



MC

PX



Editoriale

Markus Leutwyler, Redattore del LocoFolio



Tanta posta in arrivo!

Cara lettrice, caro lettore,

A volte le cose non vanno come ci si aspetterebbe. Per la nostra assemblea generale del 21 marzo a Lucerna avevamo escogitato qualcosa di nuovo. Quindici colleghi avevano preparato un breve discorso da proporre al posto delle lunghe relazioni dei nostri ospiti esterni. Non c'è bisogno di spiegare come e perché questi discorsi non abbiano potuto essere tenuti davanti ad un pubblico...

Questi discorsi ora li potrete trovare nel nostro LocoFolio. Si tratta di quindici punti di vista differenti su uno stesso, identico sistema.

"La moneta di scambio non si valuta in franchi, bensì in soddisfazione, lealtà e fiducia", afferma il presidente del VSLF Hubert Giger.

"Non siamo più disposti a tollerare dei cattivi compromessi!", dichiara in tono battagliero il membro di comitato romando Marc Engelberger.

"Tutti questi progetti hanno una cosa in comune: costano un'enormità di soldi, ma i benefici che ne derivano sono estremamente limitati", afferma il copresidente della sezione BLS Christof Graf.

"Tra poco meno di un anno, TILO avrà circa il 40% di macchinisti in più e quindi diventerà sempre più grande", dice Pietro Pangallo, il nuovo presidente della sezione Ticino.

"FFS Cargo International si è reso conto che più passa il tempo e tanto più prezioso diventa il personale di locomotiva, ma anche che dei collaboratori contenti sono un valore inestimabile." Anche gli apprezzamenti sono molto importanti, sottolinea Urs Schweizer.

Gli argomenti classici, come la sicurezza, il sistema di comunicazioni interne o le condizioni di lavoro, sono sempre di grande attualità.

Una cosa che ci fa particolarmente piacere è il numero importante di lettere da parte dei nostri lettori. Come, per esempio, Asterix che prima va a Roma e adesso va

alla conquista delle FFS e, con il suo semplice interrogativo *"luce accesa o spenta?"*, mette in agitazione ben sette dirigenti.

Ma quali sono i compiti del Consiglio di amministrazione? Come mai la presidente del Consiglio di amministrazione delle FFS, Monika Ribar, ultimamente appare sempre più spesso sui media? Le risposte le potrete trovare nell'intervista che ci ha concesso.

Al giorno d'oggi, il motto non è parlare "di", bensì "con" i diretti interessati. Questo vale anche per il coronavirus. Come si presenti la situazione dal punto di vista del virus, lo potrete scoprire nell'intervista (un po' scherzosa) con "Covi".

Invece di una sontuosa assemblea generale, adesso abbiamo un LocoFolio con moltissime notizie. Il materiale di lettura è garantito. Buon divertimento a tutti!

Markus Leutwyler
Redattore del LocoFolio



La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente VSLF

Care colleghe e care colleghi



Stiamo tutti vivendo una situazione straordinaria. A seguito delle disposizioni delle autorità, nel mese di marzo l'epidemia ha confinato a casa tutta la popolazione svizzera. No, in realtà non tutta la popolazione svizzera, visto che i macchinisti hanno continuato a lavorare. Da parte delle FFS, che in questa situazione sono state elevate a portavoce delle ferrovie, abbiamo appreso che noi macchinisti facciamo parte del personale «rilevante per l'esercizio». Quindi, siamo importanti. Per la verità questo lo si sapeva già, ma fa bene sentirselo dire. Abbiamo anche appreso che per far fronte a questa crisi sono disponibili dei fondi illimitati, ciò che non capita tutti i giorni. All'inizio della crisi legata al coronavirus probabilmente il caos era inevi-

tabile, anche se si potrebbe pensare che dopo la pandemia H1N1 del 2009 ci si sarebbe dovuti far trovare maggiormente preparati. Ed è così che, più che a spaventare il virus cattivo, le sei tardive salviettine disinfettanti sono servite solo a farsi qualche bella risata.

L'unità di crisi Covid-19 delle FFS ha previsto sin da subito delle regolari teleconferenze con noi partner sociali, per cui eravamo costantemente informati e potevamo avanzare le nostre richieste in modo semplice e diretto.

I grossi problemi iniziali, in particolare modo in Ticino e a Briga per via delle corse oltreconfine e dei tanti aspiranti macchinisti italiani in cabina, sono

stati affrontati con un certo ritardo. Dopo qualche esitazione iniziale, sono convinto che non sia mancata la buona volontà di applicare correttamente tutte le direttive per la protezione della salute. Sia le informazioni sul virus e i suoi effetti che le prescrizioni, ancora oggi cambiano di giorno in giorno.

Il fatto che, in maniera diretta e "con il cuore", sin dall'inizio siano state prese delle decisioni in merito ai gruppi a rischio, alla cura dei figli, ecc., era senz'altro una cosa giusta e opportuna. Non è inoltre evidente che, anche senza un'espressa richiesta in tal senso, si sia deciso di continuare a garantire a tutti i collaboratori delle FFS uno stipendio al 100% anche durante il lavoro ridotto. Purtroppo non tutte le ferrovie hanno seguito questo esempio.

Che in tempi così difficili non sempre sia possibile trovare una giusta soluzione a tutti i problemi è più che comprensibile. A dipendenza dell'entità dei conteggi delle ore di lavoro e del deposito, sono emerse delle differenze nella gestione della riduzione del tempo di lavoro che possono o non possono piacere ai collaboratori.

Per i gruppi a rischio sono state adottate delle misure chiare, ma non vanno dimenticati anche i normali lavoratori. I nostri rappresentanti, ossia i vostri colleghi, erano presenti sul posto e hanno preso parte ai colloqui per trovare delle soluzioni concrete ai vari problemi che man mano si presentavano.

In questa crisi, il personale di locomotiva si è distinto per aver saputo garantire il mantenimento dell'esercizio con grande affidabilità ed estrema semplicità.

Uno dei fattori principali è probabilmente il fatto che noi siamo in grado di distinguere tra quella che è una situazio-

ne d'emergenza e dei problemi fittizi e autoindotti, ma anche che siamo capaci di adottare tutte le misure necessarie in modo autonomo, mirato e su base volontaria per il reparto condotta dei treni. La cooperazione tra la pianificazione e il personale di locomotiva, con delle soluzioni bilaterali, ha funzionato in gran parte in modo ineccepibile. Non ha invece funzionato altrettanto bene dove purtroppo la collaborazione lasciava già a desiderare.

Per tenere in piedi l'esercizio, questa crisi ha costretto le imprese ferroviarie a concentrarsi solo sull'essenziale, ciò che per il futuro può rappresentare una grande opportunità per riesaminare attentamente le nostre strutture e concentrarsi di nuovo maggiormente su quello che è il core business. Le perdite finanziarie ci accompagneranno ancora per anni e uno snellimento sarà pertanto indispensabile.

Crediamo sia nostro dovere mettere a disposizione il nostro know-how a favore di una ferrovia snella, valida, conveniente ed efficiente. La conoscenza del sistema ferroviario al posto di dispendiose perizie, delle soluzioni sostenibili al posto di costosi gruppi di progetto, fatti e non solo promesse.

Il personale di locomotiva è più che disposto a fare la propria parte per far fronte a questa crisi, ma è necessaria una simmetria dei sacrifici. Non possiamo accettare che ogni singolo minuto e secondo ci venga conteggiato solo perché da noi ogni singola prestazione che forniamo può effettivamente essere calcolata al secondo, quando invece si è molto più accomodanti per altri reparti e si parte del presupposto che una prestazione lavorativa sia realmente del 100% nonostante il telelavoro forzato.

Con l'aumento dell'operatività, ben presto anche la mancanza di macchinisti si farà

sentire di nuovo e la nostra «rilevanza per l'esercizio» risulterà più che mai evidente. Anche qui si tratta di trovare delle soluzioni efficaci, per evitare che noi si sia gli unici a dover compensare la nostra riduzione forzata con delle ore supplementari di lavoro, mentre altri reparti e-gruppi professionali continuano imperterriti a beneficiare di fine settimana e ponti di Natale liberi.

Dopo ben 120 anni dalla fondazione del nostro sindacato, per la prima volta non abbiamo potuto tenere la nostra assemblea generale prevista per il mese di marzo. Anche la cerimonia di commiato del CEO FFS Andreas Meyer ha dovuto essere posticipata.

Questo è un vero peccato, anche perché nella parte ufficiale della nostra assemblea quest'anno più di una dozzina di colleghi avrebbero dovuto tenere un breve discorso. In questa edizione del LocoFolio avrete comunque modo di leggere le loro interessanti relazioni. Sono state scritte tutte prima del coronavirus, ma sono tuttora di grande attualità perché il dopo crisi è prima della crisi. Vi auguro tanti momenti ispiratori.

Tutte le proposte all'assemblea generale da parte dei nostri membri e delle sezioni, come pure le elezioni sono state sottoposte per votazione ai nostri delegati. Desidero ringraziare tutti i nostri colleghi per l'ottima collaborazione che, nonostante la difficile situazione generale, ci ha permesso di rispettare le scadenze statutarie in maniera efficiente e corretta.

I risultati dell'assemblea dei delegati, che si è svolta in forma scritta, sono pubblicati in questo numero.

Per il comitato del VSLF sono stati eletti Tobias Früh e Raoul Müller. Congratulazioni a entrambi per l'elezione e buon lavoro. Siamo molto contenti di questo importante rinnovamento, non solo all'interno del comitato, e di questa ventata d'aria fresca.

Nonostante la situazione particolare, ci sono state anche altre problematiche e novità. Con l'assunzione di servizi di lunga percorrenza da parte della BLS e della SOB, ci sono sempre numerosi colloqui e negoziati. Noi rimaniamo del parere che le risorse e le energie non vengano impiegate in modo ottimale.

Il nostro obiettivo è una distribuzione logica, produttiva e conveniente del personale di locomotiva sui treni. Per far questo, abbiamo bisogno di un'interconnessione delle competenze e non di guardare solo al proprio orticello. Ancora non siamo sulla buona strada.

Con la firma del contratto tra la FFS SA e la Swiss Combi SA è stata attuata la strategia di partenariato nel traffico merci. L'azionista di maggioranza rimane la FFS SA, mentre FFS Cargo viene incorporato nel gruppo come società indipendente. Désirée Baer ne assumerà la direzione. Un primo incontro positivo si è tenuto nel mese di marzo (prima del coronavirus).

In luglio avremo un primo contatto diretto con Vincent Ducrot, il nostro nuovo CEO delle FFS. In quanto ingegnere elettrotecnico, diplomato, offre sicuramente tutti i presupposti per dirigere una ferrovia elettrica. Qui noi vediamo delle buone opportunità. Attendiamo con ansia questo primo colloquio.

Auguro a tutti voi di restare in salute, di mantenere i nervi saldi e di restare sempre positivi. Buona continuazione a tutti.

Il vostro presidente

Hubert Giger

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 Menuwahl
- 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



Discorso di Hubert Giger

Gentili signore, egregi signori, stimati ospiti, care colleghe e cari colleghi. Vorrei iniziare con una breve retrospettiva sull'esercizio 2019 del VSLF. *Discorso per la 62a Assemblea generale - VSLF 2019*

I membri più giovani del nostro comitato, Marc Engelberger, Urs Schweizer e Martin Geiger, si sono integrati molto bene e hanno assunto le rispettive funzioni con grande professionalità. Il comitato poggia su basi solide e le responsabilità sono state definite in modo chiaro.

Nel pomeriggio sono previste delle nuove elezioni. Per le funzioni di cassiere e di responsabile FFS V in seno al comitato, come pure di responsabile della banca dati, di responsabile della formazione e per la CRGC, oggi vi presenteremo dei giovani candidati molto motivati.

Anche nell'anno appena trascorso il numero dei membri ha registrato uno sviluppo molto positivo. All'inizio di febbraio abbiamo infatti potuto annoverare nel VSLF il membro attivo numero 2.000.

Sono molti i giovani colleghi che ripongono in noi la loro fiducia. Questo ci motiva ad impegnarci sempre di più e in maniera ancora più mirata per garantire dei buoni avanzamenti salariali e una corretta ripartizione degli impegni. La discriminazione salariale per motivi di età non può essere accettata, né da parte nostra né da parte dei datori di lavoro.

Dal punto di vista finanziario abbiamo delle basi molto solide ciò che, in occasione dell'ultima assemblea generale, ci ha permesso di deliberare a favore di una riduzione della quota associativa da 34- a 30-franchi. Signore e signori, delle prestazioni ancora migliori e un'elevata qualità per una spesa minore, chi ancora può farlo al giorno d'oggi?

Dopo molto tempo, lo scorso anno abbiamo avuto di nuovo un incontro ufficiale con l'Ufficio federale dei trasporti UFT sulla questione della sicurezza in ambito ferroviario. L'UFT ha dimostrato grande interesse e le questioni sollevate hanno potuto essere approfondite.

Presso la sezione VSLF di Ginevra, quattro macchinisti si sono rivolti al Tribunale amministrativo federale per delle questioni attinenti al diritto del lavoro. Tre di loro hanno vinto il ricorso. Chissà quanto sono costate tutte queste ore risparmiate che si sarebbero tranquillamente potute evitare... E la moneta di scambio non è tanto in franchi, quanto piuttosto sul piano della soddisfazione, della lealtà e della fiducia.

Più tardi vi verranno fornite altre informazioni al riguardo.

Approfitto dell'occasione per ringraziare la CAP per la sempre ottima e solida coopera-

zione. Si può ormai quasi parlare di lavoro di squadra. Grazie!

Sotto il profilo del partenariato sociale, il 2019 è stato un anno piuttosto altalenante. Non avevamo mai avuto prima così tanti contatti con la stampa. Personalmente, in molti ambiti ho vissuto il 2019 come l'anno delle verità.

I grandi sogni per un nuovo mondo digitale sono stati smentiti dalla realtà, e non solo in ambito ferroviario. La complessità dei sistemi spesso purtroppo viene sottovalutata e, oggi più che mai, c'è bisogno della presenza umana per raggiungere le capacità tanto necessarie a dei prezzi ragionevoli.

Questi sistemi di sicurezza sproporzionati non fanno altro che rincarare i costi della ferrovia, vanno a scapito della capacità e ostacolano l'interoperabilità. Tra l'altro, sul piano della sicurezza si sono già verificati degli errori di cui avremmo fatto volentieri a meno.

Dopo il tragico incidente di Baden della scorsa estate che ha coinvolto il nostro collega macchinista Bruno, la ferrovia non è più la stessa. Qualcosa si è fatto largo, qualcosa che stava fermentando già da diverso tempo.

Come logica reazione, dopo l'incidente la direzione del gruppo ha messo in piedi un grande progetto che riguarda anche il sistema di comunicazione e la "just culture". E adesso ci viene detto che «il problema nell'ambito della comunicazione è stato sottovalutato e che gli interventi da prevedere sono più importanti di quanto ci si potesse aspettare».

Per un'impresa, la "just culture" è di vitale importanza. Se non funziona, manca la parte essenziale. Come un fornaio senza farina, una banca senza soldi o una ferrovia che si gestisce da sé e basta.

Come quando ai corsi di perfezionamento sui veicoli le persone vengono allontanate come se fossero dei bambini delle elementari che hanno dimenticato a casa la tuta da ginnastica; oppure come quando, per mancanza di fiducia, già dopo il primo giorno di malattia al macchinista viene chiesto un certificato medico come se fosse un apprendista al primo anno, ed è su queste cose che viene alla luce una cultura che noi non siamo più in grado di capire.

Giorno dopo giorno, il macchinista si assume la responsabilità per dei treni che costano centinaia di milioni di franchi e per migliaia di passeggeri. E, questo, ventiquattro ore su ventiquattro e, grazie alla digita-

lizzazione, con un'assegnazione dei turni sempre più a breve termine e dei conteggi delle ore di lavoro strapieni.

Questa discrepanza non coincide con la nostra concezione di cultura sostenibile e intelligente.

Per il settore dei macchinisti vale quanto segue: Per essere efficienti, il reclutamento del personale, la formazione, la pianificazione delle risorse, la formazione continua, le prescrizioni, la cultura e, in particolare modo, le interfacce, devono venire da un'unica fonte. La nostra efficienza dipende dai limiti imposti dal nostro ambiente. E il nostro ambiente si è distanziato di molto dal core business e si gestisce sempre di più autonomamente.

Questo articolo apparso in febbraio mi ha colpito davvero molto:



Se le FFS sono già diventate sinonimo di gestione dei guasti, allora forse è arrivato il momento di cominciare a preoccuparsi.

La nostra massima autorità, nonché presidente della Confederazione Simonetta Sommaruga, ha elogiato le FFS affermando che è ancora una delle migliori ferrovie in Europa. Personalmente ho sempre pensato che noi fossimo LA migliore ferrovia a livello europeo... Il fatto di essere nella media non basta. In Svizzera le ferrovie sono pagate molto bene dal settore pubblico e, pertanto, anche da tutti noi.

Il VSLF si batte per l'indipendenza, l'integrità e la correttezza, ciò che non sempre ci rende un partner sociale facile da gestire. Ma questo fa anche sì che siamo un partner affidabile e prezioso perché diciamo sempre quello che pensiamo. Tanti problemi che abbiamo oggi si sarebbero potuti evitare se fossimo stati ascoltati un po' di più. Grazie a tutti.

E con questo ho terminato. Invece di invitare degli oratori esterni, quest'anno abbiamo deciso di dare la parola ai nostri colleghi della base operativa. 13 macchinisti ci hanno trasmesso le loro considerazioni che hanno cercato di sintetizzare nelle brevi relazioni che seguiranno. Questo, signore e signori, vi offrirà una visione non filtrata della nostra realtà. Buon divertimento! ➤

Stimati ospiti, care colleghe e cari colleghi. Innanzitutto permettetemi di presentarmi. Mi chiamo Daniel Hurter e lavoro alle FFS da 37 anni, gli ultimi 19 anni dei quali come macchinista – nel frattempo con l’attestato professionale federale.

Un ex presidente della direzione generale, nonché amministratore delegato e CEO, o comunque si chiami adesso questa funzione, una volta aveva spiegato che, date le crescenti esigenze, era assolutamente necessario ripartire il personale di locomotiva delle FFS in trasporto persone e trasporto merci. Bene, da un lato io lavoro per FFS Cargo presso il deposito della stazione di smistamento Limmattal e, dall’altro, presso FFS viaggiatori a Zurigo, per l’esattezza presso P-O-BP-ZFR-OT-ZF1-ZUE3. Tranquilli, non ho nessun disturbo del linguaggio, questa è solo l’abbreviazione dell’unità organizzativa di cui faccio parte.

Dopo ogni riorganizzazione, pardon... ulteriore sviluppo, questa abbreviazione si è via via allungata. E, nell’ultimo anno, anche noi di FFS Viaggiatori ci siamo sviluppati ancora di più. Dal 1° aprile 2019, la nostra presidente del consiglio di amministrazione non è più separata dal personale di locomotiva solo da 6 livelli dirigenziali, bensì addirittura da 8. O dovremmo forse dire «compartimentata»? Con una simile gerarchia piramidale, lascio a voi intuire quanto i quadri superiori possano realmente essere vicini alla gestione operativa di tutti i giorni.

Ma, noi di FFS Viaggiatori, ci siamo moltiplicati. Per il personale di locomotiva adesso abbiamo dei responsabili differenti per la pianificazione annuale, per la pianificazione mensile, per la pianificazione a medio termine, per la pianificazione giornaliera e per la pianificazione del giorno dopo. Prima di ogni telefonata per avere ragguagli sulla pianificazione, ci si deve infatti chiedere se si è selezionato il numero giusto. Ma, tutto sommato, questo non ha nessuna importanza. Innanzitutto perché chi sta dall’altra parte spesso e volentieri non sa neppure lui se è realmente l’interlocutore giusto e, secondariamente, alla domanda se si può prendere un giorno libero in più la risposta è sempre e comunque “no” – nonostante il conteggio eccedente delle ore di lavoro.

Sì, di macchiniste e macchinisti ce ne sono davvero pochi. Questo non è dovuto principalmente a degli errori di pianificazione, bensì ai cantieri e alle grandi manifestazioni. Questo almeno è quanto ci viene spiegato. Pare che nei mesi di gennaio e febbraio l’organico fosse addi-



rittura equilibrato. Anche i tanti responsabili della comunicazione delle FFS non ci sanno spiegare in modo convincente come mai allora anche in questi mesi ci è stato costantemente chiesto di lavorare dei giorni in più.

Ad ogni modo, noi macchinisti praticamente non possiamo più disporre del nostro credito di tempo sotto forma di tempo libero e ci dobbiamo confrontare con un netto aumento del tasso di occupazione. Chiaro, potremmo anche chiedere una percentuale occupazionale a tempo parziale. In fin dei conti, le FFS sono un’im-

Noi facciamo homeworking e viaggiamo smart.

presa moderna. Il part-time dovrebbe essere garantito già dopo due o tre anni dalla presentazione di una domanda in tal senso. Si ha così tempo per altre occupazioni interessanti come in autunno, per esempio, per l’inserimento dei giorni parziali per l’anno successivo, prima ancora di sapere con quale percentuale di lavoro si potrà lavorare. Oppure la possibilità di avere degli interessanti contatti sociali, per esempio con un addetto alla pianificazione che non vuole assolutamente capire che la concessione di giorni parziali non è un atto di clemenza, bensì un diritto acquisito del

collaboratore che è disposto a rinunciare al proprio salario.

Sì, le FFS sono un’impresa moderna. Adesso c’è il telelavoro anche per i macchinisti. A casa impariamo come muoverci in

c’è anche un’altra FFS dove ancora si lavora a orari irregolari, ossia il personale che fa i turni.

modo consapevole e in tutta sicurezza. Per esempio sui percorsi per il personale che, stando alle prescrizioni, dovrebbero essere liberi da ostacoli, ma che inevitabilmente finiscono davanti a delle barriere da cantiere. O come ci si deve nutrire in modo sano e equilibrato. Per esempio, alle nove e mezza di sera, con un piatto pronto del distributore automatico Selecta riscaldato nel forno a microonde, dato che alle FFS ci si è dimenticati che oltre alla casa ammiraglia FFS con i suoi bei ristoranti per il personale sulla Hilfikerstrasse, nel Wylerpark o nell’Aarepark, c’è anche un’altra FFS dove ancora si lavora a orari irregolari, ossia il personale che fa i turni.

Noi facciamo homeworking e viaggiamo smart. Dobbiamo sostenere gli esami di francese al computer, ma sono talmente complicati che perfino chi è di lingua madre francese rischia di non passare. Prima

si dovrebbero seguire delle classi virtuali da casa, ciò che viene vanificato dal fatto che non vi si può accedere con un iPad. Per la cronaca, l’iPad è lo strumento personale di lavoro dei macchinisti FFS.

Adesso magari vi chiederete: noi macchinisti perché allora stiamo a questo gioco? Perché non ci cerchiamo una nuova sfida professionale? Vi assicuro che me lo chiedo anch’io... non sempre, ma sempre più spesso. Forse la risposta è da ricercare in quanto mi è già stato detto da più di un collega: «Il lavoro in sé mi piace ancora molto. Tutto quello che ci sta intorno è però semplicemente da dimenticare». Alla base della nostra motivazione forse c’è anche il fatto che, con la nostra attività, facciamo esattamente quello che i nostri clienti e i contribuenti si aspettano dalle imprese ferroviarie: trasportare persone e merci in maniera sicura e affidabile. Sarebbe infatti un grosso errore credere che le ferrovie siano pagate per elaborare degli organigrammi e dei processi che, una volta fuori dalle

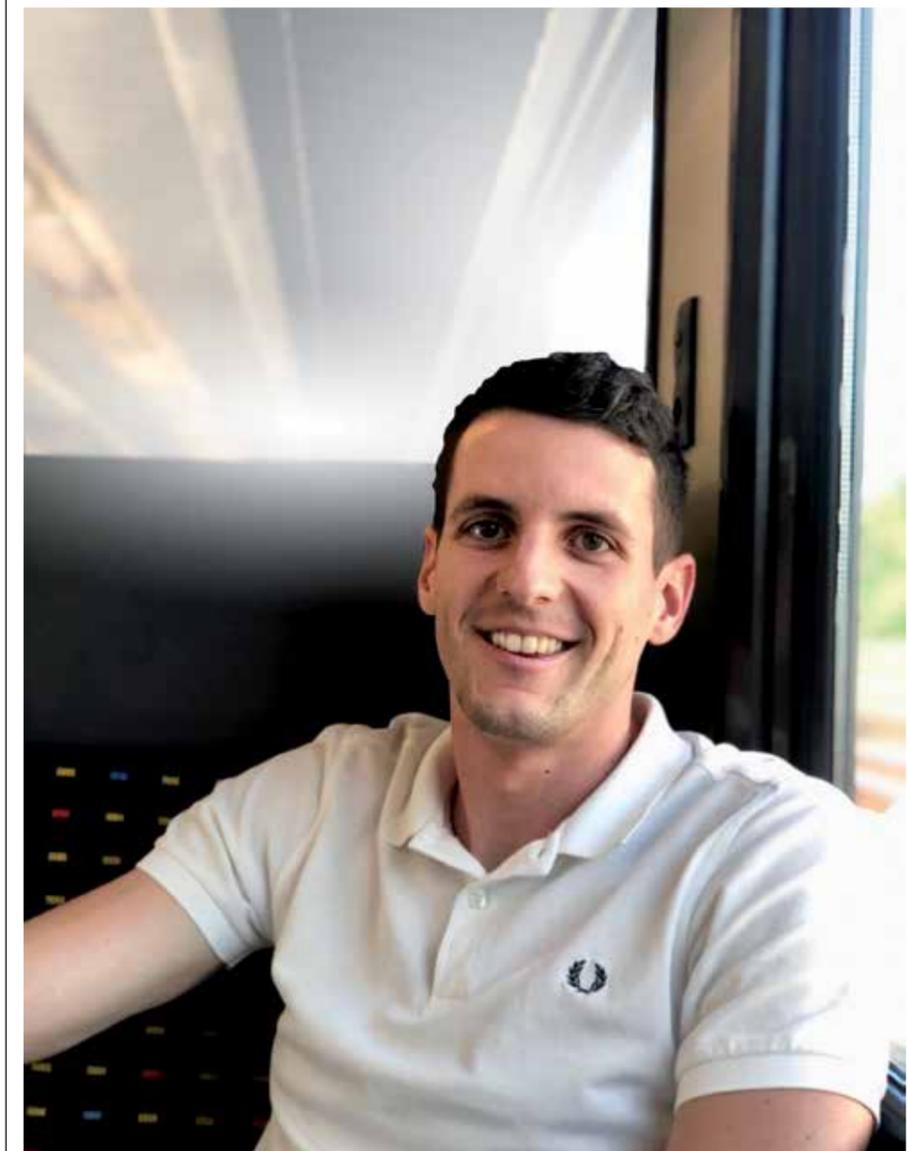
Perché non ci cerchiamo una nuova sfida professionale?

proprie mura protettive, sono comunque destinati a fallire quando si scontrano con la dura realtà. E non posso nemmeno immaginare che la collettività sia contenta quando vengono dilapidati i mezzi finanziari che ha messo a disposizione per dei progetti milionari, se non miliardari, come l’ADL, Sopre, l’ETCS, ecc. Dei progetti che possono rappresentare già di per sé un successo anche solo per il fatto di non incidere eccessivamente sull’esercizio e di non penalizzare troppo la nostra clientela. Per concludere, vi devo dire che ho sempre più l’impressione di non essere più un ferroviere. Anzi, ho sempre più la sensazione di lavorare a bordo di una nave. Ma non è il leggero dondolio del nuovo fiore all’occhiello delle FFS costruito dalla Bombardier a rafforzare in me questa impressione. È una nave che continua la propria traversata senza una meta perché chi è al comando ha perso di vista la bussola e dove, per mancanza di interesse e di buonsenso, ormai non c’è più un collegamento tra il ponte di comando e la sala macchine. La nave adesso ha una grossa falla e si sta tentando in tutti i modi di svuotare tutta l’acqua che continua ad entrare nello scafo, nella consapevolezza che sarà difficile evitare che si capovolgano e sperando di ritardare quel momento. E tutti noi sappiamo bene cos’è successo al «Titanic». Anche se la nave è destinata ad affondare, l’orchestra continua comunque imperterrita a far risuonare le sue belle melodie dai piani superiori.

Trattative salariali e altri temi d’attualità: noi siamo pronti ad assumerci le nostre responsabilità!

Care e cari colleghi, Dopo tanti anni, non dobbiamo più aver paura delle parole o di sentirci insoddisfatti per l’evoluzione delle nostre condizioni di lavoro in generale, la palla è tornata finalmente nel nostro campo. Come tutti gli anni, infatti, anche quest’anno si terranno dei negoziati importanti per il personale di locomotiva delle FFS che prevedono, tra l’altro, discussioni sui tempi di preparazione del servizio, la revisione completa del sistema salariale all’interno dell’impresa e la rinegoziazione del contratto collettivo di lavoro FFS... Come dicevo prima, la palla è dalla nostra parte e, questo, semplicemente perché al momento la pressione riguarda l’altra

metà del campo. Poiché sono anni che le FFS sembrano non essere in grado di risolvere i nostri problemi, sta allora a noi portare ai macchinisti le nostre soluzioni, il che significa che non siamo più disposti ad accettare dei cattivi compromessi come è stato il caso per certe negoziazioni del passato. Da parte nostra, siamo assolutamente pronti ad assumerci le nostre responsabilità perché sentiamo forte il sostegno dei nostri stimati colleghi e membri. Per una volta, speriamo che anche la controparte si sappia assumere le proprie responsabilità, onde garantire la continuità del sistema ferroviario svizzero, delle sue lavoratrici e dei suoi lavoratori!



Mi chiamo Dario Bai e questo è il mio 14° anno di attività come macchinista presso FFS V. Nell'estate del 2018, ho completato il mio corso di studi in «sistemi di trasporto» alla ZHAW di Winterthur e adesso metto le mie conoscenze al servizio di «SmartRail@P» (che non è la stessa cosa di «SmartRail 4.0»). Attualmente lavoro al 50% a Zurigo come macchinista.

Nota dell'autore: Questa relazione è stata redatta prima del Coronavirus. Date le attuali circostanze, è più che comprensibile e plausibile che al momento questa tematica rivesta un ruolo prioritario. Su questo non c'è dubbio. Al più tardi dopo l'emergenza Coronavirus, ci dovremo però soffermare nuovamente sui problemi che ho riportato qui di seguito.

Eurocompatibilità, riconoscimento e formazione continua presso FFS V

Alle FFS, in questi ultimi 14 anni ho potuto assistere ad uno sviluppo che mi preoccupa non poco.

La praticabilità, quale priorità assoluta, viene sempre più spesso soppiantata da processi operativi che esulano dal nostro contesto e che rendono la ferrovia sempre più inaffidabile e costosa.

Le competenze e le responsabilità vengono riassegnate di continuo. Invece di risolvere i problemi, in generale i dirigenti investono tante energie nel tentativo di contrastare i sintomi di cui essi stessi sono responsabili. Io e molte altre colleghe e colleghi della base operativa abbiamo sempre meno fiducia nell'applicabilità di queste direttive eccessivamente teoriche.

Vi farò alcuni esempi per farvi capire cosa intendo dire.

Giornata di formazione continua per il personale di locomotiva di FFS V:

Dovuto alla penuria di personale, alla giornata di formazione continua dello scorso anno ha potuto partecipare soltanto metà del personale. Non mi sorprenderebbe se fosse così anche quest'anno. Questo non ha più niente a che vedere con il sistema di qualità del personale attivo in un settore rilevante ai fini della sicurezza.

Un CLP ci ha presentato il tema «i clienti al centro dell'attenzione», con la giusta dose di calma che serve quando ai macchinisti si parla di annunci in caso di emergenze, di dati corretti sul treno [che spesso e volentieri differiscono da quelli sul marciapiede tra i binari(!)] e di mancate fermate. È evidente che i CLP avrebbero preferito parlare di ben altri argomenti, ma è stata la direzione di Produzione ferroviaria che ha deciso che si dovesse trattare proprio questo tema.

Nel frattempo, la questione del controllo sulle informazioni nel/sul treno e sulla banchina, rispettivamente nell'orario, è tuttora irrisolta e continua a creare confusione tra i nostri clienti.

A quanto pare, circa la metà di tutti i problemi di frenatura vengono fatti risalire ad errori di manovra del personale di locomotiva. Invece di accennare alle cause concrete di questi errori onde evitare che si possano verificare ancora in futuro, si è preferito spiegarci il principio delle tre pressioni. Cari ospiti, vi risparmierò i dettagli dal punto di vista della fisica. In breve: questo principio assicura che, di norma, i nostri freni ad aria compressa funzionino correttamente e rientra nelle conoscenze di base di ogni macchinista.

Come questo principio fisico mi possa aiutare nella mia attività di tutti i giorni ad evitare problemi di frenatura è però per me un mistero. Lo stesso vale anche per tutti gli altri miei colleghi presenti. Alla nostra richiesta di spiegazioni, l'istruttore ci aveva detto soltanto che era FFS Traffico viaggiatori che definiva gli argomenti da trattare. Purtroppo non aveva ricevuto altre informazioni da fornirci su questo argomento. Questo mi fa capire due cose:

1. Alle FFS, evidentemente non si è in grado di elaborare e di mettere a disposizione le informazioni provenienti da altri reparti interni in funzione dei destinatari.
2. Anche Formazione HR, in qualità di organo esecutivo, non è né in grado né autorizzata ad acquisire dai relativi committenti le informazioni necessarie per una formazione mirata e ad elaborarle di conseguenza.

Onestamente non so quali di questi punti mi dovrebbe preoccupare di più. Trovo che siano scioccanti tutti e due. A mio avviso, questa giornata annuale di formazione continua sarebbe un'opportunità unica per fornire a noi macchiniste e macchinisti le informazioni di cui abbiamo bisogno per lavorare in modo

sicuro e «orientato alla risoluzione dei problemi».

Queste sarebbero le basi essenziali per un esercizio ferroviario stabile e sicuro. Tutti gli istruttori, nessuno escluso, possiedono tutte le conoscenze necessarie ma, purtroppo, viene negata loro la possibilità di trasmetterle ad altri.

AFSM/VHBL

Consentitemi anche qualche riflessione sull'esame professionale federale per il personale di locomotiva.

Due anni fa, in occasione dell'assemblea generale di Basilea, era stata fatta una presentazione dell'esame federale per i macchinisti.



In questo contesto, Markus Jordi (responsabile HR FFS) aveva osservato che i corsi di perfezionamento professionale sono un fattore importante per ciascun lavoratore. E, se non ricordo male, aveva anche aggiunto che, a prescindere dal fatto che la cosa possa piacere o meno, al giorno d'oggi le cose ormai stanno semplicemente così.

Oggi, due anni più tardi, i colleghi della BLS e di Tilo vivono tutt'altra realtà. Queste due ferrovie, infatti, hanno ancora dei dubbi sul fatto che l'esame federale sia effettivamente una buona cosa per i macchinisti o no. Questa almeno è la mia conclusione visto che, allo stato attuale, entrambe le ferrovie non partecipano ai costi degli esami. Altre ferrovie invece rimborsano automaticamente la tassa d'esame in caso di esito positivo e inoltre calcolano la giornata dell'esame orale come giorno di lavoro retribuito. Presso la RhB e la Zen-

tralbahn pare che sia perfino prevista una festa di diploma. Questo si chiama riconoscimento a «scartamento metrico».

Tante grazie per il vostro supporto per il nostro perfezionamento professionale! Il riconoscimento e il know-how acquisito non mancheranno poi di tornare indietro alle ferrovie con gli interessi.

Riconoscimento

È proprio questo riconoscimento che spesso mi manca. Non si perde infatti occasione per sommergerci di belle parole di ringraziamento, anche se raramente mi sembrano sincere. Sono piuttosto indice di un forte senso di impotenza per la situazione che si sta vivendo. Non è di certo un'esagerazione quando si afferma che, al giorno d'oggi, dipende unicamente dalla flessibilità dei macchinisti e dagli enormi sforzi degli addetti alla pianificazione se i treni continuano a circolare o se vengono soppressi. Abbiamo qualche dubbio sul fatto che fosse questo che il nostro ex CEO intendeva quando ai tempi parlava di «feu sacré». Il pretesto dei cantieri, degli eventi in Svizzera, di Sopre, ecc. vengono percepiti dai dipendenti per quello che realmen-

Stiamo girando in tondo e nessuno fa niente per scendere dalla giostra, per rallentarla o addirittura per fermarla

te sono: delle semplici scuse.

Il «grazie» più sincero penso che sia quello che viene dai miei diretti superiori e dagli addetti alla pianificazione. Sono infatti proprio loro che, giorno dopo giorno, devono prendere decine di accordi per posticipare il loro problema (di carenza di personale) da domani a dopodomani. Per quel che mi riguarda, più si sale di livello gerarchico e tanto meno credibili e prive di significato sono queste parole di ringraziamento. Anche perché spesso arrivano proprio da coloro che hanno determinato l'attuale stato di cose. Le ultime informazioni di metà gennaio sul programma di riorganizzazione «Sviluppo ulteriore del Traffico viaggiatori» non mi hanno dato l'impressione che la direzione di Produzione ferroviaria abbia realmente riconosciuto l'entità del problema.

La ragione della citazione «resistenza interna» del personale, non è tanto la paura del cambiamento in sé, quanto piuttosto la paura dei cambiamenti che peggiorano la qualità della nostra produzione. Non si tratta di timori diffusi, quanto piuttosto della competenza specifica del personale interessato. Ed è proprio questa competenza specifica che, nella nostra organizzazione controllata dalle tabelle Excel, oggi non ha più nessun valore.

Eurocompatibilità

Con il pretesto dell'eurocompatibilità, stiamo penalizzando sempre più anche la nostra stabilità, puntualità e sicurezza.

ETCS Baseline: Dai mezzi di comunicazione forse avrete appreso che, qui a Lucerna, i nuovissimi treni delle FFS e della SOB devono transitare lentamente lungo la banchina quando entrano in stazione. Questo non offre né una sicurezza maggiore e tantomeno garantisce ai nostri passeggeri di poter raggiungere i rispettivi treni o autobus in maniera più affidabile. Ci si potrebbe aspettare che, nell'anno 2020, ci

Ad avere la meglio sarà unicamente l'industria che così potrà vendere a caro prezzo i nuovi componenti.

possano essere messi a disposizione dei sistemi migliori.

Inizialmente l'ETCS è stato sviluppato come sistema europeo di controllo dei treni. Di fatto, ogni paese continua ad avere delle versioni proprie. Attualmente, già solo in Svizzera ci sono ben quattro versioni differenti (NBS, LBS, GBT, [Lausanne-Villeneuve & Sion-Sierre/Siders]) e presto se ne aggiungerà anche una quinta (Ceneri). Quando sono state introdotte, almeno sono stati previsti dei corsi di formazione separati per poter transitare su queste linee.

Che l'impiego dell'ETCS causi una perdita di capacità della rete ferroviaria è ormai un fatto che nemmeno gli esperti e gli operatori del settore mettono più in discussione. Per poter compensare almeno in parte questa perdita di capacità, si sta esaminando a fondo la possibilità di impiegare dei treni a guida autonoma (da quanto ci è stato prospettato, ancora però con il macchinista), ciò che però presuppone un uso capillare dell'ETCS. E, pertanto, noi prima distruggiamo la capacità esistente per poi, se tutto funziona come previsto, aumentarla di nuovo. Gli ottimisti credono che la capacità disponibile dopo sarà superiore a quella attuale. Le passate esperienze mi fanno sorgere dei dubbi circa la sua buona riuscita. Non voglio neanche entrare nel merito dell'assurdità di voler far viaggiare dei treni autonomamente con dei macchinisti in cabina. Questo mi sembra decisamente poco interessante anche sotto il profilo finanziario.

Stiamo girando in tondo e nessuno fa niente per scendere dalla giostra, per rallentarla o addirittura per fermarla. Né l'UFT, in qualità di organo di controllo, né le ferrovie, per non parlare poi dei gestori dell'infrastruttura, ai quali i sistemi manuali, che dal loro punto di vista non sono controllabili, rappresentano una spina nel fianco.

Ad avere la meglio sarà unicamente l'industria che così potrà vendere a caro prezzo i nuovi componenti e guadagnerà un sacco di soldi a scapito di noi contribuenti.

Quanto poco flessibile dovrà ancora diventare la ferrovia fino a che non ce la potremo più permettere?

Attrattività del profilo professionale del macchinista

La nostra professione potrebbe senz'altro diventare di nuovo più attrattiva, anche in vista del grande fabbisogno di forze nuove. Invece di fare tanta retorica, bisognerebbe però riflettere nuovamente sulla sostanza. A giusto titolo, la generazione Z, e anche il sottoscritto, pretendono delle risposte vincolanti a delle domande di vitale importanza, come il salario, gli orari di lavoro e il tempo libero. Tutta la nostra cerchia sociale si deve adeguare di continuo ai nostri piani di servizio. È sempre stato così e, tutto sommato, ritengo che questo non sia il problema di fondo.

Riuscite ad immaginare cosa significhi ricevere puntualmente i vostri piani di lavoro con solo due giorni d'anticipo e dover adattare la vostra vita privata di conseguenza? Non però dalle ore 8 alle 17 di fila bensì, per decisione altrui, dall'una del mattino alle quattro di notte?

No? Bene, nemmeno la generazione Z e nemmeno io. Per "work-life balance" anche noi intendiamo qualcosa di diverso. Ma il tempo gioca a nostro favore. Se qui non si troveranno quanto prima delle soluzioni, io e tutti i miei colleghi sopravvissuti diventeremo sempre più preziosi. E, qui concludo; forse non si è capita una cosa, per cui voglio essere molto chiaro: a me piace fare il macchinista. Anche adesso. Ma unicamente per il lavoro in sé e non per le «resistenze interne» della nostra impresa.

Nei confronti dell'impresa, del management e soprattutto dei nostri clienti, mi sento in dovere di fornire un lavoro valido e solido. Per far questo, ho bisogno di strumenti validi e solidi e non di un grazie di tanto in tanto, né da parte della direzione del gruppo né da parte di tutti gli innumerevoli organi amministrativi in costante aumento. Da parte nostra, il potenziale ci sarebbe. Ridateci per favore indietro la competenza di poter sfruttare tutto il nostro potenziale. Ma sia ben chiaro, per far questo non c'è bisogno di nuovi gruppi di lavoro, ma solo di qualcuno che non si tiri indietro e finalmente si assuma di nuovo le proprie responsabilità. NOI, con il nostro lavoro, lo facciamo tutti i santi giorni e, letteralmente, in qualsiasi momento. NOI, questo, lo facciamo perfino volentieri e ci procura, almeno a me, quella gratificazione che si prova nell'«essere un macchinista».

Vi ringrazio per la vostra attenzione! ➤

Mi chiamo Raoul Müller e lavoro come macchinista FFS V presso i depositi di Zugo e Lucerna. Da oltre due anni dirigo inoltre la sezione ospitante del VSLF Lucerna-Gottardo, a nome della quale desidero porgervi un caloroso benvenuto.

Il sogno infranto di un bambino

Vi vorrei raccontare una breve storia che parla della vita di un macchinista. „Siebe Buebe brünzled, circa fütüf Fass, für Fredy Schiller“, così rispondeva il nonno al nipotino di sette anni che gli domandava cosa volesse dire la sigla SBB CFF FFS. Già a quell'età, quel nipotino era talmente affascinato dal mondo della ferrovia da conoscere benissimo non solo la disposizione degli assi di una P8 prussiana, ma anche della leggendaria locomotiva del Gottardo Ae 6/6 o dell'allora moderna Loc2000. Le visite al Museo dei Trasporti, che ci ospita qui oggi, erano all'ordine del giorno e il padiglione ferroviario era quasi come una seconda casa. Alla tenera età di nove anni, aveva fatto da solo anche diverse corse in treno di un giorno attraverso la Svizzera e, a dodici anni, delle regolari visite con gli Eurocity.

Perché vi racconto questa storia? Senz'altro l'avrete indovinato, perché quel nipotino

di cui vi parlavo prima oggi è qui in carne ed ossa su questo palco e ha trasformato il suo sogno di bambino nel suo lavoro.

Nel frattempo sono 11 anni che lavoro come macchinista e, pertanto, da quasi un terzo della mia vita lavorativa. Nella mia retrospettiva, mi dovrò quindi limitare soprattutto agli sviluppi dell'ultimo decennio, senza i grandi cambiamenti che hanno fatto seguito alla privatizzazione e alla divisionalizzazione.

La mia carriera a bordo del treno era iniziata con sette veicoli differenti. Alcuni di loro, come la Bobo, la RBe e l'NPZ, dovevano ancora essere gestiti con due mani. Nel frattempo la RBe è stata rottamata, la Bobo - con delle motivazioni inconsistenti - è stata tolta dalla circolazione e l'NPZ, che oggi si chiama Domino, è riservato a singoli specialisti. Zugo è pertanto diventato un deposito per una mano sola ed è per questo che oggi tengo il microfono con la mano sinistra, onde prevenire eventuali effetti negativi da catena di montaggio.

Il tema della specializzazione è uno dei motivi per cui oggi tante cose sono differenti rispetto a solo 11 anni fa. Prima que-

sto si applicava principalmente ai veicoli o alle prescrizioni straniere. Per i nuovi veicoli, per le nuove tratte o per il lavoro in regioni linguistiche differenti, al giorno d'oggi si cerca di formare quanto meno personale possibile, ciò che inevitabilmente porta alla creazione di piccoli gruppi e ad una mancanza di flessibilità.



Questo tipo di specializzazione genera monotonia, noia e perdita di concentrazione. Inoltre bisogna adeguare di continuo la pianificazione, in quanto si devono cercare sempre nuovi macchinisti per questi specifici compiti, ciò che automaticamente porta a degli orari di lavoro non vincolanti e ad una pianificazione più difficile del proprio tempo libero. A proposito, quando nel 2016 si parlava di una riassegnazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza, lo slogan di P-OP-ZF era „Noi guidiamo di tutto“. Che ironia!

La pianificazione adesso viene fatta con il programma Sopre. Non voglio dilungarmi troppo su questo argomento, ma ci tengo a sottolineare che, a causa delle migliaia e migliaia di errori di questo programma, mi si preclude ogni possibilità di svolgere il mio lavoro correttamente e in modo coscienzioso. Punto e basta.

Ora ci si aggiunge anche una distribuzione inflazionistica fatta di prescrizioni contraddittorie e di dubbia qualità che, onde garantire la sicurezza e la stabilità dell'esercizio ferroviario, obbligano i macchi-

nisti ad interpretare le diverse situazioni facendo capo al proprio bagaglio di esperienze.

In qualità di macchinista che ha iniziato ai tempi di Vision 2010, vorrei accennare anche alla questione dell'evoluzione dei salari. Vision 2010 era pensato come un rigoroso programma di risparmio che doveva abbassare i salari dei giovani macchinisti ad un livello di dumping e, pertanto, al di sotto del salario minimo. Dopo la formazione, noi quindi guadagnavamo solo un po' di più di quanto oggi viene offerto agli attuali aspiranti in fase di formazione.

Il primo adeguamento dei salari ci è stato negato per cui, a causa dell'introduzione dei contributi di risanamento della cassa pensioni, il primo aumento salariale si è rivelato a tutti gli effetti una riduzione. Con l'introduzione dell'attuale sistema salariale, tutti coloro che lavoravano al di sotto del salario minimo hanno almeno raggiunto il salario di base.

Questo però significava che chi, per esempio, aveva al proprio attivo cinque anni di servizio, era parificato ai nuovi arrivati, per cui il previsto aumento ventennale dei salari poi ripartiva nuovamente da zero. Questa situazione ha potuto essere risolta solo dopo altri tre anni e grazie all'intervento del VSLF.

Ritengo che la mia paga adesso sia relativamente adeguata e intanto continuo la mia lenta avanzata lungo la ripida curva ascendente, chiedendomi come il mio datore di lavoro si immagini che io mi possa migliorare qualitativamente per altri vent'anni così da poter giustificare questo avanzamento. Perché, detto tra noi, già dopo più o meno tre anni si potrebbe dire di aver accumulato sufficiente routine e esperienza per percepire, senza alcun senso di colpa, il salario massimo.

Si è sempre più scettici anche su come vengono impiegati gli attuali mezzi finanziari. Nel frattempo si promuovono delle innovazioni pazzesche, come gli autobus a guida autonoma a Zugo. C'è realmente da chiedersi se questo progetto abbia raggiunto dei risultati ma, come tutti ben sa-

pete, a Zugo di autobus a guida autonoma ancora non ce ne sono.

Per lo stesso motivo, per delle fantastiche soluzioni IT come l'ADL, l'ETCS o SmartRail, si spendono più soldi di quanto si potrà mai risparmiare con questi progetti. Già solo per l'ETCS L1 vengono spese diverse centinaia di milioni di franchi anche se, di fatto, non porta alcun vantaggio rilevante rispetto al suo predecessore.

Ma, nonostante gli enormi investimenti, è ormai dimostrato che, in termini di sicurezza, capacità e puntualità, il macchinista è mille volte meglio di tutti i progetti miliardari dell'industria con tutti i suoi prodotti che, più che essere di supporto, ci ostacolano e indeboliscono sensibilmente la stabilità dell'esercizio ferroviario. In breve, l'eccellente qualità del lavoro del personale di locomotiva è la ragione per cui l'ATO e l'ETCS non potranno mai e poi mai portare i benefici sperati. E, non da ultimo, per una minima parte del costo effettivo di questi sistemi IT.

Da quanto si è potuto leggere di recente su diversi articoli di giornale, quello del macchinista è ancora un bel lavoro. Fatta però eccezione per il salario che non rispecchia i requisiti richiesti. Su questo sono assolutamente d'accordo. Io sono un idealista e, tutto sommato, me la cavo abbastanza bene, ma spesso mi chiedo dove si debba andare a trovare quella motivazione supplementare per cercare e correggere le pianificazioni sbagliate, per continuare a chiedere informazioni sulle aree di stazionamento o per verificare l'attendibilità di ogni singola attività. Per quanto mi riguarda, questa tendenza è al ribasso.

Forse anch'io mi dovrei riciclare e concentrare di più sulla gestione dei problemi che non alla loro risoluzione. Così, in maniera elegante, potrei scaricare le mie responsabilità sui processi di lavoro e trasformarmi in un dipendente normale che fa tutto ciò che gli si dice di fare, ma nulla di più. Questo, purtroppo, va contro la mia etica di lavoro ed è per questo che sono attivo all'interno del VSLF. Questo, per me, è il modo migliore per rivalutare nuovamente il nostro lavoro e per far sì che possiamo lavorare in modo sicuro e produttivo. Vi ringrazio per la vostra attenzione.

Vi auguro una piacevole AG. Più tardi, durante la parte ufficiale, i miei colleghi avranno la possibilità di eleggermi all'interno del comitato per la divisione traffico viaggiatori.

Questa nomina mi permetterebbe di proseguire con convinzione ancora maggiore nel mio impegno a favore degli interessi di questa professione meravigliosa e del buon funzionamento della nostra ferrovia. ➤

Care e cari colleghi, gentili ospiti, il mio nome è Christoph Jud e, esattamente 16 anni e una settimana fa, ho superato la mia corsa di prova come macchinista di cat. B presso FFS V.

Cooperazione SOB/FFS

Attualmente lavoro presso il deposito di Rapperswil e sono attivo all'interno del VSLF in qualità di vicepresidente della sezione Svizzera orientale.

Nella nostra sezione, la cooperazione tra SOB e FFS nell'ambito del traffico interregionale attualmente è un tema scottante per il personale di locomotiva.

Quanto sento parlare di "cooperazione", mi viene automatico pensare ad aspetti come il lavoro collettivo, la produzione comunitaria, la coproduzione, il lavoro di squadra, la collaborazione, lo spirito di gruppo e lo sfruttamento delle sinergie.

Devo ammettere che la notizia della cooperazione tra SOB e FFS per la linea comune Coira-Zurigo-Berna mi ha reso quasi euforico. Il pensiero di poter viaggiare un giorno sul Voralpenexpress, pardon... Panoramaexpress, in direzione di Lucerna, oppure sulla S40 verso Einsiedeln mentre il mio collega della SOB fa la mia tratta giornaliera S15 fino a Niederweningen, mi ha decisamente fatto fantasticare. Ma, come si suol dire, i sogni sono solo desideri...

La notizia che entrambi i partner avrebbero proseguito autonomamente con le «RISPETTIVE» linee e con i «RISPETTIVI» treni e, pertanto, che sarebbe stata prevista una ripartizione totale, ha suscitato ampio dissenso nella Svizzera orientale, almeno tra i macchinisti FFS. Invece di pianificare insieme, lo si fa in parallelo e invece di diversificarsi ancora di più, (almeno) per quelli delle FFS tutto diventa ancora più monotono.

Invece di aumentarne l'efficienza, così facendo la pianificazione delle risorse è decisamente meno produttiva, in quanto i diversi depositi automaticamente generano corse a vuoto e/o trasferte e corse in taxi. Un eventuale guasto può inoltre portare ad una situazione catastrofica. Invece di costare meno, per finire tutto diventa molto più costoso, meno flessibile e meno efficiente.

I partner sociali non vengono coinvolti nella pianificazione strategica; noi veniamo informati ufficialmente ai sensi del CCL. Il personale riceve solo delle semplici mail, dove si parla di concorrenza, anche se non si fa nessuna specifica offerta. È solo questione di fortuna se, improvvisamente, la nuova sede di lavoro non è più a 10 km, bensì a 60 o 100 km di distanza.

C'è comprensione per il fatto che per le sedi interessate non sia facile da accettare,



ma bisogna accettare che il mondo ferroviario cambia di continuo. Ci si scusa per il fatto che la SOB abbia un ruolo leader e si ritiene che, nel complesso, questa collaborazione sia una buona soluzione per tutti. L'obiettivo è di rafforzare tutto il sistema dei trasporti pubblici. Ed ecco quanto ci è stato raccomandato: „Dobbiamo dare prova di qualità e prestazione.“

Quando un'impresa trascura i propri affari in questo modo e quando un datore di lavoro continua a lasciare i propri collaboratori nell'incertezza, va da sé che è praticamente impossibile riporre la propria fiducia nel management. A proposito di questa cooperazione, questo riguarda anche la SOB che, a quanto pare, ha un ruolo leader.

Questa cooperazione appare più come una scappatoia perfetta per le FFS per mascherare la mancata pianificazione del personale e un acquisto di materiale rotabile ormai fuori controllo. In un contesto più ampio, ci si può anche chiedere se, tutto sommato, le FFS e le altre ferrovie siano ancora interessate al traffico regionale, al trasporto merci e, in generale, al trasporto ferroviario. Il fatto di investire con gli importanti fondi pubblici, di bloccare le linee, di acquistare nuovi sistemi digitali o di programmare App sembra essere molto più divertente per la nuova intelligenza. Le FFS stanno facendo un passo indietro un po' ovunque con il traffico regionale. L'impressione è che al momento solo la ZVV e il Léman-Express siano ancora interessanti. Magari questo è dovuto al fatto che i costi di produzione sono troppo ele-

vati, ciò che di certo non può dipendere dai costi del personale, dei veicoli e delle linee ferroviarie.

Ci si nasconde dietro a frasi fatte come «valore aggiunto per il cliente», qualunque cosa questo significhi per loro. La priorità del cliente è quella di spostarsi da A e B in modo sicuro, puntuale e, soprattutto, conveniente.

Dal nostro punto di vista, con questo tipo di cooperazione non ci sono i presupposti per raggiungere questi obiettivi. L'impresione è che si stia perdendo l'occasione di dimostrare alla Svizzera come una CORRETTA cooperazione possa apportare un reale valore aggiunto ai nostri clienti e rafforzare in modo duraturo i trasporti pubblici.

Non è ancora troppo tardi; da parte nostra, siamo interessati ad una cooperazione buona e leale che favorisca la ferrovia e il relativo personale. Vorrei sottolineare che, all'interno delle ITF, l'impiego trasversale non è solo logico bensì dovrebbe essere la norma ovunque!

Per concludere, vorrei congratularmi con la direzione della SOB per il suo comportamento coraggioso nei confronti delle FFS. C'è da chiedersi se la SOB si sia realmente conquistata un ruolo leader in questo ambito o altri vi abbiano semplicemente rinunciato. Ci auguriamo che la SOB sappia farsi carico degli impegni assunti, nell'interesse dei trasporti pubblici e nella qualità prevista. In fin dei conti, gli scompartimenti di prima classe dei veicoli SOB sono un primo, eccellente biglietto da visita.

Auguro a tutti un'interessante AG e vi ringrazio per la vostra attenzione. ➔

Il consigliere agli Stati Damian Müller avrebbe dovuto tenere un discorso in occasione dell'AG 2020 del VSLF. Quando gli abbiamo comunicato che l'AG era stata annullata, ci ha inviato la mail che troverete qui di seguito. Ringraziamo Damian Müller per la sua disponibilità a intervenire come relatore alla nostra AG e speriamo di poterlo accogliere in un'altra occasione.

Caro sig. Giger,
La ringrazio per il suo messaggio. Avete tutta la mia comprensione. Dal momento che avrei tenuto il discorso gratuitamente, purtroppo non posso farvi avere alcuna documentazione. Verrò volentieri in un'altra occasione. Cordiali saluti
Damian Müller
Consigliere agli Stati del Canton Lucerna
www.damian-mueller.ch
#AnpackenUmsetzen

Guido Schmidiger

Mi chiamo Guido Schmidiger e da 17 anni sono macchinista FFS, la maggior parte dei quali presso la divisione Cargo a Goldau. Dato che a volte ci si dimentica di noi, vi vorrei illustrare brevemente la nostra situazione.

Il nostro raggio d'azione si estende da Oensingen a Buchs SG e da Chiasso a Mannheim. Noi siamo circa 50 collaboratori, ma non tutti vanno fino in Germania. Grazie alla nostra posizione centrale, siamo estremamente flessibili e in grado di raggiungere le località in cui c'è bisogno di noi in tempi relativamente rapidi.

Evidentemente, questo è un aspetto che anche FFS Cargo apprezza molto e così, un po' come i vigili del fuoco, spesso siamo chiamati a tappare tutte le falle che si presentano di volta in volta.

C'è chi, del tutto ignaro dell'impatto della riforma di Bologna sull'economia reale e con un presunto livello di istruzione, di punto in bianco ha deciso che i treni merci in transito non si possono più fermare in Svizzera interna. Questo è un evidente problema di comunicazione dovuto alla divisionalizzazione. Dovete sapere che, là fuori, i treni merci si fermano sempre davanti al segnale rosso.

Ed è così che FFS Cargo è stato messo davanti al fatto di dover chiudere una sede nel giro di una decina di mesi ciò che, già solo per una questione di costi, non può essere di alcun interesse. Per non parlare poi degli effetti sulla reputazione e sull'affidabilità del datore di lavoro.

Se si pensa a quanto siano diversificate e sofisticate le nostre tecnologie della comunicazione al giorno d'oggi, c'è davvero da chiedersi come si possano verificare simili problemi di comunicazione nell'elaborazione dei piani operativi. Che dipenda dal fatto che ormai troppe informazioni vengono semplicemente copiate e ridistribuite indistintamente, per cui chi le riceve poi non è in grado di distinguere tra ciò che è rilevante e ciò che non lo è? A volte è così che mi sento io. Ma, forse, anche i nostri organi decisionali.

Oppure magari si tratta di semplice disinteresse da parte di Infrastruttura e dell'UFT nei confronti delle ITF, che si devono confrontare costantemente con nuove sfide e costi supplementari? Ma che de-



vono comunque continuare a sopravvivere sul mercato? Questo è possibile perché, tutto sommato, i treni potrebbero anche non circolare più, tanto le sovvenzioni poi arrivano lo stesso. Chissà, una volta che il traffico merci sarà trasferito su strada con successo, magari le cose funzioneranno meglio anche sul piano della puntualità nel trasporto viaggiatori.

Comunque sia, a Goldau per ora ci è stata concessa una piccola tregua fino alla fine del 2021. Ma, siamo obiettivi. Fin quando l'industria non sarà in grado di fornire delle locomotive con una velocità di esercizio superiore a quella di una locomotiva a vapore, anche i macchinisti non potranno mai viaggiare da Basilea a Chiasso senza cambi di personale.

Ebbene, adesso tutte le parti si sono riunite intorno ad un tavolo per cercare di capire quali sono le necessità reali e su come andare avanti. Posso dire soltanto una cosa: ma perché non lo si è fatto prima? Perché tutti fanno sempre di testa propria? La ferrovia va vista come un organismo integrato, come un meccanismo in cui tutti i diversi ingranaggi si devono incastrare perfettamente tra di loro, altrimenti viene meno a quello che è il suo scopo, e cioè quello di soddisfare le necessità di trasporto della nostra popolazione, della nostra economia e dei paesi intorno a noi e, di conseguenza, di contribuire al nostro benessere.

Un obiettivo che possiamo raggiungere solo cooperando in maniera intelligente e non trovando delle soluzioni a compartimenti stagni. ➔

Stefan Rindlisbacher

Stimate colleghe e colleghi, cari ospiti, mi chiamo Stefan Rindlisbacher e sono macchinista e rappresentante del VSLF presso FFS Cargo National a Basilea. In questa mia breve relazione mi concentrerò sul tema dei "progetti introdotti con successo". Nel mondo del lavoro di FFS Cargo sempre nuovi progetti e nuove innovazioni vengono introdotti con successo.

Progetti introdotti con successo

Ma, che cosa significa «con successo»?

I punti di vista dei capi progetto e della base operativa sembrano divergere sul fatto che qualcosa venga introdotto semplicemente per principio oppure se abbia realmente successo. Questa discrepanza è inaccettabile per un'impresa con una mentalità orientata all'efficienza e incontra una forte resistenza e incomprensione da parte del personale.

Accoppiamento automatico:

In collaborazione con degli specialisti, degli ingegneri e l'Ufficio federale dei trasporti UFT è stato sviluppato il sistema di accoppiamento automatico per i treni merci. L'obiettivo era quello di semplificare le operazioni di accoppiamento e aumentare la rapidità e la sicurezza delle operazioni di manovra. Questo dovrebbe consentire di fare un importante passo in avanti verso l'operatività con un unico collaboratore, ciò che ovviamente produrrebbe anche dei notevoli risparmi.

L'obiettivo è stato raggiunto? Qui di seguito alcune osservazioni:

- L'aggancio con l'accoppiamento classico è faticoso e pericoloso per una questione di mancanza di spazio.
- Il disaccoppiamento avviene ancora a livello meccanico mediante un dispositivo di sgancio.
- Dal momento che la sezione della condotta del freno è inferiore, il calcolo di frenatura è più corto, ciò che comporta delle velocità inferiori e, di conseguenza, una riduzione della capacità di tutto l'esercizio, con conseguenze importanti per la stabilità dell'orario.

Gran parte degli obiettivi non sono quindi stati raggiunti. Se si esclude la propaganda positiva, l'accoppiamento automatico non rappresenta molto più che un impedimento per l'esercizio.

Altri esempi:

Sistemi IT come Caros: Nel frattempo ci siamo abituati tutti al fatto che sin dall'ini-

zio i sistemi IT non fossero esenti da errori e che non vengano mai completati.

- I cambiamenti dei servizi vengono fatti ancora su carta, in quanto Caros è poco trasparente e un inserimento diretto dei dati richiede troppo tempo.
- Per il collaboratore, il conteggio dei tempi di lavoro è poco trasparente e difficile da ricostruire.



ETCS: I costi spropositati e la riduzione della capacità non ci rendono più competitivi.

Officine: Dovuto al raggruppamento delle officine in due sedi centrali e in una succursale a Muttenz, tutti i giorni il collaboratore si deve perlopiù occupare dello spostamento dei mezzi di trazione e le locomotive che necessitano di riparazioni restano fuori uso per periodi più lunghi.

WLV: Il trasporto a carri completi viene vissuto come una grande conquista, una garanzia per la capacità di mercato e per il raggiungimento del necessario e tanto auspicato bilancio in attivo. Un orario cadenzato, indipendentemente da quanti carri vengano trasportati. Le cifre parlano da sole. C'è un ritorno alla lucidità.

L'elenco dei progetti che sono stati introdotti «con successo» sarebbe troppo lungo.

In presenza di modifiche sostanziali o di sistemi completamente nuovi è normale che ci possano essere degli errori e, in linea di massima, si è anche disposti ad accettarli. Il problema di questi presunti progetti di successo è che non c'è più nessuno realmente interessato a migliorare quanto è stato "introdotto con successo".

Ci vuole comunque sempre tanta energia da parte del personale e tanta perseveranza da parte di noi partner sociali per far sì che si decida di riprendere in mano determinati progetti. A peggiorare le cose, c'è anche la questione delle competenze che cambiano di continuo. Non è raro infatti che delle richieste di cambiamenti o degli eventuali problemi debbano essere segnalati più volte.

Invece di affrontare con determinazione i problemi del personale, ogni due settimane ci viene inviato un sondaggio, un po' alla maniera della RDT, con cui ci vengono poste sempre le stesse quattro domande:

- Ho piacere nel mio lavoro quotidiano?
- Nel mio ambiente di lavoro abbiamo un comportamento esemplare in materia di sicurezza?
- Nel mio ambiente di lavoro impariamo dai nostri errori e ci miglioriamo costantemente?
- Nel mio ambiente di lavoro posso fare affidamento sugli accordi presi?

Che lezione possiamo trarne?

Che per realizzare dei progetti di successo ci vuole una conoscenza approfondita e specifica del traffico ferroviario. Soprattutto quando il risultato dovrebbe almeno portare più vantaggi che svantaggi.

Nonostante i nostri timori iniziali, la nuova disposizione automatica del personale di FFS Cargo è iniziata bene. Le richieste del personale spesso erano raffigurate così bene nel programma da sembrare più un sistema "win-win". Più o meno tutto il contrario di Sopre.

I progetti hanno successo quando vengono riesaminati e messi in discussione di continuo.

I progetti di successo sono però anche quelli che vengono abbandonati onde prevenire dei danni indiretti e dei costi importanti.

Vi ringrazio per l'attenzione e auguro a tutti una buona giornata. ➔

Preferisco parlarvi direttamente in buon tedesco, perché il mio dialetto vallesano di sicuro metterebbe a dura prova le capacità di chi deve fare la traduzione simultanea. O qui c'è qualcuno che capisce cosa vuol dire «En Tschiffra voller Bägglete der Bärgr embrüf pfärgu und dana ga mbri leeschu»? Il mio nome è Urs Schweizer e da 16 anni sono macchinista presso FFS Cargo.

La ferrovia mi ha sempre affascinato e, «all'epoca», quella del macchinista era una professione molto rispettata.

Collaboro con il VSLF per poter dare un'occhiata dietro le quinte delle FFS e per contribuire al buon andamento della ferrovia e dei suoi collaboratori.

Il salario, o meglio la disparità salariale, indubbiamente rappresenta un tema centrale e, più passa il tempo, e più ci preoccupa. Ad eccezione di chi lavora in una cabina di guida, ogni corso, seppur breve, dà diritto ad un aumento di stipendio. Nonostante le comprovate prestazioni aggiuntive, da noi i salari invece non aumentano. E l'avanzamento dei colleghi più giovani spesso si fa attendere anche per decenni.



All'interno del VSLF, mi occupo principalmente di questioni che riguardano FFS Cargo International. Dopo il discorso forte del CEO Sven Flore in occasione dell'AG

dello scorso anno a Naters, il VSLF ha avuto modo di constatare che, alle sue affermazioni, il sig. Flore ha fatto seguire anche i fatti. FFS Cargo International ha fatto tutto a regola d'arte:

- ha riesaminato i salari di tutti i collaboratori,
- ha constatato che ci sono delle evidenti discrepanze salariali e,
- aspetto molto importante, ha adeguato i salari portando tutti i collaboratori allo stesso livello.

La SCI ha pertanto dimostrato che le disparità salariali possono essere appianate in maniera molto rapida e semplice. Si è infatti resa conto che, più passa il tempo, e più i macchinisti sono preziosi e che è di fondamentale importanza che i collaboratori siano soddisfatti.

Ci congratuliamo con FFS Cargo International per questa sua decisione coraggiosa e lungimirante. ➔

Nel 2003 ho iniziato la mia formazione di macchinista presso la BLS nel trasporto di persone e merci. Attualmente sono attivo presso la sede di Basilea e conduco treni merci in tutta la Svizzera. Ancora oggi l'attività di macchinista mi affascina molto. Lo scenario cambia però di continuo e, purtroppo, non solo in maniera positiva...

Come del resto in tutte le ferrovie, anche all'interno della BLS la digitalizzazione è un tema che fa discutere. Grazie all'automazione con il sistema IVU.rail, sia la pianificazione che la gestione dovrebbero essere semplificate.

Noi del VSLF abbiamo preso parte attivamente al progetto sin dal primo workshop nel 2018. Ecco quanto si riprometteva il sistema IVU.rail:

- Impiego più efficiente del personale grazie all'automatizzazione della pianificazione e della gestione
- Impiego più efficiente del materiale rotabile e del personale grazie ad un'ottimizzazione automatizzata
- Automatizzazione della pianificazione delle ferie e dei cantieri
- Automatizzazione della pianificazione mensile e annuale dei turni e modelli di orario di lavoro più attrattivi

La direzione di Produzione ferroviaria BLS aveva cominciato a sperare in un software standard che, senza particolari accorgimenti, si adattasse alle esigenze della BLS e provvedesse autonomamente alla pianificazione grazie ad un algoritmo, aumentando così l'attrattività e l'indice di gradimento.

E che consentisse di ridurre i costi. Se solo funzionasse come promesso.

Sebbene nel frattempo si siano investiti oltre 20 milioni di franchi in questo progetto, a fine estate dello scorso anno si è deciso di bloccare tutto. Il rischio di un software Banana (ossia di un software che matura presso il cliente) era troppo grande per un'area chiave sensibile come quella della pianificazione e, di conseguenza, per la stabilità della nostra ferrovia.

Nonostante i costi elevati, ci congratuliamo con i responsabili per questa interruzione in quanto ci vuole coraggio per mettere fine a un progetto di tale portata.

La decisione è stata sicuramente influenzata anche dai grossi problemi legati al programma SOPRE delle FFS.

Adesso si continua a viaggiare con RailOpt e non abbiamo cancellazioni di treni dovute a «pianificazioni del personale a breve termine».

Nonostante gli sviluppi positivi, anche noi non siamo immuni da tutta una serie di altisonanti formule vuote che promettono l'esatto opposto della realtà.

All'inizio dell'anno, la BLS ha lanciato la campagna per la protezione della salute Gsund@BLS. Il fatto che la BLS si preoccupi per la salute dei propri collaboratori è senz'altro un aspetto positivo.

Contemporaneamente alla campagna, dall'introduzione del nuovo orario in dicembre si è però osservato quanto segue:

1. I turni dei macchinisti sono più lunghi.

termine, si riesce ad ovviare alla mancanza di macchinisti solamente sovraccaricando ulteriormente il personale esistente. Se però questo sovraccarico dovesse diventare cronico, ci potrebbero essere delle ripercussioni sulla salute dei collaboratori della BLS.

Sul piano degli orari di lavoro, la nostra situazione sta nettamente peggiorando rispetto alle altre ferrovie. È molto improbabile che tutto questo possa essere attrattivo per le future generazioni.

Fintanto che la situazione non cambierà, c'è anche da chiedersi come si riuscirà a garantire un ricambio degli attuali macchinisti.



2. I tempi di guida tra le pause sono stati portati al limite massimo. A volte, in cinque ore non è nemmeno possibile andare in bagno.
3. Così come sono concepite, le pause non hanno più lo scopo di garantire il riposo dei macchinisti, bensì unicamente di massimizzare la produttività.
4. I turni di notte dei macchinisti Cargo sono più lunghi, mentre i passaggi/turni di riposo sono più corti.

Non sorprende pertanto che la campagna Gsund@BLS non venga presa particolarmente sul serio dai macchinisti e li abbia lasciati alquanto indifferenti...

La nostra realtà è un'altra, siamo sottoposti a sempre maggiori sollecitazioni e questo va a scapito della nostra salute. A breve

Dove la BLS si allinea alle altre imprese di trasporti pubblici è solo sul piano delle generose sovvenzioni di cui beneficia. Quello che manca sempre più ai trasporti pubblici non è il denaro, bensì la competenza e il personale. Chissà, magari un giorno ci sarà di nuovo un'inversione di marcia.

Siccome nella mia carriera di macchinista ho già visto tanti progetti, come l'ETCS, il IVU.Rail IVU.Rail Level 1, il Level 2, l'ADL, Sopre, IVU.rail, SmartRail 4.0, ecc., non ci credo poi molto. Tutti questi progetti hanno infatti una cosa in comune, costano un sacco di soldi, ma i benefici sono estremamente limitati. Nessuno di questi progetti è stato in grado di aumentare la capacità della rete ferroviaria o di semplificare la pianificazione del personale. ➔

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch! www.login.org

Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennntnisse anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie. Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2020 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter www.login.org/spoev

Buongiorno a tutti, sono macchinista da 16 anni e lavoro per TILO dal 2013. Da qualche mese sono diventato il nuovo presidente della sezione e ho accettato questo incarico con senso di responsabilità. Oggi sono alla mia seconda partecipazione ad una Assemblea Generale e qui rappresento tutti i miei colleghi macchinisti della Svizzera italiana.

Con curiosità tutti in Ticino aspettano l'apertura della galleria di base del Ceneri, sappiamo che l'aumento del traffico ferroviario sarà notevole e a riguardo stiamo già osservando quanti nuovi macchinisti siano in formazione sia in Cargo che in Viaggiatori.

TILO in poco più di un anno avrà circa il 40% di macchinisti in più e sta ormai diventando sempre più grande. Nonostante

TILO in poco più di un anno avrà circa il 40% di macchinisti in più e sta ormai diventando sempre più grande.

questo il turnover del personale rimane alto ed è quindi ancora un tema di cui si dovrà discutere in futuro per capirne le ragioni.

Un'altra importante novità, anche se solo da dicembre 2021, sarà la transizione dinamica alla frontiera italiana nella nuova stazione di Chiasso. Questo renderà necessario formare in FFS viaggiatori almeno

24 macchinisti interoperabili per poter condurre i treni fino Milano Centrale. Rispettivamente i colleghi italiani di Trenitalia dovranno arrivare fino a Bellinzona.

Anche la collaborazione SOB-FFS imporrà un ulteriore aumento di competenze al personale ed è quindi chiaro quanto ormai sia alto il livello di professionalizzazione di un macchinista.

Molti mezzi di trazione, molti sistemi di distanziamento tutti diversi tra loro e adesso anche una seconda patente per l'estero.

Per fare un altro esempio dovete sapere che persino lo stesso ETCS level 2 in Italia presenta numerose differenze regolamentari rispetto al sistema svizzero.

Tutto ciò rende la formazione molto costosa e molto impegnativo l'impiego internazionale.



Per tutto ciò in Ticino VSLF dovrà farsi trovare preparato in quanto le novità saranno numerose. I macchinisti aumentano e pretendono un'adeguata e competente attività sindacale. Nonostante le difficoltà linguistiche servirà una forte collaborazione con il comitato centrale che sono certo non mancherà.

Vi ringrazio per l'attenzione e Vi auguro buona continuazione. ➔

Stimati ospiti, care colleghe e cari colleghi, concedetemi qualche minuto per parlarvi del conteggio del tempo di lavoro, un aspetto abbastanza particolare nella nostra attività.

Qui di seguito evidenzierò alcuni punti che la rendono particolare. In primo luogo, l'orario esatto delle ferrovie fa sì che il nostro tempo di lavoro venga calcolato esattamente al minuto, mentre per gran parte delle altre professioni c'è una certa tolleranza. Alle FFS, per esempio, dopo tutta una serie di calcoli di una complessità da far impallidire il sistema Tarmed, questo modello è stato esteso anche alle fasi di preparazione e di inversione.

L'altra grande particolarità riguarda il fatto che il tempo di lavoro viene stabilito su base annua e che il macchinista non può scegliere i propri orari. Senza alcun potere decisionale in tal senso, gli possono pertanto essere assegnati dei turni più o meno lunghi che influiranno direttamente sul suo conteggio di tempo personale. In un tempo poi non così lontano, le rotazioni annuali avevano ancora senso ma, nel caos attuale, almeno nell'ambito di FFS Viaggiatori, fanno parte di un passato ormai dimenticato.

In generale, l'impresa è a corto di personale e questo tende a far salire il numero delle ore di lavoro (che, in molte altre imprese, si chiamerebbero straordinari...). Siccome illustra bene la problematica, vi voglio parlare di un caso opposto, molto particolare, che si è verificato a Ginevra.

Nel 2014-2015, quando l'entrata in servizio della RER ginevrina (CEVA) era prevista ancora per la fine del 2017, il reclutamento di personale era stato particolarmente intenso. A causa del ricorso di alcuni confinanti, l'inaugurazione, ma anche la formazione del personale, avevano dovuto essere posticipate di due anni, e quindi alla fine del 2019, per cui il deposito di Ginevra si era ritrovato con un organico troppo grande.

Se, all'inizio, era stato possibile compensare le tante ore «straordinarie», in seguito, in una sorta di cacofonia, erano stati accordati dei congedi su richiesta dell'impresa che poi i vertici avevano espressamente vietato. Per finire, erano state pianificate innumerevoli riserve di sei ore al giorno (al posto di una media di 8h12) e la media dei conteggi del tempo di lavoro era precipitata.

C'erano state molte situazioni differenti, ma parecchi macchinisti si erano ritrovati con un ammanco di ore non indifferente, senza avere alcun potere decisionale in tal senso. Il contratto prevede una media settimanale di 41 ore e sta al datore di lavoro assicurare che il lavoro sia sufficiente. La situazione che ho appena descritto rientra nel rischio imprenditoriale e non deve penalizzare i dipendenti. Era addirittura stata lanciata l'idea di prevedere delle trattenute sul salario!

Il VSLF, con il valido supporto della CAP, si era pertanto rivolto al Tribunale amministrativo federale per avere delle conferme e per far invalidare le decisioni della direzione che, evidentemente, stava cercando di incastrare i propri collaboratori.

È vero che il caso che ho appena descritto è a dir poco ironico per un'impresa che ha una carenza cronica di personale. Trovo però che illustri bene l'attuale problematica della contabilizzazione delle ore di lavoro.

Un altro tema controverso che concerne i conteggi del tempo di lavoro è la formazio-

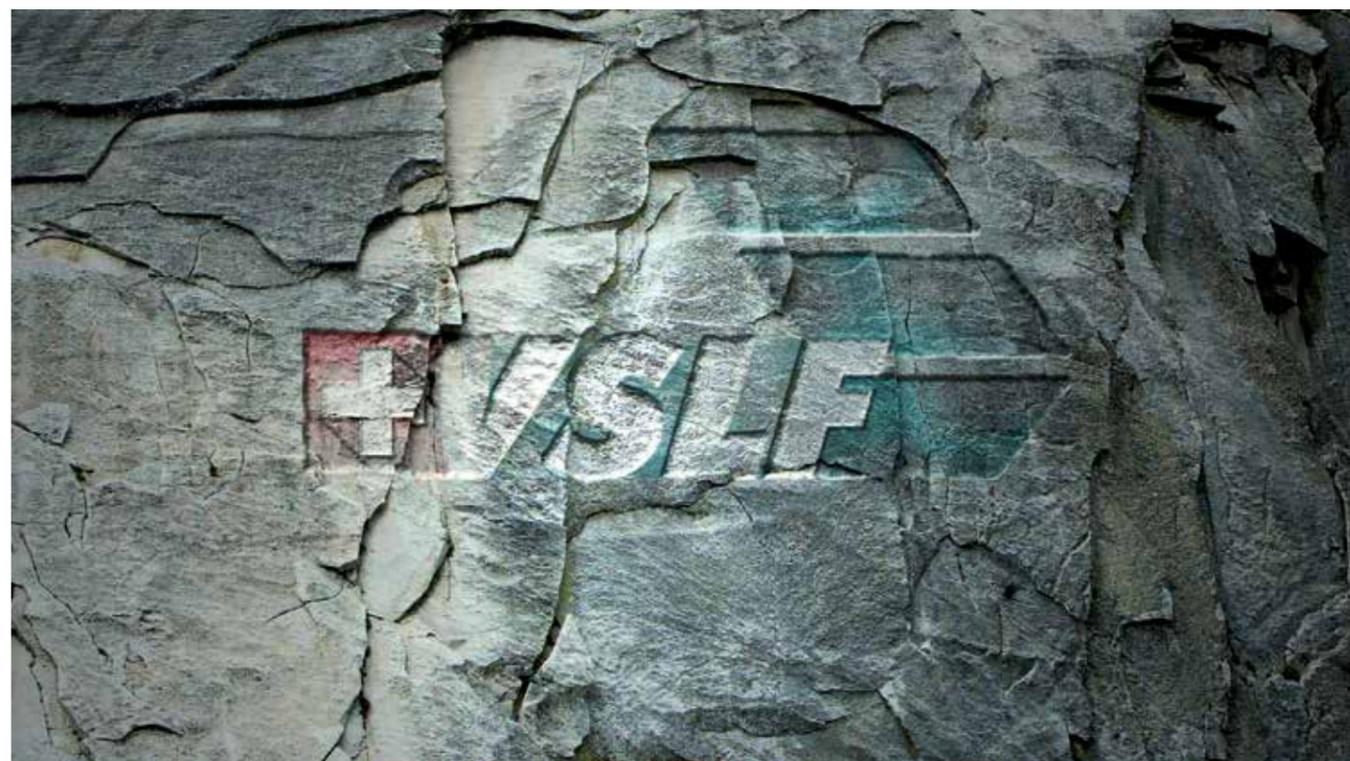
ne continua. Sempre più attività devono infatti essere svolte al di fuori dei propri turni di lavoro per poi essere accreditate sui conteggi di tempo accessori, ciò che maschera il fatto che, conformemente alla LDL, si tratta invece di ore di lavoro reali.

Era addirittura stata lanciata l'idea di prevedere delle trattenute sul salario!

Questo incide ulteriormente sull'organico, senza però dare troppa visibilità. Questo finisce per sfibrare il personale, in maniera latente ma inesorabile.

Per concludere, noi siamo dei lavoratori per i quali bisogna necessariamente contabilizzare il tempo di lavoro. Noi non chiediamo regali, ma solo sessanta minuti per ora lavorata.

Questa lotta che dobbiamo combattere per far sì che al lavoratore venga garantito il giusto tempo di lavoro, non è degna di un buon datore di lavoro, soprattutto nei confronti di ferrovieri dediti al proprio lavoro. ➔



Molti di voi mi conoscono già. Mi chiamo Markus Leutwyler, alias Hanspeter Fischer, alias Super-Benny. Da dodici anni lavoro come macchinista presso FFS Viaggiatori.

Avete mai sentito parlare del concetto di «disutilità del lavoro»? Questo concetto esiste realmente e deriva dal mondo dell'economia. Ogni giorno in cui lavoriamo, tutti noi facciamo uno scambio: il nostro lavoro in cambio di una retribuzione, il salario. Sul nostro bilancio personale il lavoro ha un suo prezzo, la disutilità del lavoro per l'appunto. Il salario serve a compensare questo prezzo. Al contrario, il tempo libero genera dei vantaggi, il beneficio del tempo libero.

Di conseguenza, quando lavoriamo veniamo penalizzati due volte: da un lato, il lavoro genera la disutilità del lavoro e, dall'altro, ci manca il tempo per godere del beneficio del tempo libero. La disutilità del lavoro la si può ridurre o aumentare.

Se il lavoro è interessante, variato e arricchente, automaticamente fa piacere e la disutilità del lavoro si riduce. Ci sono perfino delle attività che sono talmente importanti da non essere nemmeno retribuite. Si tratta del lavoro volontario.

Per contro, ci sono dei fattori che aumentano la disutilità del lavoro. La cosa inizia già mentre ci si reca sul posto di lavoro, a cui poi si aggiungono arrabbiature, frustrazioni, monotonia, stress o malavoglia. Ma anche il lavoro a ore indebite, di sabato, di domenica o nei giorni festivi, il rumore, una cattiva postura o gli ordini poco chiari. Gli orari di lavoro irregolari rappresentano una minaccia per la salute e possono portare a problemi di sovrappeso, ipertensione e disturbi del sonno.

Una particolare forma di disutilità del lavoro è la responsabilità che ci si deve assumere, ossia il rischio non indifferente di commettere un grave errore. Nel nostro lavoro, questo riguarda in particolare le pesanti conseguenze personali legate ad incidenti che coinvolgono delle persone e altri infortuni, come pure ai contrattempi con i passeggeri. Da non dimenticare poi anche i vari esami, come quello periodico che dai più viene percepito come una chiara disutilità del lavoro.

La costante carenza di personale comporta molto meno tempo libero, motivo per cui quello restante è ancora più prezioso e, a sua volta, aumenta i costi di ogni singola ora supplementare di lavoro. Normalmente questo viene compensato con un'indennità per ore straordinarie. Normalmente...

Chi, tra di voi, rappresenta i datori di lavoro, chiaramente vede le cose in maniera completamente diversa. Per voi, noi lavoratori siamo solo un fattore di costo. I vostri interessi sono pertanto in netta contrapposizione con i nostri.

Perché vi sto raccontando tutto questo? Noi abbiamo una carenza di macchinisti,



non solo da adesso, bensì già da un bel po' di tempo. Questo non è né un caso né frutto del destino. Ho l'impressione che per troppo tempo si sia lavorato sul fatto che quella del macchinista è una professione talmente fantastica che, in pratica, la si potrebbe esercitare quasi gratuitamente.

È da dodici anni che lavoro per le FFS come macchinista e, nel frattempo, la mole di lavoro è aumentata di continuo. Spesso abbiamo delle pause di solo venti minuti, gli ordini sono sempre meno chiari e più si è specializzati e più il lavoro diventa monotono.

Per certi carichi di lavoro ci sono degli indennizzi, le indennità. Per la domenica, per esempio, alle FFS ammontano a 16 franchi all'ora, ciò che sembra essere un importo adeguato. Non c'è quindi da sorprendersi se di domenica gli addetti alla pianificazione non incontrano particolari difficoltà a reclutare del personale in più. Le cose vanno però diversamente per la notte o per il sabato.

Mettiamoci la mano sul cuore: chi di voi trova attraente il fatto di cominciare già alle tre del mattino in cambio di un'aggiunta di 18.- franchi e di una maggiorazione di tempo di 18 minuti? Non sto parlando di un singolo caso, qui si tratta del nostro normale lavoro di tutti i giorni.

I salari di base differiscono da una ferrovia all'altra. Alle FFS le cose non sono cambiate molto. È vero che, a prima vista, un salario massimo di oltre 100'000.- franchi può sembrare un salario ragionevole. La realtà però è che la maggior parte di noi sta ancora aspettando da tempo un avanzamento salariale e che l'apice lo vediamo solo da lontano. Stiamo marciando sempre sul posto.

I lavoratori hanno un ottimo fiuto quando si tratta di capire se i propri sforzi si giustificano anche sul piano finanziario. Del resto questo vale a tutti i livelli, non solo per chi sta in basso. Il nostro CEO, anche se ancora per poco, ha più volte sottolineato che ritiene che il suo stipendio sia giustificato e che, senza un valido motivo, non è disposto a rinunciare ad una parte dello stesso. Al momento si stanno formando molti macchinisti, tutti attirati con tante belle storielle e con la prospettiva di viaggiare su dei treni moderni come il Giruno. Poi li

si vincola all'impresa per un certo tempo, penso siano quattro anni, mediante un accordo.

I calcoli vengono fatti dopo questo lasso di tempo. Ma questi volti nuovi dopo restano veramente oppure spariscono di nuovo per non tornare mai più? Se la gente se ne va significa che si vanno a cercare un altro posto all'interno dell'impresa, ma non nella cabina di una locomotiva. Mi chiedo una cosa: questa offensiva formativa è un fuoco di paglia o è una cosa duratura? Per attenuare la disutilità del lavoro, l'ideale ovviamente sarebbe riuscire a migliorare le condizioni di lavoro. Temo però che questo non sia facile da realizzare. Sull'altro piatto della bilancia c'è infatti il salario. Nell'eventualità che vogliate sapere in quale direzione dovrebbero andare i salari per poter compensare questa crescente disutilità del lavoro e per consentire una produzione ferroviaria sostenibile, resto volentieri a vostra disposizione per offrirvi tutta la consulenza del caso.

Grazie.



È per me un grande piacere e un onore potervi parlare in qualità di macchinista della SOB. Mi chiamo Christian Oertle e lavoro come macchinista da ormai 25 anni. Questa è già la quarta generazione in famiglia. Ho assolto la mia formazione presso le FFS a Zurigo e nel 1998 sono passato all'allora BT. Da ormai 22 anni lavoro presso la SOB nel deposito di Herisau.

La vita di un macchinista è caratterizzata da prescrizioni e istruzioni. La nostra professione è anche strettamente connessa alla tecnica. Parole chiave come PCT, DE Infra, ETCS, ZUB, trazione, adesione, soglie di velocità, tempi di riposo, turni di servizio, ecc., caratterizzano la vita di tutti i giorni di un macchinista. Gli argomenti su cui si potrebbe discutere sono pressoché illimitati. C'è però una cosa che tutte queste tematiche hanno in comune. Sono tutte materie molto astratte e asciutte, ed è per questo che ho riflettuto a lungo su cosa portare alla vostra attenzione.

Vi invito a riflettere con me su due argomenti che riguardano principalmente il lato emotivo. Perché una cosa è chiara. Spesso noi macchinisti veniamo tacciati di essere dei disadattati, degli egoisti, degli individualisti, dei bastian contrari e di non avere spirito di squadra. Ma non è così. Anche se siamo dei lupi solitari, anche noi siamo delle persone e abbiamo dei sentimenti. Delle persone che reagiscono emotivamente ai diversi eventi.

Vorrei iniziare con la citazione di un uomo saggio. Isaac Newton ha detto: «Ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria». I due argomenti (o azioni) che intendo trattare oggi riguardano il tribunale arbitrale e l'ATO.

Cominciamo dall'azione che vede la mia azienda alle prese con una procedura di arbitrato nei confronti dei partner sociali. È irrilevante su cosa venga negoziato. In qualche modo devo accettare il fatto che i partner sociali non riescono a mettersi d'accordo con il mio datore di lavoro. Bisogna quindi andare davanti al tribunale arbitrale, un'eventualità che rientra nelle clausole contrattuali previste da ogni CCL. Chi avrebbe mai pensato che potesse succedere una cosa del genere! Oltre al fatto che la parola "tribunale" viene puntualmente percepita come un qualcosa di minaccioso. A doversi pronunciare è pertanto un organo esterno. Sebbene la storia del tribunale arbitrale risalgia ancora al Medioevo, non possiamo fare a meno di chiederci se ce ne sia realmente bisogno. Se poi si pensa che noi non siamo zurighesi o argoviesi, ma che veniamo tutti dalla Svizzera centrale, da San Gallo e dall'Appenzello esterno e, quindi, siamo gente con i piedi ben piantati per terra, radicata e onesta, abituata a risolvere i problemi guardandosi in faccia, la cosa non può non lasciarci con un grosso punto interrogati-

vo. Ci si chiede: ma è proprio necessario? In futuro si potrà collaborare di nuovo in maniera costruttiva e che cosa deciderà il tribunale?

Tutte queste riflessioni sono delle reazioni all'azione di una procedura di arbitrato. Sono però convinto che riusciremo a superare questo difficile momento e che il paragrafo sul tribunale arbitrale nel nostro CCL in futuro sarà di nuovo solo una remota eventualità.

La seconda azione a forte impatto emotivo di cui si sta occupando intensamente la mia azienda riguarda l'ATO.

In inglese ATO sta per Automatic Train Operation che, in tedesco, si può tradurre con «macchinista, è suonata la tua ultima ora!». Non passa infatti settimana senza che ci siano degli articoli in cui si dice che in futuro i nostri treni circoleranno attraverso il Paese mediante comando a distanza. Non si può fare a meno di chiedersi: quello del macchinista è ancora il lavoro dei sogni che era una volta? Oppure, in futuro, sarà finita per il nostro lavoro? In futuro ci sarà ancora qualcuno alla testa del treno che si assume la responsabilità di centinaia di passeggeri? Sì, tutti questi interrogativi scatenano delle emozioni (reazioni) forti. Potremmo descrivere queste emozioni con le seguenti parole: insicurezza, paura esistenziale, rabbia, ecc.

È un dato di fatto che è già da diverse generazioni che ci si vorrebbe disfare dei macchinisti. Del resto, sono quelli che guadagnano troppo e che chiedono continuamente di fare delle pause per potersi rifocillare. A quanti cambiamenti abbiamo già dovuto assistere finora! Cominciando dai treni senza controllore, per passare poi al fatto di dover provvedere noi stessi all'accoppiamento e al disaccoppiamento dei vagoni. I segnali vengono azionati a distanza da chissà quale centrale in Svizzera e intanto noi siamo rimasti gli ultimi dipendenti rappresentativi di tutti gli impianti pubblici.

Sì, per certi versi abbiamo l'impressione di trovarci in un piccolo villaggio gallico dove si cerca di resistere a tutti i tentativi di disfarsi di noi. Io cerco di far fronte a tutte queste incertezze con una certa calma, malgrado non sia andato a scuola tanto quanto quelli che vogliono portare avanti questo progetto.

Ho cercato di analizzare la situazione con un po' di buon senso e sono arrivato alla seguente conclusione.



Dal punto di vista tecnico e data la complessità delle PCT, l'ATO è un'impresa impossibile. L'ATO è un sistema che solleva molti interrogativi anche in termini economici. Sotto il profilo finanziario, per me non ha senso voler automatizzare un fattore di costo "macchinista" che si aggira intorno al 7-10% per ogni chilometro percorso. Sarebbe anche interessante vedere le reazioni dei passeggeri quando vedono sfrecciare un treno a 160 km/h senza nessuno alla guida. Sono quindi curioso di vedere come cambierà il mio lavoro tra 10 anni e quanto denaro si sarà investito per allora nel progetto ATO.

Per concludere, vorrei dirvi ancora una cosa a titolo personale. In linea di massima, sono abituato a parlare davanti a tante persone. Quello che però non mi capita tutti i giorni è il fatto che oggi in sala ci siano tanti superiori che mi devono anche stare ad ascoltare.

Stimati superiori, vi vorrei ricordare ancora una volta la citazione di Isaac Newton di modo che ci possiate riflettere sulla via di casa. «Ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria»

Quando nelle prossime settimane dovrete prendere delle decisioni non sempre facili, pensate che un'azione ben ponderata innesci delle reazioni positive. Queste reazioni positive vi vengono poi ripagate da parte di tutto il personale sotto forma di motivazione e di piacere nel proprio lavoro.Cogliete questa opportunità per assicurare a tutto il paese un trasporto pubblico forte. Grazie per l'attenzione.



Assemblea Generale

Assemblea dei delegati al posto dell'Assemblea generale di Lucerna
VSLF Nr. 637, 4 maggio 2020 HG

In tutti i 120 anni di storia del VSLF non era mai successo che si dovesse indire un'assemblea dei delegati al posto di un'assemblea generale. La situazione straordinaria dovuta al Coronavirus impone delle decisioni e delle idee drastiche al fine di garantire la capacità d'azione del VSLF. Nel quadro delle sue competenze e con l'appoggio della CRGC, il comitato ha deciso di indire un'assemblea dei delegati (AD) al posto di un'assemblea generale (AG). Date le circostanze, essa ha avuto luogo a mezzo circolare.

Tutti i membri sono stati informati circa l'esatta procedura mediante la lettera del 21 marzo 2020.

Le votazioni corrispondono ai punti all'ordine del giorno dell'AG inizialmente prevista per il 21.03.2020 e sono state descritte in dettaglio nell'opuscolo dell'AG del mese di febbraio.

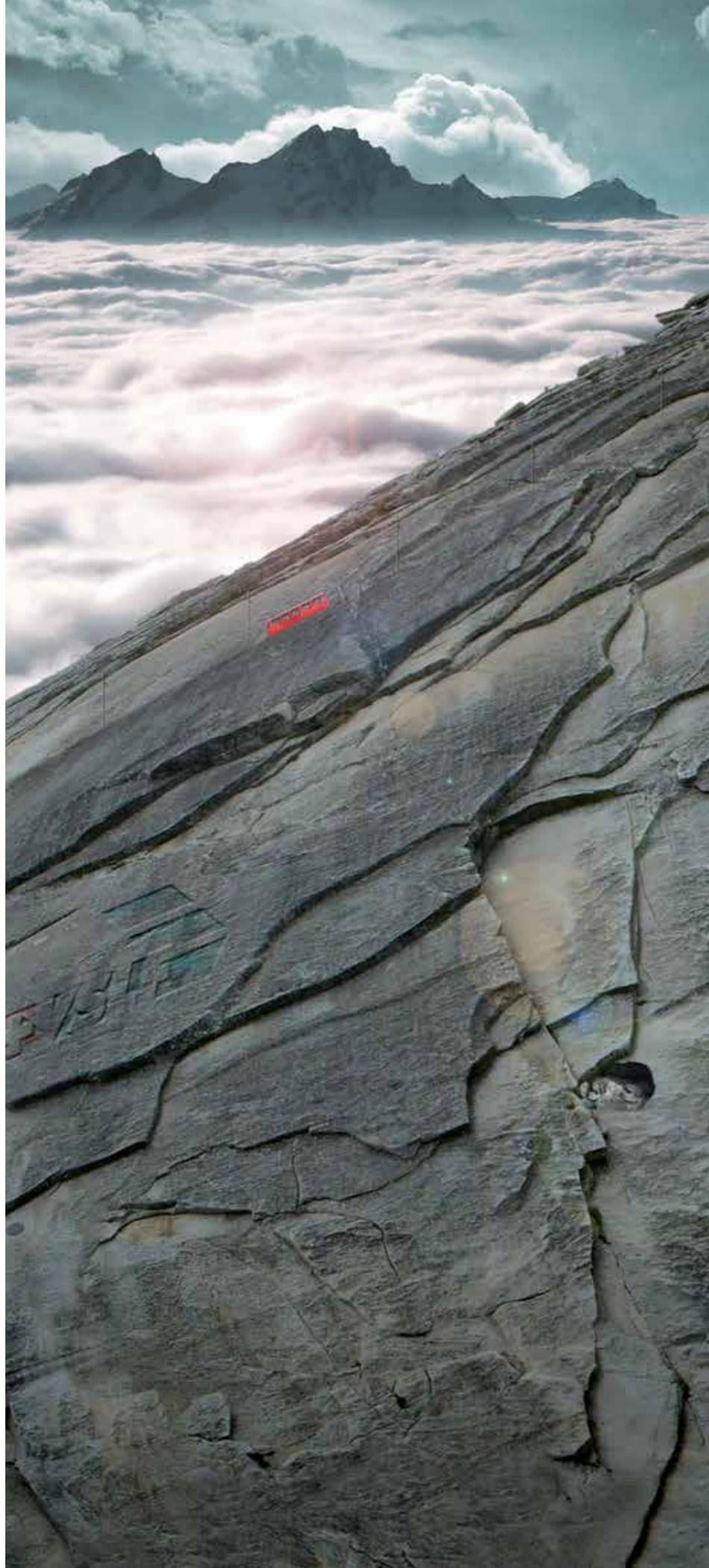
Elezioni:

- a. Elezione di un membro del comitato (cassiere). È stato eletto: Tobias Früh (Sezione Ostschweiz)
- b. Elezione di un membro del comitato (responsabile FFS V). È stato eletto: Raoul Müller (Sez. Luzern-Gotthard)
- c. Elezione di un membro della CRGC
È stato eletto: Jürg Meier (Sez. Ostschweiz)

Ci congratuliamo con i nostri colleghi per la loro elezione e auguriamo loro tanto successo.

In occasione della prossima AG, prevista per il 20 marzo 2021 a Berna, tutti i membri si potranno pronunciare in merito all'esercizio 2020, come pure all'approccio del comitato e della CRGC. Le proposte vanno inoltrate per iscritto entro il 15 dicembre 2020.

Si ringraziano i delegati e la CRGC per il loro supporto.



Risultati delle votazioni dell'assemblea dei delegati per l'AG 2019

Autorizzazioni e disarcio per l'esercizio 2019. A seguito dell'annullamento dell'assemblea generale, le autorizzazioni sono state concesse dai delegati del VSLF in forma elettronica e sono state verificate dai rappresentanti della CRGC. Jürg Meier e Andreas Infanger, CRGC VSLF

Gli aventi diritto al voto erano tutti i delegati + il comitato -> Totale: 104 / Partecipanti: 79%

Votazioni: Partecipanti [P] / Maggioranza assoluta [MA] / Si [S] / No [N] / Astensione [A].

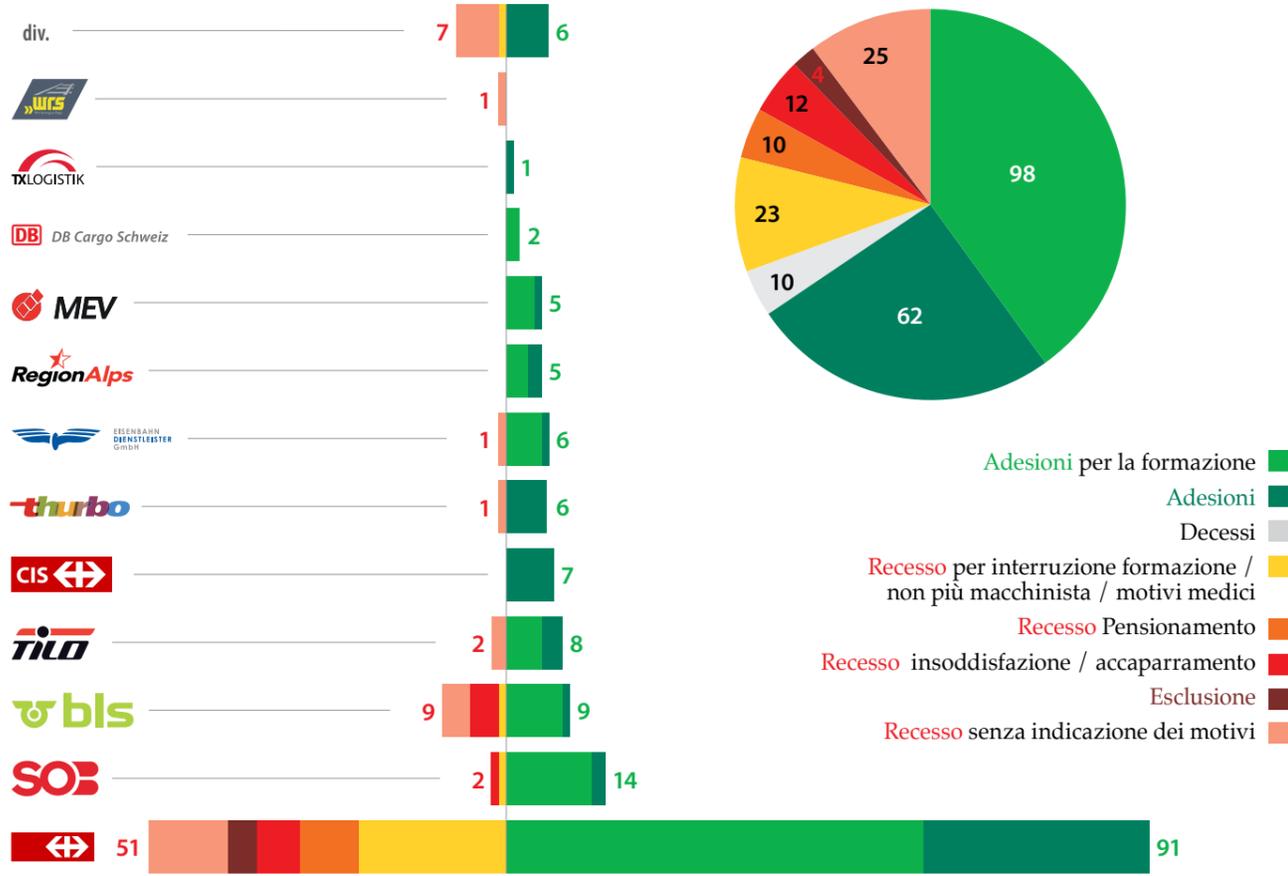
1. Nomina degli scrutatori
2. Nomina del presidente del giorno
3. Nomina del protocollista
4. Approvazione dell'ordine del giorno
5. Approvazione del verbale dell'AG 2018*
[P]: 81 / [MA]: 41 / [S]: 81 / [N]: 0 / [A]: 0
Approvata.
6. Rapporti di gestione 2019
 - 6.1. Rapporti annuali
 - 6.1.1. Rapporto annuale della direzione
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 80 / [N]: 0 / [A]: 2
Approvata.
 - 6.1.2. Rapporto annuale del cassiere
[P]: 81 / [MA]: 41 / [S]: 79 / [N]: 1 / [A]: 1
Approvata.
 - 6.2. Rendiconti annuali 2019
 - 6.2.1. Rendiconto annuale 2019 della cassa sociale
[P]: 83 / [MA]: 42 / [S]: 81 / [N]: 1 / [A]: 1
Approvata.
 - 6.2.2. Rendiconto annuale 2019 della cassa di assistenza
[P]: 83 / [MA]: 42 / [S]: 81 / [N]: 1 / [A]: 1
Approvata.
 - 6.3. Rapporto della CRGC
[P]: 83 / [MA]: 42 / [S]: 82 / [N]: 0 / [A]: 1
Approvata.
 - 6.4. Approvazione dei rendiconti e dei rapporti 2019/ dell'operato, del cassiere e della direzione
[P]: 83 / [MA]: 42 / [S]: 81 / [N]: 1 / [A]: 1
Approvata.
7. Budget 2020
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 79 / [N]: 0 / [A]: 3
Approvata.
8. Mutazioni
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 81 / [N]: 0 / [A]: 1
Approvata. (Pagina 26).
9. Diversi
10. Riepilogo delle proposte AG 2018
(Pagina 29)
11. Proposte AG 2019
 - Proposta 1
[P]: 79 / [MA]: 40 / [S]: 34 / [N]: 28 / [A]: 17
Respinta.
 - Proposta 2
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 75 / [N]: 4 / [A]: 3
Approvata.
 - Proposta 3
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 76 / [N]: 0 / [A]: 6
Approvata.
 - Proposta 4*
[P]: 79 / [MA]: 40 / [S]: 28 / [N]: 40 / [A]: 11
Respinta.
 - Proposta 5
[P]: 81 / [MA]: 41 / [S]: 65 / [N]: 3 / [A]: 13
Approvata.
 - Proposta 6
[P]: 80 / [MA]: 41 / [S]: 12 / [N]: 57 / [A]: 11
Respinta.
 - Proposta 7
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 30 / [N]: 43 / [A]: 9
Respinta.
12. Elezioni (Pagina 28)
 - a) Elezione di Tobias Früh (Sezione Ostschweiz) Comitato (cassiere)
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 78 / [N]: 0 / [A]: 4
Approvata.
 - b) Elezione di Raoul Müller (Sezione Luzern-Gotthard) Comitato (responsabile FFS V)
[P]: 83 / [MA]: 42 / [S]: 79 / [N]: 0 / [A]: 4
Approvata.
 - c) Elezione di Jürg Meier (Sezione Ostschweiz) come CRGC 1
[P]: 82 / [MA]: 42 / [S]: 79 / [N]: 1 / [A]: 2
Approvata.
13. Onorificenze (Pagina 28)
14. Donazione della cassa di assistenza a: Stiftung Theodora
[P]: 83 / [MA]: 42 / [S]: 74 / [N]: 1 / [A]: 8
Approvata.
15. Data dell'AG VSLF 2020
20.3.2021
Eventfabrik a Berna.

*Dal momento che la proposta 4 è stata respinta, il comitato assume il mandato relativo alla controproposta. In occasione della prossima AG, prevista per il 20 marzo 2021 a Berna, tutti i membri si potranno pronunciare in merito all'esercizio 2020, come pure all'approccio del comitato e della CRGC. Le proposte vanno inoltrate per iscritto entro il 15 dicembre 2020.

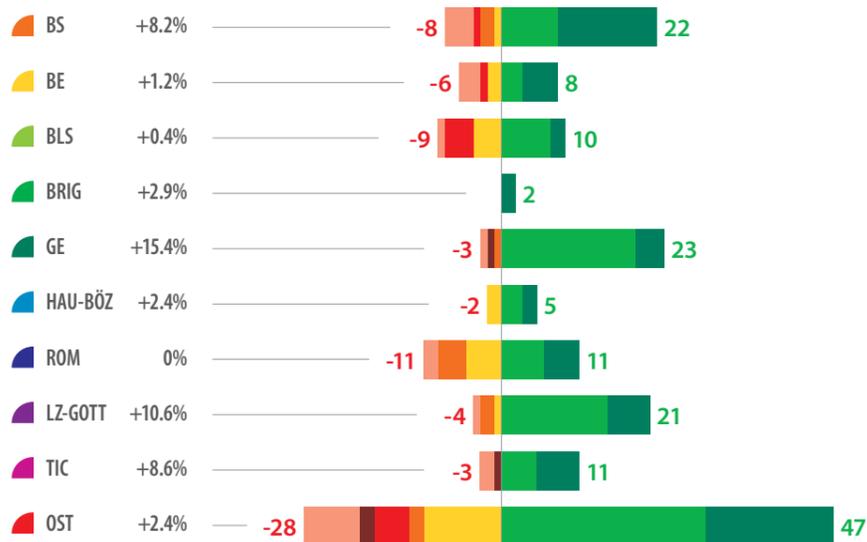
8. Mutazioni

Cambiamenti relativi ai membri durante l'esercizio 2019 (01.04.2019-01.03.2020). Rolf Siegenthaler, cassiere VSLF

Totale: 154 adesioni (+6 sostenitori) / 71 reccessi (+3 sostenitori)

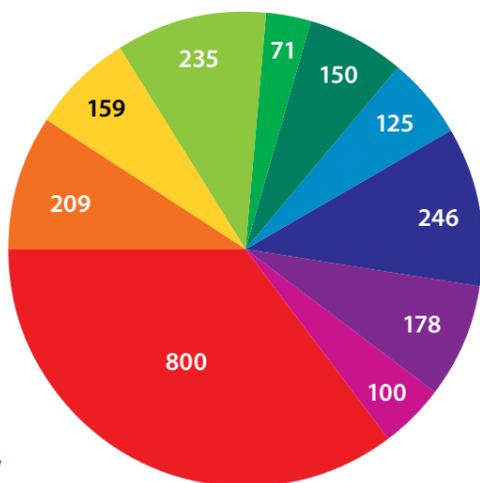


recessi / adesioni sezioni



Membri sezioni; Totale 1.3.2020:

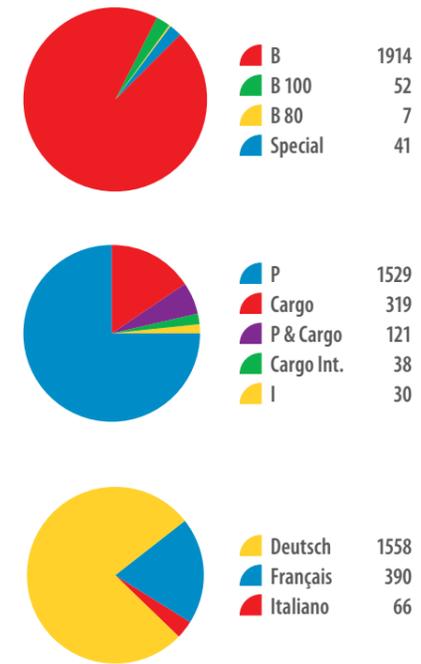
2273



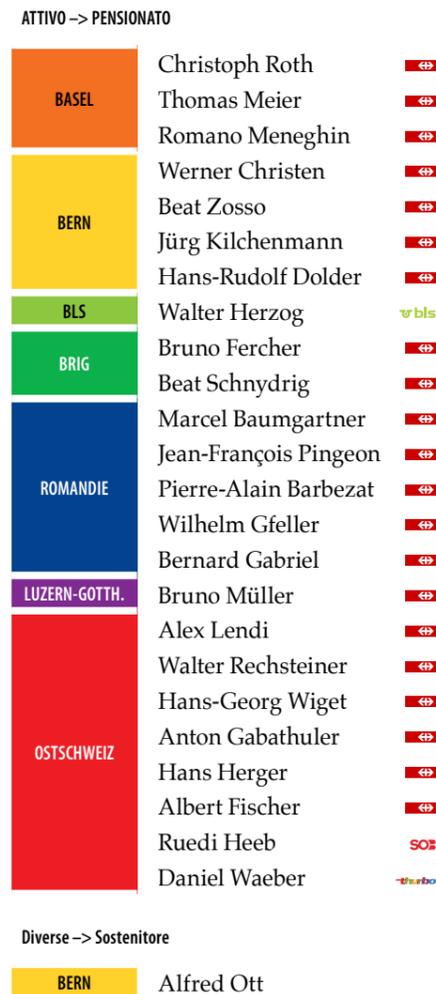
Membri attivi EVU 1.3.2020



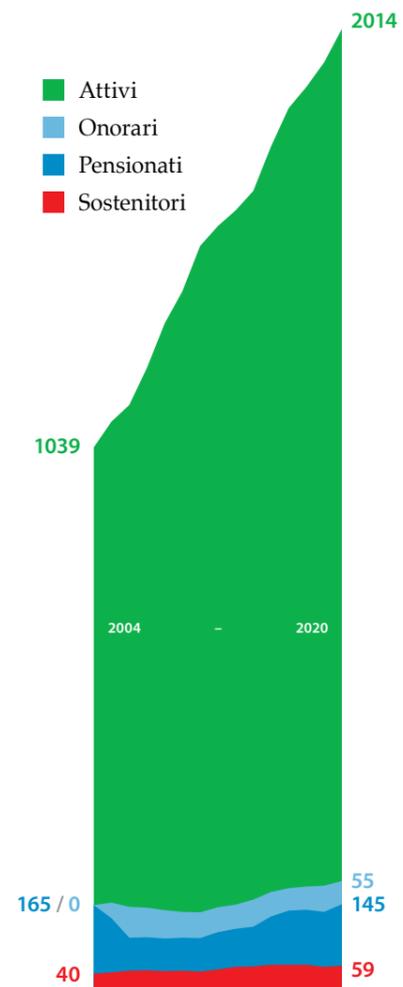
Diverse 1.3.2020



Cambiamento affiliazioni



Evoluzione delle affiliazioni



10. Mozioni AG 2018

Résumé di Ruedi Gfeller, capo FFS Divisione V VSLF

GV 16.3.2019 Naters

Mozione 1
Adeguamento quota membri attivi del VSLF

L'istanza 1 è stata accolta con decorrenza dal 01.01.2020. La quota associativa ora ammonta a CHF 30.-/mese.

Mozione 2
Ritiro del VSLF dall'ALE

La mozione 2 è stata accolta con decorrenza dal 31.12.2019.

Precisazione AG 17.03.2018 Basilea

Mozione 3
Miglioramento dello stato del materiale rotabile

La mozione 3 è stata accolta.

Nella sintesi sull'AG di Naters si cita la nostra lettera a Thomas Brandt, responsabile di FFS V Operating. Nel 2020 abbiamo contattato il CEO Andreas Meyer in merito alla nostra richiesta relativa al dispositivo d'impedimento alla partenza sugli ICN e sulle flotte 460.

All'origine, c'era stato l'incidente mortale di un agente del treno a Baden e un altro grave infortunio sul lavoro sfiorato dovuto alla partenza di un ICN con le porte aperte. Nell'agosto del 2019, l'UFT aveva disposto l'installazione di un dispositivo d'impedimento alla partenza.

FFS V dovrà dotare tutte le carrozze di un sistema di controllo delle porte e del relativo sensore antischiacciamento, conformemente agli standard tecnici più recenti. In una prima fase, FFS V indica come e entro quali termini questo potrà aver luogo. Termine: 31.10.2019 (piano d'azione e tabella di marcia).

Nella loro lettera di risposta, i sigg. Meyer/Häne hanno confermato che l'installazione di un dispositivo d'impedimento alla partenza sugli ICN e sulle flotte 460 ha dato esiti positivi. Per garantire una soluzione valida e affidabile, l'introduzione dello stesso dovrà essere pianificata per tutto il sistema ferroviario. Seguiranno ulteriori accertamenti tecnici. Staremo a vedere.

12. Elezioni

Le votazioni corrispondono ai punti all'ordine del giorno dell'AG inizialmente prevista per il 21.03.2020 e sono state descritte in dettaglio nell'opuscolo dell'AG del mese di febbraio.

Cassiere del VSLF

Tobias Früh



Cari membri del VSLF,

Sono onorato di poter essere il nuovo cassiere del VSLF e desidero ringraziarvi tutti sentitamente per questa nomina

e per la vostra fiducia nella mia persona. Qualche parola su di me:

Ho 35 anni, sono sposato e sono padre di un bambino di quasi 2 anni. Vivo a Schwerzenbach ZH insieme alla mia famiglia. Dal 01.06.2016, lavoro al 100% come macchinista di cat. B presso FFS viaggiatori nel deposito di Zurigo. Dapprima ho fatto un apprendistato commerciale e, prima di diventare macchinista, ho esercitato questa professione in diversi ambiti e settori. Sono molto contento di poter svolgere questa nuova attività e sono convinto che, grazie alle mie capacità, potrò dare un prezioso contributo al nostro sindacato.

Cordiali saluti

Responsabile FFS V comitato VSLF

Raoul Müller



Mi chiamo Raoul Müller e ho 32 anni. Da 11 anni lavoro come Train Conduction Manager presso FFS viaggiatori nei depositi di Zugo e Lucerna e la cosa che da sempre mi piace di più in assoluto è il grasso dei respingenti. Dopo la maturità mi si è offerta la possibilità di trasformare il mio hobby preferito nel lavoro dei miei sogni. Per mantenere attraente questa attività quanto più a lungo possibile, sono attivo anche all'interno del VSLF. Da quasi due anni sono responsabile della sezione Lucerna-Gottardo e dall'ultima AG, sono attivo nel comitato centrale come responsabile della divisione traffico viaggiatori.

CRGC 1 VSLF

Jürg Meier

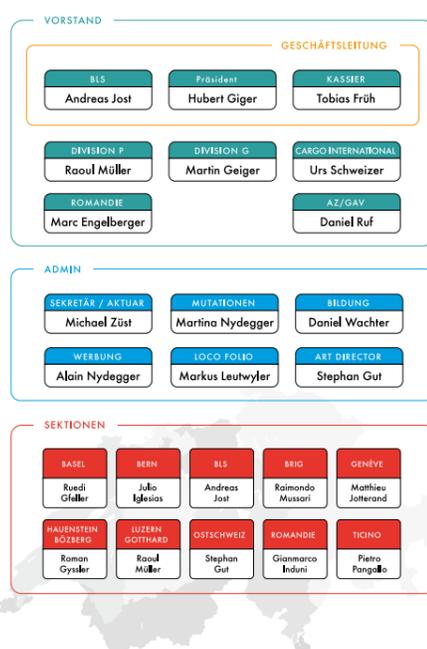


Mi chiamo Jürg (Tschüge) Meier Erni, sono sposato, ho due figlie già grandi e abito a Winterthur.

Nel 2002 ho iniziato la mia formazione di macchinista come Z140 presso FFS

V a Winterthur. Dopo aver superato la corsa di prova sono stato ceduto in affitto all'appena costituita Thurbo e, una volta scaduto il periodo previsto, ho lavorato per dieci anni nel deposito di Zurigo. Da qualche tempo ho ripreso a lavorare nel deposito di Winterthur. Quando avevo iniziato a Winterthur, il VSLF non era ancora particolarmente rappresentato nella Svizzera orientale, per cui tutti quelli che facevano parte della mia classe erano entrati a far parte della LPV, mentre io ero alla ricerca di un'altra soluzione. Avevo trovato un volantino e IG LOK mi piaceva di più. Da quello che più tardi avevo appreso a Zurigo, avevo saputo che vi erano coinvolti dei membri del VSLF. Ed è così che sono entrato a far parte di questo sindacato e non me ne sono mai pentito.

Organigramma VSLF 21.3.2020



13. Riconoscimenti

62a Assemblea Generale VSLF 2019 / Lucerna
Hubert Giger, presidente del VSLF

Riconoscimenti

Fredy Oertel

CRGC 1 VSLF 2006-2020



Fredy è entrato a far parte della Commissione di revisione della gestione e di verifica dei conti CRGC nello stesso anno in cui io sono stato nominato presidente. Fredy ha svolto questa funzione in seno al VSLF per 14 anni.

Grazie al corretto lavoro del comitato, ha svolto principalmente una funzione consultiva. Qualche anno fa la revisione di cassa è stata affidata ad un ente esterno, per cui i suoi compiti si sono concentrati sempre più sulle attività vere e proprie del VSLF.

In tutti questi anni Fredy ha anche raccolto a nome mio e archiviato in modo confidenziale tutte le notifiche dei macchinisti. All'occasione, intendiamo affidare questa banca dati ad un collega più giovane. Tutto il comitato desidera ringraziare sentitamente Fredy per il suo impegno e per la sua fedeltà. Come regalo di commiato, Fredy riceverà un corso di tornitura a Berna. Buon divertimento. Tante grazie Fredy.

Rudolf Gfeller

Comitato del VSLF 2016-2020



Ruedi è da tanti anni presidente della sezione di Basilea. Quattro anni fa ha assunto la carica di responsabile di FFS viaggiatori in seno al comitato del VSLF. Si è sempre occupato di questo dossier

in occasione dei regolari incontri con FFS V P-HR e P-OP. Continuerà a gestire la sezione di Basilea.

Desideriamo ringraziare Ruedi per il suo lavoro all'interno del comitato e per l'ottimo lavoro che continuerà a svolgere in

qualità di valido responsabile della sezione di Basilea. Grazie Ruedi.

Come regalo, Ruedi ha chiesto di poter fare una cena insieme a me, ciò che farò con vero piacere. Non vedo l'ora.

Christian Schneider

Formazione VSLF 2018-2019



Christian è già stato responsabile della formazione del VSLF per quattro anni, dal 2011 al 2014. Dopo una breve interruzione, ha ripreso l'attività per altri due anni, dal 2018

al 2019. In tutto questo tempo Christian è riuscito a sviluppare il settore della formazione, uniformandolo costantemente ai requisiti richiesti insieme ai diretti responsabili. Oggi la formazione è strutturata molto bene ed è molto apprezzata dai nostri membri. Per questo Christian merita tutta la nostra gratitudine.

È con vero piacere che gli regaliamo un buono per l'enoteca Scadenagut a Malans GR. Te lo sei proprio meritato.

Grazie Christian.

Rolf Siegenthaler

Cassiere Comitato del VSLF VSLF 2017-2020



Tre anni fa, in Rolf abbiamo trovato un cassiere molto valido. Oltre alla gestione della contabilità, ha anche chiarito con le autorità fiscali molte questioni relative al nostro sindacato e ha applicato delle nuove direttive. Di questo siamo molto riconoscenti a Rolf. Ha fatto un lavoro supplementare non indifferente e, da parte nostra, abbiamo sempre potuto attingere alle sue vaste conoscenze e apprezzare il suo coscienzioso modo di lavorare. È un vero peccato che Rolf abbia deciso di lasciare questa carica e gli auguriamo ogni successo per il suo futuro personale e professionale.

Dal momento che è un grande amante dello sport, abbiamo deciso di regalarli un buono presso il negozio Berger Schuhe & Sport di Konolfingen. E dopo, per recuperare le forze, anche un pranzo nel suo ristorante preferito Thalsäge a Lützelflüh.

Grazie Rolf.

Jean-Maurice Schöni / Sezione di Berna

Adesione VSLF: 1988



Su espressa richiesta della sezione di Berna, ho il piacere di omaggiare il nostro collega e membro onorario Jean-Maurice Schöni. Jean-Maurice è entrato a far

parte del VSLF il 12.02.1988, e pertanto 32 anni fa, e nello stesso anno ha partecipato alla fondazione della sezione di Berna. Per tanti anni ha avuto un ruolo di consulente all'interno del comitato e per 25 anni è stato attivo in seno alla CRGC per la sezione di Berna. Adesso si potrà godere la sua meritata pensione.

Julio Iglesias, presidente della sezione di Berna, ha proposto di organizzare una cena e di fare un brindisi insieme a Jean-Maurice, ciò che farò con vero piacere.

Grazie Jean-Maurice.

Membri onorari



Secondo gli statuti, art. 10.3, i seguenti membri, che fanno parte del VSLF da più di 45 anni, diventano membri onorari.

A nome di tutto il VSLF, desidero ringraziare questi nostri veterani per la loro lealtà e per la loro fiducia. Tanta salute a tutti! Grazie.



Hansueli Hänni

Sezione Luzern-Gottardo; 1. 3. 1974

Martin Schneller

Sezione Ostschweiz; 1. 4. 1974

Hans Rey

Sezione Hauenstein-Bözberg; 1. 9. 1974

Hanspeter Landenberger

Sezione Ostschweiz; 1. 8. 1974

Paul Kompein

Sezione Ostschweiz; 1. 7. 1974

Hans Schmucki

Sezione Ostschweiz; 1. 3. 1975



Il comitato del VSLF desidera informarvi che abbiamo trovato due nuovi colleghi per le funzioni vacanti in seno al VSLF. Congratulazioni ai nostri due colleghi e tanto successo nelle loro nuove funzioni.

Daniel Wachter

Nuovo responsabile della formazione



Sezione Lucerna-Gottardo; 29 anni, da 4 anni macchinista presso il deposito di Lucerna.

Dario Bai

Nuovo responsabile della banca dati



Sezione Svizzera orientale; 34 anni, da 12 anni macchinista presso il deposito di Zurigo.

Dario è già responsabile/coordinatore della pagine web.



Intervista a Monika Ribar, Presidente del Consiglio di Amministrazione delle FFS

L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler via Whatsapp il 25 marzo 2020. Il 25 marzo è stato ancora un giorno di crisi corona crescente con quasi 1000 nuove infezioni in un giorno e circa 8000 casi confermati. L'intervista non è stata modificata in seguito e rappresenta lo stato della conoscenza in quel momento.

LocoFolio: Buongiorno Monika! Bello poter fare questa conversazione e riuscire a vederci, anche se a singhiozzo, nonostante il coronavirus. Speriamo che il collegamento tenga!

Monika Ribar: Buongiorno! Da me finora funziona tutto bene.

LF: Andreas Meyer si sta avvicinando alla fine del suo mandato, mentre il nuovo CEO Vincent Ducrot è pronto ai blocchi di partenza. In questi ultimi tempi sei entrata in scena un po' più spesso. Ricevi molte mail da parte del personale?

MR: Sì, ne arrivano diverse, ma ce la faccio comunque a rispondere direttamente a tutte quelle interne. Ogni tanto arrivano anche delle richieste esterne, però è KOM che provvede a rispondere.

LF: Per esempio?

MR: Ci è stato proposto di mandare dei vagoni letto in Ticino, ma noi non disponiamo di carrozze con cuccette. Le FFS vengono spesso confuse con il Märklin, dove basta semplicemente tirare giù un treno da uno scaffale, si accende la corrente e funziona. Bisogna capire che non sempre si recepisce l'enorme complessità del sistema, ma dobbiamo anche avere comprensione. Il nostro compito è quello di spiegare o, a volte, anche di fare un po' di formazione. Lo facciamo con piacere e con molta comprensione. Ad esempio, la metà dei parlamentari federali sono nuovi.

LF: Questo è compito del Consiglio di amministrazione?

MR: Noi come FFS siamo un caso a parte, perché da noi ci sono molti stakeholder. In qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione, sono più visibile lì di quanto non lo sarei in qualsiasi altra società. Il contatto con la politica e con il DATEC, ossia con la presidente della Confederazione Sommaruga e il suo segretario generale, fa parte del mio lavoro. Ma anche il contatto con il Dipartimento delle Finanze. Il CEO collabora con l'UFT per tutto ciò che riguarda la parte operativa.

LF: Che effetti ha questa emergenza sanitaria sul sistema?

MR: L'impatto è ovviamente enorme. Da un lato c'è l'aspetto più globale, ossia una crisi a livello mondiale e, dall'altro, il fatto che le FFS ne sono direttamente interessate. Due settimane fa il Consiglio fede-

rale ha raccomandato alla popolazione di utilizzare i mezzi pubblici solo se strettamente necessario, ciò che ovviamente ci penalizza molto. Abbiamo quindi dovuto ridimensionare la nostra offerta, ma non solo per via della domanda ridotta, bensì anche perché rischiamo di ritrovarci a corto di personale. Qui si tratta di agire per tempo e in modo mirato.

LF: Ci siamo chiesti come mai non ci sia un piano pronto nel cassetto per simili eventualità. A noi è sembrato che si sia fatto tutto all'ultimo momento. Quando avete cominciato ad occuparvi del coronavirus per la prima volta?

MR: Due settimane fa (11.03.) abbiamo dato il via libera alla riduzione.

LF: Ti abbiamo visto più spesso prima ancora di questa emergenza sanitaria. Era per via del cambio di CEO?

MR: Esatto. In questi casi i media reagiscono in modo relativamente rapido. Quando un CEO annuncia le proprie dimissioni, improvvisamente sembra non essere più così interessante. Ci si è subito posti la domanda di chi sarebbe stato il suo successore. Per noi era importante riuscire a trovare una persona che potesse assicurare la continuità. Volevamo anche che Vincent potesse familiarizzare indisturbato con se stesso. Tuttavia, dal 01.04.2020 sarà visibilmente immediatamente.

LF: La ferrovia quanto è importante in questa crisi?

MR: Sono molto impressionata per come le FFS stanno affrontando questa crisi nazionale. Questo lo può fare solo un'azienda che ha delle basi solide. Noi rappresentiamo la spina dorsale dei trasporti pubblici in Svizzera e tutto deve funzionare al meglio. Abbiamo ricevuto un mandato di trasporto. Se la nostra fosse un'azienda completamente privatizzata (vedi l'Inghilterra), faremmo le cose in modo molto diverso e interromperemmo subito tutto l'esercizio. Grazie al nostro setting, siamo all'altezza e in grado di affrontare un compito così importante. Cargo è estremamente importante al momento. In questo settore non si assiste a un forte calo della domanda.

LF: In questa emergenza, la privatizzazione e la liberalizzazione hanno dimostrato di essere piuttosto uno svantaggio.

Questa crisi potrebbe portare a un'inversione di tendenza nella privatizzazione e nella liberalizzazione del settore ferroviario?

MR: Le condizioni quadro vengono definite dalla politica e il mandato per i trasporti Cargo ci è stato conferito dalla Confederazione. Non riesco a immaginare una privatizzazione del traffico regionale, in quanto noi abbiamo un mandato di servizio pubblico. Il tasso medio di sfruttamento delle capacità produttive è del 28%. Questo non lo si può assolutamente privatizzare, perché ne dovrebbe valere la pena. Questo funzionerebbe solo con un enorme assottigliamento dell'offerta. L'attuale grado di copertura dei costi è del 60% per il traffico regionale (biglietti), mentre la parte restante viene assunta dai cantoni e dalla Confederazione. Possiamo realizzare un profitto unicamente con il traffico a lunga percorrenza, in quanto viene sovvenzionato molto meno. Se calcolassimo i costi totali (costo delle linee più altre spese), arriveremmo a una copertura dell'80-90% circa. Noi svizzeri e svizzeri abbiamo deciso che vogliamo questo sistema e, pertanto, ci sono anche delle legittime aspettative verso di noi come fornitore di servizi.

LF: I problemi che c'erano prima dell'emergenza per il momento sono stati messi in secondo piano. Ho però sentito che alla fine del 2019 l'esercizio era sull'orlo del collasso. Era veramente così? Cos'era andato storto?

MR: Come spesso succede, questo era dovuto a tutto un insieme di fattori. Collasso non è però la parola giusta. Siamo sì arrivati al limite, ma l'esercizio ha continuato a funzionare. Dobbiamo però ammettere di aver sottovalutato l'esercizio nel suo insieme. Questo era dovuto alla concomitanza di vari fattori: la penuria di macchinisti, la pianificazione errata del personale (a lungo termine), gli eventi estivi con la successiva necessità di compensare il tempo di lavoro e tre nuovi tipi di treni che, chiaramente, avevano bisogno anche di personale. Ma anche il ritardo nella fornitura dei Dosto e, di conseguenza, il fatto di continuare a utilizzare del materiale rotabile vecchio e non più affidabile. Si sono poi aggiunti anche tutti i cantieri, soprattutto nel quarto trimestre. È stato tutto davvero troppo. Alla fine del 2018 avevamo già dei problemi di puntualità, anche se non importanti come



nel 2019. Abbiamo già adottato delle misure al riguardo.

LF: Dal nostro punto di vista, anche WEP (sviluppo del traffico viaggiatori) ha rappresentato un grosso problema. Gli addetti alle distribuzioni sono stati messi da parte, c'era una grande confusione tra le varie persone di contatto e le cose non funzionavano per niente bene. Spesso questi responsabili erano irraggiungibili.

MR: Ovviamente non conosco tutti particolari nel dettaglio, ma me lo posso immaginare. Ci sono state varie riorganizzazioni ed è per questo che abbiamo dovuto correre ai ripari e che ci siamo detti che bisognava riportare la calma. Si tratta anche di avere il coraggio di riconoscere i propri errori e di correggere le decisioni sbagliate. Anche Sopre non è stato di grande aiuto.

LF: Attualmente si sta formando un gran numero di macchinisti. Bisogna però anche fare in modo che poi restino alle FFS. È un obiettivo centrale?

MR: Indubbiamente. Il Consiglio di amministrazione ha una commissione del personale che discute anche la questione dei macchinisti. Tutto ciò che ci viene riportato, viene poi riferito al management. Dei fattori importanti qui riguardano l'apprezzamento e la questione salariale. Negli ultimi tempi, abbiamo infatti parlato spesso della frattura che c'è tra il management e i collaboratori. Per certi versi, è normale che in una grande azienda ci sia una certa distanza. I problemi del management

sono differenti rispetto a quelli della base. Si devono però tenere aperti dei canali che permettano al management di comunicare le proprie decisioni. Per lo stesso motivo, deve essere garantito anche un flusso di informazioni dalla base al management. I partner sociali qui giocano un ruolo importante. Anche nel Consiglio di amministrazione ci sono due rappresentanti delle parti sociali. Grazie ai due consigli di amministrazione delle parti sociali, ci si può occupare da vicino delle problematiche sollevate dal personale.

LF: Le FFS dispongono di uno strumento per determinare la parità salariale. La differenza tra uomini e donne nel frattempo è molto meno accentuata (-1.7% per le donne). Ci sono però delle differenze molto grandi per quanto riguarda l'anzianità di servizio. Questo argomento viene discusso in seno al Consiglio di amministrazione?

MR: I sistemi salariali fondamentalmente sono di competenza del management. Noi del Consiglio di amministrazione abbiamo però il compito di analizzare questi sistemi in modo critico. I macchinisti mi hanno già segnalato questo problema dei salari. Questi colloqui mi sono molto utili perché mi danno degli input molto importanti. Probabilmente ci sono delle buone ragioni se il sistema salariale è concepito in questo modo e non diversamente e, in tal caso, vado a chiedere spiegazioni. Per quanto riguarda la parità tra uomo e donna, le FFS stanno facendo un ottimo

lavoro. Questo non concerne unicamente i salari, ma anche la percentuale di donne che occupano posti di responsabilità. In tante altre imprese queste sono solo belle parole. Le FFS sostengono le giovani donne e i giovani uomini in egual misura. Tra qualche anno potremo quindi contare su una rosa diversificata di candidate e candidati anche per le posizioni più alte. Non siamo altrettanto a buon punto invece con la mescolanza a livello regionale, infatti la Romandia e il Ticino sono ancora sottorappresentati. Sono però certa che con Vincent questo cambierà e che i romandi si faranno meno remore a presentare la loro candidatura. Un ultimo punto riguarda la mescolanza di età. Abbiamo molte collaboratrici e collaboratori validi. Questo lo si può vedere per esempio anche con l'attuale campagna per il reclutamento di aspiranti macchinisti con più di 40 anni.

LF: Questa crisi sanitaria ha messo tutto sotto sopra. Abbiamo avuto l'impressione che in qualche modo i quadri si siano rifugiati nel loro home office, mentre noi siamo stati spediti al fronte completamente disarmati. Il Consiglio di amministrazione si è posto questo problema o è solo un compito del management?

MR: Noi possiamo intervenire in veste di referenti e assistere il management, ma lo scopo non è quello di interferire nelle sue decisioni. Per far questo ci vogliono delle specifiche conoscenze che non rientrano nelle nostre competenze. Sono però anch'io d'accordo che certe precauzioni sono state prese troppo tardi per i macchinisti. Noi facciamo delle riunioni straordinarie con la direzione e anche con il Consiglio di amministrazione sulla questione del coronavirus. La salute del personale è una delle nostre priorità principali. In ragione della vostra attività, là fuori voi siete più esposti di altri gruppi professionali. Quando questa emergenza sarà finita, va da sé che bisognerà fare un'analisi critica della situazione al fine di identificare i punti deboli. Il nostro obiettivo è di prendere delle precauzioni che ci permettano di essere meglio preparati ad affrontare un'altra eventualità simile. Ma, per essere onesti, penso che nessuno avrebbe mai potuto prevedere in anticipo la portata di questa pandemia.

LF: Questo è vero, per prevedere una cosa del genere bisogna prima aver fatto delle esperienze analoghe. Questo è un qualcosa che non abbiamo ancora interiorizzato. L'ultima volta che l'Europa ha vissuto una simile pandemia era più di cent'anni fa. Ma come si può garantire che tra una decina d'anni tutte queste conoscenze non siano già state dimenticate?

MR: Questo è un aspetto molto importante, perché potrebbe succedere di nuovo. Dovremmo imparare anche da quei paesi che non sono stati colpiti in maniera così pesante come il nostro, come per esempio Taiwan che ha imposto fin da subito il lockdown. Chi voleva entrare nel paese doveva sottoporsi automaticamente a dei test. Una volta che il numero delle persone infette ha raggiunto un certo livello, è praticamente impossibile risalire ai loro contatti. Fintanto che si riesce a contenere il numero dei contagi, la situazione può ancora essere tenuta sotto controllo. Sia il nostro paese che le FFS devono essere pronti e preparati ad affrontare altri scenari simili.

LF: La mia impressione è che la reazione a questa ondata pandemica sia stata molto lenta e che anche il fatto di limitarsi a guardare al proprio orticello abbia notevolmente ritardato l'adozione di misure concrete.

MR: Questo rischio c'è. Nel mese di gennaio abbiamo casualmente riesaminato tutta l'organizzazione della squadra d'emergenza e dell'unità di crisi. L'unità di crisi era stata concepita per un caso specifico, ossia un incidente di grave entità, ma non per un evento di portata nazionale. Tutti, infatti, sono stati colti di sorpresa. Ho già esaminato la questione con Vincent.

LF: Con la sua battaglia contro i cambiamenti climatici, l'anno scorso Greta ha

dato un grande contributo alla nostra causa. La nostra, infatti, è un'impresa di trasporti rispettosa dell'ambiente. Con il coronavirus però è avvenuto l'esatto contrario. Questo come ha influito sul tuo lavoro?

MR: Questo ci terrà molto occupati prossimamente, ma probabilmente anche per diversi anni. L'anno scorso abbiamo registrato un aumento di passeggeri del 6%. Un simile aumento non l'avevamo mai visto prima e sicuramente è da ricollegare al dibattito sui cambiamenti climatici. Spero che sia un effetto duraturo. A breve faremo delle grosse ordinazioni di materiale rotabile per il traffico regionale. Si è riflettuto se i veicoli a un piano saranno sufficienti o se non dovremmo anticipare un eventuale nuovo aumento del numero di passeggeri e acquistare dei veicoli a due piani. Tutto dipende dagli effetti del coronavirus. Per paura di un eventuale contagio, la gente prediligerà i trasporti privati anche in futuro? O dopo questa crisi si tratterà di recuperare il tempo che si è perso? Al momento non so dare una risposta. Ed è per questo che dobbiamo pensare in termini di scenari. Con l'attuale cambio ai vertici si dovrà comunque fare il punto della situazione. Se vogliamo stare al passo con i cambiamenti dobbiamo restare flessibili ciò che, per una grande azienda come le FFS, non è



un compito facile visti i tempi relativamente lunghi insiti nel sistema. Ma noi abbiamo il compito di sviluppare diversi scenari e di sottoporli all'attenzione della politica.

LF: Anche una migliore manutenzione fa parte della vostra strategia? Al momento i WC difettosi o l'assenza di erogatori di sapone stanno avendo degli effetti piuttosto negativi.

MR: Dei servizi igienici funzionanti dovrebbero essere una cosa scontata anche senza il coronavirus. L'anno scorso abbiamo definito in modo chiaro che bisogna investire maggiormente nelle tematiche che concernono la clientela.

LF: La vite prima era stata stretta troppo?

MR: No, questo no, ma la logica era diversa. I difetti andavano riparati man mano che si presentavano, mentre adesso vorremmo agire in maniera più lungimirante e eseguire preventivamente i lavori di manutenzione necessari.

LF: Questo vale anche per gli altri ambiti della manutenzione? Abbiamo avuto dei grossi problemi con le porte. Si prevede di reclutare dell'altro personale per la manutenzione?

MR: Certo! Il fatto di risparmiare è senz'altro una buona cosa, ma solo se non ha delle ripercussioni sul comfort o addirittura sulla sicurezza. La sicurezza deve avere la massima priorità. Là dove la sicurezza è compromessa, bisogna investire.

LF: Cosa cambierà per noi con l'arrivo di Vincent? Cosa potrebbe eventualmente migliorare?

MR: Anche Vincent non potrà fare dei miracoli e i cambiamenti non potranno essere immediati. I temi come la sicurezza, la puntualità e la cordialità verso il cliente avranno sempre la massima priorità. Abbiamo riassunto il tutto sotto il concetto "la ferrovia sotto controllo". In gennaio ha già iniziato ad avere degli incontri con i quadri. A dire il vero, avrebbe voluto cominciare con la base operativa già in aprile, ma il coronavirus ha stravolto tutto, per cui per ora si limiterà a prendere contatto con i dipendenti tramite videoconferenza. Tutto quello che vi posso dire è di sfruttare questo canale con lui!

Andreas e Vincent hanno personalità molto diverse. Andreas aveva il compito di snellire le FFS che, ai tempi, erano piuttosto imponenti. Vincent invece ha il compito esattamente opposto, e cioè portare un po' di calma.

LF: Ti ringrazio tanto per questo interessante sguardo sui tuoi campi d'attività! Che progetti hai a livello personale?

MR: Per me le FFS rappresentano l'attività più importante in assoluto. È una cosa che mi sta molto a cuore e che faccio con grande piacere. Il Consiglio federale ha appena riconfermato la mia carica di presidente del Consiglio di amministrazione delle FFS per altri due anni. Di certo non intendo abbandonare la nave prossimamente... Sono molto contenta di contribuire a far crescere l'azienda insieme a Vincent.

LF: Prima di tutto, congratulazione per la tua rielezione. C'è ancora qualcosa che ci vorresti dire?

MR: Per me le FFS sono un'azienda fantastica e so di aver trovato la strada giusta. Desidero cogliere l'occasione per ringraziarvi tutti. Le FFS hanno una grande rilevanza sistemica per la Svizzera. Ma questo funziona solo perché, giorno dopo giorno, tutti voi fate così bene il vostro lavoro. Grazie!

LF: Grazie tante a te! Mantieniti in buona salute!

Messa in servizio del Léman Express

Con l'apertura della tratta CEVA «Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse», il 15 dicembre 2019 l'intera rete del Léman Express, la RER franco-valdo-ginevrina, è diventata operativa.

Matthieu Lotterand, presidente della sezione di Ginevra



Questa nuova tratta e il collegamento franco-svizzero Ginevra-Annemasse rappresentano un vero e proprio rivoluzionario nella mobilità della Grande Ginevra ed erano attesi da tempo da tutti gli attori della regione.

Sin dalla sua apertura, la rete si è dovuta confrontare con numerosi problemi, tra cui lo sciopero sul versante francese, una certa impreparazione (vedi articolo sull'argomento) e il coronavirus. La messa in servizio della RER ginevrina verrà sicuramente ricordata a lungo per tutte le difficoltà che ha incontrato.

Dall'apertura della linea, il servizio tra Ginevra e Annemasse era stato soppresso a causa dello sciopero e la maggior parte dei servizi regionali erano limitati alla frontiera - a Chêne-Bourg o a Annemasse - per cui nessun, o quasi nessun, treno poteva andare oltre (direzione Evian, Saint-Gervais o Annecy).

Dopo un mese di operatività relativamente buona sul versante svizzero nonostante lo sciopero, la messa in servizio completa è finalmente ripresa e i treni potevano circolare dappertutto. Per diverse settimane erano state soppresses decine di treni, con il triste «record» di 200 soppressioni in una sola settimana, a fine gennaio! Sulla riva destra del Lemano, tra Ginevra e Coppet, erano spuntate delle petizioni. Gli utenti non capivano perché la tratta che fino ad allora aveva funzionato correttamente, improvvisamente fosse fuori uso. Nei rapporti operativi del CEO si poteva leggere: «cerchiamo di garantire una cadenza di mezz'ora». Il problema? La linea è stata prevista per una cadenza di un quarto d'ora...

Quando si mette in servizio una rete così complessa è normale che all'inizio si rendano necessari degli aggiustamenti. Un periodo di rodaggio è praticamente inevitabile. In questo contesto, il nostro articolo sulla lunga preparazione della messa in servizio

analizza in dettaglio i problemi che ne derivano, in particolar modo per quanto riguarda la formazione del personale.

Alla luce di questi primi mesi caotici, la pianificazione dovrebbe presentare le proprie scuse al personale. L'unico obiettivo annuale era il raggiungimento di una produttività massima. Sfortunatamente non si è tenuto abbastanza conto del personale e della necessità di fare un rodaggio. Anche i cambiamenti di turno non si potevano più contare e, per non sopprimere (ancora più) treni, le violazioni della vigente regolamentazione del tempo di lavoro erano all'ordine del giorno. Peggio ancora, sono state avvalate dai vertici che, allertati dai partner sociali in merito alla situazione, non solo non hanno reagito, ma hanno anche chiuso gli occhi davanti a queste pratiche inaccettabili. La cosa importante è che i treni circolino, mentre il fatto che la legge venga rispettata è un aspetto secondario! Tra la pianificazione, soprattutto da una parte dei suoi vertici, e i macchinisti si è verificata una spaccatura che sarà difficile da risanare.

Malgrado tutti questi aspetti, che per il personale di locomotiva sono fonte di stress e di un profondo malessere, i macchinisti hanno continuato a svolgere il loro lavoro stringendo i pugni e dando prova di abnegazione e professionalità. Al momento di scrivere queste righe, sono loro che continuano ad assicurare il regolare servizio della rete nonostante l'epidemia in corso e, questo, sebbene i vertici non siano stati in grado di fornire loro delle salviette e dei gel disinfettanti per ben un mese e sebbene le misure di protezione lascino ancora a desiderare.

Sarebbe veramente ora di ricompensare il nostro lavoro e di mostrare un po' di riconoscenza. Per tutti i punti elencati precedentemente, e che il personale ha dovuto subire, non sarebbe troppo pretendere una ricompensa e delle scuse!

Consiglio di amministrazione delle FFS

FFS e CdA delle FFS:

- Il 1° gennaio 1999 le FFS sono state riorganizzate e trasformate da azienda della Confederazione in una società anonima di diritto speciale. Le loro azioni sono interamente di proprietà della Confederazione svizzera. Sebbene le FFS siano una SA di diritto speciale, sono soggette in larga misura alle medesime norme previste per tutte le società anonime svizzere.

- La Società Anonima va gestita secondo criteri imprenditoriali. Il Consiglio federale fissa gli obiettivi strategici per quattro anni. Inoltre, nell'accordo sul livello di servizio vengono definiti gli indennizzi e i prestiti della Confederazione per l'infrastruttura e per i servizi che devono essere forniti. L'indennizzo per il traffico regionale viaggiatori e per il trasporto combinato avviene separatamente secondo le medesime disposizioni valide per le altre imprese. Il trasporto passeggeri a lunga percorrenza e il trasporto

mercato vanno gestiti in modo da coprire almeno i costi.

- Su incarico del Consiglio federale, l'Assemblea generale, rappresentata dal proprietario, ossia la Confederazione, nomina i nove membri del Consiglio di amministrazione (CdA). Sei membri vengono proposti per l'elezione da parte di un comitato per le nomine del CdA, sotto la direzione del CdA, e due membri da parte dei partner sociali. La ricerca e la proposta del/la presidente del CdA ha luogo in collaborazione con il DATEC. Monika Ribar presiede il Consiglio di amministrazione da giugno 2016. Il vicepresidente, attualmente Pierre-Alain Urech, viene eletto dal CdA. Sono subordinati alla Presidente del CdA l'amministratore delegato, il CEO, la revisione contabile aziendale e il segretariato del CdA.

Compiti del CdA delle FFS:

Direzione strategica delle FFS: Il Consiglio di amministrazione è il più alto organo decisionale delle FFS. Esso ha i seguenti compiti:

- È responsabile della gestione generale del Gruppo, come pure della supervisione e del controllo del Comitato esecutivo
- Adozione di direttive per la politica aziendale
- Assunzione regolare di informazioni in merito all'andamento generale degli affari
- Garantire il raggiungimento degli obiettivi strategici del Consiglio federale
- Definire gli obiettivi strategici a lungo termine e i mezzi necessari per la realizzazione di tali obiettivi
- Definire gli aspetti organizzativi dell'impresa
- Elaborazione della contabilità, del controllo finanziario nonché della pianificazione finanziaria
- Nomina e revoca dei membri del Comitato esecutivo, come pure supervisione delle persone incaricate della gestione, compresa la Compliance
- Redazione della relazione annuale
- Preparazione delle attività dell'Assemblea Generale e esecuzione delle delibere

Preparazione del Léman Express

La realizzazione di una rete transfrontaliera di vasta portata è un compito arduo e estremamente complesso. Nell'ambito del Léman Express, le case madri FFS e SNCF hanno creato una società, denominata Lémanis, che funge da principale interlocutore delle autorità organizzatrici per la commercializzazione della rete e la comunicazione. *Matthieu Jotterand, presidente della sezione di Ginevra*

Parallelamente, in vista della sua operatività, sono state realizzate delle strutture sul versante svizzero. Per le FFS, la loro costruzione è stata relativamente complessa e articolata e sono tante le persone che hanno lavorato a questo progetto, ma nessun ferroviere «di base». I partner sociali sono stati informati regolarmente, ma non sono mai stati coinvolti. Le informazioni che sono state fornite non sempre erano perfettamente corrette, oltre a essere anche poco esaurienti.

Anche l'unità Condotta dei treni ha lavorato internamente a questa messa in servizio. Adesso che è operativa, occorre fare un bilancio di ciò che è stato fatto ma, soprattutto, di ciò che non si è riusciti a fare e che ha portato alla situazione estremamente problematica di cui si parla nell'altro articolo che abbiamo scritto.

In particolare, è opportuno chiedersi se i gruppi di lavoro che già da anni sono operativi abbiano svolto i loro compiti con la dovuta esatimità. Ci concentreremo su due esempi che fanno pensare che non sia così. Sono legati a dei «dettagli» operativi, uno dei quali è stato oltremodo penalizzante.

Primo esempio: Per circolare sulla «Rete Ferroviaria Nazionale» (RFN) verso Annemasse, è imperativo controllare il segnalamento della coda del treno presso la stazione di partenza, in questo caso Coppet. Sebbene già da tempo questo problema fosse noto a tutti (a Bellegarde le FFS circolano con lo stesso regolamento già da diversi anni), in concreto non si è fatto nulla per consentire questo controllo senza penalizzare la puntualità. È solo a dicembre che a Coppet si è prevista, e poi si è realizzata, l'installazione di una telecamera e dei monitor per consentire di controllare a distanza il segnalamento della coda del treno (e, pertanto, senza doverlo andare a verificare in prima persona). Questa installazione ha inoltre presentato delle difficoltà e la qualità non è ancora ottimale...

L'altro esempio è ancora peggiore sul piano della regolarità dell'esercizio: Nella stazione di Annemasse è impossibile comunicare normalmente. Eppure è proprio lì che hanno luogo molte aggiunte/distacchi di veico-

li, manovre e, soprattutto, il passaggio tra le reti FFS e SNCF. È solo durante le prove pre-esercizio, ossia qualche settimana prima della messa in servizio, che si è realmente visto che al confine il passaggio tra la rete di comunicazione svizzera e francese costituiva un problema! Ma, chiaramente, era troppo tardi per correre ai ripari. Questo senza dubbio ha contribuito in modo significativo alla soppressione di molti treni. Tanto per fare un esempio, al minimo colpo



di tosse della rete i macchinisti erano irraggiungibili e la gestione delle perturbazioni andava di male in peggio.

In conclusione, dobbiamo constatare che la preparazione di ZFR non è stata all'altezza delle aspettative. Principalmente a livello di effettivi. Come quando, dal dicembre 2017 al dicembre 2019, la messa in servizio ha dovuto essere rinviata a causa dell'infrastruttura e il reclutamento del personale ha vissuto una brusca interruzione, mentre quello disponibile è stato incoraggiato a fare diversi stage presso altri servizi. Il reclutamento è ripartito troppo tardi e gli stage, molti dei quali proseguono ancora, hanno gravato sugli effettivi.

Per quanto riguarda le formazioni per la RFN, sono iniziate troppo tardi anche se, anticipando il problema, da più parti si fosse cercato di farle partire quanto prima possibile. Questo ritardo nelle formazioni sulle prescrizioni SNCF, associato ad un arrivo molto tardivo dei veicoli (svizzeri e francesi), con l'introduzione del nuovo orario hanno dato luogo ad una situazione molto delicata a livello di personale. Per Annemasse e sul treno Alstom Regiolis c'erano troppo pochi macchinisti formati. La formazione per quest'ultimo era peral-

tro insufficiente e ha portato a tutta una serie di situazioni di stress e/o di ritardi.

Ciò che è più sconcertante è che la necessità di visionare il video relativo alla linea e di una lettura delle specifiche prescrizioni del CEVA, era nota già da anni. Questi compiti dovevano essere svolti nel proprio tempo libero e venivano comunicati tre giorni prima dell'istruzione! Questo, in aperta violazione dei processi definiti per le istruzioni di linea, in particolar modo una collaborazione con la Commissione del personale in merito al tempo necessario per questo lavoro. Ad oggi, questo non è ancora stato pagato dalle FFS (e il personale nemmeno sa quanto prenderà per questo)!

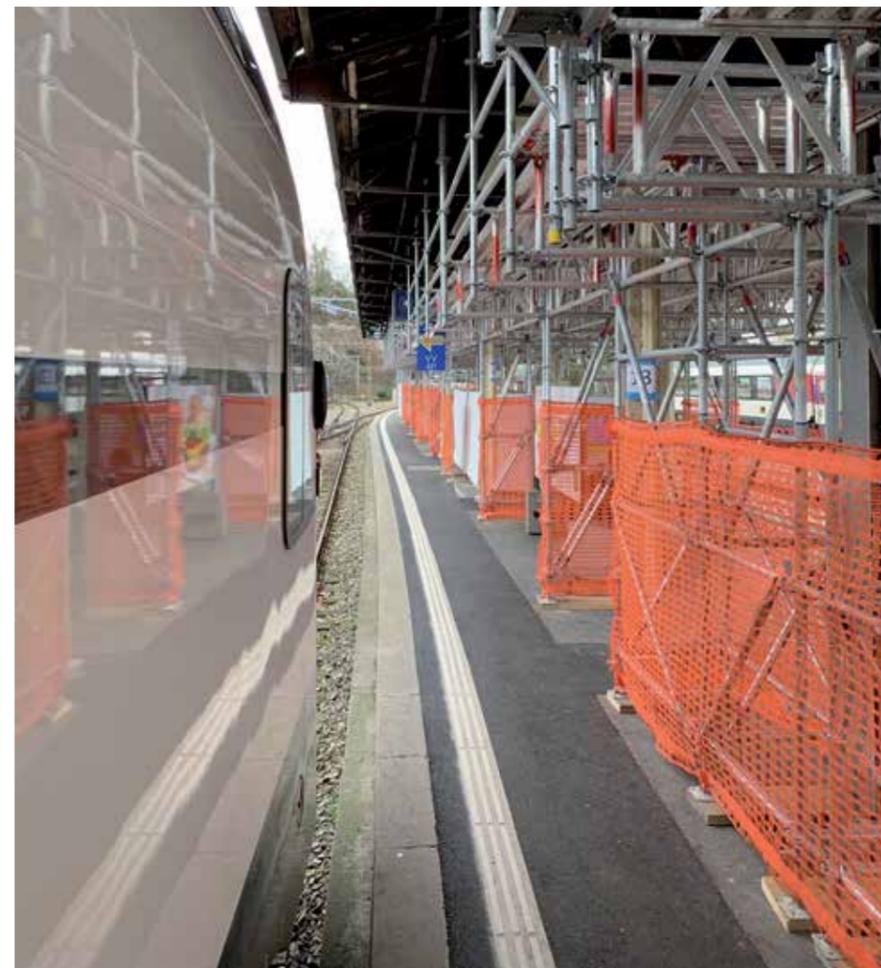
In palese contraddizione con i processi, la stazione di Annemasse è poi stata decretata «luogo di pausa», senza previa consultazione con i rappresentanti del personale. Adducendo dei motivi di «necessità operativa», una volta che la messa in servizio è diventata operativa si è, senza mezzi termini, forzata la mano al personale.

Questi esempi evidenziano delle carenze nella preparazione della messa in servizio. Il ruolo del sindacato non è quello di puntare il dito contro gli eventuali responsabili, bensì quello di sottolineare le carenze più in generale come quelle menzionate precedentemente. Qui di certo non si tratta di trascurare tutto il lavoro che le varie istanze hanno svolto correttamente, ma ci sono decisamente troppi problemi perché possano essere visti come delle semplici coincidenze, in particolare presso ZFR.

Su svariate questioni (igiene dei locali, pianificazione, ...), la direzione ZFR Ovest non sta facendo la propria parte e lascia che le conseguenze negative ricadano sul personale. Da parte sua, il personale svolge le proprie mansioni con professionalità ma, nel contempo, ne ha anche le tasche piene, ciò che non da ultimo riguarda anche il VSLF. È assolutamente necessario che la direzione cambi l'atteggiamento negligente di cui dà regolarmente prova nei confronti del personale, affinché i macchinisti possano ritrovare il piacere e l'orgoglio di lavorare per questa azienda. ➤

Notifiche ESQ da cestinare

Visibilità del segnale d'arresto ETCS 4P nella stazione di Vevey.
Marc Engelberger, Comitato VSLF



Attualmente, presso la stazione di Vevey, sono in corso dei lavori per la ristrutturazione della pensilina. A questo scopo, sono state posate un po' dappertutto delle impalcature. Questo, purtroppo, è stato fatto senza prima verificare se potevano causare dei disagi per la visibilità di alcuni segnali di questa stazione della linea ETCS di livello 2 Losanna-Roche. Il 27.02. ho scattato alcune foto. Non c'è bisogno di essere un macchinista per capire che la visibilità sul segnale d'arresto ETCS 4P è almeno in parte ostacolata dalle suddette impalcature. Data questa situazione potenzialmente problematica, ho provveduto ad informare il responsabile della circolazione e ho allestito una notifica ESQ per far sì che il problema venisse risolto nel più breve tempo possibile. Alla fine di aprile, ho dovuto constatare che la situazione non era minimamente cambiata. Infatti, la visibilità sul segnale d'arresto ETCS 4P è rimasta invariata ri-

spetto al 27.02. Ma, ancora peggio, non c'è stata la benché minima reazione alla mia notifica ESQ della fine di febbraio. Il 19.04. ho sollecitato una risposta alla mia notifica. Il 20.04. il mio CLP mi ha inoltrato la seguente risposta:
«Salve, strano..., non capisco come mai questa mail sia finita nella posta indesiderata... Domanda: il macchinista ha informato il responsabile della circolazione in merito a questa situazione? Perché questo è il primo passo da fare... In caso affermativo, l'inoltrerò al PEX di linea...»
Saluti Patrick

Purtroppo lo sappiamo fin troppo bene. O non si presta la dovuta attenzione alle notifiche o non c'è nessuna reazione, oppure si asserisce che ha seguito l'iter sbagliato.

La sicurezza è veramente la prima preoccupazione delle FFS! ➤

Vauderens

140/95 km/h.
Équipe tecnica del VSLF

10 anni fa, il 19 agosto 2010, a Vauderens FR un IC San Gallo-Ginevra è entrato in una curva a 140 km/h dove invece la velocità massima consentita era di 95 km/h. C'era mancato proprio poco che le carrozze a due piani si ribaltassero.

La curva era monitorata dal sistema ZUB che però era stato programmato in modo errato. Il personale di locomotiva aveva ripetutamente segnalato questa situazione pericolosa. Questo stato di cose era stato evidenziato anche durante le giornate di formazione continua, ma non è cambiato niente. Stando alle risposte ufficiali, è tutto a posto e sulla base dell'avviso in cabina i macchinisti non possono determinare l'effettiva programmazione dello ZUB. Purtroppo non è così.

Per garantire la sicurezza dell'esercizio, il sistema di comunicazione di un'impresa è un elemento che deve assolutamente funzionare. Un altro elemento è la cultura. Da 10 anni a questa parte purtroppo non abbiamo fatto dei grandi passi in avanti. ➤



Progetto "Sicuro!" delle FFS

Dopo il tragico incidente di Baden del 4 agosto 2019 in cui era rimasto coinvolto un nostro collega macchinista, aveva preso il via la «Task Force EW IV» e, come progetto integrativo, il 25 settembre 2019 era stato lanciato il progetto Sicuro!. In un primo momento erano stati definiti 16 pacchetti di lavoro, per i quali K-SQ, traffico viaggiatori e P-Q-SQU si erano assunti la responsabilità. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Dopo un colloquio al vertice con il CEO, i partner sociali sono stati invitati a collaborare in modo stretto e proattivo ai programmi (parziali) Sicuro! nei seguenti pacchetti di lavoro:

- Verifica dei processi di movimentazione dei treni
- Adeguamento dei processi IH
- Verifica delle segnalazioni nel quadro dell'analisi di eventi EW IV
- Indagine esterna sulla gestione delle segnalazioni
- Programma di sicurezza: «Just Culture, Management & Change»
- Programma di sicurezza: «Sistema di comunicazione, processi & responsabilità»

Il 3 ottobre, il VSLF ha comunicato alle FFS che rinuncia a prendere parte al progetto Sicuro!. Il comitato del VSLF ritiene infatti di non poter dare un contributo abbastanza significativo sui blocchi tematici previsti per i partner sociali:

- I sistemi di chiusura delle porte e i relativi moduli di manutenzione, come pure i processi di movimentazione dei treni non rientrano nelle nostre competenze centrali.

- Il sistema di segnalazione delle FFS relativo alla raccolta, all'ulteriore elaborazione e alle conclusioni dell'azienda, rientra nell'ambito delle funzioni delle stesse ed è di loro pertinenza. Noi non conosciamo abbastanza questo sistema, in quanto lo usiamo unicamente per scrivere le notifiche in qualità di «clienti» e «utenti». Tutti sanno che questo sistema di segnalazione presenta delle gravi carenze, ma anche che permette di estorcere delle autodenucie.

Abbiamo comunicato che il VSLF si mette volentieri a disposizione per fungere da punto di contatto. Abbiamo espresso anche la nostra preoccupazione riguardo al fatto che ci sono ancora dei grossi problemi, soprattutto a livello di Just Culture / Management & Change.

Nel corso del mese di marzo 2020 sono state fornite delle informazioni in merito all'andamento del progetto Sicuro!.

Thomas Brandt, responsabile di FFS Viaggiatori Operations, ha affermato che tutte le condizioni definite dall'UFT il 22 agosto 2019 in merito alla chiusura delle porte, nel frattempo sono state adempiute, ciò che pare sia stato confermato anche dall'UFT. Alla fine di agosto del 2019, il VSLF ha scritto all'UFT, alla BLS, alle FFS e alla SOB

chiedendo che in fase di ristrutturazione delle porte degli EW IV, della flotta Dosto e degli ICN si preveda anche l'installazione di un dispositivo d'impedimento alla partenza in cabina. Questi dispositivi sono facili da installare e sono ormai praticamente uno standard sui veicoli a scartamento normale. Con la sua lettera del 12 settembre 2019, l'UFT ci ha confermato che con la condizione III./1. riportata nel provvedimento emanato nei confronti delle FFS, il dispositivo richiesto riflette gli standard più aggiornati.

Nel novembre 2019, un ICN si è comunque messo in movimento con le porte aperte. Una collega del personale del treno era stata urtata dal treno in movimento e, per fortuna, era caduta sul marciapiede e non tra il treno e la banchina. Dopo questo fatto, il VSLF aveva nuovamente sollecitato il CEO delle FFS per far installare quanto prima il dispositivo d'impedimento alla partenza. Sia gli EW IV che i veicoli Dosto e ICN ancora non sono dotati di questo dispositivo e, pertanto, una partenza con le porte aperte è tuttora possibile.

Quanto affermato da Thomas Brandt, e cioè che tutte le condizioni dell'UFT sarebbero state adempiute mentre, da parte sua, l'UFT ci ha informati che si è preso atto della nostra richiesta con il provvedimento emanato nei confronti delle FFS, rivela dei gravi problemi di comunicazione

tra gli specialisti dell'Ufficio federale e gli esperti delle FFS.

Si tratterà di insistere e di approfondire ancora la questione.

In merito al sistema di segnalazione di cui Patrick Hadorn, capo K-SQ, è responsabile, si è constatato quanto segue:

Patrick, in veste di responsabile Sicurezza e qualità, quali sono a tuo avviso le conclusioni della perizia effettuata sul sistema di segnalazione delle FFS? Gli specialisti di TÜV Rheinland hanno ultimato la perizia del processo di segnalazione a fine febbraio. Sono arrivati alla conclusione che alle FFS sono presenti i requisiti necessari per un sistema di segnalazione efficace. I nostri collaboratori sono motivati a fornire il loro contributo affinché tale sistema funzioni. Questa constatazione è incoraggiante.

I periti hanno anche evidenziato un'acuta necessità di miglioramenti. Lamentano soprattutto una mancanza di trasparenza nell'intero sistema e un'insufficienza di comunicazione e formazione sul processo di segnalazione. Sulla base di ciò hanno quindi formulato quattro raccomandazioni per le FFS:

- ottimizzare la facilità d'uso dei canali di segnalazione (strumenti IT, processi)
- migliorare la comunicazione e la formazione sul sistema di segnalazione



- aumentare la trasparenza del sistema di segnalazione (iter di feedback agli autori delle segnalazioni)
- sviluppare ulteriormente la cultura dirigenziale

Tutti i punti riportati qui sopra servono solo per la raccolta delle segnalazioni. Il problema non è legato solo al feedback, ma anche al trattamento delle segnalazioni, alla loro integrazione nei diversi processi e alla loro applicazione. Già lo scorso novembre si è constatato che il trattamento delle segnalazioni richiede troppo tempo. Detto per inciso, un riscontro non è necessariamente il miglior feedback, bensì la soluzione del problema. Come, per esempio, l'installazione di dispositivi d'impedimento alla partenza con le porte aperte e molto altro ancora.

Annualmente le FFS ricevono oltre 130.000 segnalazioni, il che equivale a circa 500 segnalazioni per ogni giorno lavorativo. Se ogni segnalazione dovesse dare il via a qualcosa di più di una semplice statistica, figurarsi per quanti posti ci sarebbe del lavoro supplementare. Il fatto che il 20% circa delle segnalazioni siano legate alla sicurezza indica chiaramente che, per essere in grado di valutarle correttamente, le persone preposte a tale compito devono anche essere in possesso di adeguate competenze. Ciò è in netto contrasto con le nuove direttive per i bandi di concorso per i superiori, secondo cui non devono necessariamente avere delle conoscenze in ambito ferroviario sebbene poi debbano evadere queste segnalazioni.

Per delle imprese come le ferrovie, che devono primariamente garantire la sicurezza, una sana cultura dell'errore è imprescindibile, proprio come per l'aviazione, onde poter migliorare e mantenere la sicurezza senza altri cospicui investimenti. Questo sistema esisteva già, si chiamava Condotta dei treni e manovra e Direzione trazione e officine DTO e, prescindendo da altri interessi, era l'unico responsabile per la formazione, la conduzione e la sicurezza del personale di locomotiva. Anche gli aspetti relativi alla guida dei treni venivano integrati negli altri settori in modo competente, ciò che ci avrebbe risparmiato tutto questo disastro dovuto all'ETCS L1 Baseline 3, alle corse di manovra a guida autonoma e ad altri fallimenti totali.

Fintanto che dall'esterno il personale di locomotiva verrà visto sempre di più solo come una sorta di impedimento lagnoso e asfissiante, tutti i costosi progetti di ottimizzazione saranno destinati al fallimento. Ci sono perfino delle notifiche ESI che denunciano delle situazioni pericolose che finiscono nel filtro antispam degli esperti esaminatori PEX. Qui adesso si tratta di correre ai ripari, sia a livello tecnico che personale.

Informazioni del comitato del VSLF

Hubert Giger, presidente del VSLF



Linee direttive per il partenariato sociale con la FFS SA

Al progetto "Sicuro!" che le FFS hanno lanciato nel 2019, oltre alla CoPe sono stati invitati a prendervi parte anche i partner sociali con i rispettivi gruppi di lavoro. Questo progetto è volto a fare un'analisi approfondita dei processi di movimentazione dei treni, del sistema di comunicazione e dell'implementazione delle recenti disposizioni emanate dall'UFT. Le FFS hanno ricevuto questo incarico a seguito dell'incidente di Baden. Su espressa richiesta del VSLF, ci è stato confermato che, per esempio nell'ambito della comunicazione, già da tempo si reputa necessario introdurre dei miglioramenti.

Un fattore chiave in queste aree tematiche è indubbiamente la Just Culture dell'azienda. Questa cultura può essere trasferita solo marginalmente dall'aviazione alla ferrovia, per cui nel progetto dovranno confluire delle perizie indipendenti di esperti esterni.

Per analizzare in profondità i propri ambiti di competenza, i diretti responsabili e i rispettivi reparti per la sicurezza, la qualità e l'ambiente (SQA) non necessitano della nostra collaborazione. Il VSLF rinuncia pertanto a svolgere un ruolo attivo nei citati pacchetti di lavoro.

Consegna da parte della manutenzione di veicoli con danni a componenti rilevanti per la sicurezza e messa in esercizio alle FFS

La disposizione del 1° luglio 2019 con le relative prescrizioni non ha mancato di

suscitare grande incertezza e preoccupazione tra i macchinisti.

Il 27 settembre 2019 ha avuto luogo un colloquio, voluto dal VSLF, con Patrick Hadorn, responsabile di SQA, altri rappresentanti di SQA e Produzione ferroviaria. Come prima cosa, si è fatto notare che il titolo provvisorio è fuorviante. Una porta esterna bloccata, per esempio, in quanto componente rilevante per la sicurezza, non precluderebbe l'esercizio dal momento che la sicurezza sarebbe comunque garantita completamente. Tanto più deplorabile è il fatto che, a causa del titolo infelice e nonostante i nostri avvertimenti, le FFS abbiano avuto un riscontro negativo sulla stampa e che abbia creato insicurezza nel personale. Si era tutti d'accordo sul fatto che l'informazione al personale sui danni ai veicoli (cartoncino marrone) di treni a più elementi non è sicura e che una segnalazione tramite Tip2-Tool non rappresenta una soluzione. In questo contesto, non si è riusciti a trovare una soluzione per decenni. Abbiamo informato del problema anche l'UFT in occasione di un recente incontro (vedi newsletter no. 602).

Accordo in merito al flusso di informazioni alle FFS

Ad ottobre del 2019, il VSLF ha disdetto un accordo stipulato nel 2011 tra i partner sociali e le FFS sul flusso di informazioni tra i rappresentanti del personale e le FFS. Nel corso degli anni questo accordo è diventato obsoleto e non rispecchia più la situazione odierna. Le discussioni sulle modalità di disdetta sono tuttora in corso.

Si è omesso un punto importante

Sintesi della relazione del Consiglio federale sul raggiungimento degli obiettivi strategici fissati per il 2019.
Hubert Giger, Presidente VSLF

Sintesi della relazione del Consiglio federale sul raggiungimento degli obiettivi strategici fissati per il 2019.

«Nel 2019, le FFS hanno raggiunto parzialmente gli obiettivi strategici fissati dal Consiglio federale.»

«Nell'anno in esame le FFS non hanno raggiunto l'abituale livello di qualità nel traffico ferroviario. Perturbazioni e ritardi si sono verificati con particolare frequenza, con effetti negativi sui passeggeri. Le ragioni di ciò sono numerose. Tra queste, i treni a due piani a lunga percorrenza non ancora pienamente operativi, i numerosi lavori di costruzione e manutenzione sulla rete e la forte domanda nel trasporto passeggeri (+5,8%). Soprattutto nel quarto trimestre del 2019 e nelle regioni centrali e occidentali, i valori di puntualità sono stati bassi.»

«Per quanto riguarda il personale, le FFS hanno raggiunto gli obiettivi. L'impresa persegue una politica del personale all'avanguardia e socialmente responsabile.»

«Soprattutto nel quarto trimestre del 2019 e nelle regioni centrali e occidentali, i valori di puntualità sono stati bassi.»



Commento:

Quanto affermato nel rapporto del Consiglio federale è corretto. Si è però omesso di dire che una delle cause principali del raggiungimento «parziale» degli obiettivi strategici delle FFS, è stata la ristrutturazione della divisione Traffico viaggiatori WEP (Sviluppo del Traffico viaggiatori) all'inizio del 2019. Le conseguenze del WEP sono risultate in

- un'assegnazione insufficiente di servizi al personale di locomotiva,
- una formazione inadeguata per linee e veicoli dei giovani macchinisti,
- problemi con il programma di pianificazione SOPRE.

Dal momento che i valori di puntualità erano precipitati soprattutto alla fine dell'anno, è

difficile trovare un nesso con i lavori di costruzione.

Aggiunti ad un'importante sottodotazione di personale, questi problemi hanno inciso moltissimo sul traffico. I problemi non sono ancora risolti e, con la ripartenza dei trasporti dopo il coronavirus, ben presto ci si ritroverà di nuovo nella stessa situazione. La soppressione dei trasporti speciali in occasione degli eventi previsti per l'estate probabilmente sarà compensata da dei ritardi nella formazione. Una cosa nuova che il coronavirus ci ha insegnato è che i saldi orari accumulati potrebbero non essere garantiti e che possono svanire nel nulla molto rapidamente, con il risultato che si è sempre meno motivati ad andare a lavorare nei propri giorni di riposo.

Reorganisation entgleist den SBB

Personenverkehr Die Bundesbahnen wollten vor zweieinhalb Jahren eine grosse Restrukturierung durchführen. Jetzt werden nur 80 statt 400 Jobs verschoben.

Philipp Felber-Eisele

Es sei die grösste Reorganisation im Personenverkehrs seit 1999. Mit diesen Worten liess sich SBB-Manager Toni Häne im Oktober 2018 in einem Newsletter verziieren. Das Projekt heisst «Weiterentwicklung Personenverkehr» und sollte für viele Mitarbeitende der SBB einschneidende Folgen haben. Doch nun ist vieles anders.

Ursprünglich sollten 400 Bähnlerinnen und Bähnler an einem anderen Ort arbeiten. Das offizielle Ziel der Übung war, den Personenverkehr zu stärken. Dies etwa im Störfall oder in der Kommunikation mit den Passa-

gieren. Die meisten der Änderungen hätten den Standort Olten betroffen. Rund 200 Jobs wollte man von Bern und Zürich an den Kilometer 0 der Bahnstation verschieben. Noch im vergangenen Juli sprachen die SBB davon, dass bei der Weiterentwicklung Personenverkehr alles planmässig verlaufe. Im Spätsommer 2020 sollte der Wechsel von Bern und Zürich nach Olten geschehen, hiess es damals.

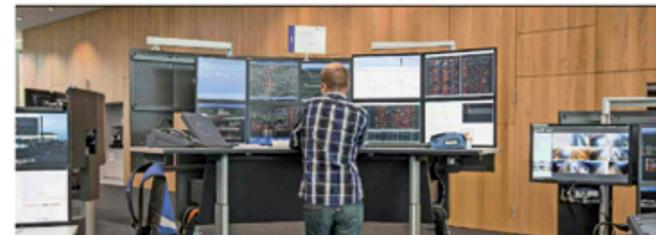
Die Realität sieht nun anders aus: Von den 400 angekündigten Wechseln bleiben insgesamt noch gut 80 übrig. Das Projekt ist stark redimensioniert wor-

den. Vor allem der grosse Wechsel von Bern und Zürich nach Olten findet in verkleinertem Rahmen statt. Dort werden statt 200 Stellen nur 17 verschoben. Der Grund laut den SBB: «Nach einer Überprüfung des Konzepts haben wir entschieden, dass der Umzug von Bern nach Olten nur für einen kleinen Teil der Funktionen Sinn macht», wie ein Sprecher sagt. Und weiter: «Die Bahnproduktion des Personenverkehrs ist mit grossen Herausforderungen konfrontiert.»

«Waren uns der Situation noch nicht bewusst»

Insbesondere im Kerngeschäft des Bahnbetriebs sei die Arbeitslast sehr hoch gewesen aufgrund der hohen Anzahl an Baustellen und Events sowie einer angespannten Situation bei den Lokführern und beim Rollmaterial. Die SBB geben nun zu: «Als wir den Planungsprozess zur Weiterentwicklung des Personenverkehrs gestartet hatten, waren uns die zunehmend angespannte Personalsituation und die Arbeitslast im Hinblick auf das Jahr 2019 noch nicht bewusst», so ein Sprecher. Deshalb hätten die SBB entsprechende Priorisierungen vorgenommen – oberste Priorität habe die Sicherstellung der Bahnproduktion. Also, dass alles reibungslos fährt auf den Schienen. Die Gewerkschaft SEV warnte mehrfach davor, dass die Reorganisation zu vielen Kündigungen führen werde. «Es ist eingetroffen, wovon wir die SBB gewarnt haben: Es gab viele Kündigungen, und nun muss man mit solchen Aktionen versuchen, den Schaden zu begrenzen», sagte ein Vertreter der Gewerkschaften

TagesAnzeiger



Processi

I processi paralleli riducono la sicurezza.
Équipe tecnica del VSLF

Processo adottato finora per la presa in consegna di un veicolo/treno: Se sul veicolo non compare un segnale di stop, può essere preso in consegna. Semplice, chiaro, come da prescrizioni e attuato senza alcun problema per decenni.

A Ginevra, presso manutenzione FFS V, di recente è stato creato un documento che il macchinista deve andare a prendere prima di poter prendere in consegna il veicolo. Beninteso, la direttiva del segnale di stop rimane una disposizione di base.

Se lo scopo di questo documento è impedire che un treno venga preso in consegna, c'è però il rischio che un veicolo venga messo in servizio senza autorizzazione se il macchinista si dimentica di andare a ritirare il documento in questione. Il macchinista può dimenticarsene, soprattutto se viene da un'altra sede ed è all'oscuro di questa normativa regionale che, tra l'altro, è stata comunicata una sola volta e fa parte dei tanti documenti poco trasparenti.

C'è davvero da chiedersi come RSQ (Rischio, Sicurezza & Qualità) - SIM (Management della sicurezza) abbia potuto introdurre una normativa addizionale così poco sicura, inutile, incoerente e illogica. Nessuno ci guadagna qualcosa, non c'è nessuna semplificazione e nessun vantaggio in termini di sicurezza.

Comporta solo un compito in più per il macchinista che se ne deve ricordare quando, diversi mesi dopo la comunicazione della misura e a qualsiasi ora possibile, deve andare a prendere in consegna un veicolo dalla manutenzione.

Simili processi non risolvono i problemi, bensì ne creano di nuovi, mettono a repentaglio la sicurezza e vanno pertanto soppresi.

Autorizzazione per il macchinista/manovratore di salire nel Veicolo e di metterlo in servizio dopo manutenzione/riparazione a Ginevra. Osservare le restrizioni operative.	
Vehicule N°	
Fahrzeug-N	460004
Veicolo N°	
Voie	
Gleis	C7
Binario	
A partir de: / Ab: / Da:	
Date	
Datum	05.03.2020
Data	
Heure	
Zeit	04H30
Ora	
Maintenance / Wartungspersonal / Manutenzione:	
Signature	
Unterschrift	
Firma	
A motre dans l'enveloppe prestation. / Wird in Servicekost gesteckt. / Da motore dentro la busta di servizio.	

Oberdiessbach

Impianti complessi alla BLS.
Équipe tecnica del VSLF

Sia la stazione che l'area riservata al pubblico di Oberdiessbach BE sono state ricostruite completamente.

La balise del sistema di controllo dei treni è stata montata circa 2 metri prima del relativo segnale di fermata. Lo stesso dicasi anche per il conta-assi della sezione isolata prima del passaggio a livello, che è contrassegnato da un picchetto giallo "contrassegno per dispositivi d'annuncio di binario libero".

Finora le balise e il dispositivo d'annuncio di binario libero erano sempre montate alla stessa altezza del segnale. Non si riesce a capire perché le installazioni siano state posizionate in modo sfalsato.

Gli impianti poco chiari inducono ad adottare una guida difensiva. È incomprensibile come questi impianti abbiano potuto essere approvati dall'UFT e dal Manage-

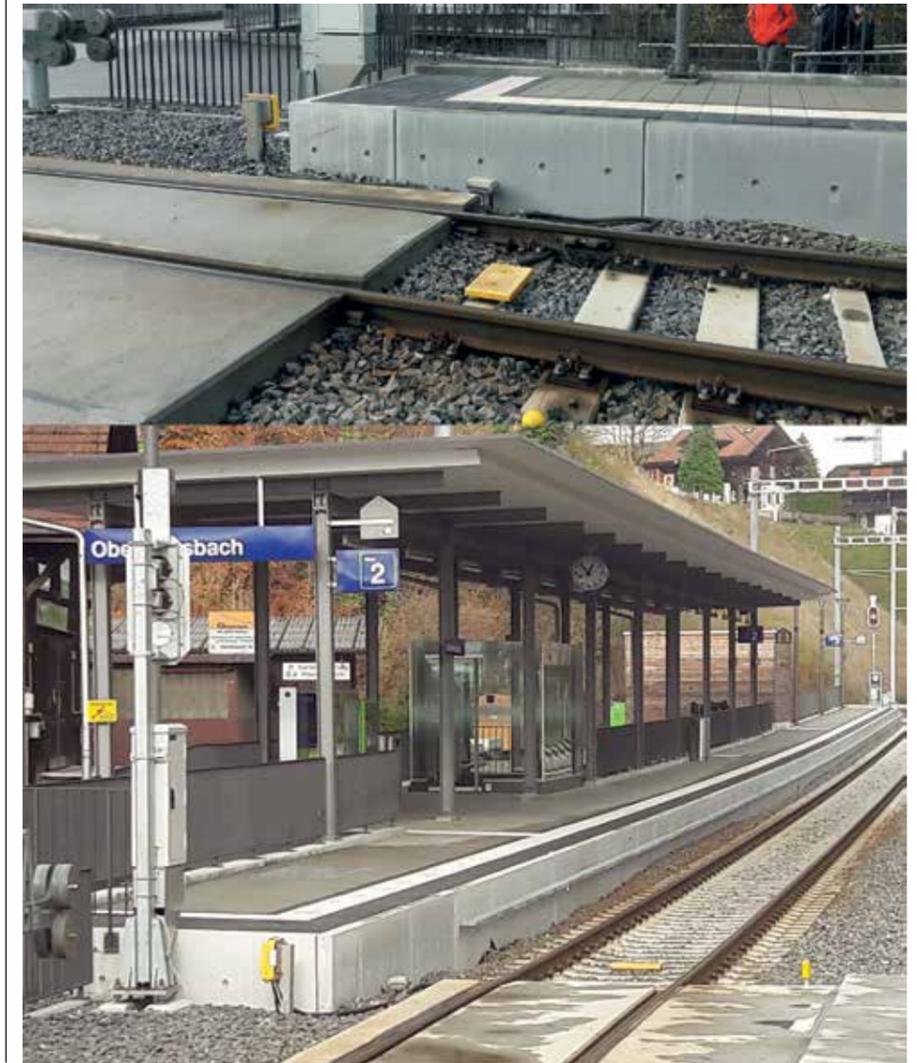
ment dei processi e della qualità (PQM) della BLS.

Prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT):



Significato

Il contrassegno mostra fino a che punto i veicoli possono avvicinarsi ai dispositivi d'annuncio di binario libero, senza che sia impedita l'inversione dei relativi scambi, dispositivi di sviamento o staffe di protezione. (A Oberdiessbach, in prossimità del segnale non c'è né uno scambio, né un dispositivo di sviamento o una staffa di arresto.)



VSLF no. 626, 20 febbraio 2020
RG/SG/ME/HG

Con l'introduzione dell'ETCS (European Train Control System) in Svizzera ci si riproponeva di creare un sistema di sicurezza ferroviario standardizzato a livello europeo, in grado di consentire un traffico ferroviario denso, rapido e soprattutto facilmente interoperabile a livello transnazionale.

Questa idea è stata sviluppata quasi trent'anni fa e dopo la recente introduzione dell'ETCS Baseline 3, è tempo di tracciare un bilancio dei risultati effettivi dell'ETCS da quando è stato progressivamente introdotto in Svizzera.

Per poter analizzare l'impatto dell'ETCS sulle imprese di trasporto ferroviario e, più in generale, sul sistema ferroviario svizzero, bisogna tener conto dei seguenti fattori:

- Rapporto costi/benefici in vista della sostituzione dei sistemi di sicurezza che

hanno concluso il loro ciclo di vita, sia per quanto concerne gli impianti degli apparati centrali che i diversi dispositivi di sicurezza, a livello di infrastruttura e di veicoli

- Sicurezza
- Potenziale di capacità, ottimizzazione delle cadenze di circolazione
- Stabilità dell'esercizio ferroviario
- Interoperabilità europea per il traffico transfrontaliero (come da contratto nazionale mantello e UFT)

Qui di seguito una valutazione sulla base delle nostre esperienze.

ETCS Level 2

L'interoperabilità a livello europeo non è stata raggiunta. In Svizzera, per esempio, ogni linea dotata di ETCS Level 2 ha delle prescrizioni e dei parametri propri. Con l'imminente apertura della galleria di base del Ceneri, già solo in Svizzera diventeran-

no cinque i sistemi ETCS Level 2, ciascuno dei quali con le proprie specificità e prescrizioni.

Anche lo standard di sicurezza SIL 4 (Security Level 4) previsto per queste linee non è in grado di offrire le necessarie garanzie, come è stato dimostrato dall'incidente verificatosi nell'estate 2019 tra Losanna e Villeneuve a causa di un problema di odometria sulla linea ETCS Level 2. Ciò che è ancora più sorprendente e problematico è che, in caso di irregolarità imputabili ad un sistema, sono numerose le procedure che il personale viaggiante e il personale dei centri operativi devono mettere in atto per ovviare al basso controllo di sicurezza di questo sistema. Queste procedure riguardano varie modalità operative non standardizzate, come per esempio i movimenti di manovra o la partenza dei treni in modalità diverse rispetto a quella "Full Supervision (FS)".

Estratto del rapporto 2019 sui programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria / Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) dell'Ufficio federale dei trasporti UFT

9.4 Evoluzione dell'ETCS

9.4.1 Evoluzione in Svizzera

I progetti di attrezzaggio ETCS L2 realizzati finora in Svizzera hanno mostrato che il sistema è complesso e che la migrazione verso l'ETCS è onerosa. [...]

Capacità prestazionale dell'ETCS in Svizzera

Gli otto impianti ETCS L2 in servizio presentano generalmente un elevato livello di affidabilità. I requisiti di capacità prestazionale sono largamente adempiuti; per soddisfarli appieno servono diverse ottimizzazioni. La sorveglianza dei processi di frenatura va migliorata. L'apparecchiatura di bordo presenta difetti che in alcuni casi possono compromettere la capacità di prestazione. Le misure per ovviarvi sono in fase di realizzazione (implementazione di versioni di correzione). Diverse altre deficienze, non direttamente connesse con l'ETCS, causano restrizioni prestazionali durante l'esercizio. [...]

Nel caso di ETCS L1 LSCH da metà 2019 è disponibile un ridotto numero di veicoli dotati di apparecchiatura ETCS only (Baseline 3), che dal cambio d'orario di dicembre 2019 viene impiegato quotidianamente dando generalmente prova di elevata affidabilità tecnica. Dalla data d'introduzione si rilevano anomalie, in particolare durante la corsa verso segnali disposti su fermata. Allo stato attuale delle conoscenze, le cause sono dovute tra le altre cose ai parametri definiti a bordo per le caratteristiche dei sistemi di frenatura dei veicoli, che causano un inutile appiattimento della curva della frenatura imposta. Si sono inoltre riscontrati errori di progettazione relativi all'attrezzatura di terra. Grazie alle misure adottate nonché all'addestramento mirato e alla crescente esperienza del personale, si sta delineando un netto miglioramento della situazione nell'esercizio quotidiano. [...]

9.5 Rischi

9.5.1 Rischi legati al sistema ETCS

In Europa i lavori si focalizzano sullo sviluppo di nuove funzioni richieste da

programmi quali Shift to Rail o SmartRail 4.0. Nei sistemi ETCS attualmente impiegati persistono tuttavia problemi che, se non risolti, comprometteranno anche l'efficacia delle nuove funzioni. La misurazione ETCS odometrica e tachimetrica, ad esempio, difficilmente potrà consentire un'applicazione efficace della segnalazione in cabina di guida o dell'esercizio ferroviario automatizzato (ATO) se non darà garanzie di precisione (anche in presenza di condizioni atmosferiche difficili o di perturbazioni). In Svizzera, inoltre, a causa dei ritardi nella realizzazione di progetti ETCS L2 e della situazione di grande incertezza venutasi così a creare, vi è il rischio che gli specialisti delle FFS e anche dell'industria si ritirino e che il loro sapere vada perso. Finché non saranno disponibili nuove direttive europee armonizzate (ad es. per soluzioni innovative scaturite da SmartRail) e prodotti sviluppati su questa base, è quindi importante che si continuino a realizzare progetti ETCS L2 applicando i perimetri esistenti, così da accrescere il bagaglio di esperienze e conservare e ampliare le conoscenze acquisite.

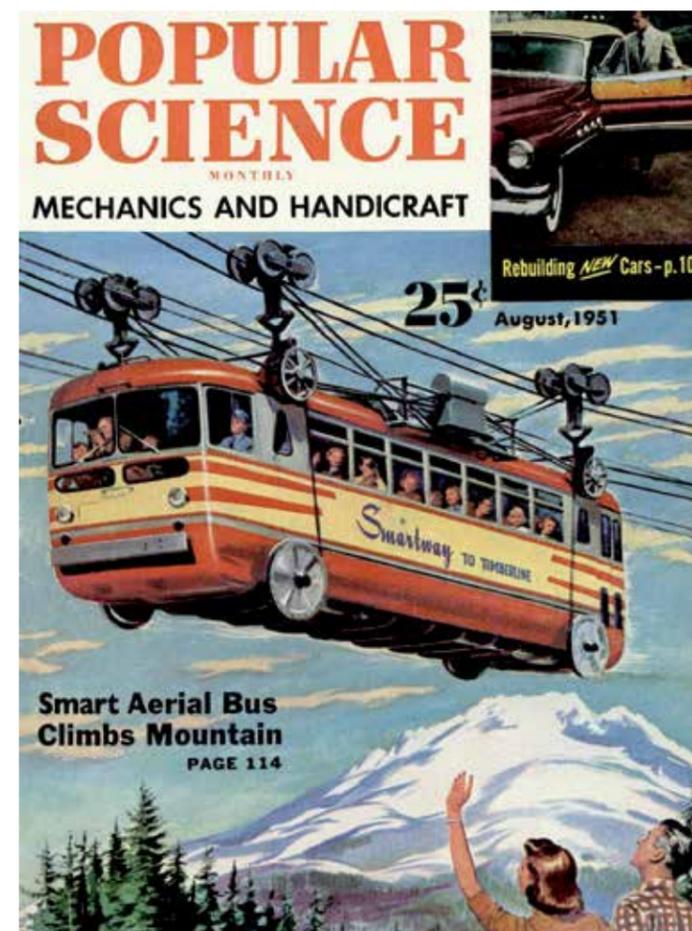
È inoltre interessante notare che, in caso di irregolarità sulle linee dotate di ETCS Level 2, le prescrizioni hanno raggiunto un volume pari a diversi classificatori federali, per cui è molto improbabile che con delle giornate d'istruzione e dei corsi di aggiornamento il personale si possa sentire sicuro al 100% circa l'atteggiamento giusto da adottare in presenza di determinate situazioni. Si è inoltre constatato che, contrariamente a quanto prospettato inizialmente, la capacità non ha potuto essere aumentata (anzi, è proprio il contrario!) nonostante la modifica di certe linee con l'equipaggiamento ETCS Level 2. Tenuto conto dei vari punti esposti precedentemente, può essere pertanto interessante chiedersi dove ci porterà il futuro ferroviario con un eventuale investimento massiccio nelle linee ETCS Level 2.

ETCS Level 1 LS

Tutta la rete ferroviaria dotata di segnali esterni è stata equipaggiata per una circolazione con l'ETCS Level 1. In funzione dell'equipaggiamento presente sui veicoli che vi transitano, queste linee possono essere percorse sia in modalità ETCS Level 1 che grazie ai sistemi di controllo della marcia dei treni già esistenti (ZUB, arresto automatico, ecc.). Si è tuttavia constatato che i veicoli equipaggiati per l'ETCS Level 1 (Baseline 3) registrano delle perdite di tempo, ciò che è dovuto alla maggiore prudenza con cui i macchinisti sono costretti a guidare. Questo potrebbe mettere in discussione il livello di stabilità e di puntualità del sistema ferroviario svizzero nella sua globalità. Questa nuova modalità operativa non porta inoltre alcun miglioramento generale della sicurezza rispetto ai precedenti sistemi utilizzati finora in Svizzera. Anche sotto questo punto di vista ci si deve chiedere quale sarà il futuro dell'ETCS Level 1. Si tratta di una soluzione transitoria in attesa che tutta l'infrastruttura sia dotata dell'ETCS Level 2, oppure si tratta di una modalità operativa che è destinata a restare nel tempo malgrado le potenziali problematiche legate alla puntualità e alla stabilità menzionate precedentemente?

ATO (Automation Train Operation, guida autonoma/semi-autonoma)

Nel 2016, l'unità SmartRail 4.0 è stata incaricata di effettuare dei test con l'ATO al fine di trovare delle soluzioni per una guida autonoma dei treni [GoA (Grades of Automation) 3 e 4]. I macchinisti, ma anche tutte le persone che sarebbero state inte-



ressate a svolgere questa attività, senz'altro si ricorderanno molto bene dell'euforia che regnava all'epoca in seno alle direzioni delle imprese ferroviarie svizzere. Ci era stato prospettato un futuro radioso, completamente digitalizzato e senza personale alla testa del treno. Da allora le cose sono diventate più chiare: se, da un punto di vista tecnico, è senz'altro possibile che i treni viaggino da soli, la questione dal punto di vista operativo e finanziario è invece estremamente complessa e onerosa e comporta dei rischi giuridici non indifferenti. Infatti, quello che oggi una metropolitana a circuito chiuso è in grado di fare non si può assolutamente applicare ad un sistema ferroviario, in quanto è estremamente complesso: velocità differenti in funzione dei tipi di treni e di operatività [treni passeggeri (IC o treni regionali, per esempio), treni merci composti da materiale rotabile non

uniforme, ecc.]. Dell'euforia del 2016 non rimane che la realtà del 2020. Sono stati fatti e ancora si fanno dei test con l'ATO (GoA 2 e non più 3 o 4 come sperato inizialmente) e, più precisamente, sull'infrastruttura della SOB o sulla linea Losanna-Villeneuve. La loro utilità è tuttavia alquanto discutibile in quanto, anche se è vero che in modalità GoA 2 il treno viaggia da solo, ciò avviene sempre e solo sotto la supervisione di un macchinista che deve riprendere i comandi ogni qualvolta il sistema commette un errore (ciò che sembra verificarsi ancora piuttosto di frequente...). Di conseguenza, non si può non constatare come il GoA 2 non porti niente, sia dal punto di vista dell'operatività (nessun aumento della sicurezza e della capacità) che dal punto di vista finanziario. Un'eventuale automatizzazione parziale accentuerebbe inoltre la sensazione di noia dei macchinisti, ciò che, inevitabilmente, può dare adito a delle disattenzioni che possono rappresentare dei potenziali rischi per la sicurezza dell'esercizio. La fiducia cieca nella tecnologia e l'ingenuità con cui si è parlato dell'automatizzazione a livello ferroviario sono tra l'altro all'origine degli odierni problemi di reclutamento. Chi, infatti, può essere interessato ad imparare e esercitare una professione quando, ancora nel 2016, gli stessi datori di lavoro ne avevano predetto la scomparsa a breve/medio termine?

Quale futuro?

Entro la fine di aprile l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) deciderà in merito al futuro ferroviario della Svizzera. Siamo perfettamente consapevoli dell'odierna difficoltà di dover prendere delle decisioni che siano sostenibili anche in futuro. Vorremmo tuttavia ricordare che le soluzioni più complesse e/o onerose non sono necessariamente quelle migliori per il futuro. Tra una decina di anni, infatti, la migliore ferrovia europea sarà semplicemente quella che oggi punterà su del materiale rotabile affidabile, su sistemi di sicurezza semplici ma efficaci e su personale formato, competente e motivato... E, per finire, perché non aggiungere a questa sempli-

ce, ma efficace ricetta anche un pizzico di tecnologia che porti realmente qualcosa al sistema ferroviario nel suo insieme, ad un prezzo sostenibile per tutti, imprese, autorità pubbliche e clienti?

Si rimanda alle newsletter del VSLF no. 598 et 620. ➔

VSLF No. 620, 6 gennaio 2020 HG/SG

Velocità ridotta in prossimità dei segnali disposti su fermata e dei paraurti

In Svizzera stanno circolando i primi veicoli dotati di ETCS Level 1 Baseline 3. Non solo nell'ambito delle FFS, ma anche di altre ferrovie.

Uno degli effetti di questa innovazione è che, in prossimità dei segnali disposti su fermata e dei paraurti, un treno deve circolare solo a 15 km/h e non più alle velocità attuali (30/40 km/h o più). Se la soglia di velocità di 15 km/h viene superata anche di poco, automaticamente viene attivata una frenata d'emergenza.

L'attivazione di una frenata d'emergenza all'entrata di una stazione mette in pericolo i viaggiatori, soprattutto nel caso di treni a due piani in cui i passeggeri sono spesso in piedi sulle scale.

Il punto esatto in cui vale la velocità di 15 km/h non viene segnalato al macchinista e quindi si tratta di andare per intuito. Ed è per questo motivo che, per una questione di sicurezza, si preferisce ridurre la velocità per tempo per non provocare una frenata d'emergenza.

Questo ha gravi ripercussioni sulla disponibilità dei binari e, di conseguenza, sulla puntualità, come ha fatto notare FFS Infrastruttura/Esercizio (I-B) nel suo rapporto. Nonostante tutto, per il personale di locomotiva vale sempre il motto: «Safety first». Nell'interesse della nostra clientela. ➔

VSLF No. 598, 28 luglio 2019 HG/SG

L'ETCS è ad un vicolo cieco?

Gli avvenimenti delle scorse settimane portano a chiedersi se l'ETCS Level 2 soddisfi ancora il livello di sicurezza SIL 4 (Safety Integrity Level) (centrali nucleari / posti di manovra, ecc.). Negli ultimi mesi l'ETCS Level 2 ha erroneamente trasmesso l'autorizzazione di marcia a due treni, nonostante il posto di manovra non avesse dato il via libera.

La sicurezza del sistema si basa sull'esatta localizzazione tramite il dispositivo odometrico del veicolo. L'odometria viene misurata tramite radar (che dipende dalle condizioni atmosferiche) e/o tramite misurazione della distanza; essa viene influenzata dai dati relativi al diametro delle ruote, dallo slittamento e dal cor-

retto «cablaggio» durante la manutenzione.

Nei casi in questione, l'intera catena di sicurezza dell'ETCS è stata interrotta a causa di un semplice errore di odometria dei veicoli. Si nutrono parecchi dubbi sul fatto che i requisiti necessari per il SIL 4 siano ancora soddisfatti.

L'ETCS per l'utente

La complessità è inoltre aggravata dalle diverse interfacce dell'hardware e del software che, ad ogni irregolarità, vengono sostituite e accompagnate da un'infinità di check-list e prescrizioni che gli utenti sono tenuti a rispettare per ridurre al minimo i rischi residui.

Nelle modalità operative Shunting ([SH]: manovra) e Staff Responsible ([SR]: primo movimento non monitorato nel sistema), dopo il relativo quietanzamento nella maschera dell'ETCS si può circolare davanti ai segnali e alle tavole segnaletiche senza alcuna sicurezza aggiuntiva.

Sul piano della sicurezza, questo non è nemmeno paragonabile alle operazioni di smistamento negli impianti classici che, con sforzi non indifferenti, attualmente si sta cercando di rendere sempre più sicuri.

Ogni decisione sbagliata e ogni scambio di binario può provocare dei danni immensi, in quanto non vi è più alcun carattere vincolante o controllo della plausibilità da parte dei segnali ottici. Tutti gli interventi non vengono più eseguiti secondo una logica dettata dalle circostanze, in quanto non più verificabile, bensì in base a dei rigidi processi operativi con un significativo potenziale di errore.

Osservazioni sul rapporto dell'UFT:

A quanto pare, l'ETCS L1 LF è indicato solo nel caso in cui il personale di locomotiva abbia ricevuto un addestramento mirato e possa portare l'esperienza che ha acquisito grazie alla propria attività quotidiana. Tradotto in termini concreti, ciò significa che per compensare questa restrittività e inadeguatezza pratica, i macchinisti possono prendere maggiori rischi nell'affrontare le curve di frenatura. Il rischio se lo deve assumere solo e soltanto il macchinista. Invece di semplificare le cose, questo è fonte di ulteriore stress.

La misurazione odometrica è parte integrante del sistema. Dal momento che non può essere garantita, questo comporta dei margini di sicurezza che determinano lunghe curve di frenatura. Una soluzione è attesa ormai da decenni.

Il fatto che i vettori di conoscenza e, pertanto, anche tutto il sapere delle FFS e dell'industria possano andare persi se non si costruiscono di continuo dei nuovi impianti, starebbe a significare che il sistema non ha un futuro se non viene tenuto costantemente in vita artificialmente!

Per quanto concerne l'impatto sulla sicurezza, nell'aviazione si è molto più avanti. Dopo gli incidenti aerei con un Boeing 737 MAX 800/900, l'aeronautica si sta chiedendo in che misura un sistema di assistenza possa sostenere i piloti e quando l'assun-

zione di determinate funzioni da parte del computer comporti dei pericoli per la sicurezza, dal momento che una correzione dello stesso da parte del pilota è decisamente troppo complessa. Il prezzo di questi sviluppi in cui domina una fiducia cieca nella tecnologia è l'attuale grounding di tutti i Boeing 737 MAX 800/900; la complessità dei rischi residui non consente più di effettuare delle correzioni rapide ed efficaci dei sistemi.

La ferrovia dovrebbe riflettere attentamente se proseguire o meno su questa strada. Al di là dei dubbi benefici, i costi per un potenziamento dell'ETCS L2/L3 su tutto il territorio nazionale, con l'ammodernamento dei posti di manovra ancora necessari, dei veicoli, ecc., sono semplicemente enormi.

L'ETCS contribuisce inoltre ad annientare delle capacità delle linee estremamente importanti. A causa della logica del sistema, anche le tratte in cui di recente è stato introdotto l'ETCS L1 obbligano ad adottare uno stile di guida molto difensivo. Anche in questo caso la plausibilità reale e concreta viene rimpiazzata da corse strumentali basate sulle normative o su semplici congetture. Il macchinista "safety-first" deve necessariamente agire di conseguenza, ciò che comporterà anche una perdita non indifferente di linee.

In conclusione

SmartRail consiste in un programma innovativo nel settore ferroviario svizzero e riveste un ruolo decisivo nello sviluppo dell'ETCS. Il modello aziendale si basa principalmente su delle promesse che finora non sono però state mantenute e espone le ferrovie a dei rischi incalcolabili che, già a medio termine, provocano instabilità e un aumento dei costi. Le principali stazioni ferroviarie non sono ancora state testate e la promessa interoperabilità europea finisce ai confini nazionali.

Un altro ruolo decisivo è svolto dall'Ufficio federale dei trasporti UFT che, l'anno prossimo, dovrà decidere in merito all'eventuale ampliamento dell'ETCS L2.

Staremo a vedere che atteggiamento adotterà l'UFT per rispondere alle molteplici esigenze delle varie parti interessate del mondo politico, dell'industria e delle ITF.

E fino a quando i contribuenti saranno disposti a tollerare tutto questo.

La rivista "Schweizer-Eisenbahn-Revue" ha fatto un'osservazione appropriata a proposito degli episodi verificatisi con l'ETCS: «Quanto più complesso è un sistema e tante più possibilità di errore ci sono. Anche la digitalizzazione non può pertanto garantire una sicurezza assoluta. Nel caso in questione, un robot GoA 4 al posto del macchinista sarebbe completamente fuori luogo.» ➔

Aumento del traffico grazie alla digitalizzazione?

Un obiettivo importante delle ferrovie è quello di trasferire sui binari quanti più treni possibile per unità di tempo. Hubert Giger, presidente del VSLF



Le sezioni di blocco, che garantiscono la sicurezza dei treni, sono provviste di segnali che impediscono che un treno si avvicini troppo a quello successivo. Più sono i segnali e più sono i treni. Tutte cose ben note. Con la digitalizzazione si è cominciato a sognare che, come per magia, potessero circolare ancora più treni, ma questo funziona solamente quando non ci sono più dei blocchi fissi.

Solo come promemoria, con il comando automatico continuo della marcia del treno (LZB) i treni possono susseguirsi a vista elettronica, ciò che pertanto comprende anche lo spazio di frenata, sia per il traffico ad alta velocità che per il traffico urbano e la metropolitana. Se si eliminano le sezioni di blocco, automaticamente si ha un aumento effettivo della capacità. In Germania, il sistema LZB rappresenta ancora oggi la colonna portante del traffico ad alta velocità e del traffico urbano ed è presente anche in Austria e in Spagna. Si tratta di una tecnica consolidata sin dagli anni '70. L'ETCS Level 1 e Level 2 prevedono dei blocchi fissi, per cui una corsa a vista elettronica non è possibile e, pertanto, è impraticabile. Al contrario, rispetto ai segnali classici la capacità cala più o meno del 10% per via degli importanti margini di sicurezza legati al sistema. Il sistema implica pertanto tanto denaro e un calo della capacità.

La corsa a vista elettronica in teoria sarebbe possibile con l'ETCS Level 3, in modo analogo all'LZB, solo che è ancora ben lungi dall'essere una realtà, per cui al momento si sta cercando di tenere in piedi l'operatività con il Level 2, con tutti i nuovi problemi che comporta. I costi sono enormi, i vantaggi in termini di sicurezza sono relativi e i tempi di successione dei treni si sono accorciati.

I nuovi veicoli attualmente circolano sulle linee classiche con l'ETCS Level 1, Baseline

3, ciò che ha comportato delle restrizioni importanti e le relative perdite di tempo. Questo si è verificato anche per il Lém-an-Express a Ginevra. Con l'introduzione in corso, il problema si intensificherà ancora di più, in quanto vanno perse delle preziose riserve in termini di tempi di guida. Beninteso, l'introduzione di questo sistema non comporta ulteriori vantaggi per la sicurezza.

Chi continua a dire che abbiamo bisogno della digitalizzazione per implementare ulteriormente le nostre capacità, probabilmente crede ancora nel coniglietto di Pasqua o ha delle azioni nell'industria componentistica.

Soluzione

Un esercizio ferroviario stabile e vantaggioso, ossia quello ci si aspetta da noi, non lo si consegue con un aumento minimo della capacità ad alto livello e dei costi sproporzionati.

Di fondamentale importanza sono una pianificazione realistica e quanto più vicina possibile alle esigenze del personale, dei veicoli e degli impianti efficienti e funzionali, l'integrazione di tutti i dettagli nelle prescrizioni e nei piani di servizio, del personale competente all'interno della centrale operativa di Infrastruttura e molto altro.

Abbiamo nuovamente bisogno di superiori, a tutti i livelli, che conoscano la ferrovia in tutte le sue sfaccettature e che si impegnino all'interno dei rispettivi reparti, anche se può non essere piacevole.

Così facendo, le ferrovie possono crescere in modo prevedibile e senza rischi e possono far fronte anche in futuro al previsto aumento del traffico.

Altrimenti si ripeterà di nuovo lo scenario che abbiamo vissuto lo scorso novembre e dicembre quando, in modo inquietante, in Svizzera la stabilità dell'esercizio è stata messa in ginocchio. ➔



Hyperloop Elon Musk

Condotta automatica

Condotta automatica del treno: Siemens Mobility e FFS effettuano i test di prova in Svizzera. Dal video YouTube della Siemens



In gennaio 2020 hanno avuto luogo dei test di prova che, in termini di comfort di marcia, puntualità e precisione di fermata, portano la guida autonoma a un livello successivo.

Il sistema ATO permette un arrivo in stazione continuato e rapido, come pure una precisione di fermata dell'ordine centimetrico, nel rispetto dei requisiti imposti dall'orario.

Non appena tutte le condizioni del sistema logistico sono state adempiute, il macchinista avvia la corsa ATO con la semplice pressione di un pulsante. In caso di ritardo, il treno viaggia entro i limiti massimi di velocità consentiti.

Osservazione dell'équipe tecnica:

Dal momento che il macchinista continua a essere presente in cabina al fine di garantire che qualcuno si assuma la responsabilità nel caso il sistema non dovesse funzionare correttamente, non si risparmia su niente e, anzi, si generano dei costi aggiuntivi. Adesso sappiamo che probabilmente non potremo viaggiare a v-max come previsto, ma anche che non ci potremo fermare con una precisione al centimetro. Grazie a Siemens e alle FFS per l'apprezzamento per il nostro lavoro!

Penuria di macchinisti

Intervento alla trasmissione ECO della SRF del 18 maggio 2020; Walter von Andrian, Redattore capo della rivista «Schweizer Eisenbahn Revue»:

«Ciò che pesa ulteriormente sulla considerazione sempre minore da parte dell'opinione pubblica per la professione del macchinista, sono anche queste affermazioni sui treni a guida automatica.

Quando si porta la gente a pensare che tra qualche anno non ci sarà più bisogno del macchinista, ciò che nessuno che capisce qualcosa di ferrovia ritiene probabile, di sicuro non si riusciranno a trovare delle persone disposte a metterci l'anima nel loro lavoro.

È un mestiere che può essere appassionante, ma c'è anche bisogno di gente disposta ad affrontare molte difficoltà.»

<https://youtu.be/ep4GDzERKHc>

LEA / Giorni liberi

Una panoramica prima del Coronavirus. Comitato del VSLF

Legenda delle spiegazioni sull'homepage dell'assistente elettronico del macchinista LEA di FFS V, in cui viene riportato il programma dei dati giornalieri delle attività e i dati di marcia dei treni:

- In verde: Tabella dei giorni – Qui è possibile prendere dei giorni di riposo (giorni liberi), risp. scambiare dei giorni di riposo, contrariamente a:

- In rosso: Tabella dei giorni – Giorni critici, qui vengono riportati come perdita di giorni di riposo (RE) (giorni lavorativi supplementari).

- In grigio: Richiesta di RE (giorni lavorativi supplementari), RTT (giorni liberi) solo in cambio dei dati in rosso.

Spiegazione:

Con questa tabella del mese di gennaio, valida per tutto il 2020, si comunica al personale di locomotiva di FFS V che nei giorni indicati in rosso non è più possibile prendere dei giorni liberi.

Per quelli evidenziati in grigio, si può prendere un giorno libero solo in cambio di un giorno lavorativo.

Un macchinista può pertanto chiedere un giorno libero solo il 30 marzo e il 29 giugno, mentre questo non è possibile per tutti gli altri giorni dell'anno.

Questo è quanto è stato comunicato al personale e cioè che, in linea di massima, nel 2020 non verranno concessi altri giorni liberi. Questo, nonostante la maggior parte dei conteggi delle ore di lavoro siano al limite e probabilmente continueranno a riempirsi sempre di più.

Qui aiutano poco anche tutte le campagne di apprezzamento che partono dalle filiali fin su alla direzione del gruppo. Questa comunicazione, senza commenti, tramite l'homepage del LEA rispecchia chiaramente la politica di informazione dell'azienda nei confronti dei propri dipendenti.

Graue RE erwünscht, KI I nur gegen rotes Datum
Fettgedruckte Zahl bedeutet es ist ein Samstag oder Sonntag

2020	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
März	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
April	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Mai	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Juni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Juli	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
August	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
September	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Oktober	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
November	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Dezember	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Perchè un sindacato?

Di Samuel Blumer, macchinista BLS

A cosa serve un sindacato?

Di tanto in tanto mi pongo questa domanda. Una risposta mi è arrivata in occasione dell'assemblea della sezione BLS del 25 novembre 2019.

Per me non è stato per niente facile parlare davanti a tutti di una vicenda in cui sono stato coinvolto personalmente. La mia era allo stesso tempo una richiesta d'aiuto, un modo per sfogare la frustrazione e una dimostrazione di fiducia nei confronti degli astanti.

Ho riflettuto su tutti i suggerimenti ricevuti dai miei colleghi e mi sono fatto una mia opinione personale. Il successivo confronto con la controparte si è poi svolto in modo molto più costruttivo e oggettivo. Se non ne avessi parlato prima durante l'assemblea forse le cose sarebbero andate diversamente.

Non sempre c'è bisogno di una protezione giuridica o di altre forme di assistenza legale. Apprezzo molto l'impegno di Hubert e del comitato della nostra sezione ed è proprio vero: il sindacato è ciascuno di noi. Tutte le persone che quel giorno erano presenti, e con cui qualche volta avevo avuto delle discussioni animate, mi sono state di grande aiuto. Desidero ringraziarvi tutti e dirvi che sono contento di avere delle colleghe e dei colleghi come voi.

Un caro saluto, Sämu

Vi ricordo che la sottodotazione del personale di locomotiva è una realtà già dall'aprile 2019, data dell'introduzione del WEP (ulteriore sviluppo del Traffico viaggiatori) per i macchinisti. A causa della crisi legata al coronavirus, la situazione a breve termine adesso è l'esatto contrario. A seguito dell'ennesimo aumento delle prestazioni siamo di nuovo allo stesso punto, se non addirittura un passo indietro.

Chi tira il freno d'emergenza?

A causa dell'aumento delle irregolarità e degli episodi occorsi durante le manovre, adesso si cerca di sopperire ad una formazione approfondita, sensata e conveniente con delle installazioni di sicurezza che costano miliardi di franchi. Questo non può funzionare. Non è solo in ferrovia che si ha successo solamente se il personale è ben addestrato. Hubert Giger, presidente del VSLF

Presso FFS Cargo, all'inizio dell'anno all'albo sono apparse ovunque delle informazioni che parlavano apertamente dell'inizio dell'anno negativo sul piano della sicurezza e ne riportavano il numero dei casi. Abbiamo preferito non pubblicare delle informazioni così drastiche. Il titolo di un comunicato ha per esempio questo tenore: «Inizio incerto e catastrofico per il 2020».

Durante la giornata di formazione di FFS V, ai macchinisti attivi viene spiegato il principio delle tre pressioni delle valvole di comando dei freni. Se un macchinista attivo ancora non capisce come funzionano i freni del treno, allora c'è da chiedersi chi

mai l'abbia autorizzato ad azionare i freni mediante il rubinetto.

La formazione, l'esperienza pratica e gli esami di esperti per conto dell'UFT, dovrebbero impedire che si verifichino delle irregolarità e delle lacune nelle conoscenze che possono influire sulla sicurezza. Evidentemente, ci sono dei problemi di qualità che causano queste carenze che, se non risolte, possono portare ad un ulteriore aumento di simili sviluppi.

In questo gruppo di progetto sul concetto di formazione di FFS V porteremo anche le nostre proposte di soluzione e di ottimizzazione, ciò che intendiamo fare anche con i diretti responsabili delle ferrovie.

Come associazione di categoria del personale di locomotiva e conoscitori della materia, noi sentiamo questa responsabilità. ➔

Foto di incidenti, senza alcuna pretesa di completezza:

- 02 aprile 2019 / Buchs SG
- 12 luglio 2019 / Zurigo Herdern
- 30 ottobre 2019 / RBL
- 13 novembre 2019 / Sulgen
- 17 dicembre 2019 / Rheinfelden
- 03 febbraio 2020 / Lucerna
- 25 febbraio 2020 / RBL
- 07 aprile 2020 / Zurigo
- 01 maggio 2020 / Ginevra



La storia infinita è... finita!

Nell'ultima edizione abbiamo pubblicato la lettera di un nostro lettore («Pregustando di diventare macchinista»), in cui descriveva il suo lungo e accidentato percorso per depositare la sua candidatura. *Redazione LocoFolio*

I lettori del LocoFolio senz'altro saranno curiosi di sapere come continua questa telenovela. Ecco i nuovi episodi e il finale:

28.11.2019

«È solo la settima volta che, in conformità a 2.7, 8.7, 2.9, 15.10, 28.10, 12.11, oggi mi sono annunciato presso HR. Ha risposto al telefono una signora bernese molto disponibile e, come già in occasione delle mie precedenti chiamate, le ho spiegato tutta la situazione. (...) Le ho anche detto che, in un certo senso, avevo la sensazione di essere finito su un binario morto perché non si stava muovendo niente. (...) Non vedo l'ora di vedere cosa succederà. Telefonerò di nuovo il 18 o il 19 dicembre.»

1.1.2020

«Il 5 dicembre ho ricevuto una telefonata con l'invito a presentarmi per un colloquio il 18 dicembre 2019. Nel bel mezzo dello stress natalizio e con giornate di lavoro di nove ore e mezzo, finalmente sono stato convocato, ancora nel 2019, dal sig. Gosetti e dalla signora di HR che, tra l'altro, è stata molto gentile!
Il colloquio è andato molto bene e sono riuscito a essere convincente con tutti e due. Sono pertanto ufficialmente candidato per

la classe di macchinisti che prende il via il 1° settembre 2020 ad Altstetten. A gennaio o febbraio dovrei poi essere invitato a Berna per sostenere tutti i test, dopodiché dovrei essere a buon punto... La signora si è perfino scusata di nuovo che le cose fossero andate così per le lunghe.»

24.1.2020

«Sono appena partito da Berna con l'IC 8 e sono felice, sollevato e soddisfatto. Sia l'esame di idoneità medica che l'esame di idoneità psicologica sono andati molto bene e, quindi, adesso la palla passa nuovamente alle FFS.»

1.4.2020

«Caro Markus, oggi è finalmente ufficiale. L'inchiostro della stilografica, anzi, della penna a sfera, è asciutto!»

Siamo felici per te per questo "happy end" e ci congratuliamo per aver superato gli esami, ma anche per la tua perseveranza. Probabilmente ti tornerà molto utile in relazione al sistema di comunicazioni interne.

Ti auguriamo tanto successo per la tua formazione e tante soddisfazioni nella tua nuova professione! ➔

Membro duemila

Comitato VSLF



Alla fine dello scorso anno abbiamo potuto annoverare nel VSLF il nostro membro attivo numero duemila. Un caloroso benvenuto a Luca Zuber! Ecco una breve presentazione di Luca:

«Ho 23 anni e vivo nei pressi di Biel con la mia compagna. In settembre ho iniziato la mia formazione di macchinista a Biel. Ho fatto un apprendistato di elettrotecnico e ho svolto questa professione fino al momento di cominciare questa formazione. Anche due miei zii sono macchinisti e quindi già da piccolo li potevo accompagnare spesso nei loro viaggi. Mi sono deciso per il VSLF perché molti miei colleghi macchinisti me ne hanno parlato solo molto bene. Dal VSLF mi aspetto di ricevere il supporto necessario in caso di problemi di natura professionale o personale.»

Auguriamo a Luca tanto successo per la sua impegnativa formazione e, in seguito, tante soddisfazioni nella sua nuova professione. ➔



Videointerviste per le candidature?

Le videointerviste sono la via giusta per trovare del personale idoneo a lavorare in cabina? Il seguente scambio di mail mette in luce una prospettiva molto interessante. *Redazione LocoFolio*

G.S. ha scritto:

Egregio signor Meyer,
È da mesi che i media continuano a parlare dell'acuta penuria di macchinisti e pare si sia alla disperata ricerca di una soluzione. Le proposte sono sempre più insolite e creative. Si parla di lavoro straordinario, dell'impiego di autobus e di modifiche dell'orario. Ma si vuole anche reclutare dell'altro personale per formarlo o riqualificarlo.

In questo contesto, tra le altre cose è stata aumentata anche l'età massima dei lavoratori trasversali e ci si è messi affannosamente alla ricerca di aspiranti macchinisti all'estero o grazie ad eventi informativi. A quanto pare, non tutto sta andando nel migliore dei modi. Come ben illustra questo esempio di una mia

conoscente, i criteri di selezione sono più che discutibili e spiegano anche il successo apparentemente sorprendente di queste campagne.

Dopo aver preso parte a un evento informativo e dopo lunga riflessione, un'interessata di 35 anni ha deciso di candidarsi per un posto di formazione in uno dei prossimi corsi previsti.

Dal momento che aveva completato un apprendistato commerciale, compresa la maturità professionale, e una seconda formazione come esperta di traffico stradale, e che poteva comprovare delle adeguate conoscenze linguistiche e una buona resilienza, ecc., i requisiti potevano essere ritenuti pienamente soddisfatti. Dopo essersi procurata il certificato di buona condotta e il certificato medico della vista, ha spedito il tutto insieme a una lettera di motivazione.

Invece della prevista convocazione per un colloquio personale, la candidata è stata invitata a prendere parte a una video-intervista. Può essere benissimo che questa modalità sia attuale e in linea con i tempi ma, ancora oggi, non a tutti riesce facile dare il meglio di sé davanti a uno schermo. Che questa sia la giusta modalità di candidatura per la frequenza di un corso di addestramento di 13-15 mesi, mi sembra quantomeno discutibile.

Chi, durante l'intervista, non risulta abbastanza convincente o fotogenico, o non è abbastanza pronto di parola, riceve subito

una risposta negativa standard senza una precisa motivazione. Fine del sogno!

Ora, io mi chiedo, ma le FFS quanto seriamente stanno cercando davvero dei nuovi macchinisti e quali sono i criteri determinanti per la selezione? I candidati devono essere principalmente in grado di pubblicizzare la propria persona nelle interviste online su Facebook? Sono veramente delle qualità che vengono al primo posto in questa professione? Con questa procedura di selezione, anche i candidati idonei ma non particolarmente spigliati nel comunicare, infatti non hanno neanche una remota possibilità di superarla.

A chi non ha una particolare dimestichezza on-line, si sconsiglia pertanto di imbarcarsi in una procedura di candidatura così

dispendiosa, in termini di tempo e denaro, come quella delle FFS. In questo modo ci si risparmia anche la frustrante esperienza di ricevere un rifiuto senza un evidente motivo.

Per i candidati che sono stati respinti e per gli outsider ben informati, non è una sorpresa che non riusciate a risolvere questo problema del personale. I corsi, infatti,

sono gestiti da dei professionisti della comunicazione che dopo la formazione sono entrati in politica o nel marketing, ma di certo mai nella cabina di una locomotiva. E intanto i vostri macchinisti vanno avanti a fare gli straordinari, mentre voi siete costretti ad andare a cercare il personale adatto all'estero.

Grazie per il suo tempo e per la sua attenzione!

Cordiali saluti, G. S.

Risposta delle FFS:

Gentile signora S.,
La ringraziamo per la mail che ha inviato ad Andreas Meyer e per il suo feedback in merito alla nostra procedura di candidatura. Dopo una preselezione dei dossier, le videointerviste permettono al nostro team di reclutamento e al responsabile della formazione di formarsi un'impressione sui candidati. Si tratta principalmente di sapere qualcosa di più sulle motivazioni che spingono i candidati a scegliere la professione del macchinista e su ciò che pensano

a proposito dei rischi e delle opportunità del lavoro a turni. Le risposte alle domande che vengono poste, permettono quindi di chiarire alcuni punti importanti circa la loro idoneità a svolgere la formazione e questa professione. Poiché, al giorno d'oggi, i tablet e gli smartphone sono parte integrante degli strumenti di lavoro del personale di locomotiva, si parte dal presupposto che vi sia anche una certa familiarità con gli stessi.

Se ci comunica nome, cognome e gli estremi della sua conoscente, la specialista responsabile del reclutamento di personale prenderà volentieri contatto con lei per discutere in merito ai motivi all'origine della risposta negativa.

Speriamo di esserle stati utili con queste informazioni.

Cordiali saluti,

S.M.

HR Business Partner

Risposta di G.S.:

Gentile signora M.,

Grazie per la sua risposta.

Le sue argomentazioni mi hanno convinto solo in parte. Sono d'accordo con lei che il fatto di saper utilizzare i mezzi elettronici sia molto importante al giorno d'oggi. I certificati di lavoro e i diplomi che vengono richiesti offrono però già una visione d'insieme del livello delle conoscenze dei singoli candidati.

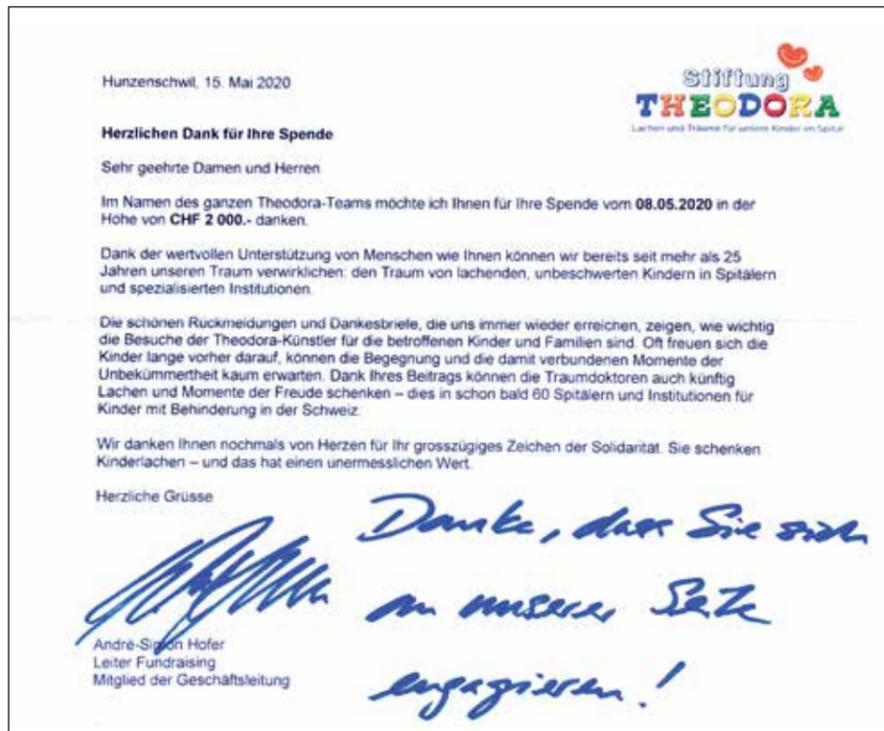
Dal momento che le qualità telegeniche possono portare a fare delle valutazioni affrettate, ritengo che la video-intervista non sia la soluzione ideale per avere una prima impressione personale. Dei buoni macchinisti, in fin dei conti, non devono essere degli intrattenitori!

Per avere un quadro completo, ritengo che sia indispensabile avere un colloquio personale. Questo è espressamente menzionato anche nella descrizione del processo di candidatura ed è ciò che andrebbe assolutamente fatto prima di emettere un rifiuto definitivo.

Alla persona in questione, nel frattempo è passata completamente la voglia di lavorare per le FFS e non desidera avere ulteriori contatti con la specialista responsabile del reclutamento di personale.

Mi auguro che le mie riflessioni abbiano almeno portato a mettere nuovamente in discussione la validità di queste procedure.

Cordiali saluti, G. S. ➔



Formazione VSLF

Partenza a freddo a causa del coronavirus.
Daniel Wachter, responsabile della formazione VSLF

All'inizio dell'anno ho rilevato la carica di responsabile della formazione da Christian Schneider a cui, anche a nome mio, vanno i più sentiti ringraziamenti. È con grande entusiasmo che, insieme ai nostri referenti, mi sono messo al lavoro per poter offrire alle macchiniste e ai macchinisti un'eccezionale preparazione in vista dell'esame periodico. Poi però è arrivato il virus e ci ha pensato lui a mettere il mondo sottosopra. Le direttive e le misure adottate dalla Confederazione purtroppo ci hanno obbligati ad annullare i seminari PCT previsti per aprile e maggio a Sigriswil – il salto nell'acqua fredda è stato a dir poco perfetto. Per noi, tuttavia, una cancellazione definitiva di questi seminari non entrava assolutamente in discussione, in quanto volevamo comunque trovare un modo per sostenere i partecipanti ad affrontare al meglio il loro esame periodico. Ed è così che nel giro di una settimana, insieme ai colleghi Gaby Fischer e Wolfgang Schneider a cui va il mio grande grazie, abbiamo potuto proporre ai partecipanti una soluzione alternativa con sequenze di E-learning, test di prova, supporto telefonico da parte dei referenti e l'invio della documentazione del seminario in forma cartacea. Come segno di risarcimento e di scusa per i corsi annullati, il VSLF ha deciso di mettere a disposizione gratuitamente questa offerta sostitutiva.

Sono molti quelli che hanno approfittato di questa opportunità e i tanti feedback positivi che ci sono arrivati mi hanno fatto un immenso piacere. Anche di questo ve ne sono molto riconoscente.



Feedback di Roland Hunziker:

Mi sono iscritto già da tempo al corso di preparazione per l'esame periodico organizzato dal VSLF. Il corso, purtroppo, è stato vittima del ben noto coronavirus... Senza dover chiedere nulla, si è subito provveduto a informare tutti i partecipanti e i soldi che avevamo versato ci sono stati rimborsati interamente e senza

Festa di diploma per i candidati

Hubert Giger, presidente del VSLF



Quest'anno si terrà per la seconda volta l'esame federale di professione per le macchiniste e i macchinisti che si sono annunciati e che, con l'elaborazione di un rapporto di riflessione e del successivo esame orale, desiderano conseguire l'attestato professionale federale. Nel frattempo, tutte le ferrovie affiliate al VSLF si fanno carico sia della tassa d'esame che del tempo necessario per sostenere l'esame orale. È giusto che si investa anche sul personale di locomotiva e di questo siamo molto riconoscenti.

Festa di diploma per i candidati che hanno superato l'esame federale di professione

Le ferrovie a scartamento ridotto Rhätische Bahn RhB e Zentralbahn zb fanno sempre le cose in grande e, puntualmente, organizzano una festa di diploma in onore dei nuovi macchinisti che hanno conseguito l'attestato professionale federale (la zb ha purtroppo dovuto annullare la cerimonia a causa del coronavirus, per cui ha previsto unicamente un riconoscimento personale).

problema. Qualche giorno dopo la cancellazione del corso, nella bucalettere abbiamo trovato una grossa busta con tutta la documentazione del caso, formulari, ecc., che ci sono stati recapitati automaticamente. Ci è stato comunicato anche il login per accedere a un sito Internet dove potevamo seguire il corso di e-learning organizzato dal VSLF. Non è assolutamente evidente ricevere tutte queste attenzioni

Anche noi desideriamo congratularci con i neodiplomati macchinisti della prima generazione. www.vhbl-afsm.ch

Foto: I neodiplomati alla festa di diploma nella sala del Consiglio di amministrazione della RhB a Coira. *Da sinistra:* Jon Andri Dorta e Carlo Custer, responsabile del personale di locomotiva e Renato Fasciati, direttore della RhB. *Da destra:* Markus Barth, responsabile della produzione. I neodiplomati: *In seconda fila (da sinistra):* Lea Steppacher, Matthias Schmid, Luca Raselli, Paolo Della Cà, Stefan Zbinden, Moreno Beti.

In prima fila (da sinistra): Remo Bussola, Luca Baumann, Ursin Nett, Susanna Fuchs-Wildi, Fabio Peng.

Jon Andri Dorta è anche membro della commissione d'esame dell'AFSM/VHBL.

Il 16 agosto 2012, nella sala del Consiglio di amministrazione è stato presentato il progetto dell'esame professionale per il PL della RhB che lo sostiene e lo accompagna attivamente sin dall'inizio.

in caso di annullamento di un seminario. Desidero pertanto esprimere un grande ringraziamento a tutti voi e, in particolare modo, al responsabile della formazione Daniel Wachter! Avete fatto davvero un ottimo lavoro! Vi auguro delle belle giornate estive con tanto sole e che presto tutto possa tornare alla normalità...

Un caro saluto, Roli Hunziker

Esame federale di professione per macchinisti

Bilancio dello svolgimento del primo esame federale di professione per macchiniste e macchinisti. Felix Traber, presidente della commissione d'esame, macchinista con attestato professionale federale, FFS Cargo & FFS Viaggiatori

Alla fine del 2019 erano 86 le macchiniste e i macchinisti che hanno ottenuto l'attestato professionale federale e, di conseguenza, anche il titolo di «macchinista con attestato professionale federale».

Al primo esame federale di professione per macchiniste e macchinisti, nel 2019 sono stati ammessi un po' più di cento candidati. Fino al momento degli esami orali, che si erano tenuti ad ottobre e novembre 2019, si erano registrati alcuni ritiri, ciò che comunque era più o meno in linea con altri esami professionali federali. Per finire, erano 93 i candidati che hanno deciso di sostenere l'esame orale.

L'età media dei candidati all'esame 2019 era di 37 anni (da 23 a 58 anni). Di questi candidati, 22 avevano 45 o più anni, 41 avevano da 35 a 44 anni e 46, 34 anni o meno. Questo dimostra che sono soprattutto i colleghi più giovani a mostrare un certo interesse per l'esame professionale federale, ciò che comunque ci aspettavamo. Nel 2019, sono 4 i macchinisti che hanno sostenuto l'esame.

Particolarmente positivo è il fatto che abbiamo già potuto offrire ai candidati la possibilità di sostenere l'esame professionale nelle tre lingue ufficiali.

Impressioni dei primi diplomati

Alcuni colleghi ci hanno comunicato le loro impressioni e, in generale, possiamo affermare che l'esame ha avuto un riscontro molto positivo. Soprattutto la riflessione approfondita sul ruolo personale nella propria professione con gli strumenti a propria disposizione, è stata particolarmente apprezzata sia dai colleghi più giovani che da quelli con più anni di servizio. Molto apprezzato è stato anche il fatto che l'esame non abbia dato la priorità agli aspetti relativi alla circolazione, bensì a tutti quei fattori che influiscono sui propri punti di forza e punti deboli.

Con questo esame federale di professione per macchiniste e macchinisti, ai candidati è stata offerta l'opportunità di valorizzare la loro impegnativa e vasta formazione se-

condaria per macchinisti con un titolo di studio formale.

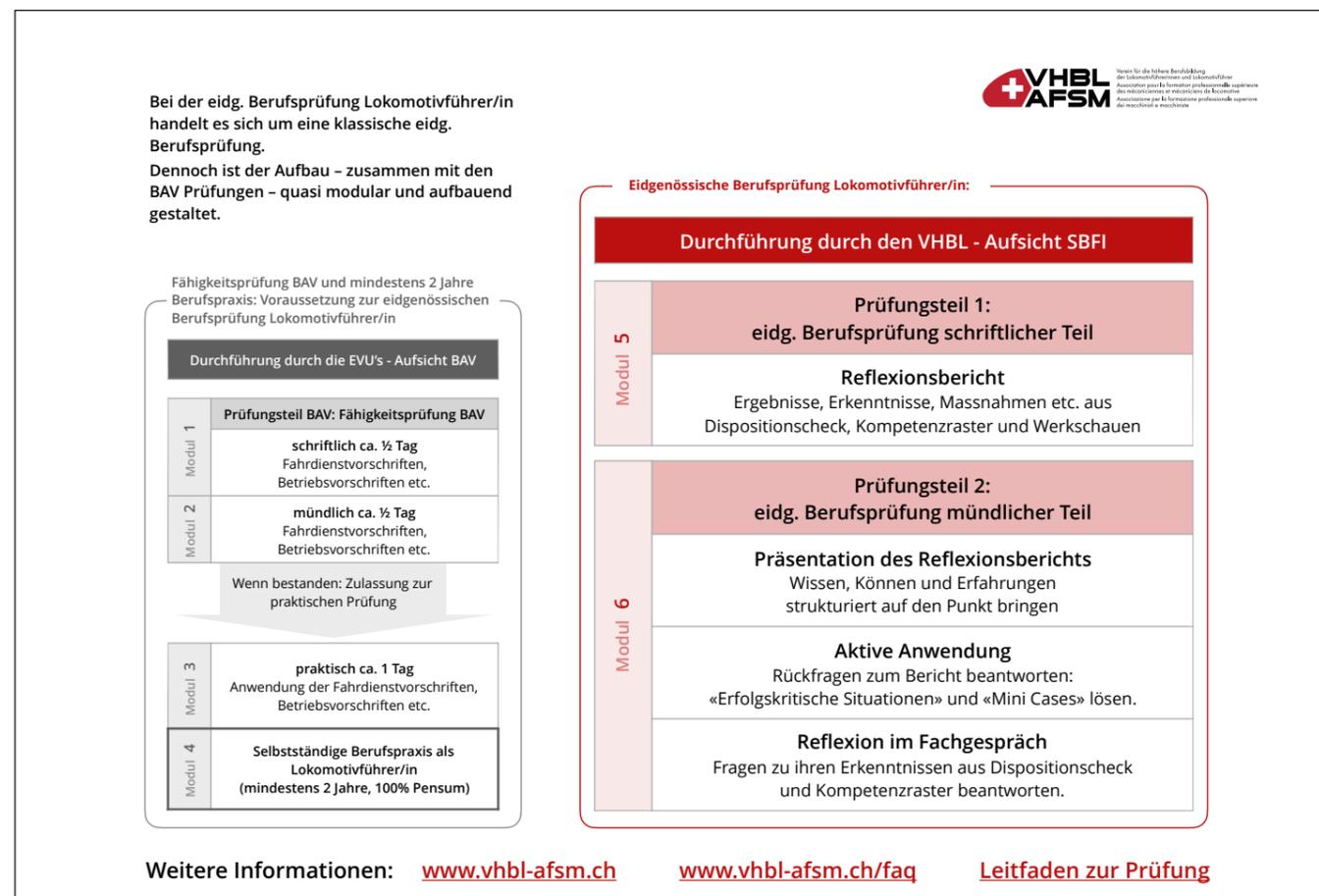
Tempo richiesto

Ad una formazione complementare è sempre associato anche un certo impegno in termini di tempo. Nella guida agli esami si potranno trovare tutte le informazioni in merito al dispendio di tempo necessario. Prima dell'esame, è senz'altro utile consultare il sito Internet della VHBL-AFSM che permette di avere una visione d'insieme.

Ci auguriamo che quanti più colleghi possibili in futuro decidano di sostenere questo esame. Il conseguimento di una formazione professionale superiore è estremamente importante per ogni macchinista, indipendentemente dalla sua età.

Per maggiori informazioni, vogliate consultare il sito Internet:

www.vhbl-afsm.ch
www.vhbl-afsm.ch/faq
vslf.com/info/berufspruefung-lp



Nuova presentazione nel LEA

L'armonizzazione delle principali informazioni tra l'orario di marcia, la centrale di gestione del traffico e il personale di locomotiva assicura una produzione ferroviaria che offre degli evidenti vantaggi a livello di stabilità delle linee e della puntualità. *Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale e membro dell'équipe di esperti eco2.0/vPRO*

Con i tempi di transito e vPRO, il macchinista adesso dispone di tutte le informazioni necessarie per una guida con il minor numero possibile di perturbazioni.

Il sistema NeTS (sistema di tracce orarie esteso all'intera rete) costituisce la base dell'orario e si basa sui tempi tecnici di percorrenza (calcolati in funzione del RADN) con un supplemento di almeno il 7%. Per la maggiore, le riserve di tempo sono pianificate prima di importanti nodi ferroviari. Il profilo di guida di NeTS non si può applicare in modo 1:1; rappresenta solo il piano di marcia ideale a livello operativo con delle informazioni sui punti di servizio e sulla successione temporale.

NeTS funge da base per il Rail Control System (RCS), lo strumento di lavoro per gli operatori del traffico ferroviario e i responsabili dei centri operativi. Per gestire la marcia del treno, i dati relativi alla guida sono inseriti nell'RCS. Questi dati contengono tutte le informazioni relative alla successione dei treni e alle coincidenze sulle diverse linee ferroviarie. L'obiettivo è quello di avere una produzione ferroviaria precisa e, pertanto, di trovarsi in un determinato punto d'esercizio quanto più spesso possibile nel momento esatto.

Il macchinista, che costituisce un importante anello nella catena di una produzione ferroviaria precisa, non ottiene le informazioni necessarie dall'RCS, bensì dal sistema NeTS il cui profilo di guida, come illustrato prima, non è applicabile 1:1. Dal NeTS si possono ricavare le ore commerciali d'arrivo e di partenza e, con l'arrotondamento dei secondi al minuto esatto, la precisione diminuisce nuovamente. Questi tempi a disposizione dei clienti e dei macchinisti a volte possono divergere fino a tre minuti rispetto ai tempi operativi dell'RCS. L'arrotondamento va sempre fatto verso il basso, in modo che per i clienti gli orari di partenza siano sempre più bassi rispetto a quelli reali. Questo viene fatto per garantire le coincidenze e per far sì che vi sia un certo margine di manovra in caso di ritardi.

Una quarantina di anni fa, queste differenze non avrebbero posto alcun problema. Con l'attuale intensità di traffico, questa divergenza rappresenta invece un problema sempre maggiore, soprattutto se gli orari di lavoro del macchinista e dell'operatore non coincidono. Mentre l'operatore conosce le riserve dei tempi di percorrenza, e pertanto anche la velocità media, per poter garantire un'applicazione senza conflitti dell'orario, da

parte sua però il macchinista spesso dispone solo delle velocità massime di una determinata tratta. Questa mancanza di informazioni sulle riserve dei tempi di percorrenza di determinate tratte, in qualche modo viene compensata dall'esperienza diretta del macchinista. Ma le informazioni incomplete e inconsistenti portano ad adottare delle strategie di guida divergenti, con delle interpretazioni soggettive. A livello di esercizio, questo dà adito a una scarsa prevedibilità e a una marcia spesso in anticipo rispetto all'orario, ciò che genera dei conflitti inutili.

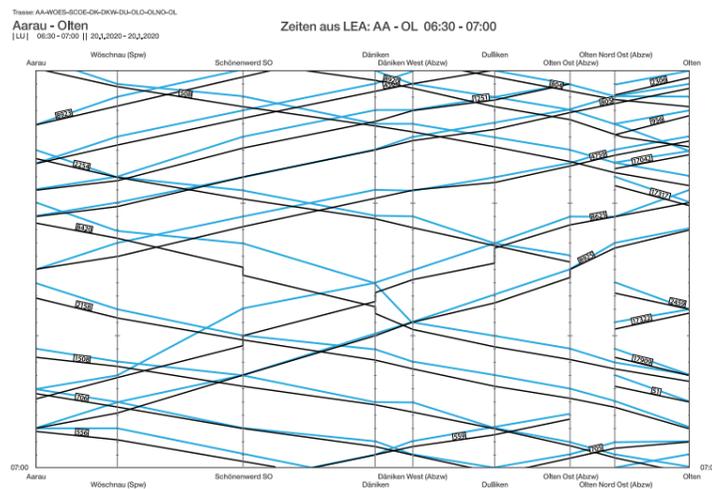
Possibili soluzioni

Nel corso di una lunga serie di discussioni, seminari e commissioni, abbiamo ribadito

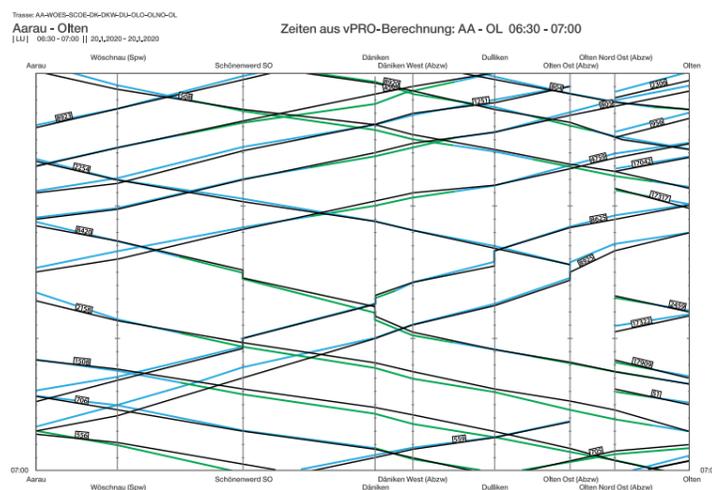
con forza il fatto che il macchinista deve disporre di un raggio d'azione quanto più ampio possibile. Infatti, molti parametri non possono essere calcolati in anticipo, come il tempo necessario ai clienti per salire o scendere, le perturbazioni, i problemi di aderenza, ecc. Questi parametri possono essere risolti solo al momento da parte del macchinista.

Con le nuove informazioni disponibili nel LEA, adesso abbiamo una panoramica migliorata della pianificazione della marcia del treno e, al primo colpo d'occhio, possiamo vedere di quali riserve disponiamo e dove, ciò che ci permette di viaggiare molto meglio.

Differenze tra gli orari a livello di esercizio e i dati relativi alla marcia dei treni disponibili nel LEA:



Differenze tra gli orari a livello di esercizio e i nuovi dati vPRO:



Stazione	RIS	PRD	An	Ab	15:10-17:24.12.19
Aarwil	110	80		15:14:2	SOP 999 999 999
Beedorf	80	90	(15:18:1)		
Cébourg	110	90	(15:22:4)		
Duffles	100	80	15:25:2	15:26:2	
Éclipse	80	125	15:28:4	15:30:1	
Farfallio	95	80	(15:38:3)		
Giusto	125	110	15:41:5		

Due ore prima della partenza, un algoritmo del sistema RCS calcola un profilo ottimale ma statico, tenendo conto dei dati conosciuti dell'orario, del percorso, del materiale rotabile impiegato e dei cantieri. Partendo dall'orario, in principio le velocità massime vengono ridotte fino a ottenere il tempo di marcia desiderato. Ne risulta un profilo di guida relativamente omogeneo, con il minor numero possibile di cambi di velocità e che rispetta esattamente l'orario previsto dall'esercizio.

Questo ha anche il vantaggio che tutte le modifiche previste, come i tratti di rallentamento, la circolazione a binario semplice o i treni speciali che potrebbero influenzare la marcia del treno, sono visibili al macchinista dal momento che i tempi ottimali di arrivo, di partenza e di transito, ma anche le nuove velocità medie, sono indicate nel LEA.

Il principale obiettivo è mettere a disposizione del macchinista delle solide basi per una guida corretta.

Indicazione della «linea ideale»

I tempi operativi, la cui precisione è dell'ordine di 10 secondi, costituiscono l'orario reale previsto e privo di conflitti in base alle informazioni a disposizione dell'operatore della centrale di gestione del traffico. Essi fungono da riferimento per la velocità Ø vPRO e, per così dire, indicano al macchinista «il punto d'atterraggio». Esempio S12 a Brugg: Se, in base alle nuove informazioni, le porte si chiudessero esattamente alle 10:07:2 e il treno venisse accelerato alla vPRO di 75 km/h, si raggiungerebbe Turgi esattamente alle 10:11:1. Questi precisi valori di riferimento devono fungere da orientamento per il macchinista e rappresentano la linea ideale senza conflitti che gli permetteranno di ottimizzare la sua strategia di guida. I tempi dei punti fissi sono definiti in modo che, in condizioni normali, non si entri in conflitto con il treno precedente e non si creino problemi al treno successivo o al treno incrociante.

I valori guida naturalmente non possono e non devono essere applicati al secondo o al km/h esatto, in quanto molte situazioni non possono essere previste in anticipo: i tempi d'accesso dei passeggeri, le condi-

zioni meteorologiche, le perturbazioni, ecc. Queste situazioni possono essere influenzate solo al momento dal macchinista. Con una precisione dell'ordine di una decina di secondi e grazie alla piattaforma vPRO, adesso però dispone di valori di riferimento e di informazioni precise sui tempi di riserva della tratta, che gli consentono di dispiegare completamente le proprie competenze e la propria professionalità.

Se prendiamo per esempio un treno diretto con transito ad Aarau alle 15:22:54 ed è stata prevista una grande riserva di tempo fino a Olten, l'attuale informazione nel LEA al macchinista è la seguente: [AA (15:22)/vMAX 140-125-90 fino a Olten]. Se si applicano quanto più possibile questi dati, è quasi certo che prima di Schönwerd, Däniken o Olten ci si imbatte in un avvertimento e si dovrà ridurre la velocità del treno, ciò che a sua volta si tradurrà in una perdita di tempo e sicuramente produrrà un effetto fisarmonica con i treni successivi. Con le precedenti informazioni non ci è dato sapere dove e come sono ripartite le riserve di tempo.

Il macchinista adesso dispone delle seguenti informazioni: [AA (15:22:5)/vPRO 90-90-90 fino a Olten]. In questo modo il macchinista ha tutte le informazioni di cui ha bisogno. Se, per esempio, attraversa Aarau con 30 secondi d'anticipo, può regolare la velocità e addirittura procedere ad una velocità inferiore ai 90 km/h fino a Olten, ma anche disinserire completamente la trazione ad Aarau e lasciar scorrere il treno fino a Olten (Ø 90km/h).

Una volta che tutti i treni fanno riferimento a queste nuove informazioni, la guida migliorerà per tutti i macchinisti e anche «l'onda verde». Un effetto collaterale positivo è ovviamente anche il fatto che in questo modo si risparmia energia.

Graduale introduzione

All'inizio dell'anno, abbiamo deciso di introdurre per tappe questa modifica nei vari depositi e di favorire in un primo tempo il traffico regionale. Questa introduzione progressiva ci permette di confrontare la marcia con e senza vPRO e di fornire delle prove concrete sul piano della puntualità. Fino alla redazione di questo articolo, alcuni macchinisti dei depositi di Brugg, Altstetten, Rapperswil e Winterthur si sono collegati su base volontaria. Presso altri depositi avviene in modo permanente.

Le prime valutazioni sulla puntualità nel traffico viaggiatori sono molto promettenti e le corse in anticipo hanno potuto essere ridotte. Il risparmio di energia è evidente su tutte le linee, a volte in modo molto significativo, a volte meno. La differenza è particolarmente evidente sulle linee che hanno delle grandi riserve di tempo. Sebbene il risparmio di energia non sia l'obiet-

tivo principale, si tratta comunque di un effetto collaterale particolarmente apprezzabile. Tutte le corse con vPRO sono più convenienti rispetto al Baseline, indipendentemente dai veicoli utilizzati.

Per Cargo si è perseguito un approccio differente, dal momento che i treni Cargo spesso non seguono il percorso pianificato. Grazie alla possibilità di adattare la marcia del treno, il macchinista può adeguare per tempo la propria strategia di guida, in base alla pianificazione prevista dal responsabile, ed evitare quanto più possibile delle fermate indesiderate. Anche in questo caso, i primi risultati delle valutazioni sono incoraggianti.

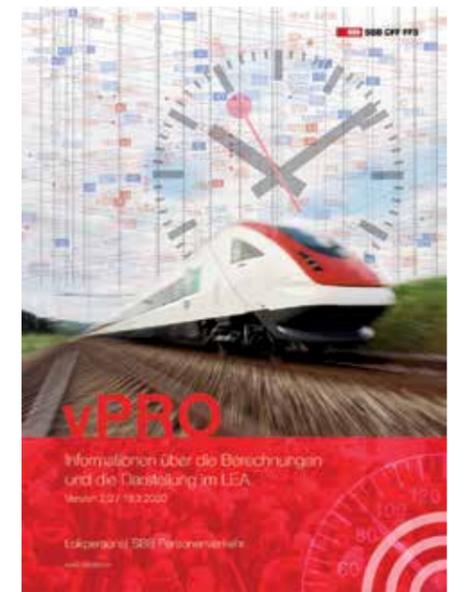
Altre informazioni

I calcoli per ottenere un algoritmo per i treni del traffico ad alta velocità al momento sono in fase di elaborazione. Le sfide concernono soprattutto i punti fissi non visibili nel LEA, ma che sono comunque rilevanti per la tabella della tratta (per esempio, per i calcoli si usa il punto Thalwil Nord TWNO, ossia la biforcazione del tunnel dello Zimmerberg. TWNO non è però visibile nel LEA, ciò che rende l'indicazione dell'orario di transito più difficile e fa apparire i calcoli irrealistici).

I nuovi calcoli vengono pubblicati di continuo su una piattaforma di prova, di modo che possiamo verificarne la plausibilità (in bianco).

I calcoli dei treni finora pubblicati (internamente) vanno da buono a molto buono. Si tratta di profili di velocità molto positivi e armoniosi che possono contribuire in modo significativo alla stabilità, alla sicurezza, alla puntualità, al comfort di guida e ai risparmi finanziari.

Ulteriori informazioni sono disponibili nell'applicazione ZFR-Info nel Container ESF & ADL (-> vPRO).



Il lavoro a turni ai tempi del coronavirus

Benché il titolo suggerisca una certa analogia con un famoso romanzo di Gabriel García Márquez, questo articolo non parla assolutamente di una storia d'amore. Si tratta di un viaggio attraverso le difficoltà del lavoro a turni. *Raoul Müller, comitato VSLF, responsabile FFS V e Raoul Müller, presidente della sezione Lucerna-Gottardo*

Lo scopo di questo articolo non è quello di analizzare se la crisi legata al coronavirus possa essere affrontata al meglio con le misure caute e sempre più restrittive, disperate con il contagocce dalla Confederazione o con il successivo lockdown. Sono anche pienamente consapevole che, a causa di questa crisi, sono tante le categorie di persone ad essere molto più colpite e limitate di quanto non siamo noi macchinisti, il che mi rammarica profondamente. Questo articolo vuole evidenziare come l'approccio della direzione delle FFS sia orientato ad una gestione in tempi relativamente tranquilli e quanto sia carente sotto il profilo della gestione delle crisi.

A seguito delle misure di risparmio e delle misure per il miglioramento dell'efficienza, per tanti anni in diverse sedi si sono chiuse le mense e le tipiche «Milchküchen» o se ne è limitato l'orario di apertura in modo drastico. Allo scopo di massimizzare i tempi di guida, le pause venivano inoltre assegnate presso delle stazioni sprovviste di infrastrutture per il personale e si era optato per una cooperazione con dei ristoranti o delle case per anziani.

Mentre, a metà febbraio, si è cominciato a capire che anche l'Europa centrale era colpita dalla pandemia del coronavirus più duramente di quanto ci si potesse aspettare, a livello svizzero molti avevano ancora difficoltà a vederlo come un reale pericolo. Me compreso. Anche l'operato della Confederazione portava a credere che, con qualche accorgimento, si sarebbe potuti uscire presto da questa crisi. Stando ad una prima restrizione, si ipotizzava per esempio che un virus colpisse solo un certo numero di persone presenti in uno spazio chiuso.

Quando però si è capita l'entità della pandemia, la direzione delle FFS si è data da fare per riformare di disinfettanti tutti quegli uffici che subito dopo sono stati chiusi per favorire il telelavoro. Nel frattempo, il personale che aveva un contatto regolare con la clientela aveva ricevuto solo una protezione minima, mentre il personale viaggiante aveva dovuto attendere per giorni prima di ricevere ben sei salviette igienizzanti e uno spray di dubbia efficacia. Sono passate ben tre settimane finché si era potuto garantire un soddisfacente approvvigionamento di disinfettanti. Di volta in volta, sono state introdotte le nuove restrizioni disposte dall'Ufficio federale della sanità pubblica UFSP. Il fatto che non si sia agito più rapidamente è imputabile però anche al



cauto atteggiamento adottato dalla Confederazione. Con grande solerzia, si è intanto provveduto ad eliminare coperte e cuscini dai locali pausa del personale di locomotiva sebbene, a causa dei rari lavaggi, già prima di questa epidemia li si potesse considerare un evidente focolaio d'infezione. Probabilmente non sono abbastanza ferrato in materia per capire perché questi fossero contaminati, mentre i materassi no. Trovo invece molto positiva la rapida e vasta riconversione delle sale riunioni in locali per il personale. A Lucerna, per esempio, per la prima volta si è potuto disporre di un numero sufficiente di posti a sedere per il personale di locomotiva.

I macchinisti erano stati avvisati di evitare eccessivi contatti al momento della rotazione del personale e di accedere alle cabine attraverso le porte laterali. Per i veicoli moderni, si è però evitato espressamente di farlo per ricreare una certa vicinanza con la clientela. Ci siamo potuti godere la vicinanza dei passeggeri soprattutto per quanto riguarda i veicoli della classe Flirt e GTW in quanto, per raggiungere la cabina, si devono necessariamente attraversare gli scompartimenti dei viaggiatori. Da notare che la distanza sociale spesso e volentieri è inferiore ai 50 cm. Che questo problema possa essere aggirato è confermato, per esempio, dagli ultimi veicoli della Zentralbahn, l'associata delle FFS, che continuano a essere dotati di porte laterali. Queste porte possono essere considerate un bisogno reale anche per il personale di locomotiva della casa madre.

In tema di porte, un problema è emerso anche per le porte d'accesso ai locali del personale. Spesso, infatti, erano bloccate per evitare quanto più possibile il contatto con

le superfici interne. A prima vista, poteva sembrare un'idea assolutamente ragionevole. Non si era però fatto i conti con l'amministratore dello stabile ARLEWO che, dietro minaccia di un'azione legale, aveva disposto la chiusura immediata di tutte le porte d'accesso. In fin dei conti, la funzione antincendio dello stesso funziona relativamente bene anche con le porte a vetro a chiusura automatica. Un chiaro segno di quali siano le priorità di questa azienda e del valore che viene attribuito alla salute e all'operatività del personale di locomotiva. Se non altro, si era poi promesso di incaricare il personale del treno di pulire e disinfettare le maniglie e i corrimano una volta (!) al giorno.

Per proteggere il personale del treno da eccessivi contatti interpersonali, si è quindi deciso di sospendere il controllo dei biglietti. Ma anche altri settori, come il controllo delle banchine e il servizio di sicurezza, hanno sospeso completamente la loro attività. In una prima fase, anche la polizia ferroviaria e Securitrans sono stati allontanati dai marciapiedi. Tutti questi passi sono stati comunicati puntualmente alla clientela e ai media, ciò che sembrava quasi un invito a viaggiare senza biglietto. E intanto, mentre le persone ragionevoli e chi faceva il telelavoro restavano sempre di più a casa, nelle stazioni e sui treni bazzicava un numero sempre più alto di emarginati e di vagabondi. Si aveva l'impressione che questi posti si stessero trasformando in una sorta di zona franca. E, in mezzo a tutto questo, c'erano i macchinisti, completamente abbandonati a sé stessi, che potevano ritenersi fortunati se durante il servizio erano pochi quelli che si avvicinavano per elemosinare qualche moneta.

Un altro effetto è stato che nelle stazioni che ho menzionato prima e che sono sprovviste di un'infrastruttura per le pause, al personale di locomotiva era stato vietato anche l'accesso a ristoranti e case per anziani. La panca della stazione era pertanto l'unica alternativa rimasta per fare una pausa, per non parlare poi del gabinetto della stazione. Che così non ci si possa riposare come si deve, dovrebbe essere chiaro per tutti. Nonostante la direzione sia stata informata tempestivamente di questi inconvenienti, le pause hanno continuato ad essere assegnate lì anche durante il periodo pasquale. Pian piano ci si è resi conto che la chiusura dei ristoranti aveva un forte impatto anche sui nostri pasti. In molti casi, non c'erano più mense disponibili, mentre i rivenditori avevano rapidamente limitato i propri orari d'apertura. A volte, già a partire dalle ore 14, ma sicuramente dalle 20, era praticamente impossibile procurarsi qualcosa da mangiare. Alla stazione di Lucerna erano rimasti aperti solo due chioschi e, come tutti ben sanno, il cibo che offrono non è né sostanzioso né saporito. A causa dell'offerta limitata, spesso era impossibile trovare dei prodotti più o meno freschi. La riduzione degli orari d'apertura non era nemmeno stata comunicata, anche se qui penso che la responsabilità fosse piuttosto della Migros e della Coop.

La direzione del personale di locomotiva è stata prontamente informata di questi inconvenienti e si sono sollecitate delle misure alternative. In fin dei conti, le FFS hanno una corresponsabilità se molte delle classiche «Milchküchen» avevano dovuto cedere il posto a dei rivenditori commerciali. In un primo momento, si era reagito come se si trattasse di un grande pesce d'aprile che, però, presentava anche degli aspetti interessanti. Mi sarebbe davvero piaciuto



tanto poter mettere alla prova le qualità culinarie del mio CLP. Si parlava anche di una cooperazione con una mensa di strada, di un E-learning sul digiuno intermittente e di forni a microonde in cabina. Personalmente, ho trovato la cosa alquanto divertente e, di questi tempi, un pizzico di umorismo di certo non guasta. Analogamente al grande dispendio di energie per fare un simile pesce d'aprile, la chiara risposta che ci è arrivata qualche giorno più tardi ha rappresentato un vero e proprio schiaffo in faccia. Cito: "Per far sì che la vita quotidiana si svolga nel miglior modo possibile nonostante le difficoltà, ci vogliono flessibilità e creatività. Siamo convinti che, nonostante la situazione difficile, il nostro personale saprà trovare delle soluzioni che consentano loro di organizzarsi in modo da potersi rifocillare durante le pause in funzione delle proprie esigenze. Non sono pertanto state previste delle misure al riguardo". Fine della citazione. In altre parole: Al momento siamo troppo presi dai nostri problemi, pensateci da soli a porre rimedio alle nostre negligenze del passato.

A peggiorare le cose, durante le vacanze pasquali si sono aggiunti anche gli orari d'apertura ridotti dei rivenditori, per cui davanti ai negozi che tenevano aperto puntualmente si formavano delle code d'attesa che andavano dai 30 ai 60 minuti. Momenti "preziosi", in cui ci si poteva finalmente dedicare alla meditazione e riposare come si deve.

Almeno siamo stati omaggiati con un piccolo regalo sotto forma di coniglietti di cioccolato prodotti a buon mercato all'estero. Ci sono stati recapitati dalla Valora, in quanto non potevano più essere utilizzati per la prevista campagna pubblicitaria. Con un contenuto di zuccheri del 56%, rappresentano il tasso diabetico ideale, alla

faccia dell'importantissimo E-learning su una "dieta sana" dell'autunno 2018. Ma, si sa, nel bisogno si prende quello che passa il convento.

O forse no. La sezione Lucerna-Gottardo non si è lasciata sfuggire l'opportunità di mostrare alla direzione locale con quanto poco sforzo e quanto rapidamente si possa trovare una soluzione passabile e soddisfacente. Nonostante il lockdown, nell'arco di pochi giorni è stata allestita una cucina di fortuna che offriva pasta e una macchina per gli hot dog. In questo modo, il personale di locomotiva ha avuto la possibilità di fare un pasto semplice e caldo in qualsiasi ora del giorno e della notte.

Ci sono stati anche altri aspetti positivi. Con un numero molto più basso di passeggeri si può lavorare davvero benissimo e in modo molto più rilassato. Senza tutta quella frenesia, quasi tutti i treni sono arrivati a destinazione in orario. E, nonostante la riduzione dell'offerta, c'era comunque abbastanza lavoro per tutti, ciò che, dal mio punto di vista, è una cosa che in un periodo di crisi come questo andrebbe assolutamente apprezzata. Soprattutto se paragonata alle ingenti perdite di guadagno del settore privato indipendente o della gastronomia. Ora non resta che sperare di riuscire a superare questa crisi quanto prima e senza troppi danni e di essere meglio preparati ad affrontare le sfide future che ci attendono.



Intervista ad un coronavirus

Il SARS-CoV-2 ha fatto la sua comparsa all'inizio del 2020 e, in pochissimo tempo, è diventato virale. Grazie a uno speciale microscopio acustico-visivo, abbiamo avuto la rara opportunità di realizzare un'intervista a un membro del SARS-CoV-2. *Intervista realizzata da Markus Leutwyler*

LocoFolio: Buongiorno SARS-CoV-2. Come sta?

SARS-CoV-2: Diciamo che ho alle spalle delle settimane euforiche, ma anche faticose. In questo momento mi sto concedendo un attimo di tregua. Tra l'altro, chiamami semplicemente «Covi». Non sono un fan della distanza sociale.

LocoFolio: Ehm, ok, Covi. Tu, chi sei?

Covi: Io sono un virus capsulato appartenente alla rispettabile famiglia dei Coronaviridae. Sono particolarmente aperto al mondo e mi piace viaggiare, soprattutto con la ferrovia!

LocoFolio: Ma sei un maschio o una femmina?

Covi: Non lo so di preciso. Nel mio profondo, sotto sotto alla mia membrana protettiva, mi sento molto femmina. Per tanto tempo non sono stato preso sul serio, agisco in modo subdolo e sono sempre in agguato e quando IO voglio, tutto si ferma.

LocoFolio: Sei stata la ragazza-copertina su un'infinità di riviste. Ti è già stato proposto di toglierti i veli? Saresti disposta a farlo?

Covi: No, questo non sarebbe conforme al mio rango. Trovo che i virus non capsulati siano osceni. Pensa per esempio a quel sudicione di un norovirus. Pfuì, ragazzi! Noi coronavirus siamo di tutt'altra pasta.

LocoFolio: Avevate contato sullo strabiliante successo che avete avuto all'inizio del 2020?

Covi: Naturalmente ci avevamo sperato, ma quello che poi è successo è andato oltre ogni nostra più rosea immaginazione. È stato semplicemente fantastico poter entrare in scena durante le partite di calcio, i servizi religiosi o la «Käferfest» a Ischgl. Quel pubblico ci ha indubbiamente spianato la strada. Da quel momento in poi per noi le cose sono migliorate in modo esponenziale. Quando ho visto tutti quei manifesti giallo-rossi dei nostri fan, per non parlare poi degli avvisi sui display di auto e treni, allora mi sono reso conto di una cosa: ce l'abbiamo fatta a far scoppiare una pandemia mondiale! Questo ci ha fatto guadagnare grande rispetto nel mondo epidemiologico e, ben presto, abbiamo conquistato lo status di infezione virale da rinovirus.

Ammetto però che, per raggiungere questo risultato, abbiamo dovuto lavorare sodo.

LocoFolio: Come avete fatto?

Covi: Ci siamo sempre ispirati alla nostra linea guida: «Il nostro obiettivo è moltiplicarci». Per quel che mi riguarda, al momento purtroppo non posso contribuire più di quel tanto a questo nostro obiettivo in quanto sono stato isolato qui, 24 ore su 24, in questo spazio ristretto e soffocante.

LocoFolio: Allora, abbiamo qualcosa in comune! Anche per noi macchinisti le cose vanno spesso così! Per tornare al vostro obiettivo: Chi vi sta dando una mano?

Covi: Ci sono delle grandi nazioni che ci stanno dando man forte, in primis i presidenti degli Stati Uniti e del Brasile. Ma, anche sui social media, ci sono tantissimi esperti che ci aiutano a realizzare i nostri obiettivi. Non ci piacciono invece per niente tutti quei ricercatori scientifici con le loro insistenti domande.

Desidero cogliere questa opportunità per ringraziare tutti coloro che vanno a lavorare anche se presentano dei sintomi, ma anche tutti quei capi che hanno bisogno di loro. Ma anche tutti quelli che sputano in giro sui marciapiedi o che non si fanno problemi a tossire spudoratamente in mezzo alla gente, come pure quelle persone che dopo essersi infilate le dita nel naso non esitano a toccare tutte le maniglie senza prima lavarsi le mani. Voi, che parlate sputacchiando e che vi piazzate vicinissimi a chi vi sta fronte, voi siete i nostri eroi!

LocoFolio: Nonostante il vostro successo mondiale, non siete però particolarmente benvenuti. Tu come vivi questa cosa?

Covi: Questo è praticamente inevitabile. Haters gonna hate... È però anche divertente stare a guardare con quanta inettitudine a volte si cerchi di far fronte comune contro di noi. Sono state perfino inflitte delle multe, come a quella donna che aveva allestito la sua bancarella self-service all'esterno per vendere qualche fiore, oppure alla coppia che si teneva per mano all'aperto. Possibile che nessuno ci arrivasse che quella

stessa coppia più tardi avrebbe condiviso lo stesso letto? Ok, la cosa magari poteva durare anche meno di quindici minuti... Oppure sono stati consegnati dei disinfettanti che però sono efficaci contro i batteri, ma non contro di noi. Dei volgarissimi batteri! Quanto ci siamo sbellicati dalle risa, quasi da farcela addosso! Voi umani siete proprio una strana specie. Per molti di voi, evidentemente, era più importante che nessuno osasse godersi la bella primavera senza autorizzazione, invece di chiedersi chi è che ci trasmette ad altri e come questo avvenga.

LocoFolio: Ci vuoi spiegare come succede?

Covi: Il vettore di trasmissione principale voi lo conoscete già. Sputandoci in faccia a chi vi sta di fronte, starnutendo, tossendo, gridando, farfugliando, cantando, sbraitando o semplicemente chiacchierando. Anche i baci ci piacciono da matti. Con viva riconoscenza, abbiamo anche preso atto del fatto che a lungo le mascherine sono state etichettate come inefficaci.

LocoFolio: Serve a qualcosa mettersi una collana di aglio intorno al collo?

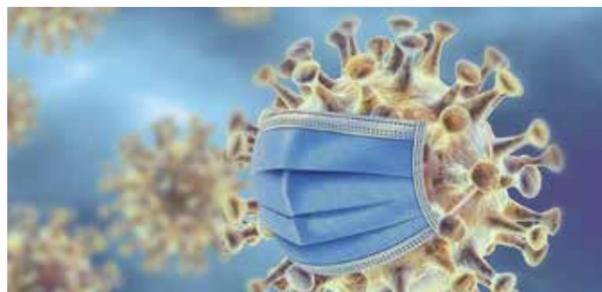
Covi: Ma certo! È molto carina!

LocoFolio: Proviamo a dare un'occhiata al futuro. Cercherete di ripetere questo vostro successo?

Covi: Ovvio, ma logicamente continuiamo a dipendere dai nostri fans e dalla fortuna. Aspettiamo semplicemente le occasioni giuste e le sfruttiamo di conseguenza. Ci abbiamo preso gusto, anzi, adesso ci manca moltissimo e ci piacerebbe tanto continuare a farvi compagnia.

LocoFolio: Spero che tu non te la prenda a male se ti dico che preferirei che non fosse così. Grazie comunque per questa conversazione!

Covi: *sottovoce* avvicinati un po'... Ti devo sussurrare una cosa nell'orecchio... ➔



Esperienze personali ai tempi del Covid-19

Sono un macchinista e lavoro presso la BLS. Vorrei innanzitutto sottolineare che la mia professione mi piace ancora molto. Posso lavorare in piena autonomia e riesco a vedere dei vantaggi anche nel lavoro a turni. *Christian Zwahlen, macchinista BLS*

Ritengo inoltre che, nell'insieme, le condizioni di lavoro siano accettabili, anche se negli ultimi anni la pressione è diventata sempre più grande e i piani di lavoro sono stati ottimizzati all'inverosimile. Trovo inoltre che la cooperazione giornaliera con le colleghe e i colleghi che operano nel centro di coordinamento, nella pianificazione, ecc., sia senz'altro positiva e costruttiva. Adesso però vi vorrei parlare delle mie esperienze delle scorse settimane e delle cose che non mi hanno convinto del tutto. Venerdì 13 marzo, data in cui in Svizzera è stata proclamata la situazione straordinaria a livello nazionale, il personale di locomotiva della BLS è stato informato che i mezzi di disinfezione nel frattempo erano arrivati al deposito di Spiez e che, quanto prima, sarebbero stati distribuiti nelle varie sedi. E, fin lì, per me tutto era a posto, ma non per molto. Il weekend dopo, gli uffici dei capigruppo delle diverse sedi del personale avevano chiuso e i disinfettanti erano irrimediabili. Mi ha preso una strana sensazione. Che cosa si intende esattamente per "quanto prima"? Avevamo una task force con ben 50 persone e diversi capigruppo ma, durante il fine settimana, non c'era nessuno a distribuire i disinfettanti al personale operativo!

A quel punto gli uffici della BLS erano già inaccessibili e, per tutelarsi, i vari collaboratori facevano già il telelavoro. Invece noi, che lavoriamo fuori, siamo abituati da sempre a proteggerci da soli. Ma come ci si protegge in una simile situazione? Le cabine non sono state pulite, i treni non sono stati disinfettati e, con i nostri piani di lavoro tirati, non avevamo altra scelta se non usare i bagni dei passeggeri presenti sui treni. Mentre in cabina noi eravamo lì senza disinfettanti o salviettine detergenti, un sabato mi è capitato di vedere degli addetti alle pulizie che mettevano dei prospetti nelle carrozze. A quel punto mi sono chiesto seriamente se la necessità di tutelare il personale fosse stata realmente recepita a tutti i livelli gerarchici. Agli addetti alle pulizie chiaramente non si può rimproverare niente, in quanto fanno ciò che è stato ordinato loro di fare. E, tra i vari compiti, a quanto pare c'era anche quello di provvedere a sistemare i prospetti pubblicitari ma non, per esempio, di pulire e disinfettare le cabine. "Amici, niente panico. Finché ci sono abbastanza prospetti pubblicitari non potrà mai succederci niente."

Ammetto che, da parte dei nostri superiori, mi sarei almeno aspettato una mail con le informazioni sulle nuove priorità da dare alla nostra attività lavorativa. La priorità principale è sempre ancora la puntualità dei treni oppure, per esempio, si dovranno utilizzare sempre solo le toilette presenti nelle varie sedi?

Alla mia richiesta di delucidazioni, se non altro domenica sera ho ricevuto una risposta competente sulla questione dei disin-



fettanti sulla "Corona-Chat". Stanno per arrivare. La cosa divertente è che in questa chat si può mettere un "like" sia per le domande che per le risposte!

Mercoledì 18 marzo, e quindi cinque giorni più tardi, i flaconcini di disinfettante da 50 ml(!) sono finalmente approdati nei nostri armadietti. Quello stesso giorno è arrivata un'altra buona notizia. Conformemente all'obbligo del datore di lavoro di proteggere i propri dipendenti, da subito tutti i gruppi a rischio della BLS con patologie pregresse dovevano restare a casa. Pian piano si era capita la gravità della situazione e finalmente la salute dei collaboratori veniva messa al primo posto. Da notare che, senza lamentarsi, gran parte dei macchinisti sani sarebbero stati pronti ad intervenire per tutelare i propri colleghi. In base alla mia esperienza, la solidarietà tra il personale di locomotiva per fortuna non è ancora un concetto alieno.

Io e alcuni miei colleghi nel frattempo ci siamo chiesti cosa fosse successo alla nostra direzione. Nessuna informazione, nessuna parola di incoraggiamento, niente di niente. Poi, il 20 marzo, finalmente

è arrivata qualche notizia. Con un videomessaggio di un minuto, il nostro CEO ha ringraziato il personale per il suo impegno e ha augurato a tutti tanta salute. Si può ritenersi esonerati dalla responsabilità nei confronti dei propri collaboratori semplicemente delegandola ad un gruppo d'esperti o ad una task force? Il fatto di sparire semplicemente dalla circolazione non è una strategia degna di questo nome. Oppure sì? Due settimane più tardi ero a dir poco sconvolto quando ho visto che questi gruppi a rischio li si poteva di nuovo incontrare all'interno della cabina. Obbligo del datore di lavoro di proteggere i propri dipendenti? Che cos'è? La nuova parola d'ordine adesso era "riduzione delle ore straordinarie"! Ore straordinarie che, detto per inciso, tanti macchinisti hanno accumulato a seguito degli errori di pianificazione che il nostro management ha fatto in passato. Nonostante gli insistenti appelli dei sindacati, per diversi anni ci si era semplicemente dimenticati di formare nuovi macchinisti. Ma questa è tutta un'altra questione.

Ma torniamo ai gruppi a rischio. Da una parte, queste persone hanno quindi dovuto continuare a lavorare in prima linea e, dall'altra parte, si è cercato di abbassare le ore straordinarie dei collaboratori sani.

I nostri superiori hanno un'idea di come ci si possa sentire quando si ha tanta paura per la propria salute? Un'altra cosa: dopo simili decisioni, chi si assume la responsabilità se qualcuno tra quelli dei gruppi a rischio improvvisamente si dovesse ammalare di Covid-19?

La BLS può ancora contare su tantissimi collaboratori impegnati e motivati. Questo mi rende fiducioso! La politica di informazione e la lista delle priorità dei nostri quadri non sono però adeguate. Spero vivamente che in futuro le imprese ferroviarie non debbano più dipendere da chissà quali accordi sugli obiettivi o promesse di bonus, in quanto si basano prevalentemente sulle cifre e, solo in un secondo momento, sul benessere dell'azienda e di tutti i collaboratori.

Per concludere, la buona notizia è che adesso tutte le persone che rientrano nei gruppi a rischio finalmente possono restare a casa per tutelare la loro salute. Grazie ai sindacati! ➔

Accesso a tutti o a nessuno

Incongruenze nell'applicazione delle autorizzazioni per l'accesso in cabina.

Raoul Müller, comitato VSLF

In base all'art. 300.13/3.2.3 delle PCT, l'accesso in cabina è consentito solo alle seguenti persone:

- al macchinista incaricato del servizio
- alle persone che ne hanno il diritto e che possono legittimarsi

Per impedire l'accesso alle persone non autorizzate, le porte delle cabine devono essere sempre tenute chiuse. Al momento di lasciare la cabina, è necessario anche chiudere le serrature KESO. In caso di messa fuori servizio all'esterno degli impianti di manutenzione, bisogna inoltre chiudere le porte esterne e bloccare la cabina con la chiave quadra.

Bisogna sempre assicurarsi che il macchinista non venga disturbato mentre esegue il proprio lavoro, al fine di evitare che degli estranei possano entrare nella cabina. I macchinisti non autorizzati e le persone estranee all'impresa vanno severamente puniti.

Per i veicoli moderni, in più posti è stata adottata una soluzione relativamente eco-

nomica che prevede delle sottili porte di vetro, delle serrature di bloccaggio e delle maniglie pieghevoli. Specialmente nel caso dei veicoli della serie RABe 511 & 520, ma spesso anche delle carrozze pilota dei treni Domino e DPZ, le porte non sempre chiudono correttamente e si aprono da sole durante la corsa. Questo è estremamente inquietante, soprattutto in considerazione del fatto che il personale di locomotiva è sempre più abbandonato a sé stesso e che la criminalità dovuta ai "visitatori ferroviari" è in costante aumento. Per ovviare a questo difetto delle porte, la nostra unica possibilità è quella di scrivere una notifica di riparazione. Dopo dei tempi d'attesa di diverse settimane, effettivamente si riesce a risolvere il problema, anche se nella maggior parte dei casi solo in modo insoddisfacente.

Dopo che la porta della cabina si è aperta più volte da sola, oltre alla notifica di riparazione mi sono permesso di trasmettere anche una notifica ESQ, sottolineando i rischi a cui si va incontro. Lo scopo era quello di arrivare a una risoluzione definitiva e

capillare di questo problema che riguarda tutte le generazioni odierne e future di porte delle cabine. Anche alla luce del fatto che l'attuale ristrutturazione delle RABe 520 prevede un'unica ottimizzazione, ossia l'applicazione di una pellicola protettiva sulle porte. Secondo il mio CLP, questo problema non va però segnalato tramite la matrice di notifica ESQ e, pertanto, ha subito cancellato la mia notifica dalla banca dati. Pare che i dati relativi agli eventuali rischi che si possono verificare a livello di esercizio e di sicurezza siano già integrati in questa matrice e che, pertanto, un ampliamento della stessa non sia assolutamente necessario. Vista così, la notifica ESQ può essere considerata principalmente come uno strumento di autodenuncia del personale di locomotiva, in quanto è soprattutto lì che ci possono essere moltissime possibilità di errore. Nonostante tutti i centri di segnalazione e sistemi di notifica, questo esempio dimostra ancora una volta che il sistema di comunicazioni interne delle FFS presenta ancora delle carenze di fondo. ➔

In balia di sé stessi

Qui di seguito un episodio che, ancora una volta, dimostra come il personale di locomotiva sia completamente abbandonato a sé stesso. In particolar modo, in questi tempi di "misure di protezione contro il coronavirus". Raoul Müller, comitato VSLF

«Un sabato sera dello scorso mese di marzo, stavo viaggiando con la mia S1 da Baar in direzione di Lucerna. Durante la corsa, qualcuno aveva bussato più volte alla porta della cabina che, sul Flirt RABe 521 su cui mi trovavo, consiste unicamente in un pannello di vetro oscurato. Dato che stavo guidando, non ho aperto la porta. Dal vano passeggeri improvvisamente sono giunti dei forti rumori, come se qualcuno stesse colpendo degli oggetti. Poi qualcuno ha bussato di nuovo alla porta della cabina. Visto che piano piano cominciavo a sentirmi a disagio e che stavo ancora guidando, anche questa volta non ho aperto la porta. Improvvisamente si è sentito uno schianto! Tutto arrabbiato, un passeggero che strillava come un ossesso ha sfondato la porta che dà alla cabina. Ho reagito subito con una frenatura rapida, ho attivato il segnale d'allarme del treno e ho fatto una chiamata d'emergenza. Per fortuna mi trovavo nei pressi della stazione di Rotkreuz, per cui sono potuto scappare dalla cabina attraverso la finestra laterale. Il collega di un altro treno che aveva sentito la chiamata d'emergenza è subito accorso in mio aiuto. Nel frattempo, anche il passeggero furioso era riuscito a venire fuori dal treno e aveva cominciato a offendersi e a sbraitare. Intanto era stata chiamata la polizia cantonale di Zugo, che era intervenuta rapidamente e aveva arrestato l'uomo. Ho davvero temuto per la mia vita e ancora oggi faccio fatica a dimenticare quello che è successo. Soprattutto quando penso a quanto sono sottili quei pannelli di vetro e a quanto velocemente possono essere sfondati.»

Questo fatto mi è stato raccontato di recente da un collega che era ancora alquanto scosso. È oltremodo preoccupante dover constatare con quanta facilità delle perso-



ne non autorizzate possano accedere alle cabine. Questo può essere dovuto alle porte ad apertura automatica, a delle serrature che chiudono male, a delle chiavi lasciate in giro o, come appena descritto, alla forza bruta. È pertanto difficile sentirsi tranquilli e provare un senso di sicurezza. Soprattutto tenuto conto delle restrizioni imposte a seguito del coronavirus, che hanno comportato una riduzione del personale sui treni e nelle stazioni. È una vera fortuna che in quel momento il collega in questione si trovasse nei pressi di una stazione e che il collega dell'altro treno avesse potuto soccorrerlo. Se così non fosse stato, da un lato il macchinista avrebbe dovuto cavarcela da solo e, dall'altro, si sarebbe ritrovato con le spalle al muro dal momento che la

porta della cabina del Flirt che comunica con il vano passeggeri è l'unica via di fuga possibile. Questo ci dà particolarmente fastidio se si pensa che, al giorno d'oggi, si può accedere ai locali adibiti ad ufficio o a deposito unicamente se si è in possesso di un badge personale o con l'obbligo di identificarsi.

Nel caso in questione è però positivo constatare che, in caso di incidenti, i processi di assistenza psicologica del personale di locomotiva nel frattempo funzionano molto bene. Il nostro collega, infatti, è stato contattato immediatamente dal care team, dal servizio di assistenza psicologica, dal servizio legale e dai suoi superiori che, nonostante le misure di protezione contro il coronavirus, gli hanno proposto delle corse scortate da agenti presenti nel vano passeggeri. Questo è davvero encomiabile e sta a dimostrare che, con una certa flessibilità, è possibile proteggere e anche valorizzare il personale. Sarebbe auspicabile che ciò avvenisse anche senza che prima si verificassero degli episodi particolari.

Per concludere, consentitemi una digressione filosofica su come e in che misura delle professioni, ma anche delle vite umane, possano essere considerate più o meno protette. Evidentemente, alle FFS questa riflessione viene fatta (probabilmente in modo inconscio). Così come raccomandato anche dalla Confederazione, da una parte vengono prescritte delle rigide misure per i dipendenti che lavorano in ufficio e per gli impiegati che hanno un contatto diretto con i clienti e, dall'altra parte, queste stesse misure vengono minimizzate per delle altre professioni che, in maniera provocatoria, definiremmo di importanza sistemica, e vengono garantite solo in misura limitata. ➔



Disinfettante I

Markus Leutwyler

A metà marzo il personale di locomotiva ha ricevuto un flaconcino di disinfettante. Come principio attivo contiene cloruro di benzalconio allo 0.5% in soluzione acquosa. Un macchinista particolarmente attento se ne è accorto e al riguardo ha detto:

«Oggi ho ricevuto lo "spray antibatterico". Ho l'impressione che qui qualcuno non conosca bene la differenza tra batteri e virus! Ho voluto saperne di più sulla sostanza contenuta nello spray e ne ho discusso anche con l'uni di Zurigo: NON è consigliato contro i virus!!!! Sia Daniel Schlup (responsabile della gestione delle emergenze e delle crisi & responsabile del Gruppo pandemia plus) che Daniel Angern, responsabile degli acquisti, non hanno saputo dare una risposta al riguardo. Trovo che questo comportamento sia ESTRAMENTE NEGLIGENTE perché ci dà un falso senso di sicurezza.»

Dagli accertamenti effettuati dalla redazione del LocoFolio, è emerso che il tipo di spray che ci è stato spedito è effettivamente efficace contro alcuni virus capsulati, ma non contro il SARS-CoV-2. Inoltre, alla sostanza in esso contenuta vengono attribuite delle proprietà irritanti per la pelle. In seguito sono stati messi a disposizione del personale di locomotiva dei disinfettanti più adatti. ➔



Disinfettante II

Lettera alla redazione.
Marcel Andres LCB Cargo Briga



Salviettine disinfettanti per i macchinisti di seconda classe

Il 17 marzo 2020 - sì, avete letto bene -, solo il 17 marzo 2020 per posta ho ricevuto dalle FFS 6 salviettine disinfettanti. Ho dovuto ridere per non perdere il mio senso dell'umorismo, soprattutto quando ho letto la lettera di accompagnamento: "La salute dei nostri collaboratori viene al primo posto". Chi si occupa di gestione delle crisi e delle emergenze come si immagina che sia il lavoro del macchinista? Noi non lavoriamo in un ufficio (home work) dove si ha sempre lo stesso posto di lavoro. Durante il servizio, noi cambiamo cabina da 4 a 6 volte nello stesso giorno (veicoli diversi, macchinisti diversi) e dobbiamo sempre disinfettare il nostro posto di lavoro. Non ho nulla da ridire sul fatto che i tavoli degli uffici debbano essere regolarmente disinfettati ma, a quanto pare, ancora una volta i macchinisti FFS e FFS Cargo sono stati degradati a dipendenti di seconda classe. FFS Cargo International è riuscita a mettere a disposizione dei propri collaboratori dei prodotti per la pulizia e la disinfezione sulle proprie locomotive, non però sulle Re10. Perché non è così anche per FFS Cargo? Saluti,

Marcel Andres, LCB Cargo Briga ➔

Esame di lingua

Estratto del blog di FFS DT. Natalie Zysset,
macchinista FFS V a Berna

Credo che non ci siano dubbi sull'importanza di conoscere la lingua della regione in cui si lavora, ciò che vale anche per noi macchinisti.

È anche chiaro che un livello A1 non è sufficiente per discutere delle questioni complesse (per giunta al telefono). Dal mio punto di vista, ci vorrebbe almeno un livello B1 o, meglio ancora, un B2. Se però le FFS dovessero applicarlo come criterio per spostarsi in un'altra regione linguistica, si stima che il 60% dei macchinisti non lo potrebbe più fare. Questa situazione non sarebbe vantaggiosa né per l'impresa né per il personale di locomotiva.

E allora si abbassano gli standard, si decide per un livello A1 (che è la condizione per accedere alla formazione di macchinista) e si completa il tutto con un po' di termini ferroviari. Certo, si può fare. Questo esame non lo si fa all'interno dell'azienda, bensì lo si delega ad una ditta esterna. Certo, anche questo lo si può fare.

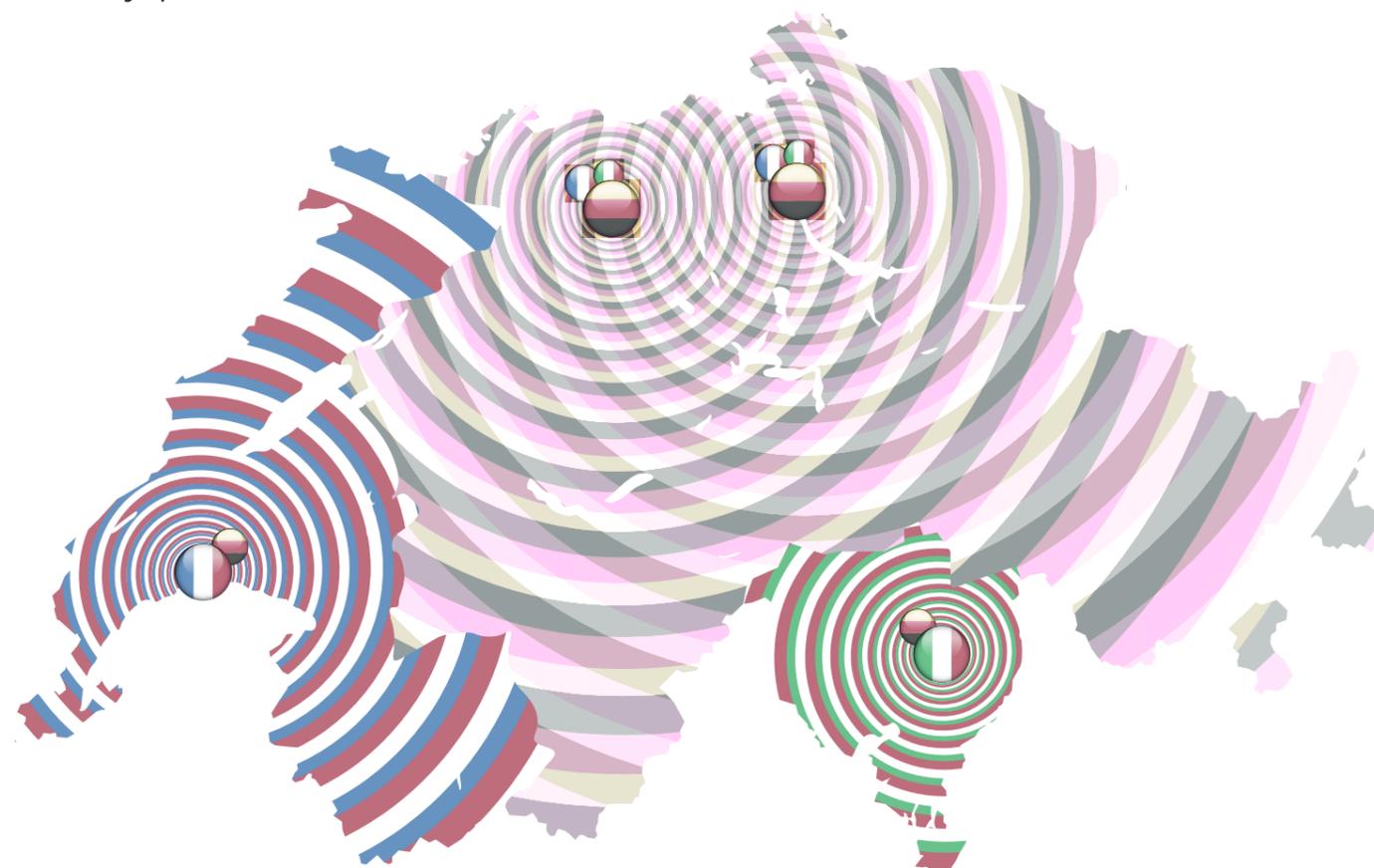
Quello che però non si può fare è spacciare un livello B1 per un A1+. E, secondo me, è proprio quello che si sta facendo con questo esame, o almeno con gli esercizi per prepararsi all'esame. Con un livello A1, è praticamente impossibile farli. Ci si sente totalmente sopraffatti da tutto quel materiale, e si sa che lo stress è un vero e proprio «killer» per la motivazione allo studio. So di cosa parlo, sia per quanto riguarda il livello A1 che per quanto riguarda l'apprendimento, dal momento che ho insegnato alle scuole medie per alcuni anni.

Dell'idea originaria di garantire la sicurezza e l'operatività dei macchinisti in un'altra regione linguistica, ma anche il regolare svolgimento del lavoro, quel che adesso rimane è solo la frustrazione. E questo riguarda tanti livelli gerarchici, anche se le principali vittime siamo noi macchinisti. Non è che non posso capire i meccanismi che hanno portato ad una situazione così insoddisfacente per questo esame, ma non li posso proprio condividere.

È fondamentale conoscere la lingua delle diverse regioni linguistiche e ritengo che la stragrande maggioranza dei macchinisti abbia veramente voglia e sia anche in grado di imparare. Ed è per questo che trovo che sia un vero peccato che si butti semplicemente via questa opportunità di migliorare la sicurezza e di riservare delle esperienze gratificanti e motivanti a chi vuole veramente imparare una lingua. ➔

Il teatrino della lingua 1A

Hubert Giger, presidente del VSLF



Nei commenti sull'informazione di «SBB P ZF aktuell», Marcel Lemp, responsabile P O BP di Sviluppo, formazione e servizi ZFR, in merito all'osservazione che le direttive in materia di lingue sicuramente non vengono dall'UFT, ha risposto sottolineando che le basi per la formazione linguistica sono regolamentate nell'istruzione aziendale K 230.0. Esse prevedono l'esame di lingua di livello A1 + il vocabolario ferroviario in base all'OVF (articolo 14) che specifica quali sono le competenze linguistiche, senza però regolamentarne i contenuti. In linea di principio questa affermazione è corretta, ma è possibile che non valga per oltre il 50% dei macchinisti attivi presso le FFS. Dato che la maggior parte dei macchinisti non si spostano oltre il confine linguistico definito nel R I-30111, per esercitare la loro professione non hanno bisogno di una formazione linguistica. L'obbligo linguistico per tutti i macchinisti pare sia dovuto ad un responsabile della Svizzera romana per far sì che, analogamente a gran parte dei romandi che dovevano imparare il tedesco, per una questione di equità anche i macchinisti svizzero-tedeschi dovessero imparare il francese. Per la gioia dei responsabili della formazione e della ditta Speexx.

In questo modo è aumentata anche la sfida legata alla formazione continua fit4future*. Purtroppo dopo avanzano meno fondi per la formazione di base e la formazione continua vera e propria. Dal momento che la conoscenza di una lingua adesso è obbligatoria per tutto il personale di locomotiva, anche di FFS Cargo, in occasione delle trattative sui sistemi salariali evidentemente si dovrà prevedere l'assegnazione ad un livello superiore. Alla luce delle formazioni interne sempre più costose, è difficile capire il senso degli esami di lingua ogni 5 anni e di una remunerazione più alta, per non parlare poi della rabbia di molti colleghi, dal momento che le FFS non ne possono trarre alcun beneficio in termini di valore aggiunto. Un macchinista della Svizzera orientale semplicemente non va fino a Lugano o a Losanna. Siamo convinti che sono molti i macchinisti che hanno voglia di imparare una lingua, a condizione però che abbia un senso, che si possa disporre di una documentazione valida e che il livello richiesto sia ragionevole, compreso un vocabolario ferroviario pratico. Qui di seguito alcuni commenti sull'informazione di «SBB P ZF aktuell» che non necessitano di traduzione.

- Cher Monsieur,
Je constate que vous ne roulez pas et malgré que vous croyez qu'il y a du temps libre, cela est complètement faux. Le fait de continuer à rouler avec des horaires irréguliers, fatigue énormément l'organisme, encore plus avec cette période de crise sanitaire. Donc, quand vous travaillerez de manière irrégulière, avec des levers à 01h30 du matin et la semaine suivante, vous vous coucherez à 02h30, je doute sincèrement que vous ayez la niague pour effectuer des cours virtuels. Le jour où l'entreprise planifiera des tours de formation, il serait, peut-être, possible de suivre une formation continue... Mais actuellement, je suis navré, cela n'est pas possible. D'autre part, avec les journées atteignant facilement une dizaine d'heures d'amplitude, le repos est plus que nécessaire.
Bien à vous.

- Ich warte immer noch auf den Tag, an dem jemand kommt und sagt: „Wir stoppen das Projekt,.. Was hierbei für Zeit und Geld verschwendet wurde. Das Ganze ist für mich eher ein Machtkampf. Das Französisch gleicht eher diesem in Frankreich. Unsere Freunde in der

Romandie reiben sich die Augen, ob gewissen Ausdrücken. Die virtuellen Klassenräume sind datenschützerisch eher in der Grauzone. Und wenn man zweisprachig aufgewachsen ist, über 50 Jahre beide Sprachen sehr gut beherrscht und dann trotzdem diese Prüfung machen muss, dann frage ich mich sowieso.

Die paar Ereignisse, die ich in letzter Zeit in der Romandie erlebt habe, zeigen mir, dass in schwierigen Situationen diese Prüfung bei weitem nicht reicht.

- Je te remercie de croire que nous sommes en vacances. Mais ma foi ce n'est pas le cas, au mieux nous sommes à la réserve, autrement nous veillons nos enfants, au pire nous travaillons comme d'habitude. Je te souhaite néanmoins une agréable journée de télétravail, car j'imagine que contrairement à nous, toi tu bosses.

- Wann kehrt die Vernunft endlich ein, dass man zur Einsicht kommt, dass dieses Sprachengemurks endlich abgesetzt werden muss?? Ich empfinde dies als Schikane für nicht sprachbegabte Mitarbeiter. Aber offenbar wird Know-how-Vernichtung höher gewichtet als die Erkenntnis, dass dies nichts bringt. Es soll mir keiner erzählen, das komme vom BAV. Das stimmt dann schlicht und einfach nicht. ...

Speexx I

La formazione linguistica della Speexx è inefficace e costosa.

Thomas Lisibach, macchinista FFS Lucerna

Per esercitare la propria professione, il personale di locomotiva è da sempre abituato e anche disposto a imparare sempre qualcosa di nuovo, purché abbia un senso.

I programmi linguistici che Formazione HR ha acquistato dalla ditta Speexx presentano però diversi inconvenienti. Si deve lavorare con degli insegnanti di lingue che si trovano dall'altra parte del mondo e che non sanno nulla della ferrovia, oltre al fatto che il sistema non ha per niente una buona stabilità. Per quanto riguarda la sicurezza dei dati, c'è inoltre un po' di diffidenza e di apprensione. Non c'è quindi da stupirsi che tutta questa operazione venga percepita da tanti macchinisti piuttosto come una sorta di vessazione. Per imparare e testare la terminologia ferroviaria in vista dell'attuale certificato di

lingua non abbiamo bisogno di soluzioni demotivanti. La direzione delle FFS sicuramente potrebbe rendere la formazione più semplice, più stimolante e più flessibile. Questo sarebbe più che sufficiente, ma avrebbe anche un effetto collaterale positivo, in quanto sarebbero di più i macchinisti disposti a sostenere l'esame e che poi potrebbero essere impiegati in modo più flessibile. Si ha inoltre l'impressione che i costi non abbiano alcuna importanza per le FFS e che vi si possa attingere



di continuo a piene mani. Le nostre imprese ferroviarie concorrenti hanno definito dei criteri linguistici meno complessi, più flessibili e meno costosi, a conferma del fatto che può funzionare benissimo anche così. Volere è potere!

Lingue presso FFS Cargo

Organizzazione delle lingue presso FFS Cargo.

Comitato VSLF

Quando si inizia una formazione linguistica si riceve una fattura da pagare. Per il pagamento vengono proposte due opzioni che vanno definite individualmente con HR.

1. Si paga la fattura e poi si porta la ricevuta al proprio superiore. L'importo viene registrato sotto "spese" e rimborsato con il prossimo salario.
2. Si portano le informazioni sulle modalità di pagamento al proprio superiore che registra l'importo sotto "spese". Con il successivo salario si riceve l'importo che poi permette di pagare il corso.

Per i principianti c'è la possibilità di partecipare ad una settimana di apprendimento intensivo. Si tratta di un'offerta che prevede la presenza sul posto di un'insegnante di lingue che dà 5 lezioni di 8.12 h per un'intera settimana. Se non ci sono almeno 8 partecipanti il corso non può però aver luogo e, pertanto, non può essere proposto.

È impressionante vedere quante risorse vengono investite per questi partecipanti solo per organizzare dei corsi di lingue individuali. Magari qui non si tratta tanto di formazione linguistica del personale, quanto piuttosto di una buona opportunità per sfruttare al massimo dei posti di lavoro.

Speexx II

L'apprendimento di una seconda o addirittura di una terza lingua nazionale è senz'altro utile, soprattutto per un macchinista che può lavorare più efficacemente quando deve varcare un confine linguistico. Urs Schweizer, Stephan Jentsch, Raimondo Mussari, macch. FFS Cargo, Briga VS

Il percorso da fare per apprendere o certificare una lingua straniera è però tutta un'altra storia e varia da una ITF all'altra. Adesso ci concentreremo sulle FFS che, per la formazione linguistica, hanno deciso di rivolgersi alla ditta Speexx. Così facendo, sono andate ben al di là degli obiettivi prefissati e, probabilmente, anche dei costi preventivati.

La registrazione sul portale può ancora andare ma, non appena si vuole accedere all'aula virtuale, l'iPad fa subito vedere i propri limiti. Se, come per miracolo, si dovesse comunque riuscire a stabilire un contatto audiovisivo, una persona qualsiasi da chissà quale paese del pianeta ti bersaglierà di parole che non hai mai sentito in tutta la tua vita. Chi sta dall'altra parte, purtroppo non ha la più pallida idea di cosa sia la ferrovia e da te vuole sentire solo quello che sta scritto sul suo foglio delle soluzioni. Ed è al più tardi a questo punto che ti metti a contare gli anni che ti restano ancora da lavorare e che rifletti se non potresti chiedere il pensionamento anticipato. O, magari, chiedere un certificato

intermedio che ti permetta di guardarti in giro per trovare un altro datore di lavoro che, per la certificazione e la formazione linguistica, possibilmente abbia delle soluzioni un po' più umane.

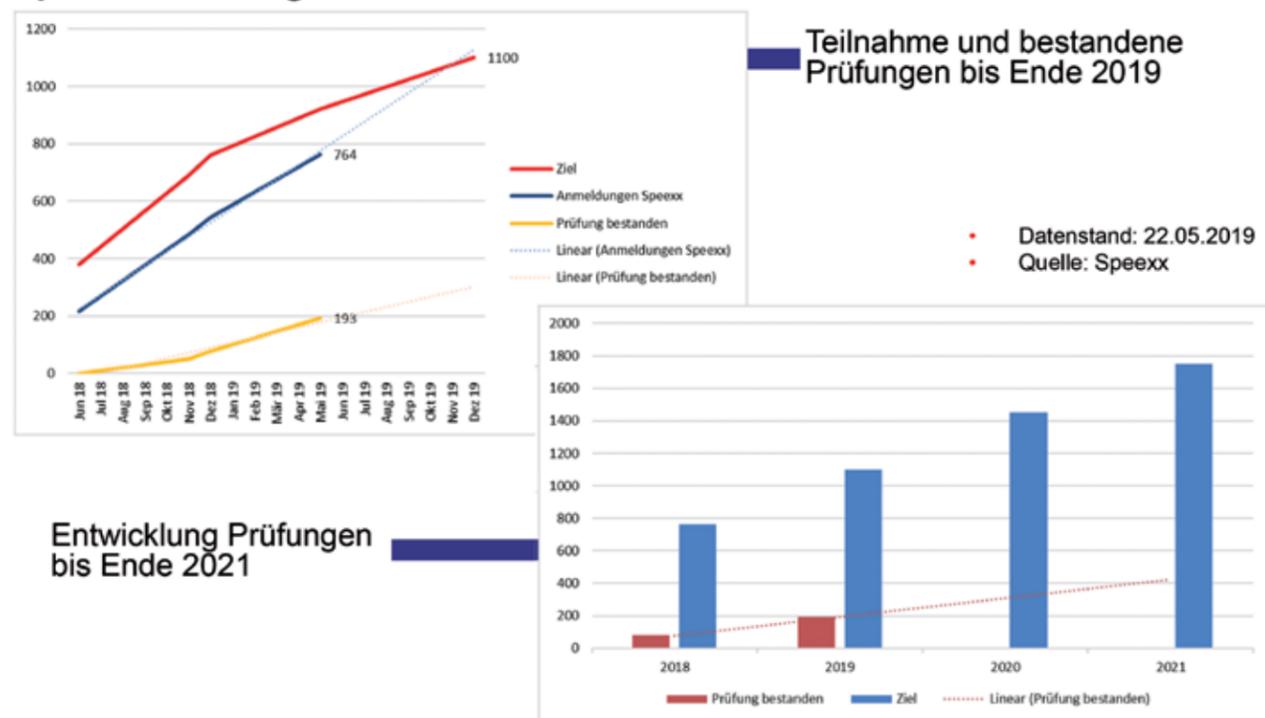
Ciò che resta è del personale insoddisfatto che dalla Speexx si sente ancora più tartassato di quanto non venga sostenuto e incoraggiato dal datore di lavoro. A completare il tutto, c'è poi il fatto che si debba fare durante il proprio libero. Ad un commento sulla Speexx, una persona di SQA FFS Cargo una volta ha detto: "Abbiamo acquistato molte licenze e adesso dobbiamo tenere duro." E qui non possiamo non chiederci: Chi ha deciso per la Speexx? Chi ha approvato questo programma? Chi paga tutto questo? Come mai non funziona? Chi è responsabile di tutte le arrabbiature del personale?

Adesso si tratta di intervenire con urgenza, anche perché la formazione/certificazione deve essere conclusa entro la fine del 2021. A meno che le FFS non siano in grado di garantire un cambio di macchinista ad ogni nuovo confine linguistico. Noi saremmo aperti a questa soluzione.

Per raggiungere l'obiettivo, basterebbero delle conoscenze linguistiche di livello A1, con del materiale didattico valido, un buon supporto elettronico che possa essere utilizzato 24 ore al giorno e un catalogo con tutti i termini ferroviari.

Attraverso programmi come «fit4future» l'azienda intende individuare precocemente i cambiamenti e i potenziali, garantire nel tempo il know-how ferroviario interno e accompagnare i collaboratori nel loro percorso di sviluppo personale.

Sprachausbildung – Teilnahme ZF.



Offerta di apprendimento linguistico FFS+: dal 6 aprile 2020 disponibile tramite Microsoft Teams.

Care collaboratrici e cari collaboratori di Condotta dei treni e manovra, Il 6 febbraio 2020 avevamo comunicato che, a causa di problemi tecnici, non era possibile utilizzare le aule virtuali dell'offerta di apprendimento linguistico FFS+. Nelle scorse settimane, HR Formazione ha sviluppato una soluzione insieme alla ditta Speexx. Ora le aule virtuali e gli esami delle competenze linguistiche FFS+ sono nuovamente disponibili sull'iPad LEA. Dal 6 aprile 2020 l'offerta di apprendimento linguistico FFS+ è nuovamente e completamente disponibile. Ora le aule virtuali e gli esami delle competenze linguistiche sono utilizzabili tramite Microsoft Teams. ...

Sfruttare il tempo a disposizione

La mutata situazione lavorativa dovuta alla pandemia da coronavirus consente al personale di locomotiva in formazione di base ed eventualmente anche al restante personale di locomotiva di impiegare il tempo a disposizione per la formazione linguistica e gli esami linguistici. Speexx monitora costantemente le frequenze e l'offerta delle aule virtuali e, se necessario, ne aumenta le capacità.

Estratto dell'istruzione K 230.0 delle FFS:

1. Informazioni generali
 - 1.1. Premessa e obiettivi
- Ai sensi dell'art. 14a cpv. 2 dell'Ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie

(OVF RS 742.141.21) e dell'art. 13 cpv. 2 dell'Ordinanza del DATEC sull'abilitazione a svolgere attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (OASFS RS 742.141.22), le imprese ferroviarie stabiliscono quali competenze linguistiche sono necessarie per lo svolgimento delle attività e regolamentano la verifica di tali competenze.

Con il presente regolamento si intende assicurare che il personale che svolge attività soggette all'obbligo di certificazione ai sensi dell'OVF e dell'OASFS disponga di competenze linguistiche sufficienti per poter esercitare la propria attività nelle lingue ufficiali parlate nelle aree d'impiego durante l'esercizio normale, in caso di perturbazioni o in situazioni d'emergenza. I confini linguistici sono definiti nel R I-30111.

Ultimo saluto

Équipe tecnica del VSLF

Ultimo saluto con contrattempo

Sia per quanto riguarda i treni TLP Bombardier, che RailOpt della BLS, l'ETCS con Baseline 3, SOPRE o altre innovazioni con importanti miglioramenti a livello digitale, dobbiamo constatare che la tecnologia non ha né raggiunto l'affidabilità necessaria né portato i vantaggi che ci erano stati prospettati.

Rispetto ai costi, il valore aggiunto reale spesso risulta essere alquanto modesto. È quasi un'ironia il fatto che, in occasione dell'ultima riunione dei quadri, l'uscita di scena del fautore della digitalizzazione sia stata rovinata proprio dalla tecnica stessa. Cogliamo l'occasione per augurare ad Andreas Meyer, ben stampato nero su bianco, tutto il meglio per il suo futuro.



Massa rimorchiabile

Équipe tecnica del VSLF

Costante aumento della massa rimorchiabile

Presso le aziende di trasporto merci si aumenta di continuo il carico dei mezzi di trazione. Attualmente, a fare da apripista, è chiaramente l'azienda Widmer Rail Services WRS a cui fa seguito FFS Cargo International. Il calcolo è semplice. Un

mezzo di trazione al posto di due comporta un enorme risparmio. Questo calcolo però aumenta quando, in caso di cattivo tempo, il treno non si muove più e poi deve intervenire il treno di spegnimento e salvataggio LRZ per prestare soccorso.

Ci sono due riflessioni da fare:

- Com'è con i treni che per questo motivo arrivano con grande ritardo perché si devono accodare ad altri treni?
- Quanto tempo di percorrenza si perde in questo modo?

Nell'interesse della scorrevolezza del traffico, vogliamo proporre questo argomento a FFS Infrastruttura.

Attenzione! Figure vuote...

Redazione LocoFolio

Ovunque si possono vedere delle montagne di coniglietti di Pasqua per il personale. Questi coniglietti avrebbero dovuto essere distribuiti ai viaggiatori in occasione della Pasqua, ma la campagna è saltata a causa del virus. E, quindi, adesso li riceviamo noi come ringraziamento. Grazie altrettanto! A proposito, il cioccolato non è fatto in Svizzera e il sapore lascia un po' a desiderare...



Sopre

Redazione LocoFolio

Precisazione sulla pianificazione dei servizi a Losanna

Di Olivier Gauderon, macchinista FFS V Friburgo

Nell'ultimo numero del LocoFolio abbiamo pubblicato lo scambio di mail intercorso tra Olivier Gauderon e Linus Looser, responsabile della produzione ferroviaria FFS. In quell'occasione abbiamo ommesso di

segnalare un punto importante che riportiamo qui di seguito:

Dall'ulteriore scambio di posta elettronica e da accertamenti presso IT è emerso quanto segue: Sopre NON ha effettuato le modifiche in modo autonomo. Il cambio di servizio è stato effettuato manualmente e intenzionalmente da un collaboratore PR.

Home office

Redazione LocoFolio

Cos'è peggio? Quando si è più produttivi con l'home office che in ufficio, o viceversa?



Saluti dal fronte

Redazione LocoFolio

Triste record: 18 circolari, 490 fogli di carta

Già solo per aprire gli allegati ci sono voluti più di 8 minuti...

Se ogni circolare fosse una salvietta disinfettante avremmo già vinto.



Ruedi Brunner, responsabile SOB, sezione Svizzera orientale

Trattative salariali

Nel 2019, dopo tre tornate negoziali infruttuose, i tre sindacati della comunità di negoziazione (SEV, transfair e VSLF) hanno previsto per il 13.01.2020 una riunione straordinaria congiunta a Schmerikon, per discutere in merito alla strada da seguire e per pronunciarsi sull'attuale offerta della SOB. La riunione ha visto una grande partecipazione. Impossibile non notare quanto l'atmosfera fosse elettrica. La lettera accompagnatoria al nuovo contratto di lavoro con la prospettiva di un congelamento dei salari proprio prima delle festività, aveva colpito non poco i dipendenti e aveva rovinato il Natale a molti colleghi! L'atteggiamento benevolo e orgoglioso dei membri nei confronti della SOB era in procinto di ribaltarsi. I rappresentanti dei sindacati sono stati espressamente incaricati di esortare la SOB a ridiscutere la questione e, nel corso di una quarta tornata negoziale, a "valorizzare" ulteriormente l'impegno dei lavoratori. Fortunatamente, la SOB ha acconsentito. Per finire, durante la quarta tornata negoziale del 20 gennaio 2020 si è riusciti a trovare una soluzione concordata per l'evoluzione dei salari nel 2020.

Per il 2020, l'aumento della massa salariale è di circa l'1.6%. Come riconoscimento per il loro rendimento, tutti i collaboratori ricevono una partecipazione agli utili pari a 600 franchi. Il resto dei fondi viene impiegato per gli adeguamenti salariali individuali, conformemente al sistema salariale della SOB. Quest'ultima inoltre si assume i costi derivanti dal differimento della ripartizione dei premi dal 42% (AN) al 58% (AG) e dal 40% al 60% dei contributi di risparmio per la cassa pensioni. Questo equivale ad un ulteriore aumento della massa salariale lorda dello 0.4%. Per i collaboratori, questo significa una trattenuta più bassa per i contributi di risparmio della cassa pensioni, ma anche un salario netto più alto e alle stesse prestazioni pensionistiche.

Gli adeguamenti salariali individuali hanno effetto dal 1° febbraio 2020.

Trattative CCL / Regolamentazione delle pause

Sebbene nel terzo trimestre del 2019 ci siano state tre tornate negoziali sulla questione del CCL e dei salari, l'adeguamento del CCL non ha potuto essere discusso. Contrariamente agli scorsi anni, si è data infatti



Pantograph-Testfahrt durch den GBT mit dem Flirt3 in Rynächt. Foto: Georg Trüb

la priorità alla questione salariale. Solo alla fine si sarebbe dovuto discutere degli adeguamenti del CCL. Come già menzionato prima, le trattative salariali si sono protratte oltre la fine dell'anno e, di conseguenza, le questioni relative al CCL hanno dovuto essere rimandate all'anno dopo. Tenuto conto dell'imminente cooperazione con le FFS nel traffico a lunga percorrenza, come pure della revisione dell'OLDL che è entrata in vigore il 9 dicembre 2018, si impongono degli adeguamenti. Per poter migliorare l'auspicata produttività dei macchinisti del deposito di Erstfeld, da un punto di vista della pianificazione sarebbe utile adottare delle regolamentazioni BAR identiche. Le regolamentazioni delle pause, per esempio, differiscono notevolmente fra di loro. Consapevoli della grande sfida che ci attende, per il 2020 sono stati programmati per tempo 5 workshops e 3 tornate negoziali. Come in molte altre circostanze, anche in questo caso il coronavirus ha rappresentato una grande incognita. Il primo incontro previsto per il 6 maggio ha infatti dovuto essere annullato e ancora non si sa cosa succederà per tutti gli altri e, pertanto, anche per la questione della regolamentazione delle pause.

Tribunale arbitrale

Nel corso della seconda metà del 2020, dovrebbe arrivare la decisione in merito alla procedura arbitrale sul fattore di classe salariale applicabile per il personale di locomotiva e del treno. Dal momento che ha luogo a porte chiuse e, quindi, in via del

tutto riservata, chiediamo la vostra comprensione se per il momento non possono essere fornite altre informazioni.

Nuovi contratti di lavoro

A seguito di una riorganizzazione della SOB, tutti i contratti di lavoro dei collaboratori sono stati aggiornati con effetto dal 01.01.2020. Questi contratti di lavoro riportano anche una posizione relativa agli scatti salariali e allo stipendio annuo. Sul contratto c'è inoltre un'annotazione che dice che, con la propria firma, il collaboratore conferma di essere d'accordo con il contenuto dello stesso. Per via della sentenza ancora in sospeso, S. Flury, il nostro legale che rappresenta gli interessi dei sindacati di fronte al tribunale arbitrale, ha preso contatto con la SOB facendo notare che così il salario annuo non può essere considerato accettato e che deve avere effetto retroattivo al 01.01.2018. L'esito della procedura arbitrale è pertanto molto importante. In assenza di una conferma vincolante della SOB, ai macchinisti è stato consigliato di fare un'aggiunta a mano in tal senso sui contratti di lavoro. Questo ha fatto sì che diversi colleghi siano stati esortati a presentare un nuovo contratto firmato, ma senza l'aggiunta fatta a mano. Dopo una nuova verifica legale, il VSLF non ha trovato altri motivi che potessero portare ad una valutazione diversa. La conseguenza logica è quindi stato quanto proposto, ossia aspettare a ritirare i contratti di lavoro solo in presenza di una sentenza ufficiale.

Robert Zweidler

Nell'ambito del personale di locomotiva, Robert Zweidler è ancora oggi un ex collega molto conosciuto. Aveva individuato un punto debole nei mezzi di trazione che, in determinate condizioni, avrebbe fatto sì che il mezzo non frenasse nonostante una frenatura rapida. Dopo la sua segnalazione, i veicoli in questione sono stati dotati della "valvola Zweidler" (posizione 130). Markus Leutwyler



Nel 1978, il suo suggerimento gli era valso una ricompensa di Fr. 12'360.- ciò che, in termini reali, oggi equivale a quasi il doppio. Coloro che nel 1978 portavano delle proposte erano tenuti in grande considerazione, al punto da essere ricevuti personalmente dal presidente della direzione generale e da essere ricompensati con un premio in denaro e anche con un attestato. Nel giornale delle FFS di allora si poteva leggere:

«Nell'anno di riferimento, il sistema interno di proposte delle FFS aveva registrato un grande successo come non si vedeva dal lontano 1928. A seguito dell'azione «I 50 anni del sistema di proposte delle FFS», che si era conclusa il 30 aprile 1978, il numero delle proposte di miglioramento inoltrate era salito a 319. Il numero dei suggerimenti che avevano potuto essere realizzati era salito a 30*. La proposta che si era aggiudicata il premio più alto, pari a Fr. 12'360.- (fino ad allora il premio massimo era stato di Fr. 5'090.-), riguardava la costruzione dei freni dei mezzi di trazione. L'importo totale dei premi corrisposti ai collaboratori ammontava a circa Fr. 107'000.-. I benefici per le FFS derivanti da questi suggerimenti saranno considerevoli.»

Zweidler ha tenuto un resoconto dettagliato della sua vita di macchinista. Oltre a questo premio importante, ha ricevuto anche altri riconoscimenti come, per esem-

pio, per aver segnalato la rottura di un binario (Fr. 87.-) o un danno alla linea di contatto (Fr. 30.-).

Altro:

Multe: nessuna

Periodo di servizio: 14.08.1944 – 28.02.1987 (42 anni e mezzo)

Chilometri percorsi come macchinista: 1'214'376

Arrivato in ritardo: mai



liche Vorschlagswesen der SBB verzeichnete im Berichtierten Erfolg. Infolge der Aktion «50 Jahre Vorschlagsng, stieg die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorsl, welche realisiert werden konnten, erhöhte sich au einer Prämie von Fr. 12 360.— (bisherige Höchstprämie für Bremsen an Triebfahrzeugen). Die Gesamtsumme der Prämien betrug rund Fr. 107 000.—. Der den SBB aus diesen Vors

Photo aufgenommen auf Re 4/4, Okt. 1989 von Fritz Achermann.
Überlade Schutz ventil Pos. 130 (genannt „Zweidler-Ventil“)
Meine Idee wurde im oberen Teil des Ventils, unter der grossen Überwurfmutter eingebaut, es schliesst bei einer Schnellbremsung die Verbindung zwischen Steuerbehälter und Regulierbehälter



Ziegelbrücke

Lettera alla redazione. Jan Zweifel, macchinista FFS V Ziegelbrücke

Spettabile redazione del LocoFolio, Caro presidente del VSLF, Da quando mi è stata data la possibilità di pubblicare un articolo nell'ultima edizione del LocoFolio sulle manovre di smistamento nella stazione di Ziegelbrücke, la situazione dal nuovo orario è di nuovo notevolmente migliorata. Mi fa davvero tanto piacere il fatto che adesso ci si possa nuovamente concentrare sulle nostre manovre senza una tempistica poco realistica. I tempi minimi di riferimento vengono rispettati e tra le singole manovre c'è di nuovo un breve intervallo di tempo che ci permette di spostarci da una parte all'altra dei binari. Desidero ringraziare sentitamente la redazione del LocoFolio, i rappresentanti della commissione per la pianificazione del lavoro APK e, in particolar modo, te Hubert, per il vostro prezioso supporto. Cordiali saluti.

Una soluzione c'è

A proposito dell'articolo "Da dove arriva tutta questa frustrazione?" LocoFolio 18/2.

Molti collaboratori semplicemente non condividono la loro frustrazione perché il fatto di essere trattati male dai propri superiori non è qualcosa di cui andare fieri. Si aggiunge anche il fatto che il lavoratore dipende molto dal proprio datore di lavoro, anche in virtù della posizione di monopolio che detiene.

Una soluzione c'è:

Fondamentalmente il mio lavoro di macchinista continua a piacermi molto. All'origine del mio riorientamento professionale, ci sono la diminuzione della varietà dei percorsi e la futura minaccia dell'automatizzazione (parziale). Analogamente a quanto descritto nell'articolo, anche nel mio caso il cattivo trattamento da parte dei superiori e di HR è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso e che, per finire, mi ha portato a lavorare come macchinista solo part-time. Come già detto, adesso



sono pienamente soddisfatto: il mio nuovo superiore è in gamba (educato e rispettoso; sì, ce ne sono ancora alle FFS), sul piano economico non dipendo più dalle FFS, presso l'altro datore di lavoro guadagno molto di più, ho un lavoro ben regolamentato e ho anche una cassa pensioni molto migliore.

IN MEMORIAM

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

Stefan Vogel

Sektion BLS

*1965

+ 9. 10. 2019

Heinz Mägli

Sektion Basel

*1963

+ 24. 5. 2019

Ernst Burkhardt

Sektion Ostschweiz

*1931

+ 26. 6. 2019

Adrian Bernhard

Sektion BLS

*1973

+ 10. 12. 2019

Peter Dellsberger

Sektion Basel

*1928

+ 30. 4. 2019

Hansjörg Honegger

Sektion Ostschweiz

*1952

+ 21. 11. 2019

Jakob Ehrsam

Sektion Ostschweiz

*1921

+ 8. 3. 2019

Kurt Graf

Sektion Ostschweiz

*1927

+ 11. 4. 2019

René Zöllig

Sektion Ostschweiz

*1963

+ 4. 1. 2020

Armin Sonderegger

Sektion Ostschweiz

*1920

+ 25. 5. 2019

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