



Offerta esclusiva per soci del VSLF.

50% di sconto sui premi assicurativi della protezione giuridica

Come socio del VSLF ha la possibilità, in qualità di persona privata, di concludere una protezione giuridica globale per proprietari o inquilini, a condizioni vantaggiose!

Con la protezione giuridica globale è assicurato sia in qualità di privato, sia per la circolazione!

Protezione giuridica globale per proprietari:

Controversie contrattuali:

- con le assicurazioni
- con il personale medico e istituzioni mediche
- con gli organizzatori di viaggi
- con fornitori e venditori
- con i prestatori di servizi
- con gli artigiani

Controversie non contrattuali:

- con le assicurazioni
- vertenze di diritto privato coi vicini confinanti
- vertenze con altri comproprietari, riguardo a spese ed oneri comuni della comproprietà
- in caso di espropriazione di terreni, casi come restrizioni statali equivalenti ad un'espropriazione
- quando per salvaguardare i suoi interessi, l'assicurato deve fare opposizione ad una domanda d'autorizzazione di costruzione dei suoi vicini
- pretese civili extracontrattuali per danni materiali o corporali
- difesa in procedura penale o amministrativa
- consigli giuridici in diritto di famiglia e di successione

Protezione giuridica globale per inquilini:

Controversie contrattuali:

- con le assicurazioni
- con il personale medico e istituzioni mediche
- con gli organizzatori di viaggi
- con fornitori, venditori e artigiani
- con i prestatori di servizi
- con il locatore dell'appartamento, inclusi i garagi

Controversie non contrattuali:

- con le assicurazioni
- pretese civili extracontrattuali per danni materiali o corporali
- difesa in procedura penale o amministrativa
- consigli giuridici in diritto di famiglia e di successione



A company of the Allianz Group

Valgono le condizioni generali d'assicurazioni, attualmente CG 2006 (la protezione giuridica in relazione con l'esercizio dell'attività di macchinista viene data esclusivamente con la copertura base delle condizioni VSLF).

Iscrizione: Sono socio del VSLF e concludo la protezione giuridica globale per:

Inquilino	Familiare <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 invece di Fr. 383.30	Proprietario	Familiare <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 invece di Fr. 504.00
Inquilino	Individuale <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 invece di Fr. 320.30	Proprietario	Individuale <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 invece di Fr. 441.00

Durata del contratto : 1 anno, con rinnovo tacito annuale se non viene inoltrata disdetta 3 mesi prima della scadenza
 Pagamento : annuale e anticipato
 Valida dal : _____ (al più presto il giorno successivo alla ricezione da parte della CAP)
 Cognome/nome : _____ Data di nascita : _____
 Via : _____ No postale/luogo : _____
 Telefono : _____ Tel. mobile : _____
 No di catasto : _____ Data d'entrata : _____
 Membro n° : _____ Firma : _____
 Luogo, data : _____

Editoriale

Hubert Giger, Presidente VSLF AR

Cari membri del VSLF,

la nuova équipe del comitato del VSLF è ormai al lavoro già da mezz'anno. In questo preciso momento ci stiamo occupando di tutte le questioni, tra cui anche quelle della KTU, relative ai contratti collettivi di lavoro che sono stati disdetti dalle FFS. Daniel Ruf, il nostro negoziatore per il CCL, in questa edizione del LocoFolio vi illustrerà lo stato attuale delle trattative fino a metà ottobre, nel mentre su Internet potrete trovare tutti gli aggiornamenti su quanto è emerso finora. Ultimamente sulla stampa possiamo leggere sempre la stessa riflessione, e cioè che bisogna contenere la crescita economica: sembra, infatti, che le cose stiano andando quasi fin troppo bene. Il numero dei disoccupati è in diminuzione e, in quasi tutti i settori, i libri delle ordinazioni sono al completo. Partendo da questi presupposti, gli aumenti salariali del 4% chiesti dai sindacati ci sembrano piuttosto plausibili e giustificati. In questi ultimi anni anche i lavoratori hanno dovuto stringere non poco la cinghia per consentire alle aziende di restare in vita, non per ultimo anche in seno alle compagnie ferroviarie. Abbiamo, infatti, ancora ben impresso nella mente quando alle FFS abbiamo dovuto rinunciare ad un aumento salariale, alla conquista della settimana lavorativa di 39 ore e alla settimana gratuita di 40 ore. C'è davvero da chiedersi come mai ora i sindacati si aspettino dalle FFS solo un CCL equivalente e non invece uno migliore. È del resto un dato di fatto che, anche grazie ad un enorme aumento della produttività da parte della base, le cifre delle FFS sono più alte di quanto non siano mai state.

Le FFS hanno disdetto il CCL e adesso ci aspettiamo che per la fine dell'anno ci venga sottoposta una soluzione valida, ossia che in base al CCL in vigore si possano pareggiare (abbassare) i conteggi orari. Noi macchinisti abbiamo sempre osservato il CCL e ora ci aspettiamo che venga fatto lo stesso anche da parte di quello che si definisce, stando alla sua stessa réclame, il miglior datore di lavoro di tutta la Svizzera.

Lo sciopero di fine settembre dei piloti regionali di Swiss ha incontrato la comprensione della popolazione. Nell'interesse

stesso delle compagnie ferroviarie, anche con le FFS il VSLF non intende accettare trattamenti disuguali in seno alla stessa azienda come quelli che sono emersi dal CCL della BLS. Del resto, a lungo andare non è assolutamente possibile portare avanti una società sulla base di continue tensioni interne. Tra i lavoratori si può percepire un disorientamento di base, se non addirittura una certa paura. Cosa succederà se non si riesce a mettere in piedi un nuovo CCL? È ormai fuor di dubbio che tutti i ferrovieri, ma anche le FFS e i sindacati, ormai vogliono assolutamente un nuovo CCL. Non possiamo però non chiederci come mai, malgrado la fortissima pressione di tempo, le trattative CCL abbiano subito un arresto estivo di più di due mesi, contravvenendo a quanto le FFS asseriscono di continuo, ossia quanto questo CCL sia importante dal punto di vista della competitività. Che l'esito delle trattative sia già a portata di mano, da far sì che ogni ulteriore tornata negoziale diventi superflua? Non potrebbe però anche essere che i risultati, e pertanto anche la conclusione delle trattative prevista per il 28 novembre 2006, siano già stati definiti e che adesso si tratti solo di stare ad aspettare fino alla fine dell'autunno? Dal momento che, stando al sig. Wittwer, capo CCL FFS, l'attuale contratto collettivo di lavoro non ha particolare rilevanza per le trattative, onestamente a noi sembra un po' strano il fatto che, ferie estive e fine settimana, siano dei momenti tabù, durante i quali si fermano perfino delle trattative. Quello che sorprende ancora di più è come si approfitti dell'occasione per decurtare le indennità del personale ad attività irregolare, adducendo che non sono più attuali. Questo non dipende da noi. La nostra disponibilità a negoziare c'è sia durante la fine settimana che durante le nostre ferie o addirittura di notte: del resto noi ci siamo abituati. E, nel caso non si riesca a trovare un'intesa entro la fine di novembre, ciò che ovviamente auspichiamo non accada, ci riserviamo già sin d'ora la serata di San Silvestro quando è più che sicuro che ci saranno tanti uffici liberi a disposizione. Malgrado tutto lo stress dovuto al CCL e all'incertezza per le nuove condizioni lavorative, auguro a tutti i macchinisti un'attività proficua e senza incidenti.

Con i miei più cordiali saluti,

Hubert Giger
Presidente del VSLF

Fino al
26,7% di ribasso



La nostra nuova entrata principale per membri della VSLF.

L'assicurazione collettiva online della CPT: www.vslf.kpt.ch

Ai membri della VSLF e ai loro familiari concediamo fino al **26,7% di ribasso sulle assicurazioni complementari**. Fra queste vi sono l'assicurazione delle spese d'ospedalizzazione come anche l'assicurazione delle cure medico-sanitarie Plus (età massima per l'ammissione: 70 anni). Altri vantaggi: Archivio online senza carta e attualizzato ogni giorno ■ Massima **sicurezza** ■ Superficie dell'utente **facile** da utilizzare ■ **Polizze e informazioni** permanentemente disponibili **in tutto il mondo** ■ **Comunicazione per SMS o posta elettronica**. Quando la stipula anche lei? Si informi ora su www.vslf.kpt.ch e calcoli le sue personali possibilità di risparmio.



Disdetta CCL delle FFS

Hubert Giger; Presidente VSLF AR

Qui di seguito alcune osservazioni in merito alla lettera del 31 marzo 2006 pervenuta al VSLF per quanto concerne la disdetta del CCL delle FFS.

Nel secondo paragrafo della lettera al VSLF ci viene imputata la responsabilità per non aver firmato il CCL della BLS. Questo naturalmente non è vero. I responsabili delle FFS probabilmente tralasciano volutamente di menzionare che il VSLF ha deciso di non sottoscriverlo proprio a causa delle condizioni sfavorevoli di impiego per quanto riguarda «la produttività e i costi».

Le conseguenze di una simile sottoscrizione del contratto erano già allora palesi. A prescindere dalle condizioni di lavoro che vanno a penalizzare il personale ad attività irregolare, era infatti prevedibile che le FFS avrebbero preteso di adottare condizioni analoghe a quelle del CCL della BLS, sottoscritto a suo tempo dalle altre parti sociali dell'Unione

delle trattative. Da parte nostra ci si aspetta però che le FFS rispettino la nostra decisione e la nostra correttezza, ciò che concerne sia i loro scritti, i comunicati stampa, gli articoli nel giornale FFS, sia le lettere che ci vengono indirizzate. Noi siamo una parte sociale con pari diritti.

Ovviamente il VSLF era molto deluso del fatto che i partner dell'Unione delle trattative non siano riusciti a reggere alla pressione politica e, contrariamente agli accordi, alla fine abbiano sottoscritto all'unanimità il contratto senza di noi. Ma il VSLF non vuole e non si può permettere di svendere i propri membri. Del resto, anche il CCL della BLS non durerà all'infinito.

Nel terzo paragrafo sono riportati gli obiettivi delle FFS per quanto concerne il nuovo CCL: «Dal nostro punto di vista i punti chiave sono da ritrovare nella flessibilizzazione del tempo di lavoro e nell'ambito delle indennità.» Chi, con questo nuovo CCL, dovrà pagare lo scotto è più che ovvio: il personale ad attività irregolare o, in altre parole, i ferrovieri che operano in prima linea.

Il VSLF intende impegnarsi attivamente a favore di questi ferrovieri anche per quanto riguarda il CCL delle FFS. ■

CCL FFS 2007

Daniel Ruf; Capo CCL VSLF AR



Dopo diverse tornate di negoziazioni, finalmente le parti contraenti sono riuscite a trovare un accordo in merito alla tabella di marcia. I vari argomenti sono stati suddivisi in base alla complessità e allo specifico potenziale di conflittualità, anche se dapprima verranno trattati quei temi, per i quali ci sono più probabilità di riuscire a trovare un'intesa. Ecco qui di seguito i punti principali delle trattative sul CCL 2007, suddivisi per argomento:

- Indennità + definizione delle spese, in particolare modo l'indennità di residenza, le indennità domenicali, l'indennità per il servizio di notte, l'indennità per il servizio irregolare.
- Nuove elezioni CoPe, professionalizzazione.
- In campo sociale: rinuncia alla registrazione dei tempi, attività a tempo parziale, congedo di paternità, vacanza studio di carattere sindacale, vacanza per formazione, avvio attività accessorie indipendenti.
- Luogo/gruppi di lavoro, questione del luogo di servizio esterno.
- In campo finanziario: garanzia salariale, infortuni non professionali, versamento continuato del salario, salario iniziale al disotto del valore minimo.
- Tempo di lavoro + giorni liberi, valori limite/straordinarie, regolamentazioni sul tempo di lavoro per specifico settore (comprese ferie, termine di disdetta, orario minimo di lavoro).
- Maggiorazioni di tempo per servizio di notte, maggiorazione di tempo per tunnel.
- «Nuovo orientamento & lavoro» (NOA).
- Divieto assoluto di lotta.

Dal momento che finora nessuno di questi argomenti ha potuto essere negoziato in modo definitivo e che vi sono ancora tante divergenze in merito, ci sembra piuttosto azzardata l'intenzione di concludere definitivamente le negoziazioni del CCL intorno alla fine di novembre. L'Unione delle trattative non intende assolutamente scostarsi dal proprio punto di vista, ossia il conseguimento di un CCL 2007 valido. Non appena saremo in possesso di risultati concreti sulle trattative, non mancheremo di informarvi.

Kündigung des GAV SBB

Sehr geehrter Herr Giger

Der Druck auf die SBB hat zugenommen, die Ereignisse in den letzten Monaten zeigen dies deutlich. Unter diesem Aspekt haben wir beim Abschluss des GAV im Jahr 2004 entschieden, die Vertragsdauer auf zwei Jahre zu beschränken.

Im Sommer 2005 sind die Verhandlungen über die Zulagen und die Spesen gescheitert.

Fast zeitgleich haben Sie mit der BLS, die uns direkt konkurrenziert, einen GAV abgeschlossen, der Anstellungsbedingungen beinhaltet, die sich insgesamt günstiger auf die Produktivität und die Kosten auswirken.

Wir haben Ihnen am 17. Januar 2006 unsere Forderungen für neue Anstellungsbedingungen vorgelegt. Im Kern fordern wir gleich lange Spieße im Wettbewerb mit anderen Bahnen und der Industrie. Branchenübliche Anstellungsbedingungen sind zwingend nötig, um die Wettbewerbsfähigkeit der SBB nachhaltig zu stärken. Schwerpunkte sehen wir in der Arbeitszeitflexibilisierung und im Bereich der Zulagen.

Die Verhandlungsgemeinschaft hat uns am 10. Februar 2006 ihre Forderungen präsentiert: Sie wollen einen mindestens gleichwertigen GAV ohne Differenzierungen, keine Änderung in der Arbeitszeit und keinen Einkommensverlust. Zudem darf aus Ihrer Sicht der Kündigungsschutz aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage gestellt werden.

Die bisherigen Gespräche mit Ihnen haben uns gezeigt, dass ernsthafte Verhandlungen über wettbewerbsfähige Anstellungsbedingungen mit ungekündigtem GAV nicht möglich sind.

Aus diesen Gründen kündigen wir hiermit den GAV SBB auf den 31. Dezember 2006. Wir setzen uns mit Ihnen für die Aufnahme der Verhandlungen in Verbindung.

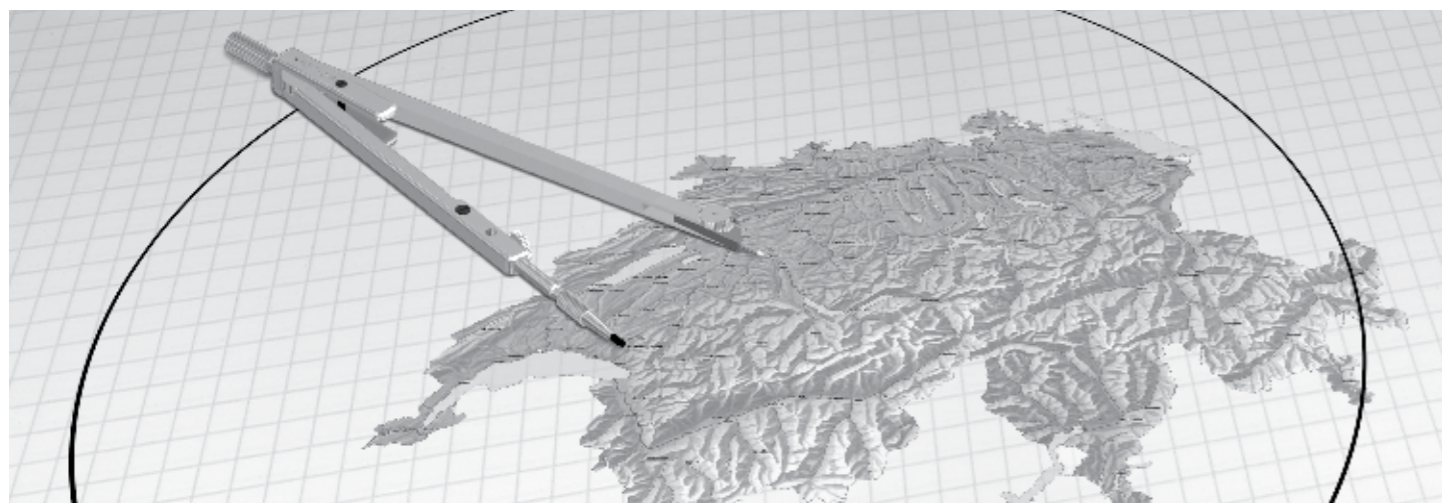
Freundliche Grüsse

Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender
der Geschäftsleitung SBB

Hannes Wittwer
Leiter Personal
Mitglied der Geschäftsleitung SBB

Chi decide i trasferimenti di servizio è la punta di un compasso

Thomas Jacquart; Consiglio Direttivo sezione Berna AR



Alcune considerazioni di un diretto interessato circa la situazione dell'esubero di macchinisti presso il deposito di Berna.

Purtroppo capita spesso e volentieri che noi macchinisti ci si trovi nella situazione di dover sperimentare dolorosamente sulla nostra pelle l'uso della forza da parte dei nostri superiori, che è quanto si è verificato anche il 2 marzo 2006 in occasione della riunione informativa sull'argomento «Eccesso di macchinisti presso il deposito di Berna».

In modo del tutto unidirezionale, in tale circostanza siamo stati informati che da un calcolo teorico risulta che ci sono 45 macchinisti di troppo, per cui si è deciso che per risolvere la questione bisogna trasferirli presso altri posti di lavoro. C'è però da chiedersi se teoria e realtà siano poi la stessa cosa! Mentre la presentazione era ancora in corso, i macchinisti presenti non hanno esitato a mettere questo aspetto in seria discussione, soprattutto in considerazione del fatto che sono ancora troppe le prestazioni non ancora ben definite di cui non si tiene conto. Se, da una parte, alcuni responsabili del reparto per la pianificazione del personale avevano calcolato un'eccedenza di 45 macchinisti di locomotiva, dall'altra parte solo poco prima altri avevano invece previsto una formazione per 12 aspiranti e, questo, nonostante si fosse già preventivato un esubero di macchinisti. Non è che forse si era già «nascosto» un non indifferente numero di macchinisti in vari progetti?

Visto che chiaramente i diretti responsabili non potevano non avvertire degli obblighi nei confronti dei macchinisti, tutti si sono poi dati da fare per cercare di proporre delle soluzioni che potessero essere accettabili e, alla luce della situazione a dir poco «scottante», hanno finito per inscenare una sorta di esercitazione per vigili del fuoco...

C'è davvero da chiedersi dove siano andati a

finire i principi definiti in tante ore di lavoro e poi riportati nei nostri costosi prospetti patinati. La collaborazione, il rapporto di fiducia, lo sviluppo: tutte parole che sembrano aver perso il loro significato.

Tutti noi macchinisti avevamo prestato fede alle dichiarazioni dei nostri superiori, quando affermavano che ci sarebbero state delle soluzioni valide e che sarebbero state generalmente ben accolte, motivo per cui ogni qualvolta avevamo delle perplessità, finivamo per liquidarle con decisione, convinti che non fossero assolutamente realistiche. Poi però un certo numero di macchinisti si sono dovuti presentare dai rispettivi CLP: chi durante il tempo libero o durante il lavoro, chi invece senza alcun preavviso, fatto sta che in quella circostanza abbiamo ricevuto tutti la comunicazione per quanto concerne il provvedimento di trasferimento. Durante un colloquio, del resto molto simile ad un interrogatorio, i CLP ci hanno rivolto tutta una serie di domande circa la nostra situazione professionale e privata. È anche capitato che spesso e volentieri i superiori mettessero in discussione le dichiarazioni di noi macchinisti e si informassero su particolari piuttosto personali, tuttavia comportandosi sempre come se i criteri non fossero sufficientemente validi per non prevedere un trasferimento. Chissà poi se si sono resi conto di essersi comportati come un elefante in un negozio di porcellane?!

Si è subito dato seguito all'invito rivolto dal sig. Hofstetter alle parti sociali di redigere una *ranking list*, ovviamente nella speranza che si sarebbero tenuti in debita considerazione quei valori basilari che da anni vivevano tra le FFS e i collaboratori.

In realtà, quello che poi si è fatto non è stato nient'altro che schivare con una certa eleganza tutti gli eventuali problemi, si è presa la carta geografica della Svizzera, si è appog-

giata su la puntina del compasso e si è semplicemente fatto un bel cerchio sopra, ...ed ecco che, improvvisamente, il problema delle persone da trasferire è scomparso. Di tutti i possibili criteri per definire questi trasferimenti (*ranking list*), ecco che improvvisamente una semplice puntina di compasso ha potere decisionale e può rendere nulla la *ranking list* elaborata in precedenza. Anche il ricorso immediato e veemente del comitato direttivo VSLF della sezione di Berna non ha potuto far altro che cadere nel vuoto. Poi, una volta presa la decisione definitiva, i macchinisti ne sono stati informati nel corso di un colloquio.

Il tutto è stato gestito in un modo assolutamente non professionale, rendendo impossibile ogni forma di dialogo. Ci si è trovati infatti confrontati con una decisione irremovibile, per cui non ci è restato che firmare ed accettare il trasferimento. Comunicazione aperta, dialogo, riconoscimento di contributi individuali... Queste le parole scritte nero su bianco su quel prospetto patinato...

In quanto macchinista direttamente coinvolto, ecco alcuni interrogativi che mi sono posti: C'era davvero solo questa soluzione? Come mai una minuscola puntina di compasso può decidere della nostra vita? Come mai non ce ne siamo resi conto prima? Considerando la questione con una certa obiettività, mi riesce davvero molto difficile accettare una logica secondo cui, nonostante sia specialista NBS, macchinista collaudatore ETCS, hotliner ETCS e un flessibile macchinista di locomotiva, ora dovrei relegare la mia tanto sudata esperienza nel deposito di Payerne in una sorta di binario morto... E, questo, solo a causa di una minuscola e rigida punta di compasso! Tutto sommato, anche dal punto di vista economico aziendale Payerne non è un posto in cui si possano sfruttare

tutte queste conoscenze specialistiche. Del resto, sono convinto che non mancheremo di accorgerci di quanto sia negativo, soprattutto sul piano della sicurezza, il fatto di dover lavorare in un deposito del quale non si padroneggia la lingua. Dal momento che non sono l'unico macchinista con questo tipo di conoscenze, sinceramente mi dà alquanto da pensare con quanta noncuranza e disinvoltura le FFS possano, con le loro maniere forti, annientare non solo un'esperienza conquistata così duramente, ma anche un simile potenziale specialistico.

Cos'è che scatena questo impellente bisogno di conficcare la punta del compasso? Questo atteggiamento ovviamente non ha fatto che instillare nei macchinisti un grande senso di insicurezza, come pure una forte pressione per il fatto di dover accettare il trasferimento pianificato da altri. Qualsiasi reclamo, obiezione o proposta alternativa sono stati semplicemente liquidati come se fossero del tutto infondati.

Malgrado le contrastanti dichiarazioni delle FFS di non creare dei precedenti nell'applicazione dei criteri di trasferimento, sembra che improvvisamente adesso siano possibili alcune decisioni individuali. «Tutti vengono trattati in modo imparziale... (alcuni addirittura in modo ancora più imparziale).» Si è analizzato cosa comporti questa punta di compasso e quali sono le conseguenze?

Il risultato sono dei costi enormi per ogni singolo macchinista da trasferire, oltre ad un'adeguata istruzione per le tratte e per i veicoli, il rimborso per i tempi di spostamento, conoscenze specialistiche inutilizzate e l'indennizzo di varie indennità. Stando a quanto asseriscono le FFS, sembra tuttavia che questi trasferimenti di personale siano più convenienti rispetto ad un transfer di prestazioni. Un errore grossolano di ragionamento anche da un punto di vista economico aziendale... Non può essere che una prestazione, ossia una cosa, venga considerata più costosa e, pertanto, più importante di un essere umano. Non ci sono altre vie per trovare un accordo se non quella di delegare e far applicare queste disposizioni unilaterali? Questo test dei trasferimenti sta per giungere alla conclusione e, entro breve, anche gli ultimi macchinisti inizieranno la loro attività nei luoghi in cui sono stati trasferiti. Cosa ci resta da fare...?

Il compito che è stato assegnato è stato svolto con piena soddisfazione della direzione delle FFS e, se si crede alle varie voci di corridoio, anche con un buon margine finanziario. Con il tempo anche questo mare in tempesta che si è scatenato in seno al personale costretto a trasferirsi finirà per placarsi un po'..., la frustrazione finirà per ammorbidire la ferita provocata dall'uso della forza..., ma si continuerà a pescare ancora per un bel po' in acque torbide. ■

Situazione del personale della filiale Est

Karl Bischofberger; Distributore della Filiale Est AR

L'incresciosa storia della situazione del personale nell'ambito dei macchinisti attivi presso la filiale Est.

Come tutti ben sanno, per gli addetti alle distribuzioni della filiale est si è ormai radicata una sorta di «gioco» infinito, quasi quotidiano. Stiamo parlando dell'ardua ricerca di macchinisti volontari, quei macchinisti che contattiamo, o meglio importuniamo, telefonicamente durante un loro giorno libero e che preghiamo di rinunciare ad uno o più giorni di riposo, dal momento che ci ritroviamo con tanti e poi tanti servizi scoperti. Regolarmente, la direzione cerca di dare a tutti noi addetti alle distribuzioni l'illusione che la situazione contabile del fabbisogno della filiale sia pareggiata (anche se, tutto sommato, sulla carta si può scrivere di tutto, ma può pur sempre capitare di fare degli errori di calcolo).

Prima di cominciare a lamentarmi e a sottoporvi un classico esempio, a nome di tutti noi addetti alle distribuzioni desidero tuttavia approfittare di questa occasione per ringraziare di vero cuore tutti quei macchinisti e quelle macchiniste che, spontaneamente, si mettono a disposizione per effettuare dei servizi supplementari. Del resto, non è affatto evidente che si debbano sempre prevedere così tanti servizi in più. D'accordo, siamo nel bel mezzo delle vacanze autunnali, ma è un dato di fatto che la situazione del personale è a dir poco desolante.

Ecco alcuni esempi di fine settimana in cui avevamo sempre almeno 20-35 macchinisti in meno:

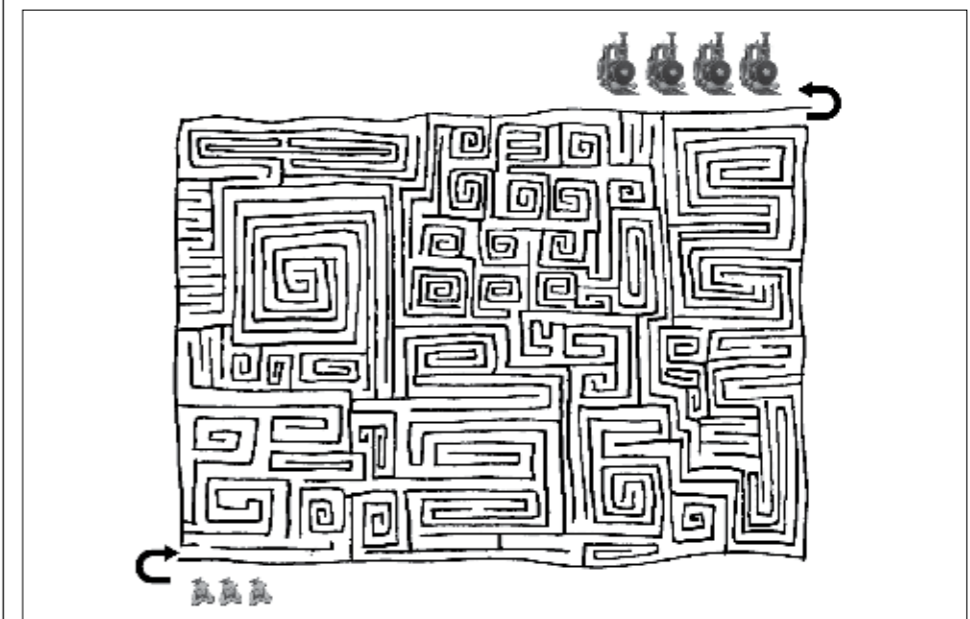
- Sabato 30.09.2006: 36 servizi scoperti in seguito alla chiusura di linee (21 prestazioni supplementari).

- Sabato 7.10.2006: 25 servizi scoperti (varie prestazioni extra, chiusura di linee, ecc.).
- Domenica 8.10.2006: 34 servizi scoperti in seguito alla chiusura della linea Bubikon-Rüti, unicamente servizio shuttle (sdoppiamento S5).

Tutti i giorni, e per tutta la durata dell'anno, noi siamo alla perenne ricerca di macchinisti volontari che ci aiutino a far andare avanti la ferrovia. Oltretutto ci sono parecchie circostanze che contribuiscono a rendere le cose ancora più difficili: inizio delle vacanze scolastiche a Zurigo, ogni giorno 2 MAIN Hotline DTZ, 2 corse di prova MAIN DTZ, corse di prova Bombardier, 2 prestazioni per OLMA, istruzione di macchinisti a Winterthur e Sciaffusa (1 volta al giorno 10 uomini per 6 giorni), prolungamento percorso S16 fino a Thayngen; 2 prestazioni [VP 15] da Zurigo 10759 Coira 10790 Zurigo, nonostante una cadenza per Coira di mezz'ora, ecc., ecc.

Con il nuovo orario dei treni, per esempio, da Zurigo il TGV va fino a Berna come treno di materiali vuoti, ma immediatamente dopo, sempre in direzione di Berna, circola una composizione con carrozze, ciò che probabilmente è dovuto al fatto che disponiamo di troppi macchinisti.

Come vedete, non riusciamo proprio a venire fuori da questa penuria di personale. Nel 2008 si terrà la EM. Come e dove riusciremo a pescare il personale necessario, lo sa solo Dio! E se magari ci tirassero fuori dall'impaccio le pianificate classi di studenti? Ma, per caso, voi sapete dove e quando si formeranno dei nuovi macchinisti? Io no! Vi saluta cordialmente un addetto alle distribuzioni della filiale Est. ■



In occasione della riunione del 28 settembre 2006 tra la direzione Operating, Ph. Gaude-ron, e il responsabile DT, W. Hofstetter, si è avuto modo di discutere in merito alla questione del passaggio alla 15a classe di funzione conformemente al progetto «Vision 2010». In questo contesto, le FFS avevano pianificato una ripartizione percentuale molto rigida di tutte le classi di funzione dei previsti depositi. Dal punto di vista del VSLF questo sistema si presenta alquanto problematico dal momento che, in seguito al naturale avvicendamento delle diverse fasce d'età, nei depositi si verrebbe ben presto a creare una situazione in cui i dipendenti più giovani rientrerebbero nella 15a classe di funzione, nel mentre quelli con più anzianità in un deposito con CF 15 resterebbero fermi alla 14a. Grazie alla graduatoria voluta dal VSLF a livello nazionale, secondo cui i macchinisti con più anzianità rientrerebbero nella 15a classe di funzione, questi problemi e ingiustizie non sorgerebbero nemmeno. Nel corso della prima ripartizione che avrà luogo all'inizio del 2007, la CF 15 verrà introdotta nei previsti depositi sulla base di una percentuale pari al 25%. Questo ha luogo in conformità alla proposta delle FFS e con l'approvazione del SEV e di Transfair. Il VSLF ha acconsentito solo con una certa riluttanza a questa prima stesura, proprio per non ritardare la scelta dei primi macchinisti previsti per la 15a classe di funzione a partire dal 1° gennaio 2007. Dopo questa prima stesura, grazie all'intervento del VSLF la procedura verrà nuovamente studiata a fondo da un gruppo di lavoro.

Ripercussioni sul salario

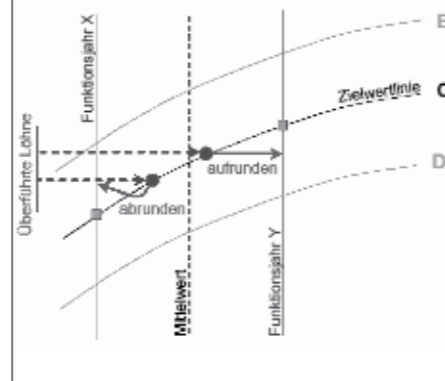
Daniel Ruf; Capo «Vision 2010» VSLF AR

Ripercussioni della CF 15 sul salario

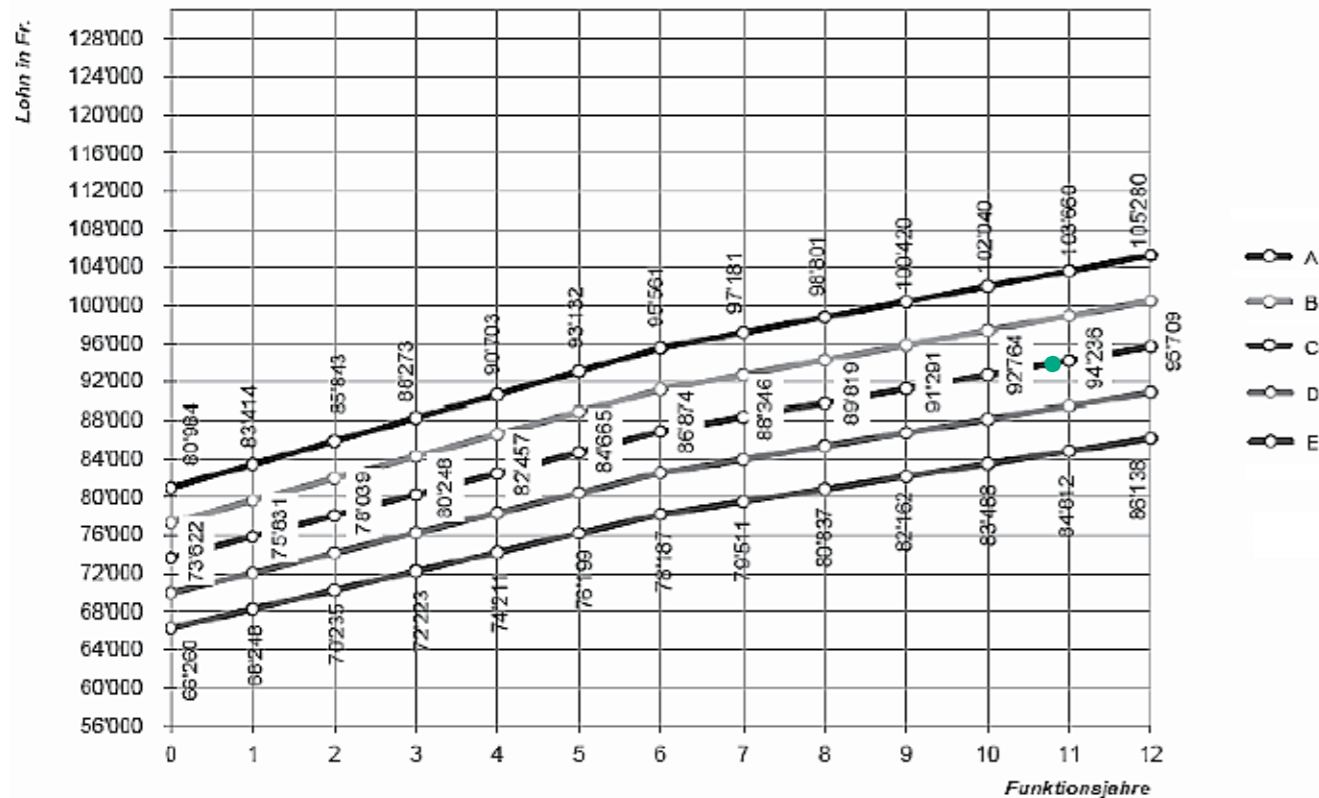
- Tutti i macchinisti prescelti per la 15a classe di funzione (CF), annualmente percepiranno 2'000.- franchi di stipendio in più.
 - Il forfait di 800 minuti previsto per il lavoro accessorio, viene soppresso.
 - In futuro, i responsabili di gruppi speciali ricevono 200 minuti al posto di 1000.
 - In caso di trattative salariali 2007, i macchinisti interessati non intendono partecipare.
 - La perdita del lavoro accessorio equivale ad un importo di circa 610.- franchi.
- I macchinisti che rientrano nella 15a classe di funzione, in futuro vanno integrati nella fascia salariale della 15a CF, per cui viene corrisposto loro un nuovo stipendio di base. La prima tassazione è quindi prevista per giugno 2008.
- Qualora venga definito un nuovo salario, di norma vanno computati gli anni di servizio. Dal momento però che non sono previsti dei colloqui in merito ai salari, la definizione degli anni di servizio ha luogo come

Testo per l'applicazione della direttiva sui salari 2005:

Per il singolo salario, con validità 1° gennaio 2005, da integrare nel nuovo sistema, va stabilita la posizione in cui esso si situa nell'ambito della linea dei valori prefissati C. Se si situa sulla linea C prima del valore medio tra due anni di servizio, è previsto l'arrotondamento degli anni di servizio. Se lo stipendio si situa nell'ambito del valore medio o più in su, il numero determinante degli anni di servizio viene arrotondato per eccesso. A partire da gennaio 2005, il numero degli anni di servizio viene riportato sul conteggio del salario.



La reintegrazione avviene come nel 2005 quindi, a partire dal 1° gennaio 2007, i macchinisti percepiranno un salario di CHF 93'688.- Dato che più o meno corrisponde ad 11 anni di servizio, il calcolo va fatto sulla base di questo numero di anni.



Promoter? Suggestori? Protettori?

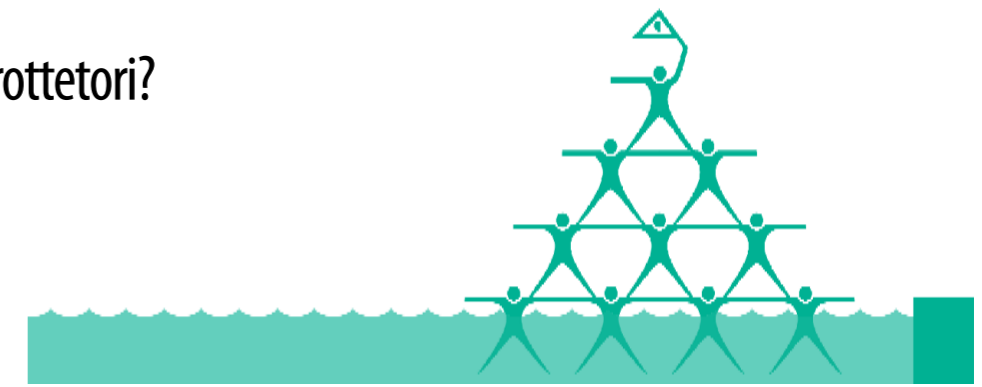
Ruedi Gfeller; Presidente sezione Basilea AR

Non di rado i nostri cari datori di lavoro hanno l'impressione di essere fraintesi. Ci pensiamo poi noi a sfruttare questi malintesi per mettere in giro delle voci (ovviamente non intenzionalmente) che, tutto sommato, in un modo o nell'altro hanno però sempre una certa dose di verità. La conseguenza è che sempre più di frequente ci si trova costretti a rivolgersi ai propri superiori per chiedere spiegazioni, che tuttavia spesso e volentieri non sono affatto in grado di fornirle o, in caso affermativo, non senza qualche perplessità.

Questo compito ora spetta ai PROMOTER! A chi?!! E questo cosa significa? Cosa dovrebbero fare? Sono solo voci? Il termine «promoter», dal latino pro-movere: spingere, stimolare, ha due significati principali: 1.: uno economico e 2.: uno biologico. Beninteso, qui non intendo liquidare il significato biologico come se si trattasse di una semplice assurdità o fosse di scarso interesse. In fin dei conti, il promoter si distingue per la sezione di DNA da cui si può riconoscere il punto di partenza di un gene con il quale riprodurre una copia del DNA stesso. E, questo, detto in parole facili!

Quello che però di questo termine ci interessa di più è il suo significato economico. Generalmente parlando, per promoter si intende il manager o il promotore che si appropria delle nuove idee dell'azienda per poi entusiasmare e conquistare la gente. Ma non sarebbe forse più corretto parlare di «suggestore»? I promoter ricevono delle disposizioni che poi devono trasmettere ad altri, ossia vendere! Ecco quindi il significato della parola «suggestore», che in inglese sta per «prompter» e in francese «souffleur», e che in latino sta a significare una persona disposta a tutto. Questo coinvolge tutti i livelli gerarchici di un'azienda e, in particolare modo, il management. Il manager, infatti, una volta sviluppata un'idea la passa al suo braccio destro che, mi sembra evidente, non dev'essere necessariamente convinto della validità della stessa. E si va avanti così fino ad arrivare ai livelli inferiori, senza dimenticare però che ad ogni successivo livello direttivo si rende necessario informare e convincere un numero sempre maggiore di diretti interessati. E ricicchi nuovamente al punto di dover prevedere un nuovo progetto per la formazione dei quadri.

Com'è poi la faccenda di quello che si riesce ad apprendere, assimilare e infine a trasmettere ad altri? Sembra che da un 100% di informazioni, possiamo assimilarne più o meno il 50% (e non perché si sia stupidi!), ma quello che poi si riesce a trasmettere agli altri



è solo il 25%. Perché mai qui le cose dovrebbero andare diversamente? In definitiva, a noi che riceviamo gli ordini per ultimi non resta che fare domande su domande.

Le FFS, che solitamente non sono affatto restie a fornire informazioni in merito ai progetti, stavolta non hanno fatto proprio niente per quanto riguarda la questione dei promoter. Parole come «informatori» o «metodi della Stasi» non sorprendono più nessuno. Questi promoter hanno magari la funzione di relativizzare la sfiducia che ormai regna sovrana? Senz'altro questo lo si sarebbe dovuto fare ben prima di adesso.

Dal punto di vista dei promoter noi siamo degli oppositori, ossia delle persone che rallentano i processi di innovazione e di trasformazione o, espresso in parole spicce, che sono contrarie a tutte le novità insite nei processi. Ma è poi vero? È la compagnia stessa ad aver assunto così tanti oppositori, o magari siamo diventati così a seguito delle innumerevoli esperienze fatte finora?

Funzione e obiettivo dell'introduzione del promoter dal punto di vista delle FFS:

- *Incremento dell'efficienza from good to great!* Ossia, da buono a eccellente! Nota bene che le nostre prestazioni al momento sono solo buone!
- *Supporto ai processi di trasformazione per quanto concerne i cantieri OP.* Attenzione però, perché se i promoter potranno svolgere il loro compito con la dovuta serietà, ci saranno ancora più cantieri!
- *Acquisizione della nuova cultura/spirito OP.* Attenzione, continuare a battersi reciprocamente sulla spalla qui non serve più di quel tanto!

Quali sono le tipiche funzioni del promoter?

- *Reclamizzare i prodotti, convincere la gente e portarla dalla propria parte.* Nel nostro caso, i prodotti sono sinonimo di obiettivi aziendali.
- *Divulgare le informazioni e promuovere le vendite.*
- *Convincere la gente del «perché» e mostrare «come».*
- *Essere di esempio in base alle proprie azioni!*
- *Proporsi come fattore di successo. E qui cominciano i problemi seri.*

Aspettative delle FFS circa la funzione del promoter:

- *Latore e/o destinatario di informazioni.*
- *Fungere da sensore: ascoltare-sopprimere-trasmettere.* Ossia in inglese: listen-consider-gossip.
- *Ambasciatore di fatti o esempi positivi.* Dovrebbe poterli trasmettere in modo attendibile e sulla base di una determinata situazione.
- *Anticonformista!?* (Le FFS fanno realmente capo a degli intriganti?) Presentare dei controargomenti!
- *Prendere iniziative: proposte direttamente in prima linea.* Procedere con astuzia e insistere affinché vengano attuate.

In realtà, che genere di promoter si prevede? Forza, scegliamocene uno! Il promoter del potere? Sul piano gerarchico stiamo dalla parte dei destinatari. Questo promoter dovrebbe essere in grado di punire gli oppositori e di proteggere coloro che sono per le innovazioni.

Il promoter specializzato? Gerarchicamente parlando la sua posizione non è così importante, ma che qualifiche professionali!

Il promoter di processi? Gode di buone conoscenze della struttura organizzativa. Dispone pertanto di contatti e collegamenti tra i singoli livelli.

Il promoter relazionale? Dispone di una fitta rete di contatti personali e ha dei rapporti molto cordiali con gran parte della compagnia.

Ora, senz'altro il lettore benigno penserà che il sottoscritto non abbia la più pallida idea di quello che ha scritto finora. Forse, ma magari anche sì. Magari questi promoter hanno un obiettivo ben diverso. Vi lascio alla vostra immaginazione ma, mi raccomando, non mettete in giro troppe voci!

Ecco perché definisco i promoter anche dei protettori. Svolgono infatti una specie di ruolo protettivo nei confronti del prossimo. Così potremo essere meglio preparati nel caso di domande pungenti se si prevede un'ennesima attuazione di idee discutibili che alla fine non portano ad altro che a disordini in seno al personale.

Un'ultima cosa prima di concludere: Cosa si intende per buon prodotto? Forse uno per il quale bisogna condurre una campagna per capirne a fondo l'aspetto e la funzione? Oppure uno in grado di farsi propaganda da solo passando di bocca in bocca grazie alla paranza? Rifletteteci ma, mi raccomando, non troppo forte!

Visita alla fermata d'emergenza della nuova galleria di base del Lötschberg (LBT)

Stefan Jufer; Capo Divisione P VSLF, CoPe 3 P AR



Come già riportato più volte dalla stampa, più o meno a metà della galleria di base del Lötschberg, lunga circa 34.6 km, il 24 luglio 2006 si è finalmente piantato il «chiodo d'oro». In questo caso il termine «piantare» è ovviamente inteso in senso simbolico, in quanto i binari vengono posati in base alla più avanzata tecnica di costruzione e l'ultimo spazio tra le fughe delle rotaie da sud a nord viene collegato mediante saldatura. Dopo più o meno una ventina di mesi, e quindi entro i termini previsti, sono stati posati i 57 km di binari necessari.

I posatori dei binari hanno già sgomberato i vari cantieri e la linea di contatto è quasi completamente installata, per cui si ha il via libera per le corse di prova e di collaudo. A partire dall'inizio di ottobre, nella parte sud della galleria si effettueranno infatti delle corse fino a 250 km/h.

Per il 16 giugno 2007 è prevista l'inaugurazione ufficiale della Galleria di base del Lötschberg, dopodiché potranno transitarvi i primi treni commerciali. Nel corso della prima fase, nella galleria circoleranno soprattutto treni merci e alcuni treni viaggiatori, ma diventerà

completamente operativa a partire dal nuovo orario dei treni previsto per il mese di dicembre 2007.

Ora si tratta di passare alla fase di istruzione del personale viaggiante, dal momento che sia il personale di locomotiva che quello del treno dovranno prendere una certa dimestichezza con le peculiarità di quest'opera. Bisognerà inoltre prevedere un'adeguata formazione con relative esercitazioni per quanto concerne le principali misure di sicurezza. I diretti responsabili prevedono di organizzare questi corsi di istruzione per il personale di locomotiva in modo analogo a quelli che hanno avuto luogo per le tratte di recente costruzione. Da un punto di vista operativo non è tuttavia possibile che tutti i macchinisti percorrano questa tratta. Il concetto di formazione, come pure la relativa documentazione, sono già stati trasmessi a CoPe 3. Una delegazione di CoPe 3 ha inoltre potuto visitare la galleria e, in particolare modo, la fermata d'emergenza di Ferden. Questa fermata d'emergenza si trova più o meno a metà galleria. Nel caso in cui si dovesse sviluppare un incendio in un treno, il macchinista deve fare in modo

di raggiungere questa fermata d'emergenza. I passeggeri possono essere evacuati molto rapidamente, per poi attendere i soccorsi negli appositi rifugi. La galleria, che in questo punto è dotata di una fortissima ventilazione, dispone di un gigantesco impianto di aspirazione che consente di soffiare il fumo all'esterno. In caso di difficoltà, chiaramente i passeggeri possono essere evacuati da qualsiasi punto della galleria, ma nel caso di incendio la fermata d'emergenza resta pur sempre la soluzione migliore.

In linea di massima questo concetto di formazione che è stato presentato può essere definito convincente. L'assenso definitivo della prevista formazione GBL verrà dato da CoPe 3 soltanto dopo aver ricevuto ed esaminato tutta la relativa documentazione. Dal nostro punto di vista, ci sembra particolarmente importante che vi sia un'adeguata formazione per quanto riguarda i casi d'emergenza, un aspetto al quale si dovrà pertanto dare una certa priorità. A questo proposito, CoPe 3 ha criticato il fatto che non si prevedano indicazioni relative alla fermata d'emergenza di Ferden. Infatti, il macchinista che si trova all'interno della galleria non ha modo di



Situazioni che richiedono la presenza della polizia

Lettera di Walter Hofstetter; Responsabile DT, ai sindacati AR



Berna, 9 ottobre 2006

Esito del colloquio con la Polizia cantonale di Zurigo in merito alla posizione del personale di locomotiva in caso di situazioni che richiedono la presenza della polizia nell'ambito del traffico ferroviario

Egregi signori,
è con piacere che vi comunico i risultati del colloquio che si è avuto con due comandanti della Polizia cantonale di Zurigo in data 3 ottobre 2006.

Antefatto

Dopo l'incendio del CIS 157 avvenuto l'11 aprile 2006 nella galleria del Zimmerberg, avvalendosi della mediazione del SEV il macchinista aveva reclamato per il comportamento indecoroso da parte della polizia. A parte questo caso specifico, accade piuttosto di sovente che dei macchinisti debbano contattare la polizia in seguito ad incidenti in cui sono coinvolte delle persone. In generale, possiamo dire che i contatti che si sono avuti finora con la Polizia cantonale di Zurigo a seguito di un incidente, hanno sempre avuto un riscontro positivo.

CIS 157

Per quanto riguarda la galleria del Zimmerberg, dal punto di vista della polizia la competenza spetta esclusivamente alla Polizia municipale di Zurigo. Tuttavia, nel caso concreto del CIS 157, in quel momento c'erano due corpi in servizio, ossia la Polizia municipale e la Polizia cantonale, proprio perché il rischio che la situazione potesse degenerare in un disastro di grosse proporzioni era molto alto. Se un incidente nella galleria del Zimmerberg si dovesse trasformare in una catastrofe e avere conseguenze extraregionali, la competenza passa alla Polizia cantonale. L'interrogatorio del macchinista ha invece avuto luogo tramite la Polizia municipale. La polizia si scusa nel caso in cui non si sia usata la dovuta correttezza nei confronti del macchinista. Inoltre, per quanto concerne la stesura del verbale bisognerebbe prevedere la presenza di una persona con cui il macchinista abbia modo di redigere il protocollo in lingua italiana.

Inchieste ai macchinisti dopo degli incidenti (non solo CIS)

In tutte le situazioni qui sotto riportate (anche nel caso di isolamento), il macchi-

nista ha diritto di pretendere la presenza di un accompagnatore durante l'interrogatorio (per es. il CLP). Ogni singolo caso dev'essere necessariamente esaminato dalla polizia, anche qualora si presentino delle situazioni evidenti come possono esserlo i suicidi. Infatti, quando in un incidente sono coinvolte delle persone, il rilevamento delle impronte risulta essere una procedura estremamente complessa, motivo per cui la polizia è necessariamente tenuta ad interrogare tutti i diretti interessati. Si tratta soprattutto di accertare se sussiste l'eventualità di un intervento di terzi, ciò che poi si dovrà poter escludere anche nel caso in cui sorgano dei sospetti in futuro. Una volta che si è chiarita la dinamica, si potrà evitare di procedere ad esami del sangue o delle urine.

Di norma, i summenzionati test vengono eseguiti principalmente per scagionare il macchinista (la vera vittima). In questo contesto, la polizia parte dal presupposto che gli accertamenti fatti confermino le proprie supposizioni, vale a dire che al momento dell'accaduto il macchinista non si trovava sotto l'effetto di droghe o alcol. I funzionari preposti alle indagini dovrebbero però informare il macchinista in questo senso. In caso di incidenti di una certa entità il pubblico ministero può ordinare l'isolamento, previsto principalmente per la protezione del macchinista, delle eventuali persone direttamente coinvolte o dei presenti.

Blocco/sblocco di un treno dopo un incidente: di principio spetta al pubblico ministero la decisione se e quando un treno sia autorizzato a ripartire.

Azioni future

Provvederemo ad informare i nostri quadri (CLP) in merito a quanto emerso da questo colloquio, dopodiché ne daremo debita comunicazione al personale di locomotiva. Qualora, grazie ai contatti che avete con i vostri membri, doveste venire a conoscenza di azioni scorrette della polizia nei confronti di macchinisti, vi preghiamo di volercelo segnalare di modo che possiamo sistemare subito la questione con le persone in causa.

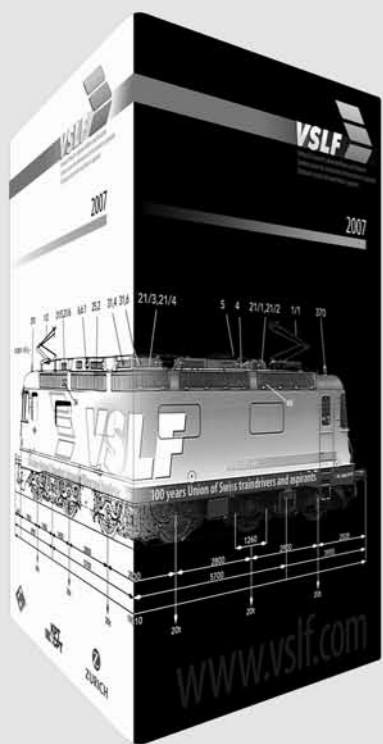
Cordiali saluti.

Walter Hofstetter, responsabile DT

Salve!

Sono la tua nuova agenda tascabile del VSLF. Siccome il look dei miei due predecessori era ormai un po' sorpassato e non rispecchiava più la nuova immagine fresca e dinamica del VSLF, ecco perché è stato deciso di farmi indossare un vestito un po' più moderno! Eccovi però la sorpresa: anno dopo anno mi presenterò a voi sotto spoglie sempre diverse e, chi lo sa, magari potrei addirittura diventare un oggetto da collezionismo! Al momento mi hanno realizzato in un unico modello che non prevede più il raccoglitore con il suo contenuto a buchi, per cui spero tanto non sarete troppo dispiaciuti. Il contenuto dell'agenda è invece analogo a quello dei miei due predecessori. Mi troverete nella vostra cassetta delle lettere all'inizio di novembre. Se a qualcuno di voi dovessi piacere al punto da desiderarne un secondo esemplare, potrete richiedermi sotto www.vslf.com. Il mio augurio è di trascorrere insieme a me un anno bello, proficuo e, soprattutto, senza incidenti!

La tua agenda del VSLF

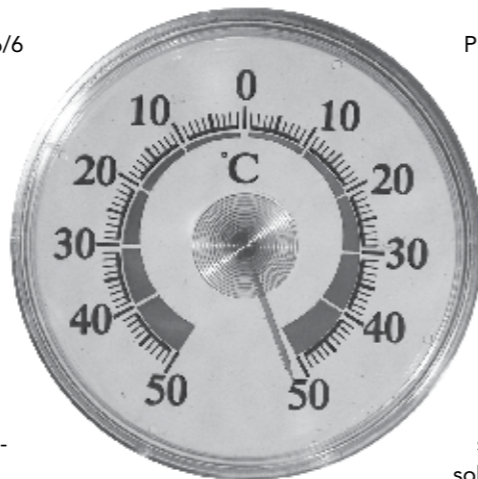


Impianto di condizionamento dell'aria

Philipp Maurer; Capo Divisione M VSLF AR

Le Re4/4 e le Re6/6 sono i nuovi campi di prova delle FFS per gli impianti di condizionamento dell'aria. Dopo decenni di problemi con gli impianti dell'S-Bahn zurighese DPZ a causa della difettosità del prodotto, ecco che ora i disagi ripartono completamente da capo. Dopo una breve, ma torrida estate 2006, una cosa è ormai chiara: La maggior parte degli impianti installati sulle locomotive 420/460 che sono state rimodernate funzionano bene, a condizione però che la temperatura esterna non vada oltre i 23°. Se, tuttavia, la temperatura sale inesorabilmente oltre questo valore, ecco che tantissimi di questi apparecchi cominciano a dare forfait.

Questo è dovuto a diversi fattori: Numerosissimi impianti non raffreddano; infatti, se la locomotiva viene messa in moto senza essere spostata in cabina arriva solo una misera arietta, nonostante l'impianto venga regolato sul 100% di aria fresca e al massimo del raffreddamento. C'è inoltre da dire che, o le cabine sono troppo ermetiche, o le previste condotte di aerazione sono troppo strette! Questo è ormai più che evidente; infatti, non appena si lascia leggermente aperto uno spiraglio delle finestre laterali, peraltro costose e decisamente pericolose, l'impianto comincia subito a raffreddare un bel po' di più. A quanto pare, un altro problema è legato al dispositivo automatico di disinserimento dell'impianto che viene attivato mediante una termocoppia situata nella sala macchine. Questa termocoppia viene regolata su 48° ed effettivamente si inserisce perfettamente una volta raggiunto tale valore. Il risultato è poi il disinserimento dell'impianto di condizionamento dell'aria, dal momento che non è raro che la temperatura della sala macchine vada oltre i 60°. Ma i problemi non finiscono qui. Se il sole picchia troppo forte sulle apparecchiature, automaticamente scatta una protezione termica, per cui non solo non è più possibile attivarle, ma poi finisce anche per funzionare solo la ventilazione che si mette a soffiare in cabina aria di ben 5-20° più calda della temperatura ambiente.



Purtroppo il raffreddamento è possibile solo se la cabina è occupata, dal momento che non appena si cambia la direzione di marcia ecco che è finita con le belle temperature. Infatti, la cabina posteriore può essere raffreddata mediante dei semplici accorgimenti solo su un numero limitatissimo di locomotive.

Ma ci sono anche altri problemi.

A quanto pare l'impianto presenta dei problemi anche sul piano tecnico, dal momento che le valvole dell'aria si bloccano quando la temperatura è troppo elevata, mettendo così fuori servizio tutto l'impianto. Stando poi a quanto afferma il personale di manutenzione, pare inoltre che al momento dell'installazione siano stati fatti degli errori piuttosto importanti che hanno portato alla cessazione della garanzia del costruttore.

Desideriamo segnalare che, per quanto riguarda questi specifici impianti, si ha a che fare con dei prodotti industriali particolarmente pregiati e funzionali, ...certo che se poi ci mettono le mani le FFS, ecco che ovviamente non funzionano più!

«Impianti di condizionamento dell'aria per i nostri macchinisti di locomotiva», così sta scritto, ma se poi tutto sommato non fossero stati affatto installati per il personale? Il personale di locomotiva lavora senza questi impianti di condizionamento già da decenni (afferma la FFS di pochi anni fa), malgrado delle temperature in cui è già da un bel pezzo che il personale d'ufficio si sta stiracchiando beatamente in piscina! L'installazione di questo impianto è più che mai la benvenuta, ma è tutto da vedere se sia stata realmente prevista per i macchinisti di locomotiva in quanto, contemporaneamente al loro montaggio, sulle medesime locomotive si sono installati anche i primi schermi ETCS (DMI). In estate la temperatura limite del DMI viene facilmente raggiunta, per cui questi impianti di condizionamento dell'aria sono assolutamente indispensabili anche sul piano tecnico! Nell'eventualità che una bella volta questi impianti funzionino a dovere, sarà con vero piacere che prenderemo atto degli effetti secondari positivi, ossia temperature più sopportabili sul posto di lavoro!

Treni sicuri, puntuali e puliti

Michel Perren; Presidente sezione Lausanna AR

Riflessione scaturita dalla lettura dell'opuscolo «Treni sicuri, puntuali e puliti» che ho ricevuto di recente.

Permettetemi di chiedermi sul senso e sullo scopo della distribuzione di questo piccolo opuscolo. In effetti, in un primo momento si percepisce la volontà di orientare i collaboratori verso una linea di funzionamento e uno stato mentale necessari per conseguire gli obiettivi predefiniti. Ma, ad una lettura più approfondita, si ricava la strana impressione che si voglia farci prendere lucciole per lanterne!

Adesso mi spiego meglio. A pagina 5 troviamo «La nostra linea di massima», un bel testo, in cui compaiono tante belle parole che saltano agli occhi, come: eseguire i compiti assegnati nel rispetto della qualità e dei termini richiesti, oltre che ai prezzi convenuti. E poi, a pagina 7: Garantire la produzione delle prestazioni richieste per il traffico a grande distanza e quello regionale al miglior prezzo possibile. Ridurre i costi di produzione entro il 2010.

Ed è proprio questo che scatena questa strana sensazione. C'è infatti da chiedersi come, da una parte, si possa avere la pretesa di conseguire degli obiettivi ambiziosi

e, dall'altra, di puntare ad una riduzione dei costi del 20%. Considerando la cosa dal punto di vista dei macchinisti, tutto sommato la sola impressione che se ne ricava riguarda soprattutto la questione della riduzione dei costi che, del resto, resta sempre l'unica vera priorità. Tutto il resto non sono che «inezie» e belle parole! Perché allora fare un simile opuscolo, che di certo poco non costerà, già che siamo in tema di risparmio? Risparmi che si palesano con dei sistemi di segnalamento fuori servizio, in quanto acquistati al miglior prezzo possibile ma che poi a distanza di poco tempo sono già obsoleti; lo stesso vale anche per i climatizzatori. Si tratta di progetti di cui potersi vantare per migliorare il grado di soddisfazione dei macchinisti, come per esempio il progetto di «autodistribuzione», quando poi invece l'unico obiettivo consiste unicamente nel ridurre i costi grazie alla diminuzione del personale d'ufficio a scapito della qualità delle prestazioni, e nel peggiorare ulteriormente l'ambiente di lavoro del macchinista stesso.

Sia l'ambiente di lavoro che il profilo professionale hanno già subito forti trasformazioni, ma a quanto pare non si situano solo qui le potenziali possibilità di riduzione dei costi.

Tutto sommato, si ha quasi l'impressione che siano solo i macchinisti a comportare dei costi per l'azienda. E se magari si cominciasse a rivolgere l'attenzione sul lavoro svolto da tutta un'infinità di persone attive in posti di lavoro non direttamente collegati alla produzione, ma che tuttavia contribuiscono notevolmente ad aumentare i costi? Adesso però forse è meglio che mi fermi qui, altrimenti corro il rischio che alcuni grandi pensatori sfornati dalle scuole di economia mi accusino di non saperne abbastanza e di non capire nulla di gestione aziendale. Sì, d'accordo, ma allora offritemi qualcosa di concreto e non solo delle chiacchiere! Nell'ottica del macchinista, per «concreto» si intende il mantenimento di una formazione d'alto livello che permetta tra l'altro di operare nel modo più efficace possibile in caso di difetti o guasti tecnici. Non basta che si venga semplicemente a chiederci un investimento personale di tempo ed energia per poi acquistare nuove tecnologie, come per esempio l'ETCS e poi, dall'altra parte, farci avere degli opuscoli che non hanno molto da dire se non esasperarci per i loro costi, tanto più che si sta facendo di tutto pur di risparmiare su un aspetto di fondamentale importanza, ossia la sicurezza.



Il traffico viaggiatori delle FFS sta per avviare una nuova azione concernente il lavoro a tempo parziale per il personale di locomotiva. Il VSLF accoglie questa offerta con favore, tuttavia, considerata la carenza di personale prevede ci saranno problemi per quanto riguarda la sua realizzazione. Vi facciamo notare che la giornata informativa 2006 non ha ancora avuto luogo, che si necessita di istruzioni in merito al nuovo orario dei treni e che, per la fine del CCL, bisognerà sistemare la questione dei conteggi del pensus lavorativo. La questione dei giorni liberi spettanti ai macchinisti con attività a tempo parziale, è già stata risolta grazie all'intervento del VSLF della Svizzera orientale.

Dopo che le parti sociali hanno trovato un accordo con la direzione P-OP circa le modalità relative alla formazione linguistica facoltativa, ecco che improvvisamente è comparso il formulario «Rinuncia alla formazione linguistica». A partire dal 2008 la sottoscrizione di questo formulario potrebbe comportare addirittura un trasferimento di servizio presso un altro deposito. Le FFS non hanno tuttavia specificato a quali depositi si applichi questa regola.

Il VSLF raccomanda di non firmare questi formulari per nessun motivo e di notificarci eventuali comunicazioni di trasferimento.

Pronto intervento delle FFS

Kay Rudolf; Vicepresidente sezione Ostschweiz AR



Comunicato della CoPe di Infrastruttura

Il servizio di pronto intervento delle FFS interviene ogni qualvolta si vengono a verificare degli incidenti sull'area ferroviaria o nelle dirette vicinanze ed è specializzato in azioni su tratti di difficile accesso, come i tunnel o i ponti.

Per la fine dell'anno le FFS trasformeranno questo servizio di pronto intervento non professionale in uno professionista che prevedrà un contingente di 191 collaboratori dislocati in quindici posti di lavoro diversi. Alcuni di

questi collaboratori lavorano già a tempo parziale presso altri settori delle FFS.

L'equipaggio di un treno autopompa e di salvataggio prevede la presenza di sette persone qualificate. Tuttavia, in caso di incidenti particolarmente gravi, l'équipe del LRZ potrà avvalersi anche di una quindicina di vigili del fuoco del corpo dei pompieri professionisti e di supporto. Nei giorni feriali il servizio di pronto intervento prevede un'attività che va dalle ore 6.00 alle 20.00. Oltre tale orario il treno LRZ dev'essere pronto ad intervenire entro 15 min., in modo da poter raggiungere il luogo dell'incidente su tratte particolarmente pericolose al più tardi entro un lasso di tempo di 30-45 min. A Zurigo si vuole adottare un modello che assicuri la presenza 24 ore su 24. Per garantire pertanto l'approntamento degli addetti in 5 min., si disporrà di un gruppo di servizio sette giorni su sette in grado di coprire tutte le 24 ore. Sia la formazione che l'aggiornamento continuo della squadra avvengono in stretta collaborazione con i corpi di pompieri professionisti e di supporto locali, garantendo in questo modo la presenza di un team molto affiatato sul luogo del sinistro.

Per i prossimi anni si prevede l'acquisto di 8 LRZ ultimissimo modello. I treni LRZ dell'anno 1996 verranno invece costantemente modernizzati, nel mentre quelli del 1976 verranno gradatamente messi fuori servizio. ■

Studenti ETH nella cabina della locomotiva

Hubert Giger; Presidente VSLF AR



Il 18 aprile 2006 si è tenuta presso l'ETH di Zurigo la tanto mediatizzata manifestazione informativa rivolta agli studenti «Macchinista come attività accessoria». All'ETH sono intervenuti circa 500 ragazzi e una ventina di macchinisti. La relazione non è stata particolarmente incisiva e i giovani presenti hanno mostrato solo un interesse piuttosto discreto. Per la verità, l'impressione che ne ho ricavato non era tanto che questi studenti fossero intervenuti per inseguire un grande desiderio, ossia quello di coronare un sogno di gioventù, quanto piuttosto che si siano sentiti attratti dalla prospettiva di svolgere un lavoretto occasionale, facile e ben retribuito e, chissà, forse anche di ricevere un aperitivo gratis!

Mentre ero sul tram che ci portava all'ETH, ho avuto modo di conversare con una ragazza che teneva in mano un volantino della manifestazione. Questa ragazza ha 17 anni, frequenta la scuola cantonale di Wetingen (in cui erano disponibili i volantini) e mi ha spiegato che, così come vedeva lei le cose, avrebbe facilmente potuto guidare un treno dopo aver seguito una formazione di due sabato pomeriggio, ...un po' come guidare un'auto.

Condizioni

La formazione prevede una durata di 35 settimane e comprende all'incirca 90 gior-

nate di istruzione (14 settimane di 23 ore, di cui la metà di studio autodidattico, e 20 settimane di 2,5 giorni dedicate alle tratte, agli impianti e ai veicoli). In caso di mancato superamento dell'esame, sussiste l'obbligo di rimborsare parzialmente i costi di formazione. La retribuzione oraria ammonta a 34.- franchi, più gli oneri sociali. Annualmente bisogna garantire almeno 160 ore lavorative (UFT OVF = 20 giorni), nel mentre la formazione è vincolante per un periodo di 3 anni. L'attività, che viene svolta durante il fine settimana, concerne l'S2 e l'S16 tra Effretikon e Herrliberg e un unico veicolo (DPZ Re450), compreso l'agganciamento, il lavaggio, la messa in/fuori servizio a Zurigo Herdern.

L'agitazione che si è venuta a creare in seno ai macchinisti a seguito di questa comunicazione delle FFS era a dir poco enorme. E perchè? Si tratta di un attacco alla sicurezza o alle condizioni di lavoro? Penso di no. L'origine di questo disagio è piuttosto riconducibile a quello che è l'orgoglio professionale del macchinista di locomotiva.

Una volta, prima di iniziare la formazione il macchinista doveva assolvere un apprendistato della durata di 4 anni nel ramo meccanico o elettrico. Una certa esperienza di lavoro e il completamento della scuola reclute costituivano ulteriori atout per essere ammessi alla formazione di

macchinista, come pure il fatto di riuscire a superare tutta una serie di esami psichici e fisici alquanto selettivi. Credo che la maggior parte di noi macchinisti si ricordi ancora molto bene delle notevoli difficoltà che hanno dovuto superare. Oggi, invece, si può diventare macchinisti dopo un tirocinio di tre anni o direttamente dopo la maturità e, questo, nonostante le condizioni di assunzione previste dall'OVF (ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie) siano diventate ancora più severe. Oggigiorno, infatti, non si richiede più soltanto una certa abilità manuale, quanto piuttosto mentale e, quindi, un modo di pensare logico, l'uso di complessi sistemi, come pure una totale concentrazione malgrado le tratte siano sempre più impegnative a causa della massiccia segnaletica e gli orari sempre più rigidi. La complessità insita in questa professione, soprattutto se svolta sotto pressione, come pure le potenziali conseguenze fatali in caso di decisioni sbagliate, esigono necessariamente dei candidati dotati di una buona dose di resistenza. A tutt'oggi, infatti, possiamo ancora andare orgogliosi del fatto di riuscire a soddisfare i requisiti necessari per stare alla guida di un treno.

Sicurezza

Nel 1990 la formazione durava all'incirca 100 giorni (RCT e veicoli), nel mentre quella per gli studenti ETH ne prevede 90. Nota bene, questo per un solo veicolo e un'unica tratta peraltro piuttosto impegnativa, ciò che dovrebbe essere fattibile.

Condizioni lavorative

Le condizioni di lavoro si basano sugli accordi sanciti nel CCL. Fondamentalmente i sindacati accolgono con favore l'introduzione del lavoro a tempo parziale.

In base alle aspettative della divisione FFS V, con questi macchinisti-studenti si dovrebbe poter risolvere il problema delle domeniche lavorative nell'ambito del personale di locomotiva V. Di fatto, questo significa che a causa dell'alta fluttuazione che ne deriverebbe, bisognerebbe prevedere la formazione di un numero sempre maggiore di studenti. Dato che i costi di formazione sono solo di poco inferiori, al massimo ci si potrà porre l'interrogativo circa l'utilità economica di questo progetto. Quello che è certo è che, con i quattro studenti che attualmente stanno seguendo la formazione, il problema sarà difficilmente risolvibile.

Per riassumere, dopo appena tre mesi si può dire che l'intera azione sia senza dubbio una costosa gag PR. Ora però sappiamo che le FFS sono favorevoli ad un pensus lavorativo del 20%. È tutto da vedere se, per la ferrovia e per il macchinista, questo possa avere dei risvolti positivi. ■

Ipoteca in 24 ore. Il nostro servizio speciale per voi.



Non importa se volete costruire, acquistare un immobile o riscattare un'ipoteca: il vostro consulente UBS vi presenterà una proposta di finanziamento in linea con i vostri progetti e con la situazione dei tassi. Inoltre farà di tutto affinché riceviate una risposta vincolante entro 24 ore.* Prendeteci in parola e richiedeteci subito un'offerta.



www.ubs.com/hypo24

*Vale solo per finanze arretrati e abitazioni di proprietà e previa presentazione di tutta la documentazione necessaria. © UBS 2006. Tutti i diritti riservati.

Trasferimento dei contratti di lavoro della RM al CCL della BLS

Jürg Kaiser; Presidente sezione RM AR



Care colleghe,
stimati colleghi,

Situazione iniziale:

Il VSLF era partner sociale riconosciuto dell'ex RM AG e, per questo motivo, aveva firmato il contratto di lavoro aziendale di quest'ultima. In seguito alla fusione della RM con la BLS AG, la RM AG ha disdetto il contratto per il 31 dicembre 2006 per cui, a partire dal 1° gennaio 2007, vige unicamente il CCL BLS AG e, questo, anche per l'ex personale della RM.

CCL BLS AG:

Come ben si sa, il VSLF non aveva sottoscritto il CCL della BLS AG. Questo era dovuto al fatto che, al momento di stipulare il CCL, né la BLS AG né i sindacati associati avevano tenuto conto delle migliorie proposte dal VSLF in materia di tempo di lavoro. La sottoscrizione da parte dei sindacati consociati del CCL della BLS, ha significato una violazione del contratto dell'Unione delle trattative. Da parte del VSLF attualmente sono in corso degli ulteriori accertamenti, come per esempio circa la questione del diritto legale di parola dei rappresentanti del personale.

Successive trattative in merito al CCL BLS

Il VSLF non è stato coinvolto nelle successive trattative sul contratto di lavoro aziendale RM AG - CCL BLS AG, nonostante ne avesse tutto il diritto. Del resto, sia i sindacati consociati che la RM AG hanno passivamente accettato questo atteggiamento. Queste trattative si sono svolte nel silenzio più perfetto, per cui il VSLF ne è venuto a conoscenza soltanto a contratto ultimato. Il VSLF non si assume pertanto nessuna responsabilità circa l'esito di queste trattative.

Passaggio dell'ex personale RM nel CCL della BLS AG:

[Prossimamente il personale dell'ex RM AG riceverà un nuovo contratto di lavoro sulla base del CCL della BLS AG. Il VSLF raccomanda ai propri membri di sottoscriverlo.](#)

La mancata sottoscrizione potrebbe dare origine a ripercussioni personali, di cui il VSLF non può assumersi alcuna corresponsabilità. Da solo, il VSLF non può prendere in considerazione l'eventuale rifiuto di sottoscrivere il contratto da parte di un'intera categoria di personale, ciò che del resto non è nemmeno il suo scopo. I membri del VSLF vengono equiparati al personale non organizzato, per cui devono versare una quota di solidarietà di CHF 10.-/mese.

[Il VSLF prende a proprio carico questa quota di solidarietà. La quota sindacale VSLF riportata sul certificato di salario viene automaticamente ridotta di CHF 10.-/mese.](#)

La nuova sezione VSLF BLS si impegnerà anche in futuro per tutti voi.

Futuro della BLS AG:

La mancata sottoscrizione del CCL della BLS AG non significa che il VSLF non abbia più voce in capitolo nell'ambito della stessa. Il VSLF resta infatti una parte sociale, per cui continuerà ad essere presente in seno alle commissioni per la specifica sfera di competenza.

A tempo debito, il comitato del VSLF intende prevedere un colloquio chiarificatorio con la direzione della BLS AG e i due sindacati consociati. Ora, però, bisogna attendere gli sviluppi delle trattative in merito al CCL delle FFS AG.

[Anche in futuro, il nostro sindacato intende rappresentare e tutelare con la dovuta competenza i membri del VSLF in seno alla BLS](#)

[AG, all'UFT e al DATEC, sia dal punto di vista legale che sociale.](#)

Grazie ad una costante collaborazione, per il VSLF sussiste anche in futuro la possibilità di avere un'influenza sugli avvenimenti.

Futuro della sezione RM:

Prevediamo che ci sarà una fusione tra la sezione RM e l'attuale sezione BLS. In occasione della prevista assemblea generale della sezione RM e BLS avremo modo di votare in merito a questa fusione. Nel caso in cui questa fusione delle sezioni venga approvata all'unanimità, è mio desiderio candidarmi in qualità di vicepresidente. Vi aspettiamo tutti all'AG del 25 gennaio 2007 di Konolfingen.

Corso AZG / CCL

Considerati gli ultimi avvenimenti, (incidente di Dürrenast, violazioni dell'AZG, denunce, ecc.) il VSLF ha deciso di organizzare un corso AZG che sarà diretto da Daniel Ruf (specialista AZG del comitato VSLF). Questo corso si prefigge di illustrarci tutto ciò che il nuovo CCL della BLS AG prevede o meno in materia di tempo di lavoro.

Vogliate consultare anche la sinossi AZG / AZGV nel nostro sito Internet www.vslf.com che potrete scaricare e stampare.

Ringraziandovi tutti per la vostra fedeltà al VSLF, vogliate gradire i miei più cordiali saluti.

Jürg Kaiser

Potrete consultare le nuove strutture delle sezioni congiunte BLS e RM del VSLF a pagina 63. ■

Ormai la RM fa parte della storia

Schweizer Eisenbahn Revue 08/06 AR



Durante la riunione del 23 giugno 2006 tenutasi a Berna gli azionisti della BLS Lötschbergbahn AG hanno dato il loro assenso alla fusione con la Regionalverkehr Mittelland AG (RM). Solo il giorno prima, ad Hasle-Rüegsau l'assemblea generale del «junior partner» RM era giunta alla stessa conclusione. Sostanzialmente, questa fusione consiste nell'unificazione delle due compagnie con la ricostituita BLS AG. In seno agli azionisti di minoranza della BLS che, anche se senza speranze di riuscita, si sono opposti a questa fusione a causa della maggioranza della confederazione e dei cantoni, c'era anche Rolf Georg, il titolare della ditta Georg Verkehrsgesellschaft, una piccola compagnia ferroviaria germanica.

Profili professionali Cargo

Philipp Maurer; Capo Divisione M VSLF AR

Il progetto concernente i nuovi profili professionali Cargo ha preso ufficialmente il via il 20.05.2005, alla presenza dei rappresentanti del personale.

Il primo passo consisteva nella raccolta e nell'elaborazione di tutti i dati e delle attività delle attuali professioni. Il secondo passo prevedeva la stesura di un elenco e la descrizione delle possibili attività di domani. Questi compiti sono stati affidati ai gruppi di progetto Macchinisti Cargo, Produzione regionale Cargo, Amministrazione-Produzione, Tecnica, Manovra, come pure Formazione di base. In stretta collaborazione con la base, i rappresentanti del personale e Cargo FFS, con questi lavori è stato possibile elaborare tutte le attività effettive, come pure le possibili attività future.

Il lavoro dei gruppi di progetto si è concluso il 2 dicembre 2005, dopodiché i risultati sono

Alla fine, l'AG BLS ha dato il proprio consenso alla prevista fusione con 6,19 milioni di voti contro 0,26. Nel frattempo è stato assegnato anche l'ultimo seggio vacante nel consiglio d'amministrazione della nuova società. Al posto dell'attuale direttore della RM Martin Selz, subentra l'editore bernese dr. Rudolf Stämpfli, al cui gruppo tipografico ed editoriale vengono spesso commissionate da parte delle compagnie delle ordinazioni senza bando di concorso. Con questa fusione automaticamente finisce la storia della Regionalverkehr Mittelland, costituitasi nel 1997 in seguito all'unificazione della Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), della Solothurn-Münster-Bahn (SMB) e delle Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB). Malgrado

questa fusione, voluta da confederazione e cantoni, fosse nell'aria già da diversi anni, recentemente la RM aveva comunque adottato un nuovo look per alcuni dei suoi treni, aveva collocato nelle stazioni dei pannelli informativi con un design RM e dei sedili riscaldabili e aveva inoltre acquistato nuove uniformi per il personale.

La rete ferroviaria della nuova BLS AG, che è diventata operativa a tutti gli effetti il 27 giugno, comprende 440 chilometri ferroviari, numerose linee di autobus e la navigazione sui laghi di Thun e di Brienz. La BLS AG annovera circa 2600 collaboratori; i principali azionisti sono il cantone di Berna, che detiene il 55,8% delle azioni, e la confederazione, con il 21,7%. ■

stati trasmessi ai rappresentanti del personale e alla Cargo.

Con l'anno nuovo sono partite le trattative sui profili professionali. Vi fanno parte l'Unione delle trattative e Cargo, nel mentre la CoPe ha il ruolo di osservatore.

Al momento attuale (chiusura della redazione), a parte alcune piccole modifiche redazionali, i profili professionali in seno alla Produzione regionale Cargo (Amministrazione-Produzione, Tecnica, Manovra) sono già definiti. Per quanto concerne il profilo professionale del macchinista, la struttura delle future attività è ormai nota, anche se sono previste delle modifiche redazionali più importanti che richiederanno un altro incontro tra tutti i diretti interessati.

I profili professionali Cargo si orientano su

un futuro di Cargo FFS possibilmente positivo e, per la prima volta dopo tanto tempo, illustrano di nuovo le professioni in ambito produttivo in base alle odierne attività. Non si delineano grossi cambiamenti per quanto riguarda i macchinisti di Cargo FFS! Per la maggior parte dei macchinisti non ci sarà alcun cambiamento; per quei macchinisti per i quali invece ce ne saranno, si dovranno in parte prevedere dei lavori supplementari (formazioni) anche se, tutto sommato, la situazione è abbastanza positiva.

Le trattative non sono ancora terminate. Una volta concluse, provvederemo quindi a darvi tutte le informazioni dettagliate (speriamo ancora entro il mese di ottobre 2006), proprio per non compromettere i risultati delle trattative che, finora, si sono svolte in modo alquanto positivo. ■

Pensionamento

Karl Liechti; Cassiere VSLF AR



I macchinisti e le macchiniste mantengono lo stato di membro attivo del VSLF ed esercitano il diritto elettorale e di voto anche dopo il pensionamento. Per queste persone, che continuano a ricevere il LocoFolio anche una volta pensionate, la quota annuale ammonta a Fr. 60.-. Di norma, con il pensionamento automaticamente si estingue la protezione giuridica professionale CAP, tuttavia, su espressa richiesta è possibile mantenerla (per ulteriori informazioni vogliate rivolgervi al cassiere). Restano effettive anche tutte le altre prestazioni di cui beneficiano i partner del VSLF. È nostro desiderio che tutti i colleghi che si apprestano ad andare in pensione restino membri del VSLF anche nel futuro e continuo (oppure comincino) a partecipare alle nostre assemblee e a trasmetterci le loro opinioni.

Soci sostenitori del VSLF

Per soci sostenitori si intendono tutti gli interessati e i simpatizzanti che non sono però dei macchinisti attivi. La quota annuale per i soci sostenitori ammonta a Fr. 60.-, ciò che consente di beneficiare di determinate offerte (vedi sito Internet www.vslf.com) e anche di ricevere il LocoFolio.

Per annunciarvi in qualità di soci sostenitori del VSLF, vogliate consultare l'ultima pagina di questo LocoFolio. ■



12 giugno 2006, fa apparizione in Ticino il FLIRT TILO, l'ultimo gioiello della casa costruttrice Stadler di Bussnang. In concomitanza con la consegna dei diplomi ai neo macchinisti della TILO a Chiasso. Il Flirt rimarrà alcuni giorni nella stazione di confine per dei test sotto la corrente italiana. A partire dell'anno prossimo è previsto la consegna della serie di questo nuovo spola per i treni regionali. La popolazione potrà usufruire di un veicolo climatizzata, moderno e silenzioso per spostarsi nella regione. ■

G-32539; Aggancio e sgancio a Basilea

Philipp Maurer; Capo Divisione M VSLF AR

Ovvero: come FFS Cargo non metta a disposizione la necessaria infrastruttura e il necessario tempo materiale!

Con l'istruzione G-32539 del 18.08.2006 ai macchinisti di locomotiva si è comunicato che, a partire dal 1° settembre, dovranno provvedere personalmente all'operazione di aggancio e di sgancio dei treni presso la stazione di manovra di Basilea. In un'epoca di ottimizzazione dei processi operativi e di ristrutturazioni, non può che essere utile andare in cerca di ulteriori potenziali di risparmio...

Come però tutte le direzioni aziendali consapevoli sanno molto bene, queste ristrutturazioni e ottimizzazioni portano sì a dei risparmi, ma per la maggiore finiscono poi per avere delle ripercussioni finanziarie. Nel migliore dei casi, queste uscite sono inferiori ai risparmi stessi. Come possano andare le cose in questo specifico caso, è ancora tutto da vedersi.

Come dovrebbe funzionare? Sembra che i lavori che finora venivano eseguiti da due collaboratori contemporaneamente (verificatore + macchinista), in futuro debbano essere fatti solo dal macchinista. Purtroppo qui ci si è dimenticati che questa «innovazione» non potrà significare nient'altro che del lavoro straordinario per il personale di locomotiva che, di conseguenza, necessiterà di ancora più tempo per svolgere il proprio lavoro con la dovuta serietà. Non si è però tenuto assolutamente conto di questo aspetto, dato che non si sono in alcun modo pianificati (intenzionalmente?) dei tempi supplementari.

In tutto questo c'è però una logica! Se dovesse funzionare senza tempi supplementari, perchè mai assegnare più tempo? Riteniamo che il personale di locomotiva sia l'unico a poter giudicare realmente! Cari colleghi: è assolutamente controproducente finire prima le pause o arrivare in anticipo sul posto di lavoro solo per potersi annunciare puntualmente per la partenza!

I compiti supplementari finora assegnati

vanno ben oltre i tempi previsti per la preparazione del treno, oltre al fatto che già prima di questo incarico aggiuntivo, i tempi erano stati ridotti ad un minimo assoluto.

Qui di seguito un breve elenco dei nuovi compiti aggiuntivi:

Arrivare con la locomotiva fino al treno in partenza, scendere, controllare che il treno sia frenato, attivare l'impianto di prefrenatura del treno, disinserire l'impianto di frenatura, chiudere il rubinetto della condotta generale del treno, staccare il tubo flessibile, fissare il tubo all'impianto di frenatura, salire, partire, mettere la locomotiva fuori servizio, indossare gli indumenti di protezione*, scendere, agganciare la locomotiva ai vagoni, controllare, camminare di nuovo avanti, salire, mettere in moto la locomotiva, alimentare i freni, assicurare la locomotiva, scendere, tornare di nuovo indietro, controllare i freni allentati, camminare ancora avanti, salire, controllare la tenuta dei freni, attivare la valvola di frenatura «frenare», verificare la plausibilità dell'uscita dell'aria, scendere, tornare indietro e controllare i freni bloccati, camminare ancora avanti, salire, attivare la valvola di frenatura «allentare i freni», scendere, andare di nuovo avanti, controllare i freni allentati, andare ancora avanti, attivare il dispositivo ripetitore «prova supplementare dei freni buona», salire, togliere gli indumenti di protezione*, scendere, camminare fino all'edificio di servizio, lavarsi le mani, entrare in ufficio, prendere in consegna i documenti (organizzare), ritornare al treno, salire, inserire i dati, preparare tutti i documenti per la corsa, scendere, attivare il dispositivo ripetitore «treno in condizioni di marcia**», salire, attendere il permesso di partire.

**Gli indumenti di protezione, come pure la necessaria infrastruttura, non sono disponibili e, tanto meno, in vista!*

***L'annuncio «treno in condizioni di marcia» deve aver luogo al più tardi 5 minuti prima del regolare orario di partenza.*

Questa lista non ha alcuna pretesa di essere completa!

Cosa succede per esempio a quei macchinisti che hanno problemi con la schiena? E se il medico dovesse prescrivere ad un macchinista che non può agganciare e sganciare il treno? Diventerebbe immediatamente un caso per la reintegrazione o, addirittura, non sarebbe più idoneo come macchinista? A quanto pare, allusioni in questo senso sono già state fatte da parte di alcuni superiori. Man mano che si va su con l'età è risaputo che aumentano le discopatie e i dolori vari alla schiena, dei problemi che non sono da sottovalutare per i macchinisti! Questo ci viene confermato anche da numerosi studi che evidenziano le fortissime sollecitazioni a cui la muscolatura dorsale in generale e i dischi intervertebrali sono soggetti.

L'operazione di aggancio e di sgancio da parte del macchinista è una cosa assolutamente fattibile! Tuttavia, per metterla in pratica prima bisogna che vengano soddisfatte delle chiare condizioni di base!

Sollecitiamo pertanto l'azienda a voler introdurre immediatamente queste condizioni di base! Tra l'altro, esse prevedono:

- Inserimento del tempo materiale aggiuntivo nelle distribuzioni
- Indumenti di protezione che non necessitino di spazi particolari e che abbiano un peso minimo (le borse sono già stracolme con gli utensili prescritti dall'UFT)
- Gli indumenti di protezione devono essere lavati dalla compagnia stessa; lo stesso dicasi anche per il personale di manovra
- Possibilità per i macchinisti di asciugare gli indumenti presso tutti i depositi
- Armadietti guardaroba per tutti i macchinisti
- Unasoluzione per i macchinisti esonerati dal medico dalle operazioni di aggancio e sgancio ■

