista, sul piano negoziale la collaborazione è stata buona e professionale.

Malgrado ciò, i colloqui con le FFS hanno dato l'impressione di essere più una sorta di battaglia difensiva da parte dei sindacati che non un negoziato con delle rivendicazioni da pari a pari.

## Andamento dei negoziati

Quando si devono iniziare dei negoziati, sul tavolo si mettono sempre le rivendicazioni massime, questo fa parte del gioco. Per quanto ci riguarda, a complicare

il quadro si è aggiunta la tendenza del maggiore sindacato consociato a usare per scopi interni (campagne per promuovere l'adesione di nuovi soci) le rivendicazioni massime espresse dalla controparte durante i negoziati.

Dal nostro punto di vista, il primo obiettivo di un sindacato dovrebbe essere quello di cercare di ottenere le condizioni migliori per i propri affiliati. Questo non lo si ottiene con delle azioni di protesta, bensì grazie ad un'abile negoziazione. Invece di dare dei buoni risultati, queste pietose campagne di reclutamento esterne producono solo un inasprimento delle rispettive posizioni.

Per essere efficienti, è inoltre importante che a tutti i rappresentanti coinvolti venga conferito un mandato pieno e che le decisioni non vengano rinviate di continuo, per poi respingerle di nuovo qualche settimana più tardi solo perché il mandato ha bisogno di essere riconfermato per ogni singola decisione. Anche questa è una delle ragioni all'origine del protrarsi dei negoziati.

I rappresentanti del VSLF hanno avuto sin da subito la piena fiducia e il via libera per cercare delle valide soluzioni. Una parte delle nostre rivendicazioni riguardava le istanze presentate in occasione delle nostre assemblee generali degli scorsi anni. Abbiamo inoltre dimostrato di tener conto anche delle scomode richieste delle FFS e di integrarle nelle negoziazioni, per poi confutarle con argomentazioni più convincenti. La strategia "no-go", ossia il rifiuto anche solo di discutere di certi argomenti, verso la fine delle trattative spesso produce un effetto boomerang, ciò che va a scapito dei membri.



## Esito dei negoziati

I risultati sono già stati comunicati attraverso vari canali. Per quanto riguarda il personale di locomotiva, il VSLF desidera evidenziare i punti seguenti:

### Premio fedeltà

- Il premio fedeltà rimane invariato e, su richiesta, potrà ancora essere fruito sotto forma di tempo.

### Indennità regionale

- Rimane invariata.

### Flexa

- Nuovo riporto massimo/anno circa 150 ore (finora: 400 ore).

- Salario annuo / 13a mensilità / indennità per lavoro notturno e lavoro domenicale / orario di lavoro annuale (max. 41 ore) / prestazione LEP / premio di rendimento.

- Si ha diritto solo a partire da 164 ore.

- Diritto invariato, tramite SAP.

- Contratto valido fino al 30.04.2022.

- Priora/Valida, come finora.

### Diritto a 115 giorni liberi all'anno

- Rimane invariato.

### 7. Settimana di ferie

- Rimane invariata.

### Aspiranti macchinisti

- Il salario forfettario viene sostituito dal salario base, più le indennità.

### Revisione LDL

- Almeno 1 fine settimana libero al mese

- Fine del lavoro prima delle ferie al più tardi alle 20 h (su richiesta)

- Dal nuovo orario 2019/2020: in futuro, pausa esterna al 15% invece del 30%.

- Tutto ciò che è superiore ad un'ora totale di pausa viene pagato (BAR)

- Pausa esterna > 1 ora totale: supplemento del 30%.

### Tempo libero

- Diritto di non reperibilità nel tempo libero

## Garanzie

- Per ca. 700 collaboratori le garanzie salariali 2011 saranno ridotte fino ad un importo minimo di 5000.- (max. 5% del livello massimo di qualifica)
- Per ca. 3000 collaboratori le garanzie salariali 2011 rimangono invariate.

## CoPe

- Riorganizzazione e elezioni posticipate al 2019

## Congedo paternità

- In futuro durerà 20 giorni invece degli attuali 10.

## Protezione contro il licenziamento

- Viene mantenuta, a partire da quattro anni di attività alle FFS.
- Nuovo orientamento professionale: le condizioni quadro per i collaboratori con un salario più elevato vengono inasprite.
- Reintegrazione: l'apprendistato non viene più calcolato.

## Partecipazione ai costi dei giorni d'assenza

- Partecipazione al 40% dei costi dei giorni d'assenza per malattia con una deduzione mensile del salario; dal 2019 in tre fasi allo 0.4%.
- Compensazione per gli attuali collaboratori con un aumento corrispondente del salario di base (dal 145% al 146.2%).
- Compensazione: Diritto alla retribuzione per il 1° anno 100%, 2° anno 90% incl. indennità (Ø/giorno, retroattivamente per 12 mesi).

## Aumenti individuali del salario

- Fino al 2022, investimento annuo dello 0,8% della massa salariale nell'evoluzione individuale del salario.
- 2021 +0.1% (=0.9%), una sola volta.
- Fino al 2022, si rinuncerà a misure salariali generali.

## Quota unica delle prestazioni

- Dal 01.05.2020, limitata allo 0.4% all'anno, di cui lo 0.15% in più per gli aumenti individuali di salario, 1./2. terzo.

## Digitalizzazione

- Consenso per l'adozione di misure per il mantenimento della concorrenzialità sul mercato del lavoro di tutti i collaboratori, per esempio tramite formazioni continue.
- Pit stop: ogni circa 5 anni ogni collaboratore può decidere per degli accertamenti volontari della propria situazione e prevedere un'eventuale formazione o formazione continua con il supporto di professionisti delle FFS. Nessun diritto di veto da parte dei diretti superiori per mancanza di effettivi o altri motivi.
- Creazione di un fondo per temi legati alla digitalizzazione delle FFS.

Il CCL entrerà in vigore il 1° maggio 2019 e può essere disdetto per la prima volta il 30 aprile 2022. Su richiesta di FFS Cargo, prima della fine della durata possono essere intavolate nuove trattative. ➔

# Durata di una settimana di vacanze presso la BLS

In passato sono spesso sorte domande riguardo a un turno di riposo dopo l'ultimo giorno di lavoro prima delle vacanze. *Thomas Krebs, comitato sezione BLS*



## Antefatti

Ci sono stati casi in cui il turno finiva la domenica prima delle vacanze alle 22:00 e che un nuovo turno di servizio iniziasse il lunedì dopo le vacanze alle 04:00 (durata delle vacanze secondo il regolamento delle vacanze BLS lunedì-domenica). Molti trovano questa situazione ingiusta e non conforme alla LDL.

Gli intensi chiarimenti sono cominciati il 24 novembre 2014, quando i membri del VSLF hanno inoltrato una richiesta in occasione dell'assemblea generale della sezione.

Il 23 novembre 2015 è stata poi inoltrata domanda ufficiale all'assemblea generale della sezione, accettata all'unanimità. Al momento anche la LPV del SEV si sta occupando di questo tema, l'esito del quale è per noi chiaro.

## Procedimento

Con la richiesta inoltrata a suo tempo, il comitato del VSLF sezione BLS si è rivolto innanzitutto alla BLS, senza però raggiungere la soluzione consensuale sulla quale contava. Infatti la BLS si è dimostrata aperta al dialogo, ma purtroppo non al compromesso. Ci siamo quindi rivolti all'UFT, dal quale abbiamo ricevuto un'altra risposta per noi negativa. Dopo chiarimenti con l'assicurazione di protezione giuridica CAP del VSLF, siamo giunti infine a Serge Flury, avvocato di fiducia del VSLF.

## Risultato

Il risultato non è stato quello sperato, ovvero non è obbligatorio assegnare un turno di riposo prima delle vacanze! Una settimana di vacanza corrisponde a 7 x 24 ore.

## Spiegazioni sul risultato

La legge (LDL) è suddivisa in più sezioni. Nella sezione II vengono trattati la dura-

ta del lavoro e i turni di riposo, compresi i turni di riposo prima del primo giorno di riposo. Nella sezione III vengono trattate le vacanze. L'ordinanza è strutturata allo stesso modo. I giuristi affermano che la sezione II non è applicabile durante le vacanze, perché queste sono legiferate nella sezione III.

I giuristi si chiedono inoltre qual è lo scopo di alcuni articoli della legge in questione e, in questo contesto, si sostiene che il turno di riposo debba essere assicurato dopo un giorno di lavoro a cui fa seguito un nuovo turno di lavoro. Allo stesso modo, la LDL prevede espressamente un turno di riposo prima di un giorno di riposo, che deve essere garantito. Non è così invece per un giorno di compensazione o per un unico giorno libero. Turni di riposo e vacanze servono a riposarsi e in questo caso la successione non segue il senso della legge.

Il nostro avvocato S. Flury è chiaro riguardo alla posizione delle vacanze: devono sempre corrispondere ai giorni di calendario, ovvero iniziare alle 00:01 e finire alle 24:00. Molto generosamente, il CCL della BLS ci assicura ora la fine del servizio alle 22:00 della domenica prima dell'inizio delle vacanze. Perciò la prima possibile entrata in servizio dopo le vacanze sarà alle 00:01.

Questo problema può essere attenuato richiedendo il fine settimana (sabato/domenica) prima delle vacanze come compensazione e giorno di riposo, perché in questo modo il giorno di riposo verrebbe di nuovo preceduto da un turno di riposo.

## Domande

Per altre domande su questo tema, potete rivolgervi ai seguenti membri di sezione del VSLF: Andreas Jost, Andres Dellenbach und Thomas Krebs. ➔

# 1 anno e mezzo dopo Rastatt: Interoperabilità dei macchinisti

Infrastruttura, grazie alla standardizzazione degli impianti, si prefigge di rendere la circolazione delle linee più semplice per il personale di locomotiva. Alla luce delle direttive relative alla tratta che di recente è stata dotata di ETCS, constatiamo tuttavia un importante aumento dei requisiti, ciò che non permette di conseguire gli obiettivi fissati dall'UFT e dalle ferrovie. *Équipe tecnica del VSLF*

Il fatto che l'inglese come linguaggio di comunicazione non porti a niente, lo sanno molto bene tutti coloro che sono ferrati in materia.

NZZ, 24.5.2018

## Il mondo politico e le ferrovie vogliono trarre degli insegnamenti dal caso di Rastatt

L'interruzione della linea ferroviaria di Rastatt dello scorso anno ha allarmato non poco le imprese ferroviarie e le autorità e, nel frattempo, molti ministri dei trasporti europei hanno approvato delle misure in tal senso. Anche le ferrovie si stanno attivando. Se, tecnicamente parlando, il problema del cantiere è risolto già da diverso tempo, è invece tuttora in corso un riesame sotto il profilo organizzativo e politico. Le imprese ferroviarie e le autorità stanno lavorando per essere meglio preparati ad affrontare simili situazioni in futuro. Il messaggio della politica è arrivato mercoledì: I ministri dei trasporti dei sette paesi (Svizzera, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo, Francia e Italia) hanno concordato delle misure congiunte. In occasione di un incontro a Lipsia, a cui sono stati invitati anche la ministra dei trasporti Doris Leuthard e il suo omologo tedesco Andreas Scheuer, è stato sottoscritto un accordo in tal senso.

Concretamente, il tutto verte sulle agevolazioni per il traffico transfrontaliero,

### Zürich-Singen: ausserordentliche Streckenkenntnis-Fahrten durch Lokführer DB Cargo GmbH

Wegen Umleitungsverkehr infolge der länger andauernden Streckensperrung in Rastatt (D) werden die Güterzüge umgeleitet. Die betroffenen Lokführer von DB Cargo GmbH sind auf den schweizerischen Strecken nur teilweise kundig. Deswegen werden sie bis am 27.08.2017 bei einigen Zügen auf den Strecken Zürich - Singen - Zürich zum Erwerb von Streckenkundigkeiten im Führerstand mitfahren. Wir haben diese kurzfristig gemeldeten Mitfahrten mit der Bedingung bewilligt, dass die DB-Lokführer nur mit dem Einverständnis des SBB-Lokführer im Führerstand mitfahren dürfen. In der Anlage finden Sie eine Kopie der Bewilligung.

### Ausserordentliche Streckenkenntnis-Fahrten durch Lokführer DB Cargo GmbH

Ergänzung zur VAR-Mitteilung vom 17.08.2017 «ausserordentliche Streckenkenntnis-Fahrten durch Lokführer DB Cargo GmbH».

Der Umleitungsverkehr infolge der länger andauernden Streckensperrung in Rastatt (D) hat bei DB Cargo Schweiz GmbH mehr Auswirkungen verursacht als vorgesehen. Die Massnahme zu den Streckenkenntnis-Fahrten durch das Lokpersonal von DB Cargo Schweiz GmbH zwischen Zürich und Singen (siehe VAR-Mitteilung Nr. 8792 vom 17.08.2017) verlängert sich bis am 8. September 2017. Neu ist die S-Bahn zwischen Dietikon und Othmarsingen auch durch die Massnahme betroffen.

Die betroffenen Lokführer von DB Cargo Schweiz GmbH sind auf den schweizerischen Strecken nur teilweise kundig. Deswegen werden sie bis am 8. September 2017 bei einigen Zügen auf den Strecken Zürich - Singen - Zürich und bei S-Bahn-Zügen auf der Strecke Dietikon - Othmarsingen - Dietikon zum Erwerb der Streckenkundigkeiten im Führerstand mitfahren. Wir haben diese kurzfristig gemeldeten Mitfahrten mit der Bedingung bewilligt, dass die DB-Lokführer nur mit dem Einverständnis des SBB-Lokführer im Führerstand mitfahren dürfen. In der Anlage finden Sie eine Kopie der Bewilligung.

tra cui il riconoscimento internazionale in materia di autorizzazione dei veicoli, la standardizzazione dei sistemi di controllo dei treni e una maggiore flessibilità per quanto riguarda la lingua dei macchinisti. A seguito dell'interruzione della linea a Rastatt, l'utilizzo del percorso alternativo attraverso la Francia era stato alquanto limitato dal momento che dei macchinisti non padroneggiavano il francese e, rispettivamente, non avevano delle conoscenze specifiche delle linee.

## FFS Infrastruttura

### Messa in servizio dell'ETCS 2 sulla tratta Sion - Sierre

Il 17 dicembre 2017 vi abbiamo informati circa lo stato di avanzamento del progetto

relativo alla messa in servizio della linea Sion - Sierre (SIO-SIE) con l'ETCS 2. [...]

## Promemoria: Formazione del personale

In caso di movimenti di manovra, il personale di locomotiva o di accompagnamento deve disporre di conoscenze adeguate delle linee (itinerari, limiti dell'area di manovra / prescrizioni). Il personale di accompagnamento (per es. in testa al treno) dev'essere in grado di vedere i segnali non illuminati e riflettenti installati lungo la linea (per es. segnali di fine manovra ETCS) anche durante la notte. Di conseguenza, il personale deve essere provvisto di un adeguato equipaggiamento d'illuminazione come previsto dalle disposizioni esecutive alle PCT Infra CFF (R I-30111, cap. 4.2, comma 6). ➔



## Ridistribuzione nel 2° pilastro

Contrariamente al 1° pilastro (AVS / principio di ripartizione), nel sistema del 2° pilastro non è fondamentale prevista una redistribuzione dagli attivi ai pensionati (principio di capitalizzazione). Anzi, il sistema di capitalizzazione prevede che ciascun lavoratore provveda ad accantonare il proprio capitale nel corso della propria attività lavorativa. *Richard Widmer, macchinista Zurigo*

Il capitale accumulato, costituito dai contributi del lavoratore, del datore di lavoro e dei redditi da capitale, viene poi convertito in una rendita vitalizia per quando si va in pensione.

Da qualche anno i conti però non tornano più: I pensionati continuano a percepire le loro rendite, molto alte e intoccabili, che si basano sulle previsioni eccessivamente ottimistiche degli anni del boom economico, mentre già da tempo le casse pensioni non sono più in grado di conseguire un rendimento degli investimenti che consenta di coprire queste promesse di pensione.

### Ridistribuzione degli averi di previdenza in Svizzera

Con il suo comunicato stampa dell'8 maggio 2018, la Commissione di alta vigilanza della previdenza professionale (CAV PP) ha pubblicato un resoconto dettagliato sulla situazione finanziaria degli istituti previdenziali nel 2017.

Esso riporta delle informazioni alquanto allarmanti. Si registra infatti una notevole redistribuzione indesiderata di fondi dagli assicurati attivi e dai datori di lavoro ai beneficiari di rendita, pari a quasi l'1 per cento dei capitali di previdenza negli ultimi anni, ovvero circa 7 miliardi di franchi all'anno.

In sostanza, questo significa che dal capitale di previdenza risparmiato (2° pilastro) degli assicurati attivi in Svizzera, annualmente vengono prelevati 7 miliardi di franchi per poter continuare a finanziare le rendite elevate, dal punto di vista odierno, dei pensionati.

Nel comunicato si cita inoltre: «Gli assicurati attivi e i datori di lavoro si ritrovano a dover compensare i rischi d'investimento sui capitali di rendita, assumendosi così i rischi legati a una stima del legislatore troppo pessimista per quanto riguarda la longevità e troppo ottimista per quanto concerne i rendimenti degli investimenti attesi.» (1)

Il denaro «ridistribuito», che viene prelevato per garantire le rendite correnti, viene poi a mancare agli attuali attivi nel momento in cui raggiungeranno l'età del pensionamento.

### Ridistribuzione nell'ambito della cassa pensioni FFS

Alla mia richiesta su come sarà la redistribuzione in seno alla cassa pensioni FFS, il presidente del consiglio di fondazione

(Markus Jordi) mi ha fornito le seguenti cifre:

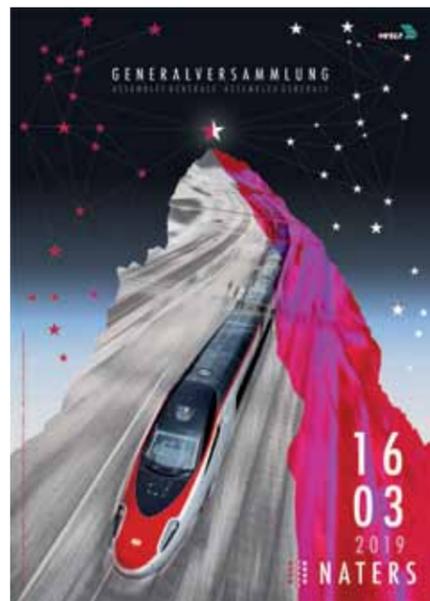
2007 – 2012:	circa 300 milioni di CHF/anno («vecchio» metodo di calcolo – dal 2013, metodo conforme alle direttive CAV PP)
2013	140 milioni di CHF
2014	99 milioni di CHF
2015	90 milioni di CHF
2016	- 149 milioni di (bonifico unico a favore degli attivi) *
2017	156 milioni di CHF
2018	156 milioni di CHF (pronostico)

\* (nota dell'autore: Questa «ridistribuzione negativa» non ha penalizzato i pensionati, per cui ritengo discutibile il fatto che questo bonifico venga riportato sotto il titolo «Ridistribuzione».)

Nell'ambito della CP FFS, dal 2007 al 2018 sono pertanto stati redistribuiti complessivamente quasi 2,3 miliardi di CHF del capitale di previdenza dagli assicurati attivi ai beneficiari di una rendita di vecchiaia!

### Ripercussioni per i futuri pensionati

È evidente che, a lungo termine, i conti non possono tornare. Le pensioni correnti sono garantite (la frase standard finora utilizzata ad ogni annuncio di riduzione delle rendite o misura di risanamento è: «Per i nostri attuali pensionati non cambia niente»). I responsabili delle casse di previdenza (consigli di fondazione) devono quindi arrendersi con i mezzi a loro disposizione: delle rendite future più basse con un tasso



d'interesse inferiore del capitale risparmiato e un progressivo abbassamento del tasso di conversione per i futuri pensionati. Sono possibili anche degli eventuali contributi di risanamento, come purtroppo tutti ben sappiamo per esperienza diretta.

Tutte queste misure riguardano unicamente gli «attivi», ossia tutti i dipendenti che esercitano un'attività lavorativa.

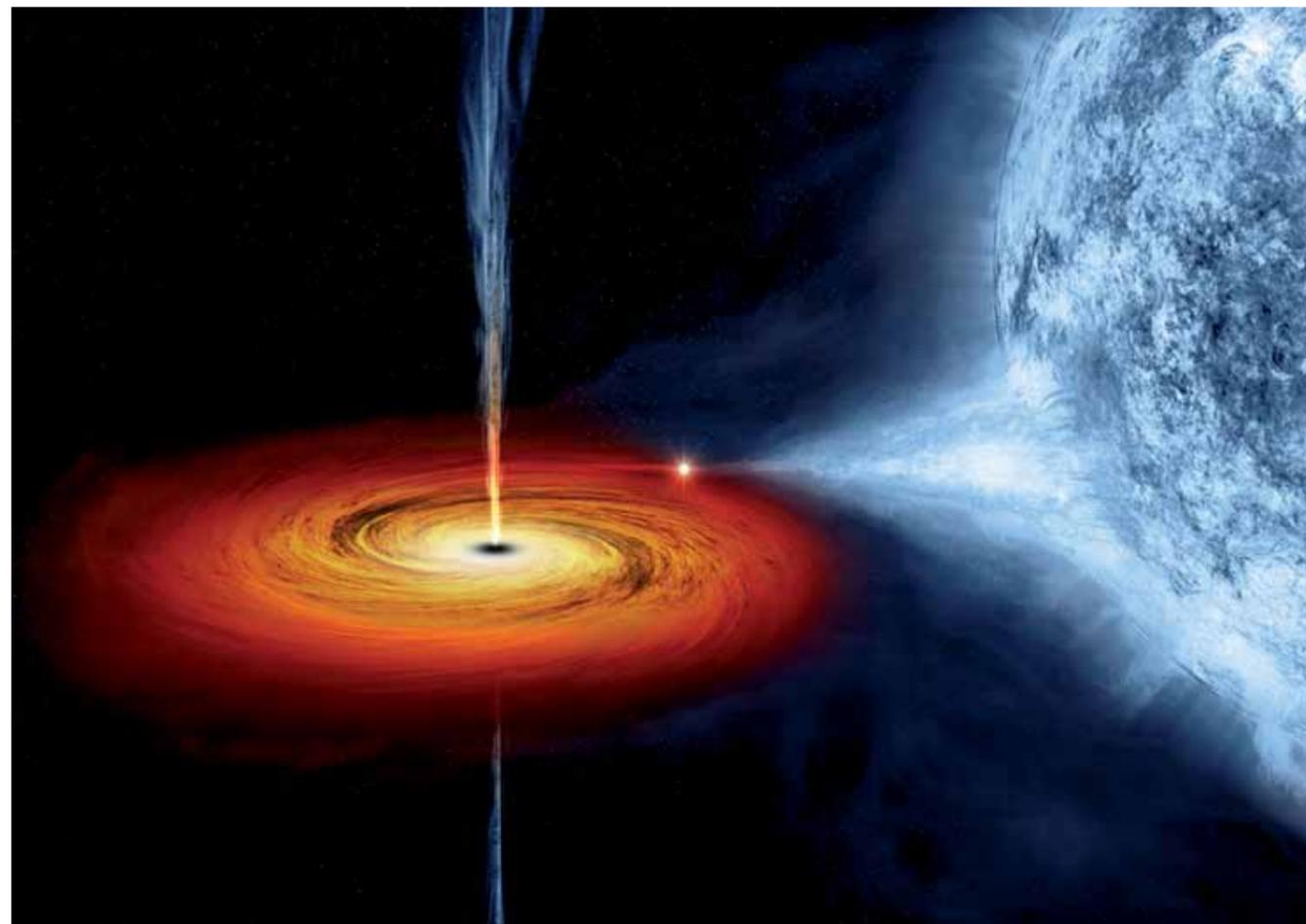
Il 22 maggio 2018 la CP FFS ha annunciato che il tasso di conversione subirà un'ulteriore riduzione e, dall'attuale 5,18%, passerà progressivamente al 4,73% entro il 2022. Per gli assicurati attivi, questo significa un'ennesima sensibile riduzione della rendita.

A sostegno di tale necessità, si afferma che «l'utile atteso non sarà sufficiente a finanziare l'importo delle rendite attuali.» (2)

Da notare che, per quanto concerne i tassi di conversione citati, si tratta della cosiddetta «aliquota di conversione integrale» che viene applicata sul capitale totale accumulato, costituito dai contributi di risparmio e dagli accreditamenti di interessi della parte obbligatoria LPP (salari fino a CHF 84'600.--) e della parte sovraobbligatoria (componenti salariali superiori a CHF 84'600.--). Poiché per la parte obbligatoria LPP vige immutata l'aliquota legale di conversione del 6,8%, è evidente che sul capitale, che è costituito da contributi della parte sovraobbligatoria, si applicherà un tasso di conversione molto basso. Ed è proprio qui che ha luogo la parte principale della redistribuzione, in quanto per questa quota del capitale risparmiato non si prevede né un «interesse minimo», né un'«aliquota minima di conversione».

Dato l'attuale scenario di tassi d'interesse bassi, tutte le casse pensioni fanno fatica a realizzare i rendimenti necessari per le rendite promesse a suo tempo. La situazione della CP FFS è particolarmente delicata per questi due motivi:

1. Prima della crisi finanziaria si è ritrovata senza riserve di fluttuazione.
2. È partita con un effettivo di beneficiari di rendite di oltre il 50% e ha ancora una percentuale molto alta di pensionati (attualmente gli assicurati attivi sono 28.783 e i beneficiari di una rendita di vecchiaia 25.457. Se facciamo un confronto con la CP della città di Zurigo, gli assicurati attivi sono 33.507 e i titolari di una pensione 18.594 – Queste cifre si riferiscono al 2017). (3) (5)



Come detto precedentemente, le prestazioni dei pensionati per legge non possono essere toccate. Come «moneta di scambio» non rimane pertanto altro che il capitale degli attivi. Se, come nel caso delle FFS, il numero dei titolari di una pensione è molto elevato, ne consegue che a risentire maggiormente delle misure correttive sono proprio gli attivi.

Il fatto che le attuali rendite non possano essere toccate, un giorno potrebbe avere un effetto boomerang su chi in futuro andrà in pensione con un tasso di conversione ai minimi storici del 4,73%.

Secondo un esperto in campo assicurativo, un tasso di conversione del 5% basta per 20 anni di pagamenti pensionistici, senza alcun rendimento sul capitale. Ciò significa che uno potrebbe mettere i soldi sotto il materasso e pagarsi da sé la propria pensione per un periodo di 20 anni. Con un'aliquota del 4,73% il denaro ovviamente dovrà durare più a lungo.

In base all'Ufficio federale di statistica, l'aspettativa di vita a 65 anni è di 19,7 anni per gli uomini e di 22,5 per le donne. (4) Se, ciò che è assai probabile, nell'arco di questo lungo periodo di tempo gli interessi dovessero aumentare di nuovo e la cassa dovesse generare un rendimento superiore sul capitale accumulato, i futuri «pensionati al 4,73%» non potrebbero far altro

che accontentarsi di una misera pensione. Anche le loro pensioni un giorno saranno garantite ma, garantito è anche che il livello sarà alquanto basso. Mentre i pensionati che sono potuti andare in pensione con dei tassi di conversione (troppo) alti possono essere considerati dei «vincenti a vita», con questi bassi tassi di conversione i futuri pensionati sono destinati ad essere dei «perdenti a vita».

Ecco come la CAV PP si esprime su questo problema: «Molti neopensionati che in passato hanno contribuito al rifinanziamento delle rendite delle precedenti generazioni di pensionati, ora si trovano essi stessi spesso confrontati con dei tassi di conversione molto più bassi. Se, in futuro, si dovessero conseguire delle eccedenze sul capitale di previdenza dei pensionati, si dovranno innanzitutto aumentare quelle rendite che hanno come base dei tassi di conversione molto bassi.» (1)

### Ripercussioni per le FFS

Il fatto di doversi confrontare con delle prospettive pensionistiche in costante diminuzione e, allo stesso tempo, con delle trattenute salariali sempre più elevate, è decisamente frustrante per i lavoratori attivi.

Va da sé che anche la fiducia nella CP FFS ne risente moltissimo. Nell'ultimo rappor-

to annuale della cassa, gli esperti di previdenza professionale di Liberia AG evidenziano quanto segue: «Dalla valutazione globale risulta un rischio medio-alto per la stabilità finanziaria a lungo termine della cassa pensioni delle FFS.» (5)

Il costante peggioramento delle prospettive pensionistiche rischia anche di rendere meno appetibili le FFS come datore di lavoro. Le FFS hanno più che mai bisogno di mantenere un'immagine di datore di lavoro attraente ma, a causa delle numerose partenze, nei prossimi anni dovranno riuscire anche a reclutare un buon numero di nuovi collaboratori.

In passato si diceva che, sul piano finanziario, come pensionato delle FFS non c'era motivo di preoccuparsi... Per quanto riguarda i futuri pensionati, questi però sono tempi passati!

### Indicazione delle fonti:

1. CAV Previdenza professionale, conferenza stampa annuale dell'8.05.2018
2. FFS News del 22.05.2018
3. spotlight, Cassa pensioni della città di Zurigo, giugno 2018
4. Ufficio federale di statistica (aspettativa di vita in CH a 65 anni / stato 2017)
5. Rapporto di gestione 2017 della CP FFS

## Donazione

Marc Engelberger, comitato del VSLF

### Appello per la donazione di spazzole e bidoni per le stazioni della regione occidentale

Sulla scorta delle esperienze fatte finora a seguito della mancanza di spazzole e bidoni per la pulizia dei vetri frontali presso alcune stazioni della regione occidentale, il VSLF si permette di pubblicare il seguente appello:

Se per caso foste in possesso di un vecchio bidone e/o di una spazzola che ci permettano di completare il ridotto assortimento che qualche responsabile di FFS viaggiatori della filiale occidentale ha messo a disposizione dei macchinisti, siete pregati di contattare il comitato del VSLF della sezione Romandia. Chi lo sa, ad Allaman, Vevey, Payerne e a Losanna binario 70, grazie alla vostra generosità i macchinisti magari la prossima estate potranno pulire di nuovo come si deve i vetri frontali dei propri convogli per portare i passeggeri a destinazione in tutta sicurezza.

## Läckerli

Équipe tecnica del VSLF

Presa in consegna la macchina dal deposito. Un piccolo läckerli e una letterina sono un bel gesto. Grazie. I feedback è meglio scriverli nel libretto giallo delle riparazioni.



## Trasporti di qualità

Équipe tecnica del VSLF

### Trasporti ferroviari europei di qualità

Come mai si attribuisce una priorità maggiore alla disposizione delle locomotive rispetto al traffico ferroviario? Forse vi ha contribuito anche Sopre. Comunque sia, i casi di locomotive sbagliate davanti ai treni sono così frequenti da aver dovuto investire non poco in nuovi indumenti da lavoro. Peccato per i nostri clienti.

Lindau, giugno 1983

11200 con due pantografi di larghezza differente, e ÖBB 1044.



## Feedback Video

Andreas Meyer, CEO FFS

Da: Meyer Andreas (CEO)

Data: Martedì, 31 luglio 2018

A: locofolio@vslf.com

Oggetto: Ridere fa bene

Caro Markus,

Nel tuo articolo che hai pubblicato sul LocoFolio 1/2018 hai scritto che sconsigli vivamente di prendere esempio da quello che, dal mio punto di vista, è un video molto ben riuscito. Trovo che sia davvero peccato. Hai affrontato alcuni argomenti in modo molto spiritoso. Ho mostrato il video a molti amici e conoscenti e tutti, senza eccezione, l'hanno trovato fantastico. Vorrei pregarti di relativizzare questo invito. Trovo che, di tanto in tanto, non ci sia niente di meglio che riuscire a ridere un po' di noi stessi per affrontare meglio gli eventuali problemi che si presentano. Nobody's perfect!

Nell'attesa dell'uscita del prossimo video o altro, ti saluto cordialmente,

Andreas



## Da dove arriva tutta questa frustrazione?

Sono rimasto senza parole quando ho letto l'e-mail che riporto qui di seguito. Si può pubblicare un testo simile? L'ex-macchinista FFS che lo ha scritto, e che ora lavora per un'altra impresa ferroviaria, lo ha firmato con il suo nome per esteso e sarebbe anche d'accordo di pubblicarlo.

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

Come redattore, ho però deciso di non rendere noto il nome perché potrebbe causargli dei seri problemi.

«Il mio ultimo diretto superiore alle FFS mi ha costretto, con delle minacce latenti, a fare delle cose poco sicure che erano in netto contrasto con le PCT! E, nota bene, con le HR che gli coprivano le spalle! È per questo che, frustrato e nauseato, dopo esattamente 28 anni di servizio ho lasciato le FFS. È scandaloso che delle persone che farebbero meglio a restare a casa a giocare con il trenino elettrico, facciano parte della nostra categoria professionale. Fintantoché è prassi corrente che la mancanza di competenze venga compensata con la manipolazione, l'aumento delle irregolarità sarà inevitabile. La sicurezza è di competenza anche dei capi!

Il mio ultimo CLP è senza ombra di dubbio il più grande cretino che finora abbia mai osato discutere con me di sicurezza.»

Questo è inaccettabile. Che cosa deve andare storto in un'azienda, se i collaboratori di lunga data che l'hanno lasciata "nauseati" si sentono ancora così profondamente frustrati dopo mesi? Gliel'ho chiesto, ed ecco la sua risposta:

«Mi hanno dato fastidio soprattutto i turni del mattino sempre più lunghi! Per poter essere all'altezza del mio compito, volevo fare soprattutto il turno della sera, in accordo con la pianificazione delle risorse di Zurigo.»

Questo aveva portato ad un conflitto tra il dipendente e il suo superiore che si era fatto coprire le spalle dalla relativa sezione HR.

«Una volta, durante un colloquio di valutazione, mi aveva lasciato intendere che se non ero disposto a cambiare il turno settimanalmente, forse non ci sarebbe più stato bisogno di me!»

Il macchinista era stato costretto a svolgere i turni del mattino e in uno di questi si era purtroppo verificato un caso di segnaletica. Ha poi cambiato datore di lavoro e da allora non ha più avuto problemi. Al suo ex capo riconosce però un lato positivo: «Dopo il caso di superamento del segnale mi ha davvero seguito molto bene!»

In linea di massima, i conflitti tra dipendenti e rappresentanti del datore di lavoro non sono poi così insoliti e quindi avrei anche potuto ignorare questa mail. Però non l'ho fatto, perché ci sono tante analogie con un'altra mail che ho ricevuto.



In seguito l'autore mi ha chiesto di non pubblicare il suo testo. «Vi chiedo di tenere il testo per voi e di non pubblicarlo da nessuna parte. Ho scoperto con vivo rincrescimento che le parole scritte possono essere mal interpretate dalle FFS. E non voglio mettere altra legna sul fuoco.» Anche a lui sono successe delle irregolarità e invece di sentirsi sostenuto dai suoi superiori, si è piuttosto sentito intimidito e criticato senza motivo. Oltre ai fatti accaduti, improvvisamente ci si è focalizzati su alcune critiche espresse dal dipendente, di cui è poi stato accusato.

Si tratta di due casi isolati? Purtroppo sembra proprio di no. Conosco altre situazioni in cui all'obiettività si è aggiunta l'emotività e in cui si è abusato di particolari aspetti relativi alla sicurezza per esercitare potere sui macchinisti. Un collega ha litigato con il suo superiore che, invece di risolvere il conflitto, ha chiesto a uno psicologo di attestare l'incapacità alla guida del macchinista. Lo psicologo non lo ha fatto e ha parlato unicamente di conflitto irrisolto.

Molti macchinisti, tra cui anch'io, sono contenti o addirittura molto contenti del loro diretto superiore o della pianificazione risorse. In altri casi cos'è allora che va storto?

Quasi tutti raccontano che il conflitto parte da un problema molto concreto e obiettivo. Non di rado si tratta di una situazione puramente tecnica o relativa al servizio, un'incongruenza che impedisce al macchinista di svolgere correttamente il proprio lavoro, oppure di disposizioni poco chiare o contraddittorie. Le direttive in questi casi non danno una risposta utile. Ci si sente smarriti e impotenti.

Molti episodi hanno indebolito la fiducia nei superiori e spesso rispecchiano solo dei problemi più profondi, che nessuno può o vuole più risolvere. La perdita di fiducia ha raggiunto il suo massimo a causa del disastroso programma Sopre: solo grazie al coinvolgimento e all'esperienza dei macchinisti non ci sono state conseguenze più gravi per i passeggeri.

Alcuni dirigenti credono che non sia importante coinvolgere il personale e tenere conto della loro esperienza, bensì che qualsiasi azione possa essere inserita in un processo e che tutti debbano semplicemente attenersi senza riflettere. Si aggiunge il fatto che molti processi vengono modificati di continuo e che è pressoché impossibile applicarli tutti correttamente nella pratica. E qui la frustrazione è inevitabile.



© Foto SOB

### Nuovo sistema salariale

Il nuovo sistema salariale è in vigore dal 01.01.2017. Il personale viaggiante, e quindi tutto il personale di locomotiva e del treno, che ha dovuto rinunciare all'avanzamento salariale automatico, al momento del passaggio nel nuovo sistema infatti rientrava ancora in quello precedente, per cui non ha avuto luogo l'innalzamento nella fascia salariale superiore. Per queste categorie di personale, il nuovo sistema salariale è attivo solo dal 01.01.2018. A causa della notevole forcella salariale all'interno dell'azienda, solo e soltanto ai macchinisti e al personale del treno sono stati assegnati due scatti salariali. Nella comunicazione personale del 01.01.2018, per il calcolo del salario del personale viaggiante si è tenuto unicamente conto della forcella della fascia salariale più alta e non di tutta la forcella come previsto dal CCL, ossia dal minimo previsto dopo la formazione di base fino al massimo della fascia salariale più alta prevista per una data funzione. Per il PL, questo metodo di calcolo comporta un rallentamento dell'aumento di circa il 25%. La comunità di negoziazione ha più volte segnalato questa situazione alla SOB, chiedendo di applicare retroattivamente i fattori corretti della scala salariale sugli adeguamenti validi dal 01.01.2018 e di

correggere di conseguenza gli aumenti salariali già effettuati. Neppure il colloquio di conciliazione con il CEO T. Kuchler tenutosi lo scorso 14 agosto ha portato alla svolta auspicata. Al momento (fine settembre) la comunità di negoziazione si sta ancora adoperando per portare a termine la questione in modo consensuale.

### Applicazione del CCL

Per quanto riguarda l'applicazione dell'attuale CCL, già da tempo vi sono delle divergenze con la SOB su altri due temi:

**CCL, art. 7.1, Normale orario di lavoro:** A seconda delle possibilità operative, i lavoratori a tempo parziale possono scegliere tra l'orario giornaliero più basso e più giorni non lavorativi. Se, dopo la dovuta approvazione, si sceglie la seconda opzione, la SOB persiste nel non voler riportare e garantire i risultanti giorni aggiuntivi all'inizio dell'anno. Il calcolo viene fatto in base ad un orario giornaliero ridotto secondo il grado di occupazione. Le ore di lavoro in più vengono compensate. Se la media delle prestazioni effettive è inferiore a 492 minuti, il collaboratore compensa il tempo mancante con il suo tasso di occupazione a tempo parziale. La tentazione è grande e, in caso di richiesta, l'azienda con le dovute argomentazioni potrebbe disto-

gliere l'attenzione da un'eventuale mora ai sensi del CO, art. 324.

### Allegato 3, art. 3, Tempi di spostamento:

In caso di distacco fuori dal consueto luogo di lavoro, fino al 31.12.2017 spesso il calcolo non veniva fatto in conformità al CCL. Il VSLF ha segnalato per la prima volta la questione alla SOB nel gennaio del 2016. Nella sua presa di posizione scritta dell'estate 2016, la SOB ha confermato di voler continuare come ha sempre fatto. Nella primavera del 2017, ai sensi dell'articolo del CCL, la direzione della divisione ha definito con la comunità di negoziazione delle norme di applicazione più dettagliate sulla base di casi concreti. Si è tenuto conto anche di quelle situazioni che in passato non hanno potuto essere appianate. Siamo ancora in disaccordo per quanto riguarda il lasso di tempo in cui dovrà essere garantito un indennizzo di compensazione per i distacamenti che non sono calcolati ai sensi del CCL. Il VSLF sta facendo tutto il possibile per trovare una soluzione accettabile per questi due temi.

### Collaborazione nel traffico a lunga distanza

La collaborazione tra SOB e FFS sul Gottardo prenderà il via a partire da dicembre 2020. Da quel momento in poi sarà utilizzato il materiale rotabile SOB. Le prestazioni dei macchinisti a sud di Erstfeld saranno fornite per il 55% dalle FFS e per il 45% dalla SOB. A nord di Erstfeld sarà impiegato al 100% del personale SOB. La decisione in merito alle due linee gestite in co-branding sarà presa entro il quarto trimestre 2018. Possibile inizio in dicembre 2021. Si calcola che alla SOB siano necessari circa 40 macchinisti in più per ogni linea.

### Cassa pensioni

Il risanamento della cassa pensioni è stato concluso prima del previsto. Dal 1° luglio 2018 non ci sono più i contributi per il risanamento, quindi diminuiscono le deduzioni salariali. I non indifferenti contributi per il risanamento, pari all'11% (9% SOB, 2% salariato), e l'efficace strategia d'investimento con una rendita del 7,5%, nello scorso anno hanno portato il grado di copertura a un buon 107,32% al 31.12.2017. Avendo superato il 100%, la cassa pensioni è da considerarsi risanata. La fine del risanamento ha dato il via ad un miglioramento del piano di previdenza e quindi anche ad un miglioramento delle prestazioni di vecchiaia. Stipendiati e

datori di lavoro si suddividono il pagamento dei contributi come finora, con un rapporto di 42:58. L'aumento dei contributi di risparmio è inferiore rispetto al contributo per il risanamento pagato finora. Dal 1° luglio 2018 le deduzioni fiscali sono pertanto inferiori e, nel contempo, c'è un miglioramento delle prestazioni.

### Membri

A fine agosto 2018 il gruppo VSLF-SOB contava 96 membri attivi. L'anno scorso, il VSLF ha potuto annoverare 11 nuovi colleghi. Ernst Frei è andato in pensione, due colleghi sono passati a FFS-C e un collega ha lasciato il VSLF.

### Assemblea dei soci

Purtroppo all'assemblea del 20 agosto 2018 a Scherrikon hanno partecipato soltanto pochi colleghi della SOB, nonostante la presenza di Hubert Giger (presidente del VSLF), Felix Traber (comitato Svizzera orientale) e Sämi Gmür (responsabile VSLF-Thurbo).

Come ormai da tradizione, l'assemblea è stata suddivisa in due parti. La prima parte era dedicata alle informazioni riguardo alle attuali attività sindacali. Hubert Giger e Felix Traber hanno fornito informazioni sul sindacato centrale e Ruedi Brunner sulle attività della SOB. Si è inoltre proceduto a riconfermare un collega nella sua funzione all'interno della commissione direttiva VSLF-SOB. Il collega è stato rieletto all'unanimità. Tante grazie per la preziosa collaborazione.

Nella seconda parte dell'assemblea abbiamo avuto come ospiti Hanspeter Schenk (responsabile personale di locomotiva) e Martin Burkhard (responsabile gestione della flotta) della SOB. Tutti i presenti hanno ascoltato con grande attenzione la presentazione di Hanspeter Schenk riguardo all'imminente collaborazione con le FFS per il traffico a lunga distanza. Il deposito di Samstageren dovrà essere soppresso e verrà creata una nuova sede per i macchinisti ad Erstfeld. Il numero di macchinisti da reclutare è considerevole, però la spada di Damocle ATO (Automatic Train Operation) è fonte di grande insicurezza e di certo non favorisce le assunzioni.

Martin Burkhard ci ha informato in particolare sull'acquisto di materiale rotabile nel 2020: il rinnovo di materiale per il Voralpen-Express, nuovi acquisti per il traffico a lunga distanza e il completamento della flotta regionale. Per quanto riguarda la compatibilità illimitata della rimanente flotta ci sono ancora alcune sfide da affrontare, come ad esempio per quanto concerne i sistemi di informazione dei clienti.

Al termine c'è stato un aperitivo, durante il quale si è continuato a discutere intensamente.

All'inizio dell'anno è entrato in vigore il nuovo contratto collettivo di lavoro della Thurbo. Come osservato al termine delle trattative, ci sono dei punti che devono ancora essere perfezionati, in particolare riguardo al sistema salariale. Le varie parti in causa interpretano in modi diversi alcuni articoli importanti. Abbiamo cercato di appianare queste discrepanze con numerosi colloqui.

### Rinegoziazione del nuovo sistema salariale

Le associazioni del personale (SEV, VSLF e transfair) si sono incontrate il 05.06.2018 e il 14.09.2018 con una delegazione di Thurbo per discutere nuovamente il sistema salariale.

Cambiamento della fascia salariale: Abbiamo discusso ancora una volta in merito alle condizioni relative al cambiamento della fascia salariale. In particolare, siamo quasi giunti ad una soluzione per quanto concerne il numero di anni necessari per il cambio salariale delle singole categorie. Per il personale di locomotiva, il cambio della fascia salariale avviene automaticamente dopo aver sostenuto il primo esame periodico, salvo che il superiore non richieda un rinvio (al massimo di due anni) per motivi gravi.

Funzioni aggiuntive: Dalle discussioni degli ultimi mesi è scaturito che per le funzioni aggiuntive (macchinista istruttore,

guida secondo prescrizioni estere, sostituito disponente) è più indicato assegnare un'indennità piuttosto che una fascia salariale più alta. Le possibili funzioni aggiuntive vengono descritte nel protocollo. La guida secondo le prescrizioni estere vale come funzione aggiuntiva solo dopo aver completato una formazione (a tempo pieno) sulle ferrovie di confine (Costanza, Waldshut e Sciaffusa, rispettivamente St. Margrethen e Buchs). Thurbo ha osservato che l'ammontare delle indennità per le funzioni aggiuntive viene definito esclusivamente dalla stessa.

Regolamento spese: Il testo relativo alle spese attivo dalla scorsa estate in intranet è un foglio di lavoro interno. Il testo originario è sempre valido.

Supplementi di tempo per pause all'esterno: Con la revisione della LDL/OLDL vengono eliminati i supplementi di tempo all'esterno del 30%. Thurbo intende discutere con le associazioni in merito ad un'eventuale partecipazione dei lavoratori, soltanto quando sarà noto l'ammontare di queste misure di risparmio. Contemporaneamente, nel 2019 ci dovrà essere un risultato finanziario incoraggiante. I dialoghi continueranno.

### Cambiamenti nel comitato

Il VSLF è partner sociale di Thurbo sin dalla fondazione dell'azienda nel 2001. Da allora, il rappresentante di VSLF-Thurbo



© Foto Thurbo

ha un posto nel comitato della sezione Svizzera orientale. Fino al 2010 il gruppo degli affiliati al VLSF presso Thurbo era ancora relativamente piccolo ed era gestito da un'unica persona, ma fortunatamente con gli anni il numero è costantemente aumentato, portando di conseguenza un maggiore lavoro amministrativo. Nell'autunno 2009, in occasione dell'assemblea generale, Willy Scherrer ha ripreso l'incarico di responsabile e poco tempo dopo ha cercato altri collaboratori, costituendo un comitato di cinque persone, che negli anni successivi è rimasto relativamente costante.

Sono quasi due anni che sia il sottoscritto Sämti Gmür (2010-2018) che Alexander Gort (2010-2013 e 2016-2018) hanno espresso l'intenzione di lasciare i propri incarichi di responsabile e, rispettivamente, vice-responsabile di VLSF-Thurbo. Purtroppo non ci sono macchiniste o macchinisti interessati a rilevare queste cariche. In seguito al mio passaggio alle FFS in autunno, ho deciso di lasciare definitivamente questa carica nonostante non ci sia ancora un successore. Con me lascia il suo incarico anche Alexander Gort. Nel comitato rimangono Kevin Friedrich, Manuela Trüb e Michael Burri. Continuiamo comunque a cercare un nuovo responsabile che possa rappresentare gli interessi dei nostri membri nelle commissioni interne del VLSF, che partecipi alle trattative con Thurbo e che guidi il comitato.

Negli ultimi sei anni siamo stati molto attivi a livello di negoziazioni. Abbiamo cercato di rinegoziare i BAR per il personale di locomotiva, riprendendo delle componenti delle FFS. Purtroppo, però, le trattative sono fallite a causa delle enormi differenze tra le nostre vedute e quelle di Thurbo riguardo ai punti più importanti. Tra il 2016 e il 2018 abbiamo rielaborato completamente il CCL; inoltre ci sono state regolarmente delle riunioni tra i partner sociali, nonché delle trattative in materia salariale. È quindi importante che il VLSF continui a contribuire attivamente a questi incontri.

#### Retrospectiva dell'assemblea dei membri del 21.08.2018

Durante l'assemblea dei membri VLSF-Thurbo del 21.08.2018 a Weinfeld, abbiamo potuto salutare tutti i membri presenti e i nostri ospiti Hubert Giger (presidente del VLSF) e Ruedi Brunner (responsabile VLSF-SOB).

I punti all'ordine del giorno erano molti, ma diversi erano di tipo puramente informativo. Il punto "regolamento spese" ha aperto un'ampia discussione (osservazione: Thurbo ha preparato e pubblicato una nuova versione di questo allegato al CCL senza consultare le associazioni). In segui-

to si è discusso molto anche sulle funzioni aggiuntive.

A metà agosto ha avuto luogo l'annuale incontro tra il presidente del consiglio di amministrazione (Werner Schurter) e le associazioni del personale, un'ottima occasione per discutere liberamente e affrontare gli eventuali problemi senza la presenza di Thurbo. Durante l'assemblea abbiamo quindi potuto riportare le domande poste a Werner Schurter e le relative risposte.

Ha riscosso molto interesse anche il punto "regolamentazione transitoria del comitato VLSF-Thurbo", ovvero come sarà composto il comitato VLSF-Thurbo in futuro. Abbiamo già comunicato prima dell'assemblea le dimissioni di Sämti Gmür e Alex Gort. Come ci aspettavamo, la ricerca di nuova linfa per il comitato non è stata semplice, ma durante l'assemblea siamo riusciti a trovare una soluzione di transizione per i restanti impegni del 2018. Ribadiamo che si tratta di una soluzione di transizione e che stiamo sempre cercando un nuovo responsabile per VLSF-Thurbo. La composizione del comitato dopo questo periodo



#### Riunione Thurbo SOPA 14 settembre 2018

Hubert Giger, presidente del VLSF

Un tema importante è stata la regolamentazione delle funzioni aggiuntive nel nuovo CCL Thurbo. Le funzioni aggiuntive verranno ricompensate con un'indennità. Anche la guida all'estero sulle ferrovie di frontiera è soggetta ad un'indennità. Thurbo ha fatto notare di avere piena decisione sull'ammontare di questi compensi. La comunicazione con i collaboratori non è stata buona.

Il cambio di fascia salariale per il personale di locomotiva avviene su richiesta del superiore dopo aver assolto il primo esame periodico e può essere posticipato, per un massimo di due anni, solo in presenza di gravi motivi.

Il testo relativo alle spese attivo dalla scorsa estate in intranet è un foglio di lavoro interno. Le spese originarie sono sempre valide.

In seguito alla loro soppressione dovuta alla revisione della LDL/OLDL, i supplementi di tempo per pause all'esterno del 30% non saranno più risarciti da Thurbo, se non, eventualmente, in caso di buon andamento degli affari. Le discussioni continueranno.

di passaggio dipenderà da quante persone si metteranno a disposizione per la successione nel VSLF, impegnandosi così per garantire condizioni di lavoro eque e adeguate.

Per finire, Hubert Giger ha presentato il progetto VHBL/AFSM, l'associazione per la formazione professionale superiore delle macchiniste e dei macchinisti. Ha spiegato che cosa viene esaminato e quali possibilità si aprono grazie al riconoscimento della professione di macchinista.

#### Nuova direttrice

Alla fine del 2018, il direttore di Thurbo Dr. Ernst Boos raggiungerà il guadagnato pensionamento. Ha diretto l'azienda dal 2001, anno della sua fondazione. Gli succederà Claudia Bossert, 54 anni, attualmente responsabile presso le FFS della gestione del traffico per la Svizzera orientale. Ha inoltre lavorato per più di 20 anni presso la Società svizzera di radiotelevisione, ricoprendo diverse funzioni. Auguriamo il meglio a Ernst Boos per gli anni a venire e diamo un caloroso benvenuto a Claudia Bossert.

#### Lavoro accessorio

Secondo i BAR per il personale locomotiva di Thurbo, per il lavoro accessorio annualmente vengono accreditati sul conto delle ore lavorative 2 giorni (risp. 4.5 minuti al giorno). Negli ultimi anni i compiti sono aumentati: aggiornamenti quasi settimanali di sistemi o programmi per tablet e smartphone, sincronizzazione quotidiana dei dati LEA (quando sono stati creati i BAR, questo lavoro veniva svolto solo ogni 72 ore), moltissime informazioni supplementari che devono essere lette e selezionate, molti cambiamenti di servizio in più a causa dei cantieri, ecc.

Alcuni anni fa, durante le trattative BAR, le FFS hanno ricalcolato l'entità del tempo per i lavori accessori e ora, con qualche anno di ritardo, tocca anche a noi. I tempi per i lavori accessori validi oggi sono stati calcolati in base alla situazione di 15 anni fa. Con Thurbo intendiamo ricalcolare il tempo necessario per questi lavori sulla base delle condizioni attuali.

#### Corsi facoltativi

Una novità sono i "corsi facoltativi", durante i quali, per esempio, si apprendono informazioni sulla nuova Legge sulla durata del lavoro oppure ci si allena al simulatore ad affrontare le perturbazioni durante le corse. Secondo noi questi temi fanno parte integrante del mestiere di macchinista, perciò chi segue le formazioni dovrebbe essere retribuito. Thurbo non è dello stesso parere: i corsi rimangono facoltativi e si svolgono durante il proprio tempo libero, senza indennizzo di tempo. ➔

## Feedback sul LocoFolio 1/2018

Il LOFO 1/2018 è una vera e propria cannonata, la lettura è estremamente piacevole, interessante e a volte è intrisa di una punta di un che di "poliziesco". Consentitemi di esprimere la mia opinione su due articoli. *Hans Baer, sostenitore VSLF*

#### Casi di segnaletica e irregolarità (pag. 17)

Gli sviluppi nell'attuale giungla di segnali sono a dir poco preoccupanti. Se prima le strutture erano molto chiare, con segnali avanzati e segnali principali, con il nuovo sistema di segnalazione un segnale avanzato oggi può avere anche la funzione di segnale principale e viceversa e, questo, con una densità di segnali in costante aumento. Allo stesso modo, al momento del passaggio da un'indicazione all'altra, spesso i segnali diventano neri per qualche secondo oppure, ciò che è ancora peggio, appaiono entrambe le indicazioni contemporaneamente, quella vecchia e quella nuova. Dal punto di vista dei più elementari "principi di safety", questo è decisamente un "NO-GO".

Ancora più estrema è la situazione dei segnali bassi. Di principio, sono collocati sulla sinistra del binario (solo a Spiez inizialmente erano collocati a monte). Fino a quando sulle vie d'accesso della galleria di base del San Gottardo è stato introdotto l'ETCS, il superamento di un segnale basso chiuso era considerato un grave reato. Dopo l'introduzione dell'ETCS, invece di oscurare i segnali bassi (marmotte) si era optato per la variante - ovviamente per una questione di costi - che prevedeva di pitturare di blu il rivestimento di quelli non più attivi e di lasciare le lampade di segnalazione in posizione "off", con il risultato che si poteva sfrecciare ad alta velocità davanti ai segnali bassi chiusi! È chiaro che, soprattutto di notte, è praticamente impossibile distinguere i rivestimenti neri da quelli blu, in quanto è risaputo che di notte tutti i gatti sono neri. Da fonti ben informate ho saputo che, con una semplice riprogrammazione del RBC (Radio Block Center, l'interfaccia tra il posto centrale e la connessione radio con il treno), sarebbe possibile visualizzare correttamente gli itinerari impostati in regime d'esercizio ETCS sia sui segnali bassi che in cabina. Che ne è stato dei principi di safety?

La stessa cosa la si può dire anche delle marmotte dotate di luce blu in Vallese: verso mezzogiorno, quando in inverno il sole è basso, a St. Maurice, dalla parte di Martigny, a causa dell'effetto abbagliante la luce blu dei segnali bassi risulta di un bianco brillante (!), mentre a Vevey è del tipico color "blu dei tram di Zurigo". Di certo non si può dire che qui il significato dei segnali sia chiaro! ➔

Questi pochi esempi vogliono dimostrare quanto sia diventato alto il rischio di incorrere in eventuali interpretazioni sbagliate o equivoci. Da una parte, questo è principalmente dovuto al fatto che queste lacune evidentemente non vengono riconosciute da chi è preposto alla gestione della sicurezza e, dall'altra, al fatto che la durata della formazione è stata ridotta in maniera drastica. In questo modo i casi di segnaletica sono inevitabili, soprattutto se non si ha ancora acquisito abbastanza esperienza.

L'équipe tecnica propone, a ragione, un prolungamento della durata della formazione. Ritengo inoltre che sarebbe molto utile se l'équipe tecnica intervenisse concretamente anche sul programma di studi, nella speranza che la formazione possa essere adeguata di conseguenza; è possibile però che qui mi trovi di fronte ad una porta aperta. In veste di uno delle molte migliaia di passeggeri che trasportate regolarmente, sono molto riconoscente al VLSF per la battaglia che sta portando avanti con così tanto impegno.

#### Intervista SmartRail 4.0

Markus, gli interrogativi che puntualmente sollevi, con grande perseveranza ed energia, sono assolutamente giusti. Le risposte destano invece molte perplessità. L'impressione di non essere preso sufficientemente sul serio in qualità di rappresentante della base operativa è purtroppo innegabile. Qui ci sono più mondi in conflitto tra di loro. Da un lato, abbiamo il macchinista che lavora in prima linea e deve sottostare al rigido vincolo delle direttive, che giorno e notte svolge un lavoro di alta responsabilità e i cui eventuali errori non possono essere semplicemente buttati nel cestino della carta straccia o essere eliminati con il tasto "delete", bensì possono avere delle conseguenze molto dispendiose o provocare un incidente. Dall'altro lato, ci sono invece tutti i "visionari" che se ne stanno comodamente seduti davanti allo schermo della loro scrivania, spesso perdendo un po' il contatto con la realtà nel tentativo di sperimentare qualcosa di nuovo, per poi stare a guardare che cosa succede; le possibili ripercussioni sui macchinisti qui sembrano essere solo una questione secondaria.

Credo che tutte le novità elettroniche/digitali (ossia i sistemi di assistenza), ➔

previste e future, dovrebbero avere come unico obiettivo quello di facilitare e semplificare il lavoro del macchinista, in definitiva quello che dei sistemi di assistenza dovrebbero fare! Al momento le cose non vanno però così; la considerazione e il rispetto oggi spesso vengono bistrattati nel nome di un ordine gerarchico apparentemente subottimale, non da ultimo, a scapito della safety.

Il paragone con l'aviazione è a dir poco impietoso. Per esperienza personale, posso dire che le cose vanno molto diversamente in questo settore. Pratica e sviluppo qui da sempre vanno a pari passo con considerazione e rispetto reciproco, secondo una filosofia americana che ha sempre visto il pilota come una figura centrale rispetto a qualsiasi forma di automazione e con la possibilità di intervenire manualmente in ogni fase del volo. In un primo tempo, la filosofia di questo importante costruttore aeronautico europeo si indirizzava verso una possibile automazione completa (paragonabile all'ATO della ferrovia), ma dopo diverse brutte esperienze si è nuovamente orientata verso il concetto americano.

Le considerazioni sul GoA4, come quelle che a volte vengono divulgate dalla stampa generalista, nell'eterogeneo settore dei trasporti ferroviari sono quindi più che mai obsolete. Sarebbe già un bel passo in avanti se riusciste ad inserire i vostri dati del treno solo in un computer e non in tutti e tre. Con dei validi criteri di plausibilità, qui sarebbe senz'altro possibile individuare delle altre fonti potenziali di errore.

Ritengo che sarebbe opportuno creare un legame molto più stretto tra pratica (macchinisti) e visioni (SmartRail 4.0) e, nel rispetto reciproco, cercare delle valide soluzioni. Per far questo, ci vogliono però delle persone che capiscano qualcosa della "materia" e non solo del proprio "schermo". In questo contesto devo dire che l'intervento, quello con sfondo blu, del dr. M. Meyer "Competenze specialistiche nel settore ferroviario" (pag. 26) è senza dubbio la parte migliore di questa intervista. Raccomando vivamente a tutti di leggerlo e di prenderlo ad esempio. A proposito: nell'aviazione abbiamo sempre adottato questa formula, che si è dimostrata molto valida.

Vi prego di non abbassare mai la guardia; il vostro input è estremamente importante! ➔

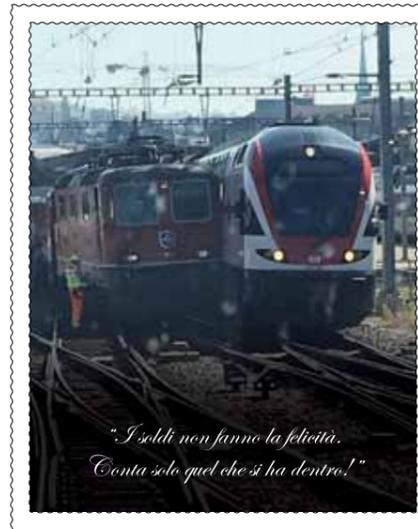
## Come la mettiamo?

Chi fa uso dei social media inevitabilmente finisce per imbattersi in qualche "preziosa" perla di saggezza. Un classico è: "Vivi il tuo sogno, non sognare la tua vita!" Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

Negli ultimi tempi abbiamo l'impressione che queste massime si stiano facendo sempre più strada in diversi ambiti della nostra quotidianità ferroviaria. La segnaletica è posata a destra, a sinistra, in alto, in basso, è di forma rotonda invece che quadrata oppure è microscopica come quella del catalogo della Märklin? Niente paura! Di soluzioni non ce ne sono e, se sì, solo dopo un'infinità di interventi. Ma non sarebbe più semplice dire:



Sono centinaia di milioni i soldi che vengono ridistribuiti dalle casse pensioni. Nessuno sa come le nostre pensioni possano essere pagate in futuro. Non è poi così grave:



La vista dalla cabina è offuscata, come del resto anche il tuo stato d'animo?



L'App delle FFS non funziona di nuovo? La risposta se la dà subito da sola:



Perché mai agitarsi tanto? Perché poi scrivere delle notifiche se servono solo a far sì che il carosello continui a girare?

La pazienza è la virtù dei forti. Allora, non ti arrabbiare! Qualunque cosa accada, vivi il tuo sogno. Finora nessun passeggero è mai morto per colpa di un ritardo. Anzi, in questo modo gli diamo la possibilità di farsi la sua breve pausa di riflessione sul treno. Ohmmm.



Sopra un giorno fa una cosa, domani ne fa un'altra e dopodomani magari non fa assolutamente niente. Non resta che fare un respiro profondo, immaginarsi di essere in un elicottero e guardare tutto dall'alto. E vedere il lato positivo:



## PENSIONAMENTO

### Pensionamento / Lavorare da pensionati

I macchinisti in pensione continuano ad essere membri attivi del VSLF. Possono partecipare a tutte le manifestazioni, hanno diritto di elezione e di voto e ricevono il LocoFolio. Il costo annuale è di Fr. 60.-. I membri del VSLF che esercitano l'attività di macchinista hanno automaticamente diritto all'assistenza giuridica professionale. I membri in pensione che continuano a lavorare come macchinisti devono assolutamente darne comunicazione al VSLF, al fine di riattivare la protezione giuridica professionale. Si dovrà versare di nuovo l'intera quota associativa. I cambiamenti di deposito e di datore di lavoro possono essere notificati via Internet. Grazie. [www.vslf.com](http://www.vslf.com) / **CONTATTI / Contatto membri** mutation@vslf.com

## CPT

### Informazione in merito al contratto collettivo della cassa malati CPT/KPT

Nel mese di agosto 2018 il VSLF ha rinnovato il contratto collettivo della cassa malati KPT. Le condizioni offerte ai nostri membri rimangono invariate. Siamo particolarmente lieti di portare avanti questa proficua collaborazione con la CPT.

## FORMAZIONE LDL

### L'essenziale in breve

Il nostro posto di lavoro è in continua evoluzione e si sta trasformando ad una velocità pazzesca. Dobbiamo raccogliere la sfida e tenerci costantemente aggiornati. Non da ultimo, anche per quanto riguarda la legge sulla durata del lavoro. Il rispetto della LDL è anche una nostra responsabilità. Nel 2019 il VSLF organizza un corso che sarà molto utile per apprendere tutte le ultime novità. Tutti i dettagli saranno pubblicati a tempo debito tramite newsletter e sull'albo presente nei vari depositi. Ulteriori informazioni su: [www.vslf.com/dienste/bildung/seminare/](http://www.vslf.com/dienste/bildung/seminare/)

## CAP

### Assicurazione di protezione

Ci viene chiesto spesso se la protezione giuridica professionale, che assicura una copertura dell'attività del macchinista, è valida anche all'estero. Nelle condizioni generali della CAP si è definito quanto segue: La copertura assicurativa è valida in Svizzera, nel Principato del Liechtenstein e in tutta l'Europa (ad eccezione dei paesi della CSI), come pure nei paesi del litorale mediterraneo.

## SEGRETARIO/ATTUARIO

Per la nostra associazione si cerca un/a segretario/a / attuario/a da integrare nel comitato del VSLF per svolgere delle attività nell'ambito del sindacato centrale.

Tra le principali attività di un segretario vi è l'invio e il coordinamento di inviti, come pure la stesura del verbale delle riunioni del comitato e delle assemblee, la preparazione del rapporto di gestione da presentare all'assemblea generale e la supervisione di diverse liste e tabelle. In collaborazione con altri funzionari, il segretario provvede a coordinare le richieste da parte dei membri e di terzi. Sei interessato a lavorare per il nostro sindacato e desideri dare un contributo attivo a favore del nostro comitato e di tutto il VSLF?

Per qualsiasi domanda o richiesta di informazioni ti preghiamo di rivolgerti a:

Hubert Giger  
Presidente del VSLF  
Tel.: 079 136 37 51  
[praesident@vslf.com](mailto:praesident@vslf.com)

oppure

Kay Rudolf  
Segretario/attuario del VSLF  
Tel.: 079 505 12 80  
[sekretaer@vslf.com](mailto:sekretaer@vslf.com)

## IN MEMORIAM

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

### Eduard Mast

Sektion Ostschweiz

\*1934

+ 21. 09. 2024

### Egon Knödler

Sektion Ostschweiz

\*1934

+ 10. 10. 2018

### Hans-Peter Kestenholz

Sektion Basel

\*1956

+ 18. 8. 2018

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