

# Offerta esclusiva per i nostri soci: privaLex®

Approfitta subito del 50% di sconto su privaLex®, l'assicurazione di protezione giuridica globale per privati e famiglie!



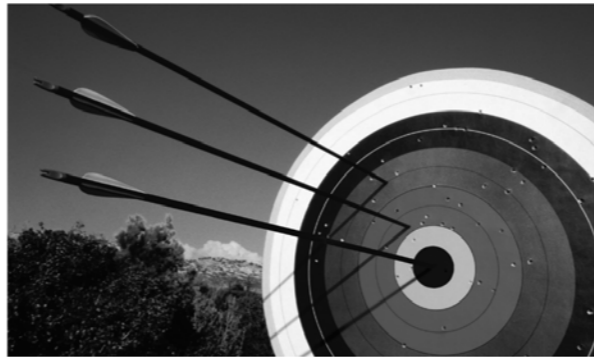
Sconto speciale del 50%!



Rechtsschutz  
Protection juridique  
Protezione giuridica

## Non puoi sbagliare

Qualunque sia la situazione in cui vuoi tutelare i tuoi interessi di consumatore, utente della strada, turista, lavoratore, paziente, sportivo o altro: privaLex® fa rispettare i tuoi diritti in tutto il mondo.



## privaLex® è tutela globale

Avere ragione è bene, ottenere ragione è meglio. E CAP offre assistenza rapida ed efficiente, senza costringerti a mettere sul piatto migliaia di franchi per avvocati, spese giudiziarie e perizie.

Impossibile farsi valere per meno!

### privaLex® assume

- onorari di avvocati
- spese di perizia
- spese giudiziarie e di inchiesta
- indennità di processo
- cauzioni penali
- spese di mediazione

## Sì, intendo aderire!

Dichiaro di avere letto le condizioni generali (CG) su <http://www.cap.ch>, di essere socio di VSLF (Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti) e di voler stipulare la protezione giuridica globale per:

locatario famiglia  CHF 173.30 invece di CHF 346.50      proprietario e famiglia  CHF 227.90 invece di CHF 455.70  
locatario singolo  CHF 144.90 invece di CHF 289.80      proprietario singolo  CHF 199.50 invece di CHF 399.00

Durata del contratto: 1 anno, con rinnovo tacito annuale, salvo disdetta tre mesi prima della scadenza

Pagamento: annuale anticipato

Valida dal: \_\_\_\_\_ (almeno un giorno dopo la ricezione del plico postale presso CAP)

Nome e cognome: \_\_\_\_\_

Indirizzo, NPA, luogo: \_\_\_\_\_

Telefono fisso / cellulare: \_\_\_\_\_      Data di nascita: \_\_\_\_\_

Socio dal / Tessera n.: \_\_\_\_\_

Luogo, data: \_\_\_\_\_      Firma: \_\_\_\_\_

Inviare direttamente a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Baslerstrasse 52, 8048 Zurigo, Tel. 058 358 09 09, [hugo.nuss@cap.ch](mailto:hugo.nuss@cap.ch)

Fanno fede le condizioni generali (CG) privaLex®, Protezione giuridica globale per locatari / proprietari, edizione 06/2009. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell'associazione VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base di VSLF.

I dati del cliente saranno trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo / una polizza o invio di documentazione) e non saranno trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati del cliente nell'ambito di iniziative di ottimizzazione prodotti per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto all'informazione e, a determinate condizioni, alla rettifica, al blocco o all'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici o nel dossier.

## Editoriale

Daniel Hurter; redattore del Loco Folio



È con vero piacere che vi presentiamo l'ultimissima edizione del Loco Folio. L'ultimo numero indubbiamente non ha mancato di destare un certo scalpore. Infatti, se da un lato ci sono pervenute delle reazioni molto positive da parte dei nostri membri, dall'altro lato questo ha però anche fatto sì che alcuni di loro decidessero di lasciare il VSLF e talvolta si dovessero intavolare dei lunghi colloqui tra i rappresentanti delle FFS o di altre istanze e i funzionari del VSLF. Questo comunque ci permette di capire come il Loco Folio continui a riscuotere grande interesse presso i nostri lettori e che gli argomenti trattati siano ben scelti e di grande attualità. Ed è per questo che ci sforziamo di migliorare costantemente il Loco Folio e di adattarlo alle nuove condizioni di base. In questo numero abbiamo già apportato alcuni cambiamenti e, pertanto, l'editoriale non sarà più scritto dal presidente, bensì dal redattore stesso. Il nostro presidente disporrà infatti di una propria piattaforma in un'altra parte del giornale.

Noi tutti, compreso tutto il VSLF, non mancheremo però di coltivare anche in futuro i principi «orientamento al risultato e alle prestazioni», «confronto critico-costruttivo», «affidabilità» e «know-how ferroviario».

Pardon, devo confessare una cosa... Decisamente questa non è farina del nostro sacco! Questi sono i nuovi principi direttivi delle FFS, anche se però potrebbero benissimo essere quelli adottati da sempre dal VSLF.

Spesso si critica il fatto che nel Loco Folio non ci sono abbastanza articoli tecnici. La redazione non può che essere d'accordo su questo ma, come di consuetudine presso il VSLF, anche qui si lavora su una base non professionista e quindi le capacità sono alquanto limitate. Negli ultimi tempi abbiamo deciso di dare la priorità ad altri argomenti, sempre molto attuali. Con gli articoli pubblicati in questo numero sull'ottimizzazione della circolazione dei treni e il progetto LION Re 420, ci auguriamo di sopperire almeno in parte a questa carenza. Desideriamo inoltre farvi notare che i membri del VSLF hanno diritto ad uno sconto sul prezzo di abbonamento alla rivista specializzata Schweizer Eisenbahn-Revue, su cui si potrà trovare una vasta scelta di articoli tecnici.

Come già accennato prima, molte attività che in altre organizzazioni vengono mandate avanti da dei collaboratori a tempo pieno, di norma molto ben pagati e all'interno di eleganti ed imponenti stabili am-

ministrativi, presso il VSLF tutto questo è possibile grazie ai tanti colleghi che collaborano con noi una volta finita la loro giornata di lavoro, direttamente da casa o da chissà che parte della Svizzera. Vogliamo iniziare questo numero proprio presentandovi questi nostri preziosi collaboratori che lavorano nell'ombra.

Nel Loco Folio viene riferito su quanto conosciamo e su tutto ciò che siamo in grado di capire. Ed è pertanto più che naturale che i contenuti del Loco Folio rispecchino l'ambiente di lavoro degli autori dei vari articoli, con la conseguenza che il tema principale delle nostre edizioni spesso poi verte su FFS traffico viaggiatori o sulla regione di Zurigo. Questo potrebbe senz'altro cambiare, soprattutto se anche le macchiniste e i macchinisti provenienti dal resto della Svizzera tedesca, dalla Svizzera occidentale e dal Ticino, come pure da altre imprese ferroviarie, faranno pervenire alla redazione del Loco Folio un numero cospicuo di articoli.

Nella speranza di essere riusciti nel nostro intento di proporvi un numero quanto più variato possibile, vi auguriamo una piacevole lettura.

Daniel Hurter



Basta un **per risparmiare sui premi.**

Per fortuna siete soci della VSLF. Perché così approfittate di uno sconto di oltre il 25% sui premi delle assicurazioni complementari e di una consulenza personalizzata presso CPT, la n. 1 delle casse malati online. Per richiedere un'offerta: 058 310 98 72 o [www.vslf.kpt.ch](http://www.vslf.kpt.ch)



## La voce del presidente

Hubert Giger, presidente VSLF

Stimati colleghi e colleghe

Presso la **BLS SA**, all'inizio dell'anno hanno preso il via le trattative **CCL**. Il VSLF ha ora un ruolo attivo e di corresponsabilità. In tale contesto, sono state sottoposte le rispettive rivendicazioni e si sono concordate le scadenze del caso. Per noi una cosa è chiara: il principio dell'uguaglianza va assolutamente rispettato, sia nei confronti della BLS che all'interno del personale. Non siamo disposti ad accettare dei tagli unilaterali del personale con tempo di lavoro irregolare, per tutte le categorie delle persone dell'impresa, come già avvenuto per il primo CCL.

Nel frattempo, si sono concluse le trattative per il **CCL di FFS Cargo International** che ha potuto essere firmato. Dopo i timori iniziali che potessero risultarne delle condizioni di lavoro ancora peggiori, possiamo ora affermare che sono praticamente analoghe a quelle applicate per FFS Cargo. Il VSLF ha svolto un ruolo decisivo nel corso delle trattative. Non è ancora detta l'ultima parola sulla ripartizione del personale di locomotiva di diversi depositi Cargo in gruppi Cargo e International. A seguito di questa riorganizzazione dell'impresa, noi ci siamo battuti per far sì che le distribuzioni non diventassero ancora più unilaterali, monotone e antisociali.

Ci è stato chiesto come mai il VSLF avesse sostenuto la fondazione di società associate e avesse firmato il CCL di FFS Cargo International. Con la firma del CCL non si sostengono le decisioni del gruppo, bensì si dà unicamente la propria approvazione alle condizioni di lavoro dei dipendenti. È vero che il personale di locomotiva ha un forte interesse ad impiegare un corpo personale possibilmente vasto e universale nelle singole sedi. Questo infatti permette di aumentare la varietà dei veicoli e dei percorsi, dà la possibilità di lavorare in base a vari modelli di orario di lavoro, consente una semplificazione sul piano della pianificazione del lavoro del personale e, di conseguenza, della produttività della ferrovia.

Spetta quindi a FFS Cargo e a FFS Cargo International suddividere il personale di locomotiva in maniera centralizzata e sfruttare le varie sinergie. Allo stesso modo, la direzione del traffico regionale FFS ha la possibilità di reintegrare queste associate in seno al gruppo e trarne tutti i derivanti vantaggi. Nell'interesse del personale di locomotiva e della produttività, il VSLF si oppone alla creazione di un'altra filiale per



il traffico regionale, come già si sta discutendo per la S-Bahn di Ginevra (CEVA).

**L'accordo salariale con le FFS** dello scorso autunno può essere definito discreto. Non è infatti evidente che praticamente tutto l'onere supplementare, derivante dal cambiamento del tasso di conversione della CP, venga assunto dalle FFS, soprattutto se si tiene conto del fatto che la situazione economica in Svizzera e in Europa continua ad essere oltremodo preoccupante. È prova di un certo coraggio anche la decisione di questa primavera di assegnare un premio di riconoscimento di 200 franchi, malgrado i tagli previsti nell'ambito del traffico a carri completi e le accese discussioni sugli aumenti tariffari.

La nostra **assemblea generale di Locarno**, caratterizzata dalla presenza della Consigliera federale Doris Leuthard, può dirsi più che riuscita sotto tutti i punti di vista. La sig.ra Leuthard ci ha ripetutamente esortati a rivolgerci anche a lei per le nostre richieste. Abbiamo preso atto con piacere della sua offerta e, se necessario, non mancheremo di approfittarne.

Anche gli scambi di idee con le colleghe e i colleghi più giovani e anziani sono stati molto interessanti. Gli interessi e le esigenze sul piano professionale da parte delle varie generazioni sono in costante aumento. In futuro, sarà ancora più impegnativo per noi riuscire a rappresentare al meglio tutte le parti. La nomina di Benjamin Jelk, il

nostro giovane collega che è stato eletto in seno al comitato, torna senz'altro a favore di un ringiovanimento del VSLF.

Le nostre borse a tracolla che il VSLF ha fatto preparare da **Anyway-solutions** espressamente per l'AG, sono fatte a mano, vanno letteralmente a ruba e sono «Swiss made» by FFS. Il fatto che a Locarno anche diversi dirigenti delle FFS abbiano acquistato una borsa del VSLF, ci ha fatto particolarmente piacere. Da notare che, 14 giorni dopo l'AG, la Consigliera federale Leuthard aveva con sé la sua borsa del VSLF durante la corsa in cabina da Berna a Zurigo con il CEO delle FFS Andreas Meyer. In questo numero potrete trovare le relative immagini televisive; il link relativo all'edizione del notiziario è:

[www.videoportal.sf.tv](http://www.videoportal.sf.tv)  
«Bundesrätin Leuthard besucht SBB-Baustelle in Zürich»; 5. 4. 2012.

La ragione d'essere del VSLF, come sindacato indipendente impegnato nella tutela del personale di locomotiva, consiste nel dare seguito alle richieste che gli vengono sottoposte e ai compiti che gli vengono affidati. E, questi, sono in costante aumento. Il vostro contributo è dato dalla vostra affiliazione come membri e dal vostro supporto che permettono al VSLF di rafforzare la propria posizione. Colgo l'occasione per rivolgere a tutti un sentito ringraziamento.

Il vostro presidente  
Hubert Giger

# Assemblea Generale

Il 21 marzo 2012 ha avuto luogo l'Assemblea generale del VSLF a Locarno. Qui di seguito il discorso tenuto dal presidente del VSLF in occasione di tale assemblea. Tutti i discorsi che si sono tenuti durante l'Assemblea generale di Locarno possono essere riascoltati in Internet in formato MP3 sotto: <http://www.vslf.com/627.html>

Onorevole Consigliera federale Leuthard  
Onorevole Sindaco Speciali  
Onorevole Consigliere di Stato Borradori  
Gentile signore, egregi signori  
Care colleghe e cari colleghi

Per il VSLF, fondato nel 1876 e, pertanto, una delle più antiche associazioni di categoria della Svizzera, è un grande onore poter accogliere per la prima volta una Consigliera federale ad una nostra assemblea generale. A lei, signora Leuthard, vada il nostro più caloroso benvenuto. La sig.ra Leuthard arriva qua direttamente da un'assemblea generale delle donne PDC, tenutasi a Lugano. Solo pochi anni fa, il fatto di penetrare in quello che una volta era un bastione tipicamente maschile avrebbe comportato non poche difficoltà. Nel frattempo, sono sempre più le donne che lavorano in cabina e che svolgono il proprio lavoro con la stessa professionalità e qualità degli uomini, dato che devono soddisfare i medesimi requisiti. Anche in futuro, il VSLF farà tutto il possibile affinché le cose restino così e le nostre colleghe non vengano degradate a semplici quote rosa.

Oggi ho il grande piacere di dare un caloroso benvenuto a 150 colleghe e colleghi che, per poter partecipare all'AG della propria associazione di categoria, hanno sacrificato quello che per un macchinista è un sabato molto prezioso. Come tutti gli anni, eccovi un piccolo calcolo che relativizza il numero dei soci presenti: dei nostri 1700 membri, oggi all'incirca il 70% di loro sta lavorando e, pertanto, 1/3 loro ha avuto la possibilità di venire a Locarno, giungendo da tutte le parti della Svizzera. Grazie per l'interesse nella vostra associazione di categoria.

## Politica

In occasione dell'ultima Assemblea generale del VSLF a Thun, nella mia relazione ho fatto notare che il VSLF è politicamente neutrale. Stando alle facce lunghe del direttore dell'UFT, il Dottore Peter Füglistaler, e della consigliera di Stato bernese Barbara Egger-Jenzer, sono propenso a pensare che in futuro tutti i politici saranno portati a vedere il VSLF come un terreno poco produttivo. Ma, non è così.

Il VSLF non si occupa di questioni tariffarie, non raccomanda alcuna strategia di finanziamento per i progetti ferroviari, oltre al fatto che noi macchinisti ricaviamo i dati relativi ai luoghi di fermata direttamente

dall'orario dei treni. La nostra politica consiste nel rappresentare il personale di locomotiva verso i datori di lavoro e le autorità e nell'impegnarci al fine di favorire delle condizioni di lavoro al passo con i tempi. La nostra politica è assolutamente liberale. Tutti i nostri membri hanno diritto di voto e, pertanto, hanno la possibilità di dare un loro contributo per tutelare gli interessi dei trasporti pubblici come meglio ritengono opportuno. Riteniamo che, per una valida tutela degli interessi dei trasporti pubblici, le divergenze d'opinione e le discussioni aperte siano di fondamentale importanza. In fin dei conti, anche le ideologie devono essere finanziabili se poi non vogliono naufragare di fronte alla realtà dei fatti.

Ci si consentano però alcune riflessioni di tipo politico. Con il disegno di legge che il Consiglio federale ha appena presentato al Parlamento, nei prossimi quattro anni si prevede di mettere a disposizione delle FFS e delle ferrovie private un totale di 9,449

*Giorno e notte, noi ferrovieri facciamo tutto il possibile per svolgere il nostro lavoro nel migliore dei modi al fine di garantire un buon funzionamento del sistema.*

miliardi di franchi da destinare all'esercizio, alla manutenzione e al mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Bene, devo ammettere che Philippe Gauderon, capo della divisione Infrastruttura, ha fatto un buon lavoro.

La costruzione di nuove linee ferroviarie mette le ferrovie di fronte a problematiche completamente nuove. E così, ancora una volta, in tutta fretta si decide di prevedere un finanziamento per la costruzione di nuove tratte, dato che tutte le regioni del paese ne possono approfittare in maniera consistente. È chiaro: le nuove linee possono garantire offerte migliori e più rapide. Finora, però, ci si è semplicemente dimenticati della manutenzione delle nuove linee, ciò che per decenni va poi a gravare sul bilancio di Infrastruttura. Se, da una parte, le nuove linee non generano nuove fonti di reddito, dall'altra parte i costi di manutenzione delle vecchie tratte continuano a restare invariati. C'è quindi da chiedersi se, per le ferrovie, queste nuove tratte siano realmente un regalo o piuttosto un onere supplementare.

I diritti per l'accesso alle linee ferroviarie sono tuttavia in costante aumento, ciò che rischia di penalizzare non poco le imprese di trasporti ferroviari (ITF). E così, in futuro noi parti sociali ci potremo sorbire le solite geremiadi e l'imposizione di sempre nuove misure atte ad incrementare la produttività. Ma, a lungo termine, non ogni singola percentuale di risparmio potrà fruttare una percentuale dell'1% solo perché un reparto ha potuto risparmiare a discapito di un altro. Va detto, inoltre, che nell'ambito delle trattative salariali non c'è proprio più nulla da negoziare, dal momento che le ferrovie sono fortemente indebitate e che anche il materiale rotabile non arriva gratuitamente. La pressione che grava sulle tariffe nell'ambito del traffico viaggiatore quindi altro non è che una logica conseguenza. Ma, questo, a ragione: è con orgoglio che possiamo dire che la Svizzera dispone del miglior sistema di trasporti pubblici al mondo. I nostri treni sono moderni, sono in gran parte dotati di impianti di climatizzazione, i collegamenti sono assicurati ovunque e il personale, sempre che si trovi ancora qualcuno nelle stazioni, è sempre molto cordiale. Nella quasi spudorata puntualità delle ferrovie svizzere in pratica possiamo ritrovare i connotati della nostra cultura nazionale.

Di certo non ho bisogno di ricordare che da sempre i macchinisti forniscono un contributo sostanziale all'ottimo funzionamento di questo sistema. Della totalità dei dipendenti che lavorano presso le FFS, i macchinisti costituiscono pur sempre una percentuale del 12%, presso la BLS del 25% e presso Thurbo del 74%.

Da un punto di vista del personale e delle condizioni d'impiego, un aumento delle tariffe sarebbe senz'altro auspicabile, in quanto garantirebbe le necessarie entrate. Questo però rischierebbe di favorire un trasferimento dei flussi di traffico dal trasporto pubblico al trasporto individuale. Ovviare a tutto questo è ancora una volta una questione puramente politica. Riassumendo, si può osservare come i treni siano sempre più pieni, come il traffico merci debba sempre più lottare per assicurarsi dei tracciati liberi e come le stazioni trabocchino di passeggeri come se ci si trovasse nel bel mezzo di una festa popolare. Ecco perché si fanno degli importanti investimenti.

Malgrado tutto ciò, sembra che il nostro lavoro non sia redditizio. Anzi, siamo troppo

cari e le nostre rivendicazioni salariali sono alla base della rovina dei trasporti pubblici. Giorno e notte, noi ferrovieri facciamo tutto il possibile per svolgere il nostro lavoro nel migliore dei modi al fine di garantire un buon funzionamento del sistema, ma quanto più ci impegniamo e tanto peggio sembrano andare le ferrovie. Con questi presupposti non arriveremo mai a nulla e questo è molto demotivante.

## Galleria del San Gottardo

La questione del risanamento della galleria autostradale del San Gottardo attualmente non è motivo di accese discussioni solo nel cantone Ticino. Il problema è complesso, il tempo stringe e il tutto si presenta alquanto difficile. Noi ferrovieri assicuriamo che siamo disposti a fornire delle ulteriori prestazioni, sia attraverso la vecchia galleria in quota che attraverso la nuova galleria di base del San Gottardo. Su richiesta, noi soddisfiamo qualsiasi tipo di esigenza garantendo la massima qualità, ciò che facciamo dal lontano 1847.

Grazie alla galleria di base del San Gottardo si potrà disporre della prima ferrovia di pianura, con una pendenza max. del 12‰, tra Germania e Italia. Queste sono delle prospettive completamente nuove che consentiranno l'impiego di treni merci ancora più lunghi e senza ulteriore trazione, e permetteranno di collegare le maggiori aree economiche.

Dal momento che qui siamo tutti del mestiere, sappiamo benissimo che nella regione di Basilea-Mittelland, lungo il Rigi e a sud di Bellinzona i problemi di capacità non sono affatto risolti. Già solo per gli adeguamenti infrastrutturali, quali le tratte d'accesso e il corridoio da quattro metri, verranno dilapidati ben 600 milioni di franchi, anche se i finanziamenti sono sempre più un'incognita, per non parlare poi

*Noi siamo e restiamo liberali, nel vero senso della parola. Siamo sempre aperti a nuovi spunti di riflessione, sempre però che siano validi e sostenibili.*

dei problemi a sud dei confini nazionali. Di certo non invidio la sig.ra Leuthard quando, durante una visita di lavoro a Roma di due settimane fa, ha cercato di spiegare l'importanza delle vie d'accesso alla NFTA. Il fatto che noi svizzeri si sia il popolo più europeo per antonomasia e che, da sempre, si costruiscano e si mettano le proprie vie di comunicazione a disposizione dell'Europa potrebbe sembrare mera presunzione, eppure è così. Non è senza un preciso motivo se Napoleone Bonaparte ha definito i confini della Svizzera al di là dell'arco alpi-

no, vincolando il nostro paese alla neutralità, affinché i passi alpini fossero accessibili a tutti gli europei.

Con il 63% di voti favorevoli, nel 1992 il popolo svizzero ha approvato il progetto NFTA per un tetto massimo di 7,6 miliardi di franchi. In una relazione provvisoria del 2010, si parla di costi pari a 18,7 miliardi di franchi. Qui, primariamente, si tratta di un investimento da parte del popolo sovrano a favore della confederazione e non di un regalo all'Europa.

Le nuove possibilità di accesso dei treni, in particolar modo dei treni merce, che permettono di attraversare la Svizzera in pochissime ore, pongono noi macchinisti davanti a sfide completamente nuove. Se, attraverso la Svizzera, un giorno dovesse sfrecciare soltanto delle locomotive provenienti dall'estero e con macchinisti stranieri, allora si che ci si dovrebbe porre l'interrogativo sulla sua reale utilità per il nostro paese da un punto di vista politico-economico. Il libero mercato dei trasporti su rotaia presuppone tuttavia delle regole del gioco; regole che vanno rispettate da tutti, al fine di garantire parità di condizioni. Le normative svizzere in materia di leggi sulla durata del lavoro e sulle condizioni di impiego devono necessariamente essere rispettate anche dalle ITF straniere che transitano in Svizzera. Questo concerne anche le maggiorazioni di tempo previste dalla legge.

Tutto ciò che esula da questo contesto altro non sarebbe che puro dumping. Spetta al Segretariato di Stato dell'economia SECO definire le necessarie condizioni di base e verificare che non vi sia una situazione di dumping che potrebbe penalizzare l'aspetto della sicurezza. Il VSLF vigilerà in tal senso e, se necessario, prenderà i necessari provvedimenti.

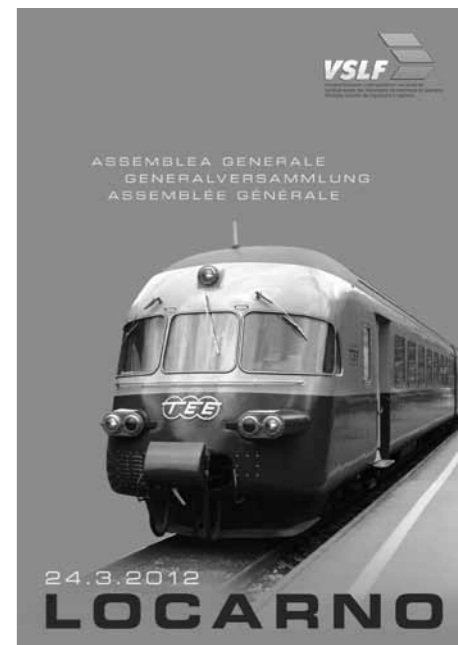
## Partenariato sociale

Il partenariato sociale con i datori di lavoro, ossia le ferrovie, risale ai tempi della ferrovia stessa. Con le loro condizioni di lavoro, i contratti collettivi di lavoro, ancora relativamente recenti, riflettono una cultura che si è evoluta nel tempo.

In linea di massima, questo nuovo «partenariato sociale CCL» funziona bene. Ma, meglio ancora, diciamo che funziona. Per trovare delle nuove soluzioni, a volte sarebbe magari più utile potersi discostare da quanto avvenuto nel passato.

Noi siamo e restiamo liberali, nel vero senso della parola. Siamo sempre aperti a nuovi spunti di riflessione, sempre però che siano validi e sostenibili. Per nuove soluzioni, non intendiamo però una forma di unilateralità per assicurare una flessibilità ancora maggiore, solo per favorire una minore flessibilità di altri reparti.

Le trattative per la definizione delle regola-



mentazioni spesso avvengono in maniera corretta e su una giusta base di partenariato sociale, contrariamente a quanto avviene per molte direttive minori che sono altrettanto importanti per la nostra vita lavorativa di tutti i giorni. Infatti, da nessuna parte viene disciplinato se avremo una settimana in cui si prevede il primo turno, l'ultimo turno o quello di notte, come pure se una richiesta di giorni liberi o di fine servizio, inoltrata con mesi d'anticipo, sarà accettata o meno. Queste informazioni le riceviamo sempre con meno preavviso. Lo stesso dicasi anche per quanto riguarda i cambiamenti di servizio, ciò che va ulteriormente a condizionare la già oltremodo limitata parte restante della nostra vita sociale.

Per noi macchinisti i problemi concernenti le pause hanno assunto delle proporzioni inaccettabili. Ogni qualvolta, per una questione di rotazione, un treno deve sostare da qualche parte in mezzo ai binari, i macchinisti che si trovano a bordo della locomotiva devono fare una pausa. Ma noi non siamo delle macchine, siamo dei lavoratori che operano su delle macchine.

A causa dei sempre più frequenti divieti di circolazione durante la notte, le stazioni come Steinhausen o Sursee, ma anche molte altre stazioni della nostra rete ferroviaria, vengono considerate come luogo di pausa, come per esempio per l'assunzione di pasti tra le 22.25 e le 23.37. Non ci sono appositi locali e tantomeno dei WC pubblici da utilizzare introducendo una moneta da 20 centesimi.

Nel mezzo del buio della notte, di propria iniziativa bisogna allora mettersi alla ricerca di un ristorante nei pressi della stazione in cui ci si trova. Anche nel caso fortuito in cui si riesca a trovare un ristorante aperto, è poco ma sicuro che le cucine sono già chiuse. Di certo un nussgipfel e una rivella

fredda non costituiscono un pasto.

Nota bene che, sul piano burocratico, gli standard minimi per i luoghi di pausa sono disciplinati in modo davvero penoso. Ma nemmeno questi standard minimi vengono rispettati, in quanto eccessivamente onerosi. È facile, no? Il tutto viene poi addolcito con grandiosi progetti per la tutela della salute da parte di compagnie ferroviarie che, però, prima o poi finiscono per fallire a causa dei rispettivi centri di costo. Non esiste un centro di costo per questo problema delle pause, dato che la questione verte unicamente sui continui reclami dei macchinisti che, di conseguenza, sono costantemente di cattivo umore. Sotto questo aspetto, noi macchinisti siamo scesi sotto il livello dei camionisti che, se non altro, possono almeno andare a cercarsi autonomamente un'area di servizio lungo l'autostrada.

Al giorno d'oggi sono quasi una normalità i servizi di cinque ore consecutive, nota bene senza pause intermedie e con inizio del turno alle quattro del mattino. Questo è assolutamente in conformità con la legge sulla durata del lavoro; una legge, nota bene, nella quale nel 1972 si sono definiti dei valori massimi in un'epoca in cui è dimostrato che il carico di lavoro non era nemmeno la metà rispetto a quello attuale. Alla nostra domanda circa le ripercussio-

*Noi macchinisti non siamo una massa malleabile a cui ricorrere ogni qualvolta si presentano dei problemi di orario o quando i singoli reparti si prefiggono determinati obiettivi interni.*

ni sul tasso glicemico e sulla capacità di concentrazione dopo cinque ore di lavoro senza una pausa, il Medical Service delle FFS ha risposto per iscritto che è un fattore soggettivo e che varia da persona a persona. Questa risposta parla da sé.

L'attuale tenore generale quale conseguenza della pressione dei costi: «Tutto ciò che non è disciplinato, lo si può fare.» Questo i macchinisti non sono più disposti ad accettarlo! Perfino dalle ditte nelle mani del potere pubblico possiamo aspettarci che vengano rispettate le basi fondamentali della decenza. Noi macchinisti non siamo una massa malleabile a cui ricorrere ogni qualvolta si presentano dei problemi di orario o quando i singoli reparti si prefiggono determinati obiettivi interni.

Nelle nostre condizioni d'impiego non rientrano solo le direttive riportate nella legge sulla durata del lavoro e nei contratti collettivi di lavoro, bensì anche le distribuzioni di servizi, pause e giorni liberi, che variano di giorno in giorno. Sono questi gli



aspetti delle nostre condizioni d'impiego che fanno la differenza e che noi confrontiamo sia esternamente che internamente alle varie compagnie. È da qui che partono le nostre giustificate rivendicazioni, che non sono affatto delle semplici aspirazioni irrealistiche, bensì delle fondate richieste da parte di una delle più grandi categorie professionali della Svizzera.

Noi, in qualità di associazione di categoria, abbiamo denunciato per iscritto tutte queste problematiche, a conferma della nostra responsabilità e facendo tutto ciò che è in nostro potere. Speriamo vivamente che, come successo due settimane fa in Polonia, non ci si metta a discutere in lungo e in largo su irregolarità e responsabilità solo dopo che si sono verificati degli incidenti ferroviari in cui si sono registrati morti e feriti.

#### Ricorsi gerarchici all'UFT/DATEC

In questa tematica rientra anche il fatto che tutte le ferrovie hanno iniziato a prevedere corsi, corsi di aggiornamento e brevi istruzioni durante il tempo libero. Attualmente, è il macchinista stesso che si deve iscrivere ad un determinato corso e che improvvisamente si ritrova ad essere l'unico responsabile per l'osservanza della legge sulla durata del lavoro. La risposta da parte dell'Ufficio federale dei trasporti al ricorso gerarchico del VSLF, altro non era che una serie di lapidari travisamenti. In questo modo l'UFT conferma che, in base alla legge sulla durata del lavoro, questi corsi vanno pienamente considerati come tempo di lavoro, ma che comunque non è il datore di lavoro che deve assegnarli. Il datore di lavoro non ha pertanto alcun controllo sul piano dell'osservanza della legge sulla

durata del lavoro durante lo svolgimento di queste attività. Dei controlli retroattivi, così come previsto dall'UFT, non preven- gono eventuali violazioni della legge sulla durata del lavoro, bensì le documentano soltanto dopo che si sono già verificate. Questo non rispecchia le finalità stabilite dal legislatore.

La scorsa settimana, il VSLF ha presentato un ricorso gerarchico in tal senso presso il DATEC contro l'UFT, nella speranza di trovare degli interlocutori competenti.

#### Riconoscimento dell'UFFT

Anche in futuro ci sarà bisogno di macchiniste e macchinisti affidabili e ben formati in locomotiva, anzi, più che mai. Già solo per i controlli di plausibilità dei sistemi di sicurezza come l'ETCS, è assolutamente indispensabile sapere di poter contare sull'affidabilità di un macchinista. Alla ministra dell'energia non verrebbe comunque mai in mente di avvalersi di personale senza una valida formazione per il funzionamento di una centrale nucleare. E, speriamo, nemmeno di prevedere una nuova centrale nucleare...

Il ripristino di una buona formazione, così penalizzata negli ultimi anni a causa dell'incessante corsa al risparmio, dovrà essere l'obiettivo primario dei nostri sforzi congiunti. Nell'ottica del traffico internazionale, questi presupposti dovranno essere rispettati a livello europeo. La concorrenza tra ferrovie non deve aver luogo con macchinisti a tempo perso, ciò che, di conseguenza, va a scapito della sicurezza. Dopo gli studenti ETH in qualità di macchinisti a Zurigo, ora la BLS intende reclutare come macchinisti dei contadini di montagna per la galleria del Lötschberg. A

quanto pare, l'ignoranza sulla professione del macchinista decisamente non manca di stimolare la fantasia.

Da sempre il VSLF persegue il riconoscimento della professione di macchinista. È proprio a seguito della liberalizzazione del traffico ferroviario, e in un'epoca di sempre più importanti fluttuazioni sul mercato del lavoro, che un tale riconoscimento è assolutamente indispensabile e, questo, più che mai per le professioni di monopolio. Nel corso dei primi colloqui con l'Ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia (UFFT), ci è stato fatto notare che noi macchinisti siamo quasi gli ultimi in Svizzera la cui attività non è ancora stata riconosciuta. L'obiettivo è chiaro: un attestato professionale federale per il macchinista riconosciuto dall'UFFT. Solo così potremo migliorare la qualità della nostra formazione, come pure la concorrenzialità dei macchinisti sul mercato del lavoro. Allo stesso tempo, aumenteremo i vantaggi per le compagnie a livello di mercato, come pure gli standard svizzeri rispetto ai paesi esteri. E, non da ultimo, recupereremo il nostro orgoglio professionale.

Questa richiesta ha trovato terreno fertile presso le FFS ed è stato avviato un progetto preliminare che vede la partecipazione del VSLF. Si avverte già una certa resistenza nei confronti di questo progetto, ma noi intendiamo proseguire imperterriti su questa strada. Un riconoscimento federale del lavoro di qualità delle macchiniste e dei macchinisti ben si confarrebbe al nostro panorama ferroviario svizzero. Conto su di lei.

#### Conclusione

Tutti noi macchinisti possiamo assicurare alla nostra massima autorità, la consigliera federale Leuthard, e ai capi delle ferrovie che continueremo a svolgere il nostro lavoro, compreso il servizio di assistenza ai clienti, secondo scienza e coscienza. Per far ciò, chiediamo rispetto da parte delle compagnie e la volontà di trattarci come collaboratori e non di vederci come un semplice fattore di costo. Solo allora si potrà parlare di un partenariato sociale realmente vero, sostenibile e lungimirante.

È questo l'obiettivo che si prefigge il VSLF. Come regalo, il VSLF avrebbe molto piacere di invitare il capo del DATEC a fare una corsa in locomotiva. A chi piacerebbe portare con sé la signora Leuthard a fare una corsa?

A nome del VSLF, desidero ringraziare tutti gli ospiti e gli amici per aver partecipato alla nostra annuale Assemblea generale. Auguro a tutti un buon viaggio di rientro, come pure di godervi questa giornata nella splendida città di Locarno, nel bellissimo Ticino.

Tante grazie. ■

## Il CEVA riguarda anche noi

Questa lettera è stata inviata ai partiti politici di Ginevra, del canton Vaud e agli interessati delle FFS. André Alder, presidente della sezione di Ginevra



Gentili signore  
Egregi signori

Noi, macchiniste e macchinisti della Svizzera romanda, siamo direttamente toccati dal progetto CEVA. Siamo pronti ad accettare questa nuova sfida, in collaborazione con le FFS.

Da oltre dieci anni abbiamo acquisito una formazione approfondita e una solida esperienza sulle linee Ginevra-Bellegarde e Losanna-Frasne. Siamo quindi in grado di fornire queste prestazioni con molta professionalità, senza il rischio di scioperi e ad un costo assolutamente concorrenziale.

Con questa lettera, desideriamo attirare la vostra attenzione sul fatto che noi rappresentiamo la maggioranza sindacale di tutto il personale di locomotiva e che il nostro obiettivo principale consiste nel partecipare al progetto CEVA, non tanto in veste di

spettatori, bensì di attori.

Siamo convinti che nei prossimi giorni saprete prendere la giusta decisione, ossia di non creare una nuova filiale, ricompensando così nel giusto modo tutti gli innumerevoli sforzi che il personale ha già compiuto nell'ambito dell'ottimizzazione del proprio tempo di lavoro. Per noi è impensabile immaginarci che questo futuro lavoro passi ad un'altra società (anche se si tratta di una filiale) o, peggio ancora, all'estero! Vi proponiamo quindi di avviare una discussione aperta e costruttiva che ci consenta di proporvi delle soluzioni accettabili per tutti.

Vogliate gradire i nostri più cordiali saluti. Per i sindacati delle macchiniste e dei macchinisti della Svizzera romanda

André Alder  
Presidente della sezione di Ginevra



## Tutto in uno. Per famiglie e coppie.

Passo dopo passo con UBS Family, la soluzione bancaria completa per tutte le esigenze di pagamento, risparmio, finanziamento, previdenza e investimento. Approfittate inoltre degli interessanti vantaggi offerti dal programma bonus UBS KeyClub e delle proposte esclusive per il tempo libero nell'ambito della collaborazione con Svizzera Turismo.

Maggiori informazioni presso tutte le filiali UBS, al numero 0848 848 053 o al sito [www.ubs.com/family](http://www.ubs.com/family)

Non ci fermeremo



[www.ubs.com](http://www.ubs.com)

## Produttività – un concetto frainteso?

Una delle priorità principali delle FFS è di aumentare la produttività del personale di locomotiva. Su questo non c'è nulla da obiettare, in quanto è un dato di fatto che le imprese sul libero mercato che rinunciano ad aumentare la produttività che potrebbero conseguire grazie al progresso tecnico o a migliori processi organizzativi, prima o poi finiscono per ritrovarsi in serie difficoltà. *Daniel Hurter, redattore del Loco Folio*

Si ha però l'impressione che qui l'imponente apparato amministrativo delle FFS non esiti a rigirare la cosa, che di per sé sarebbe anche ragionevole, a proprio uso e consumo, perdendo così per strada il vero senso di questo concetto.

Se diamo uno sguardo indietro, possiamo osservare come la produttività del personale di locomotiva, soprattutto nell'ambito di FFS traffico viaggiatori, sia aumentata costantemente negli ultimi anni. Questo, tra l'altro, anche a seguito dell'apertura della stazione di transito Museumsstrasse a Zurigo, della navettizzazione anche nell'ambito del traffico a lunga distanza, dell'ottimizzazione dei piani di rotazione, per es. grazie ai collegamenti di linea nelle nuove reti S-Bahn o ai tempi di inversione più brevi. Un altro forte aumento della produttività lo si avrà anche con l'apertura del passante di Zurigo nel 2014 (ferrovia urbana) e nel 2015 (traffico a lunga distanza). Evidentemente, non si è finora tenuto conto degli aumenti di produttività nell'ambito del personale viaggiante in generale (personale di locomotiva e di treno). Un ennesimo aumento della produttività sarà dato anche dal passaggio completo del traffico regionale all'esercizio senza conduttore e dalla sua imminente estensione a determinati tronchi ferroviari per il traffico a lunga distanza (per esempio San Gallo-Coira, Zurigo-Sciaffusa, Berna-Biel e Olten), come pure dal fatto che i macchinisti dovranno necessariamente assumersi dei compiti addizionali. Con il costante aumento dell'affluenza nell'ambito di traffico viaggiatori, rispetto ad una ventina di anni fa i singoli macchinisti si ritroveranno quindi a dover trasportare un numero molto maggiore di passeggeri. Nell'ambito della ferrovia urbana di Zurigo, rispetto al 1990 il numero di passeggeri è infatti aumentato di ben due volte e mezzo. In questo lasso di tempo, è vero che si è provveduto a potenziare anche l'offerta degli orari, ma non di certo in questo ordine di grandezza.

La produttività, soprattutto quella del personale viaggiante in generale, è aumentata considerevolmente negli ultimi anni. Tutto sommato, i macchinisti non sono affatto contrari ad un aumento della produttività, sempre che sia ragionevole e sensato. Ci si chiede, però, come mai delle attività essenziali come quelle riportate nella descrizione delle funzioni del macchinista, quali il controllo tecnico dei veicoli, il controllo e

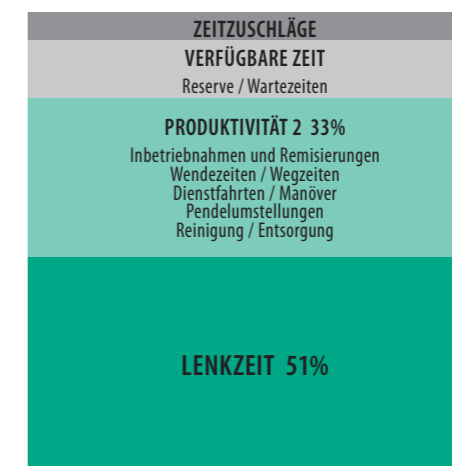
la verifica dell'idoneità all'esercizio, ecc., non vengano considerate nel calcolo della produttività del personale di locomotiva. Questi calcoli della produttività non dovrebbero mettere al primo posto l'efficienza delle prestazioni di guida fornite? Tutto questo dispiego di energie primariamente non ha piuttosto lo scopo di comprovare l'operato di questo imponente apparato amministrativo? Il caso che riportiamo qui di seguito sembra proprio sostenere questa tesi. Dal momento che in seno a DT traffico viaggiatori si è tralasciato di fissare per tempo le date per i controlli periodici presso Medical Service, per la regolare visita medica i macchinisti di Zurigo per finire si sono dovuti recare a Berna, con tutti i conseguenti spostamenti di andata e ritorno, considerati come corse di servizio. Questo ci potrebbe portare a pensare che una cosa del genere sia oltremodo negativa sul piano della produttività del personale di locomotiva. Uno dei quadri della pianificazione delle risorse ha però subito dissipato i nostri timori, facendoci notare che il viaggio fino a Berna sarebbe tornato a vantaggio dei macchinisti, in quanto il tempo necessario poi sarebbe stato abbuonato in un apposito conteggio.

A quanto pare, l'obiettivo di questi aumenti della produttività non è tanto il fatto di garantire delle prestazioni quanto più efficienti possibile, quanto piuttosto di poter registrare il tempo di lavoro pagato su degli appositi conteggi che tornino quanto più utili possibile per il rispettivo reparto. Non sorprende affatto quindi che DT traffico viaggiatori si possa permettere un importante e, negli ultimi tempi, sempre più imponente apparato amministrativo con tante maestranze sottoccupate; ci sono

addirittura dei capifila che ammettono apertamente che, in certi giorni, la propria presenza non sarebbe nemmeno necessaria. Viene anche da chiedersi che senso abbia che, nell'ambito della loro attività lavorativa, ci siano dei quadri di DT traffico viaggiatori che si ritrovano a doversi pulire la tastiera del proprio computer.

Per ovviare al problema, il VSLF sottopone una proposta in tal senso che, con grande probabilità, potrebbe aumentare la produttività del personale di locomotiva. È un fatto risaputo che una scorta di mezzi di produzione possibilmente più omogenea e senza limiti d'impiego, tra cui, per una volta, annoveriamo anche i macchinisti, garantirebbe la massima efficienza. Il VSLF propone pertanto che tutti i macchinisti di cat. B delle FFS, comprese le società affiliate, rientrino in un unico pool e svolgano liberamente tutte le prestazioni richieste presso una determinata sede, indipendentemente dal fatto che si tratti di prestazioni per il traffico a lunga distanza, Cargo, Tilo o Thurbo. Questa proposta si addice perfettamente a quanto pubblicato nell'ultimo rapporto di gestione FFS: «Da una struttura organizzativa divisionale, le FFS si trasformeranno in una compagnia integrata in cui tutti sono consapevoli del funzionamento del sistema ferroviario, si ispirano agli stessi valori e obiettivi e li applicano di conseguenza per soddisfare le esigenze della clientela. I clienti dovrebbero percepire le FFS come un prestatore di servizi ferroviari integrati.»

Ma tutti sappiamo benissimo che, sia la suddetta affermazione che la nostra proposta, vanno contro gli interessi di questo imponente apparato amministrativo che, non per ultimo, è lievitato a dismisura anche grazie alla divisionalizzazione e, perciò, questa speranza è destinata a restare vana e non ci sono prospettive di metterle in pratica. Per concludere, ancora una cosa. In seno a Traffico viaggiatori Operating esiste una «Matrice Eisenhower» in cui sono riportati i vari progetti, valutati in base alla loro urgenza e alla loro importanza. Tra quelli che hanno ricevuto una valutazione più alta possiamo trovare due progetti, e cioè la «Produttività nella conduzione dei treni» e la «Riduzione dei costi amministrativi». La differenza consiste unicamente nella questione dell'urgenza. «Produttività nella conduzione dei treni»: alta urgenza; «Riduzione dei costi amministrativi»: bassa urgenza. ■



## Controllo tecnico da parte dei macchinisti degli ultimi treni non scortati

Già nel 2009 il VSLF aveva chiesto alle FFS che i treni non scortati venissero sgomberati prima del consueto giro di controllo tecnico da parte dei macchinisti. Le FFS avevano quindi incaricato gli agenti di scorta della S-Bahn di Zurigo (ZuS) di svegliare i passeggeri prima dell'arrivo alla destinazione finale del treno e di sgomberarlo presso la stazione termine. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Nell'interesse di una soluzione pragmatica, ai tempi il VSLF si era accontentato di questa alternativa, anche se così facendo il problema veniva risolto unicamente sulla rete della S-Bahn di Zurigo, ciò che bene o male riguarda circa il 50% dei treni regionali di FFS traffico viaggiatori.

Con la soppressione del personale di treno per la fine del 2011, il problema si è però ripresentato di nuovo per i macchinisti e, pertanto, il VSLF ha nuovamente richiamato l'attenzione delle FFS sulla questione. Il problema è stato riconosciuto come tale e il tutto è stato delegato a Manfred Haller, capo di Direzione trazione V, affinché trovi una soluzione.

Su incarico di Manfred Haller, nello scorso mese di aprile si sono quindi tenuti degli incontri con il VSLF al fine di definire la questione dello sgombero dei treni. Siamo fiduciosi che, finalmente, si possa definire con le FFS una regolamentazione valida

per tutto il territorio nazionale. Che questa regolazione sia assolutamente indispensabile, lo conferma il tragico decesso di un collaboratore dell'azienda di trasporti pubblici di Bruxelles, in Belgio, avvenuto a Pasqua.

**La posizione del VSLF è la seguente:**

Per evitare che un macchinista si trovi coinvolto in situazioni critiche a causa dei passeggeri, gli ultimi treni viaggiatori devono essere sgomberati prima del controllo tecnico da parte del personale di locomotiva. L'obiettivo è di fare in modo che sui treni «a vuoto» e nell'area dei binari non vi sia più alcun passeggero. Bisogna fare una distinzione tra i seguenti casi:

Dopo una breve fermata, il treno prosegue come treno «a vuoto».

Dopo una fermata più lunga, il treno prosegue (ev. con inversioni di marcia) come treno «a vuoto».

Il treno finisce la corsa e viene trasferito

nell'area di ricovero o di sosta mediante movimento di manovra.

**Principi di base:**

Lo sgombero dei treni non rientra nei compiti dei macchinisti.

Il reparto VM\*/BAPO provvede allo sgombero dei treni, assicurando un numero sufficiente di personale.

DT deve assegnare tutti gli altri treni a VM/BAPO.

Senza l'OK di VM/BAPO: Il macchinista esegue il controllo tecnico interno nella banchina della stazione prima di proseguire la corsa.

Se il macchinista si imbatte in passeggeri durante il controllo tecnico interno:

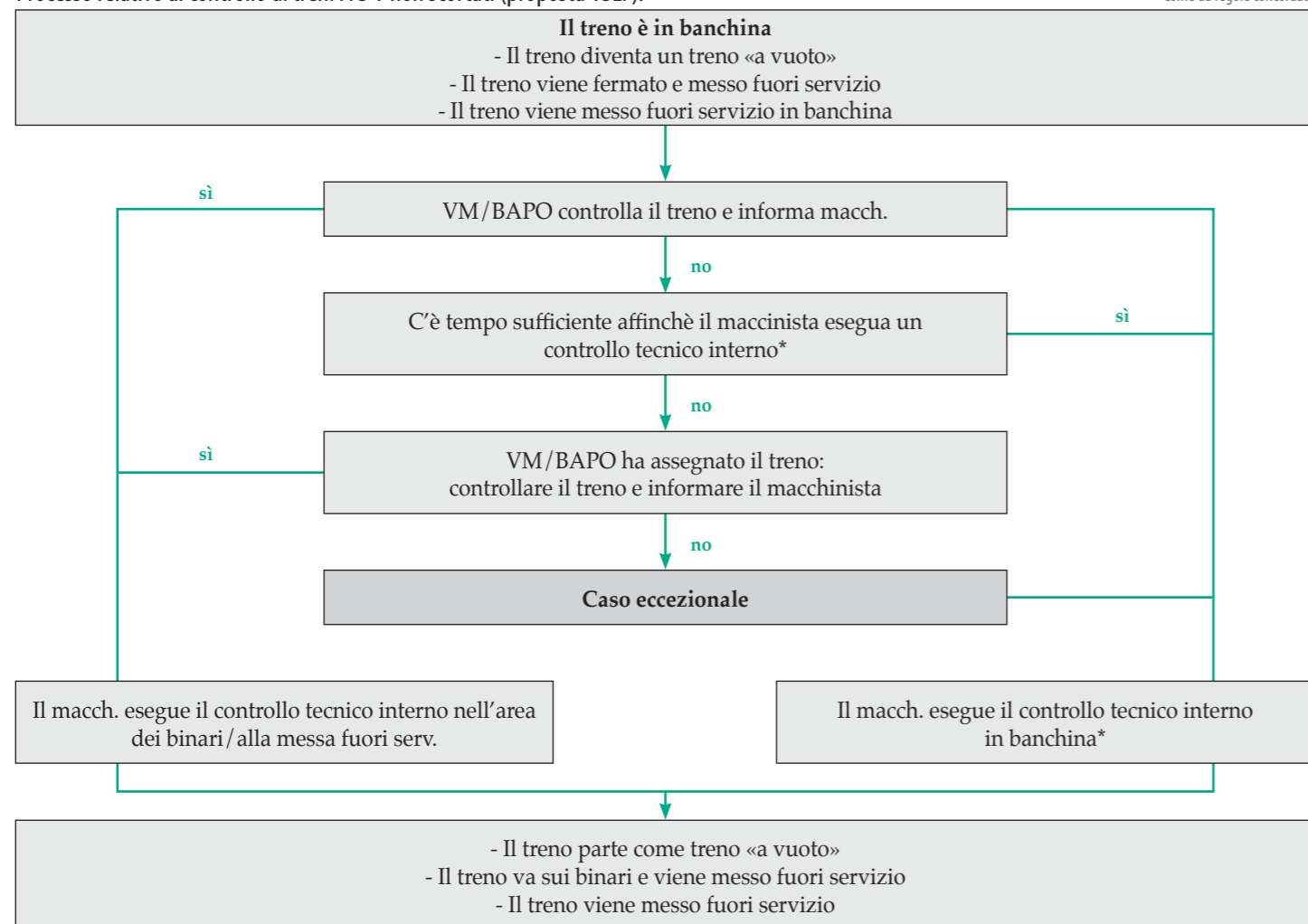
Nuovo processo (a dipendenza: BAPO/straordinarie/non spostare il treno)

In caso di treni problematici: presa a carico dello sgombero da parte di VM/BAPO

\* VM = Gestione del traffico FFS V

Processo relativo al controllo di treni FFS V non scortati (proposta VSLF):

\*Come da regole concordate



## Formazione d'alto livello

Nei prossimi anni le ferrovie avranno bisogno di un gran numero di nuovi macchinisti. Da una parte, sono sempre più evidenti le contraddizioni tra i requisiti in costante aumento a causa della sempre maggiore complessità dei sistemi e, dall'altra parte, i tempi di formazione sempre più stringati e le condizioni d'impiego poco attrattive. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



È un dato di fatto: da una parte, i requisiti richiesti ai nuovi macchinisti sono elevati, molto elevati e, dall'altra parte, la formazione è molto impegnativa. È impegnativa al punto che il modulo ETCS non viene più esaminato parallelamente ai consueti moduli formativi dal momento che, in caso di bocciatura di questa parte, tutto l'esame risulta non superato e i collaboratori non possono essere impiegati in modo produttivo. Il modulo ETCS viene quindi semplicemente esaminato cinque mesi più tardi. Ed è proprio a causa della difficoltà della formazione che si sono previste delle nuove «classi a tempo parziale». Come cita, infatti, Info P-OP Operating: Durante i giorni senza lezione (gli aspiranti macchinisti) possono ripetere e approfondire le materie di studio. Questo non è altro che studio autodidattico durante il proprio tempo libero. Altrettanto difficile è anche il fatto di riuscire a trovare un numero sufficiente di interessati intenzionati a seguire questa impegnativa formazione. Questo è tanto più evidente se si pensa che, conformemente al regolamento K 142.8, le FFS sono addirittura disposte a versare una ricompensa di 2500 franchi per ogni nuovo candidato che

viene annunciato.

Nel mercato del lavoro, la remunerazione di un'attività riveste un fattore chiave per la motivazione e viene definita dal libero mercato, ciò che spesso veniva propagandato molto positivamente da parte dagli ex funzionari che una volta facevano parte del sicuro panorama ferroviario svizzero. Il livello dei requisiti diventa quindi sempre più alto e non si esita a ricorrere a qualsiasi espediente pur di avvalersi quanto più rapidamente possibile dei giovani colleghi. Non per niente, la SOB, la BLS e le FFS hanno respinto la proposta del VSLF di ammettere in futuro come macchinisti di cat. B solo i candidati che hanno seguito una formazione minima della durata di tre anni. Tutti i candidati che sono riusciti ad avere in tasca la licenza dell'UFT e iniziano la propria attività, tutto d'un tratto si ritrovano poi a doversi assumere la piena responsabilità e non possono più chiamare in causa nessuno. Non è così?

Dopo l'incidente con un treno di costruzione della BLS che non si riusciva più a frenare verificatosi nei pressi di Dürrenast in data 17 maggio 2006, nel quale purtroppo persero la vita tutti e tre i ferrovieri, non

ci si è mai posti degli interrogativi circa la qualità della formazione, degli esami e della capacità dei collaboratori di soddisfare i requisiti da un punto di vista pratico. Si erano riscontrate unicamente delle violazioni sul piano della legge sulla durata del lavoro. Uno dei macchinisti di cat. C100 del treno coinvolto nell'incidente aveva solo sei mesi di formazione alle spalle e aveva sostenuto l'esame pratico solo 55 giorni prima dell'infornuto. Era inutile cercare di difendere le persone coinvolte, in quanto avevano già pagato il prezzo estremo.

Il VSLF ha ripetutamente richiamato l'attenzione sul fatto che le formazioni sono troppo brevi e troppo superficiali, criticando la scarsa pratica dei macchinisti nel gestire le diverse situazioni operative. Magari un giorno dei tribunali indipendenti arriveranno a valutare la formazione e la formazione continua dei macchinisti in modo imparziale e senza essere influenzati dalle autorità competenti e decideranno di citare i responsabili per tutte queste irregolarità. Nell'interesse di un esercizio sicuro, siamo pronti a formulare gli interrogativi del caso. ■



Claus Weselsky

Nel giornale Contatto del sindacato del personale dei trasporti SEV, alla fine di maggio è apparsa un'intervista ad Alexander Kirchner, presidente del sindacato tedesco dei ferrovieri e del personale dei trasporti (EVG). Nell'intervista, Kirchner dichiara tra l'altro che i sindacati sono sempre stati delle comunità solidali, in seno alle quali i più forti aiutavano i più deboli. Critica il fatto che questa mentalità vada gradualmente scomparendo, anche perché vi sono associazioni di categoria che si limitano a tentare di ritagliarsi i maggiori privilegi possibili. In particolare, qui Kirchner fa allusione al sindacato tedesco dei macchinisti GDL.

Loco Folio (LF) ha pregato il presidente del GDL, il collega Claus Weselsky (CW), di prendere posizione in merito.

**LF: Claus Weselsky, nell'intervista Alexander Kirchner attacca principalmente il GDL. Il GDL non ha un atteggiamento solidale nei confronti degli altri ferrovieri?**

CW: È un dato di fatto che in Germania il tasso di organizzazione sindacale dei lavoratori attualmente si aggira intorno al 20%, nel mentre tra i macchinisti di locomotiva il GDL vanta un livello di organizzazione che si aggira intorno al 75%. Insieme ad altre associazioni di categoria, rappresenta una forza motrice sul piano della solidarietà sindacale ed è quindi più che normale che questo metta le principali associazioni sotto pressione. Kirchner dovrebbe piuttosto fare qualcosa per il suo tasso di organizzazione e, di conseguenza, per la propria clientela. È solo così che potrebbe tener testa ai datori di lavoro e che non avrebbe bisogno di discostarsi dalla propria linea adducendo a pretesto delle motivazioni insostenibili. Tra l'altro, finora tutti gli accordi salariali del GDL (dal 2008, con un aumento superiore al 20%) sono sempre stati introdotti

anche per gli altri ferrovieri. Il perché ci sia poca solidarietà, è il sig. Kirchner che ce lo deve spiegare e non il GDL!

Ancora qualche parola a proposito della solidarietà. Credo che quando più del 75% dei macchinisti sono solidali tra di loro e sono disposti a battersi per raggiungere i propri obiettivi, qui senz'altro si può parlare di un alto livello di solidarietà! Le frasi fatte circa la presunta solidarietà nell'ambito dei sindacati con pochi membri mi lasciano totalmente indifferente.

**LF: In Germania, i macchinisti hanno degli specifici contratti tariffari (contratti collettivi di lavoro CCL). Nel 2007/2008, il GDL era riuscito a conquistarli a seguito di dure lotte con la DB AG. Sono sempre attuali questi contratti per specifica categoria?**

CW: Basta dare uno sguardo ai risultati delle passate negoziazioni tariffarie. Il medesimo salario per il medesimo lavoro, protezione contro la disoccupazione in caso di passaggio ad una nuova impresa e norme dettagliate di protezione sociale: questi sono solo alcuni dei miglioramenti che il GDL è riuscito ad ottenere per i macchinisti tedeschi. In questo modo, quella che molti ritenevano un'idea utopica, e cioè garantire il principio del medesimo salario per il medesimo lavoro, in tante regioni della nostra repubblica è diventata una realtà per i macchinisti. Per quanto riguarda tutto il resto, ci stiamo lavorando. Il nostro alto tasso di organizzazione sindacale è anche dovuto al fatto che per tutte le condizioni speciali di lavoro, ciò che concerne tutto il personale del treno, sviluppiamo e adottiamo con grande coerenza degli specifici contratti tariffari.

**LF: In quali ambiti vi è una collaborazione tra GDL ed EVG?**

CW: Nell'ambito dell'ordinamento azien-

dale, una collaborazione è necessaria per quanto riguarda la realizzazione dei contratti tariffari, che costituiscono le strutture di base per un'adeguata rappresentanza degli interessi aziendali. Di tanto in tanto vi è una certa collaborazione, ma gli interessi della nostra clientela per noi vengono e restano al primo posto e pertanto diamo loro la massima priorità.

**LF: Nell'intervista si critica il fatto che, in questi ultimi anni, il sindacato EVG abbia attuato una politica tariffaria migliore rispetto al GDL. Questo è vero?**

CW: Qui, non posso far altro che sorridere. All'epoca in cui aveva la competenza tariffaria per i macchinisti, l'EVG aveva ritenuto che la rivendicazione per una retribuzione massima di 2142 euro lordi in seno alla DB AG, la compagnia leader nel settore, fosse sufficiente, ciò che era a dir poco vergognoso. Del resto, è sempre ancora l'EVG che ha demolito il nostro livello tariffario su tutto il mercato delle ferrovie private, grazie ad un salario di macchinista più basso addirittura del 30% rispetto alla DB AG. Non c'erano inoltre miglie di sorta, bensì solo delle continue lamentele, curiosamente sempre all'unisono con il datore di lavoro, su come la concorrenza si ritorcesse negativamente sui posti di lavoro. L'obiettivo consisteva nell'abbassare il livello tariffario della DB AG. Tutto questo accade quando dei sindacati sono deboli, non hanno un adeguato grado di organizzazione sindacale e decidono di stipulare dei contratti tariffari per tutti i dipendenti. Sul piano della politica tariffaria, è praticamente inutile cercare di individuare un qualsiasi successo da parte di questo sindacato. Se c'è un rapporto con il GDL, molto probabilmente è unicamente per avere maggiore visibilità di fronte all'opinione pubblica e al limitato numero dei suoi membri.

La redazione del Loco Folio ringrazia il collega Claus Weselsky per la sua presa di posizione circostanziata.

*Il sindacato tedesco dei ferrovieri e del personale dei trasporti (EVG) esiste dal 30 novembre 2010 ed è nato dalla fusione dei sindacati TRANSNET e GDBA. Stando alle sue stesse affermazioni, l'EVG annovera all'incirca 240 000 membri.*

*Il sindacato tedesco dei macchinisti (GDL) ha all'incirca 34 000 membri e un grado di organizzazione dell'80% tra i macchinisti della Deutsche Bahn e di circa il 70% in seno alle imprese private di trasporto ferroviario.* ■

Come già in precedenza per le checklist «gestes métier», ecco che, brevi e concisi, arrivano anche i nuovi principi direttivi delle FFS. Inutile dire che il VSLF vede con favore e appoggia questi nuovi principi direttivi, in quanto non dubita della ferma convinzione delle FFS di adottarli quanto prima a tutti i livelli dirigenziali. *Daniel Hurter, redattore del Loco Folio*

Grazie al principio direttivo «Orientamento al risultato e alle prestazioni», l'apparato direttivo di FFS DT traffico viaggiatori verrà, per esempio, ridotto al minimo necessario, con un numero limitato di capi del personale di locomotiva (CLP) e capifiliale DT che, finalmente, faranno parte del passato e potranno così trarre profitto dalla loro funzione come una sorta di aspettativa in vista del successivo avanzamento di carriera e, nel frattempo, potranno sfruttare gran parte del proprio tempo di lavoro per frequentare i bar e dedicarsi allo studio approfondito dei menù.

Il «confronto critico-costruttivo» viene praticato dal VSLF già da molto tempo e, pertanto, siamo molto contenti che finalmente prenda piede anche nell'ambito delle FFS. Finalmente non ci saranno più minacce di licenziamento e non si raccomanderà più

un cambiamento di professione o di impresa ogni qualvolta vengono segnalate delle irregolarità da parte dei macchinisti ed è con vero piacere che apprendiamo che alle FFS non ci saranno più dei dirigenti che pretenderanno l'obbedienza più cieca. Aspettiamo con ansia anche il fatto di poter leggere un «giornale FFS» che è capace di sopravvivere anche senza il culto della personalità, che non si limita unicamente a fornire un'immagine non veritiera dei vari problemi o ad esaltare le varie innovazioni o i vari miglioramenti, che spesso e volentieri non lo sono affatto, e che proponga un ventaglio di opinioni che sia almeno un po' più ampio di quello di un giornale di partito nordcoreano.

Le macchiniste e i macchinisti sanno benissimo cosa vuol dire «affidabilità» e, questo, da ben prima dell'introduzione dell'annuncio di disponibilità all'entrata in servizio. Ci fa quindi piacere sapere di poter contare sulla medesima affidabilità anche da parte delle FFS, di sapere che le disposizioni del contratto collettivo di lavoro e delle regolamentazioni sul tempo di lavoro per specifico settore BAR verranno osservate integralmente e che, in futuro, non ci sarà più bisogno di rivolgersi al tribunale arbitrale. Confidiamo nel fatto che prima o

poi tutti i tratti di rallentamento vengano segnalati correttamente, dal momento che le FFS hanno promesso al VSLF un miglioramento dei relativi processi. Confidiamo inoltre nel fatto che in un qualche modo le nuove prescrizioni non diventino operative solo dopo la terza o la quarta modifica e, alla stessa stregua, confidiamo che i concorsi per i posti di lavoro a tempo parziale per i macchinisti vengano presi sul serio dalle altre divisioni e non siano soltanto frutto di un capriccio momentaneo del nostro CEO.

Finalmente potremo metterci alla guida di veicoli in perfetto stato, su degli impianti perfettamente funzionanti, dal momento che adesso il «know-how ferroviario» ha preso (nuovamente) piede presso le FFS. Non ci saranno mai più dei capi del personale di locomotiva che non sanno come si

guida un treno, dovuto al fatto che conoscono il lavoro del macchinista solo grazie a brevi corsi di istruzione. I tanti addetti stampa delle FFS sapranno di cosa parlano e i giornalisti del giornale delle FFS sanno di cosa scrivono. Il capo del traffico a lunga distanza di FFS traffico viaggiatori finalmente capirà la differenza tra un'impresa ferroviaria (svizzera) e un'impresa di autobus (germanica) e così potremo gioire del ritorno di tutti gli esperti del settore ferroviario che, nel corso dei lunghi anni di sovrabbondanza di divisionalizzazioni e riorganizzazioni, sono stati allontanati a malo modo dalla compagnia, visto che anche nel bel mezzo di quell'euforia del cambiamento ribadivano che la ferrovia va ancora su rotaia e che non si potevano ignorare le specifiche condizioni fisiche e operative e i relativi collegamenti, malgrado all'università di San Gallo o presso le facoltà economiche di altre università si insegnasse ben altro.

Ma ecco che arriva la nuova campagna «in viaggio come a casa propria» e il cliente è di nuovo al centro dell'attenzione. I treni, che trasportano persone e merci, non sono più un semplice sottoprodotto dei processi di un apparato amministrativo immenso, estremamente complesso, imperscrutabile

e in inarrestabile crescita, bensì nuovamente l'effettiva priorità centrale delle FFS.

Non ci resta quindi che attendere con ansia questa nuova era che sta per iniziare presso le FFS. Comunque sia, qualora i dirigenti delle FFS dovessero dimenticarsi di questi propositi e di questi principi, nessun problema, ci penseremo noi a ricordarglieli. ■

## Processi di lavoro

Daniel Hurter, redazione del Loco Folio

Nel quadro degli sforzi volti a garantire una maggiore sicurezza nell'ambito dell'esercizio ferroviario, DT traffico viaggiatori ha sviluppato i cosiddetti «gestes métier», dei processi standardizzati per il personale di locomotiva. Stando alle delucidazioni dell'editore, i «gestes métier» consistono in «metodi di lavoro standardizzati dei processi quotidiani». Tutto sommato, non c'è niente da ridire su questi «gestes métier» anche se, per motivi inspiegabili, ancora una volta le FFS sono riuscite a trasformare quella che originariamente era una buona idea in un qualcosa di estremamente teorico e assurdo. Come può essere possibile che nell'ambito della S-Bahn, dove i treni arrivano con una cadenza di uno o due minuti, un macchinista riesca ad evadere correttamente tutti gli undici punti riportati nel «geste métier processo di partenza» senza che inevitabilmente vi siano dei ritardi?

Anche la BLS ha introdotto un «geste métier processo di partenza» che, però, prevede solo sette punti. Non siamo a conoscenza se, dovuto a questo, sul piano delle partenze si registri un numero maggiore di irregolarità in seno alla BLS. Questi quattro punti in più delle FFS sono forse dovuti al loro apparato amministrativo meno snello che, in qualche modo, deve di continuo dimostrare la propria indispensabilità?

Tra le varie promesse del capo di DT traffico viaggiatori, c'è anche quella di prevedere una revisione dei «gestes métier per il personale di locomotiva». Le esperienze fatte finora ci fanno però dubitare che, sempre che questa revisione venga poi fatta, ne possa davvero risultare un valido mezzo di lavoro.

## Re 420-LION

È risaputo che, nell'ambito del progetto LION (Lifting, Integration, Optimierung Neugestaltung), si prevede di sostituire l'attuale carrozza di seconda classe dei treni navetta a due piani (DPZ) della S-Bahn di Zurigo con una nuova carrozza a due piani a pianale ribassato (NDW) e, successivamente, di impiegare queste carrozze per la creazione di nuovi treni HVZ da impiegare nelle ore di punta. *Daniel Hurter, redattore del Loco Folio*



Treno HVZ

La trazione di questi treni ha luogo mediante l'impiego di una locomotiva Re 420, debitamente revisionata e trasformata, ad ogni estremità. Complessivamente, verranno preparate a tale scopo 30 Re 4/4" (con gli odierni numeri da 11201 a 11230). La prima locomotiva completamente rinnovata ha lasciato le Officine di Bellinzona il 27 luglio 2011.

Nell'ambito di questo programma di riarmamento, le locomotive vengono sottoposte ad una revisione 3 e possono essere impiegate per altri 20 anni. In tale contesto, è tra l'altro previsto anche il risanamento delle guide delle finestre laterali, ciò che consentirà di aprirle più facilmente

rispetto ad oggi. Si prevede inoltre la sostituzione dell'attuale illuminazione con fari a LED, come pure la sostituzione degli odierni pantografi BBC con i pantografi WBL 85 delle Re 460 con protezione contro le sovratensioni.

Le locomotive sono predisposte per la condotta UIC a 18 poli e sono dotate di dispositivo di frenatura d'emergenza. In aggiunta all'attuale sistema di comando multiplo 3d (VSt 3d), si prevede l'installazione della presa del cavo di comando multiplo 6c adattato alle carrozze DPZ. La trasmissione dei segnali VSt 3d dalla locomotiva di testa a quella finale avviene mediante il cavo VSt 6. Contrariamente ai treni navetta

EW III, non c'è un convertitore. L'inversione tra la modalità VSt 3d e VSt 6c avviene manualmente. Il nuovo freno elettropneumatico funziona unicamente nella modalità V6c.

Oltre alla sostituzione dell'odierno impianto di misurazione e di registrazione della velocità, la cabina sarà dotata di una nuova consolle di controllo e di comando, come pure di un terminale di comando per i sistemi di informazione dei viaggiatori. Necessitando di uno spazio maggiore per il nuovo sedile ammortizzato ad aria, si prevede un pedale più largo per l'attivazione dello specchietto retrovisore che, in futuro, sarà disponibile anche sul lato sinistro. Sulle porte della cabina si prevede un'apertura interna d'emergenza per la serratura KESO.

La composizione dei treni è prevista con sei e dieci carrozze intermedie. Le carrozze intermedie vengono inserite in moduli da tre o quattro elementi che possono unicamente essere separati in officina. Una sola carrozza di questi moduli, la carrozza AB, costituisce la sede del comando centrale della piattaforma KIS/APFZ/Ethernet. Diversi segnali, come per i guasti alle porte, al sistema di antisilenzamento, all'impianto di riscaldamento o di ventilazione vengono trasmessi alla locomotiva direttamente dalle carrozze intermedie.

Le FFS riceveranno 13 treni HVZ, formati da locomotive e carrozze riammodernate e adattate, entro il 2016.

*Colgo l'occasione per ringraziare sentitamente il sig. Yves Marclay e il sig. Thomas Bawidamann di Traffico Viaggiatori Operating per il prezioso supporto nella stesura di questo articolo. ■*



## Re 4/4 II/III

Con l'istruzione del 9 gennaio 2012, tutto d'un tratto il peso della Re 420/421 è passato da 80 a 84 tonnellate. Quando passa la frontiera con la Germania, il peso aumenta addirittura di un'ulteriore tonnellata, arrivando a 85 t. *Gruppo tecnico del VSLF*

ca.84t	R	ca.105t	
2 x 14t	(P/V)	ca.76t	E
	G/M	ca.76t	

$$\% = \frac{100 \times \text{peso di freno}}{\text{peso di treno}} + \text{FFS}$$

### Nuove norme di esercizio per la Re 4/4 II/III

Se un veicolo diventa più pesante ma la potenza frenante rimane la stessa, di norma si deve ridurre il rapporto di frenatura. Questa è una legge fisica e tutti i macchinisti devono dimostrare di possedere queste conoscenze in occasione degli esami periodici. Ma, in seno alle FFS, non è così: il rapporto di frenatura, beninteso per il bene dell'esercizio, resta invariato e si preferisce modificare semplicemente l'iscrizione del peso-freno sulla locomotiva. Questo, ovviamente, è decisamente più conveniente rispetto al dover rimodernare l'impianto frenante della locomotiva.

Per evidenziare l'inferiore qualità di frenata durante l'uso (nel caso in cui il peso dovesse realmente aumentare nel corso degli anni), sulle istruzioni viene semplicemente riportato un rapporto di frenatura più basso per i treni loc. È molto semplice, no? Questo giochino viene poi giustificato con il fatto che si è notato che le locomotive con i nuovi ceppi dei freni o cerchioni frenano molto male. Questa nuova affermazione di P-OP-RSQ è antica quanto il sistema dei ceppi dei freni/ruote.

Dobbiamo purtroppo constatare come le iscrizioni sui veicoli perdano sempre più di importanza, al punto da dover «contraffare» la potenza di frenatura dei veicoli ferroviari, che quindi può variare a piacere a dipendenza dei treni o della singola composizione, su tutta una serie di documenti. Non c'è dubbio, questo è davvero un processo logico e sicuro.

## Denominazioni dei segnali

Nel Loco Folio 2/2010 ci siamo soffermati sulla questione delle denominazioni dei segnali in contrasto con le prescrizioni sulla circolazione dei treni R 300.2, comma 5.1.7. All'espressa richiesta del VSLF presso le FFS, ci è pervenuta la seguente risposta. *Gruppo tecnico del VSLF*



### Presa di posizione di P-OP-RSQ-SIM circa la denominazione dei segnali in contrasto con le PCT

In occasione del consueto incontro tra i rappresentanti delle FFS e dell'UTP (Unione dei trasporti pubblici, n.d.r.), si è richiamata l'attenzione sulle differenze esistenti nella denominazione dei segnali tra la normativa RTE (Regelwerk Technik Eisenbahn, n.d.r.) e le PCT. L'UTP ha quindi provveduto a girare l'obiezione sollevata dalle FFS al rispettivo centro di competenza. Il gruppo di lavoro ha tuttavia deciso di prevedere anche in futuro le segnalazioni in base alla normativa RTE.

La base per la denominazione dei segnali è data dalle precise direttive definite in RTE 25027, nel mentre la formulazione riportata nelle PCT lascia ampio margine di interpretazione. Nel cap. 5.1.7 «Contrassegno dei segnali» viene definito che la denominazione dei segnali principali deve avvenire mediante una lettera. Vi si cita, infatti, che il segnale principale deve essere contrassegnato con una lettera. Ad essa viene eventualmente aggiunto un numero corrispondente al binario cui appartiene.

Nel paragrafo «segnale avanzato», si fa tuttavia riferimento solo alla denominazione corrispondente al segnale principale.

Le FFS sono dell'opinione che, per non creare confusione alla presenza di problemi tecnici, i segnali devono essere contrassegnati in maniera chiara. Infrastruttura, nel frattempo, ha provveduto a modificare la dicitura sbagliata, segnalata con la notifica ESI pubblicata in ottobre 2010 (nel Loco Folio 2/2012, n.d.r.). Gli adattamenti delle PCT e, rispettivamente, della normativa RTE proposti dalle FFS in merito all'appartenenza dei segnali avanzati ad un determinato binario (numerazione progressiva), non hanno purtroppo trovato ascolto presso il gruppo di esperti. A quanto pare, dato che non si tratta di una questione rilevante sul piano della sicurezza, non si prevede un adattamento fino a quando si procederà ad un'eventuale revisione delle normative.

*Osservazione del gruppo tecnico del VSLF: Nelle nuove prescrizioni sulla circolazione dei treni, in vigore dal 1 luglio 2012, si è di fatto rinunciato a modificare le direttive riportate sotto 300.2, comma 5.1.7. ■*



# Collocazione dei segnali – incontro LPV/VSLF con FFS Infrastruttura

Per la quarta volta consecutiva, nel mese di marzo 2012 si è tenuto un incontro tra i rappresentanti del personale di locomotiva delle parti sociali e la direzione I-RSQ (rischio, sicurezza, qualità). Il tema in discussione verteva ancora una volta sulla collocazione dei segnali a destra e sulla segnalazione dei tratti di rallentamento. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Da parte di LPV, è stata evidenziata anche la questione della pessima leggibilità e dell'assenza di tavole ettometriche, come pure dell'inservibilità da un punto di vista pratico delle tavole chilometriche di nuova generazione sui sostegni per la linea di contatto. Si è inoltre criticata la presenza di segnalazioni irregolari, in cui la velocità di tratta è più bassa rispetto alla velocità segnalata.

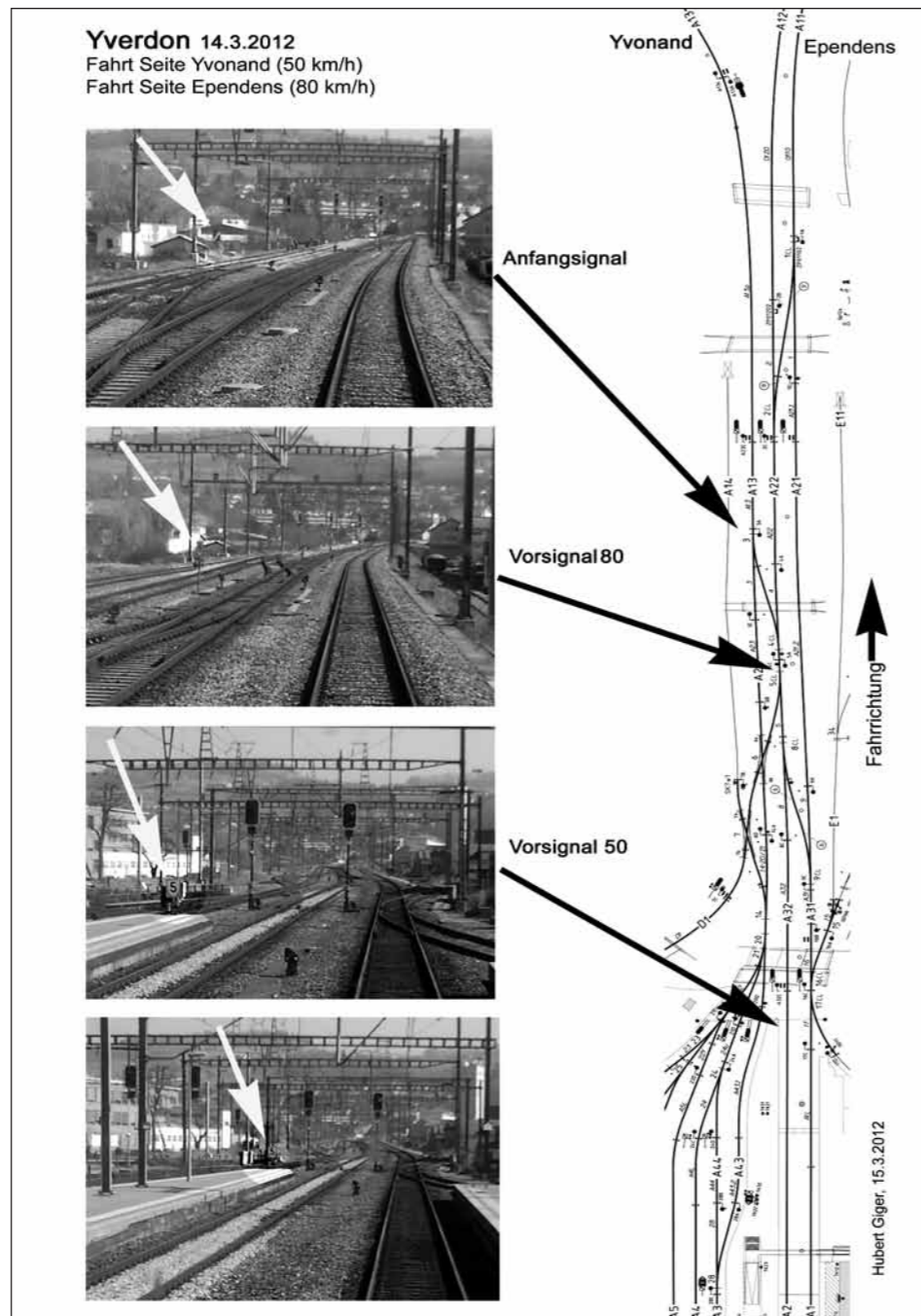
Abbiamo sottoposto all'attenzione di FFS Infrastruttura il recente caso del 14 marzo 2012 del tratto di rallentamento segnalato in modo errato ad Yverdon, che consentiva la circolazione ad 80 km/h in una zona in cui la velocità massima consentita è di 50 km/h.

La foto di questo tratto di rallentamento tra Losanna e Renens, da mesi segnalato in maniera non chiara e più volte denunciato mediante notifiche ESI, non ha mancato di spaventare i responsabili di FFS Infrastruttura (1).

1. Contrariamente alle promesse fatte, queste piccole tavole di segnalazione sono state utilizzate anche al di fuori del tratto in galleria e in assenza di problemi di profilo.

2. In base all'attuale disposizione, il segnale avrebbe validità per la tratta in direzione di Sébeillon (nella foto, in alto a destra). In realtà, vale invece per la circolazione sul binario destro in direzione di Renens, su cui si prevede una velocità di tratta di 130 km/h (2).

È dal 2009 che le parti sociali stanno portando avanti dei colloqui con FFS Infrastruttura e che contestano l'errata segnalazione dei tratti di rallentamento, con gravi conseguenze per la sicurezza, ma senza tangibili risultati. Anche per quanto riguarda gli altri temi in discussione, praticamente non si nota alcun progresso. Il nostro obiettivo primario è di riuscire a porre rapidamente rimedio a queste situazioni irregolari grazie alle notifiche che ci pervengono. In un secondo momento, faremo tutto il possibile affinché queste situazioni non si vengano più a creare e affinché le notifiche da parte dei macchinisti rappresentino l'eccezione. Prossimamente, il comitato del VSLF dovrà decidere come procedere sulla questione della sicurezza dell'esercizio ferroviario. La richiesta di voler prevedere un punto di collegamento tra le parti sociali e le FFS, rispettivamente una persona di riferimento in grado di rispondere a tutte le questioni rilevanti ai fini della sicurezza, non è stata



accolta dalle FFS che ritengono non ci sia una necessità in tal senso. Il VSLF ha pregato tutti i responsabili FFS che hanno partecipato all'incontro tra le parti sociali e FFS Infrastruttura in data 22 marzo 2012, di prendere posizione in merito alla questione del tratto di rallentamento di Yverdon del 14 marzo 2012. Qui di seguito alcune prese di posizione che ci sono pervenute:

*I macchinisti sono invitati a notificare im-*

*mediatamente al dirigente del traffico ferroviario via GSM-R i tratti di rallentamento segnalati in maniera errata. Questi quindi provvederà ad informare il Technischer Leitstand (TLS) che provvede a modificare la segnaletica. Con la notifica ESI, il singolo caso viene anche immesso nella banca dati contenente informazioni rilevanti ai fini della sicurezza (ESI).*

*A prescindere dal singolo caso, questo ci permette di definire i punti deboli sul piano dell'organizzazione e della formazione e di porvi rimedio. Per il capo del personale di locomotiva è impor-*

*tante che sulla notifica ESI si indichi che il dirigente del traffico ferroviario è stato avvisato. In questo modo è a conoscenza del fatto che i provvedimenti immediati sono già stati adottati. Trasmettendoci la sua notifica, il macchinista ci dà la possibilità di migliorare. Per domande relative alla segnalazione dei tratti di rallentamento, il macchinista si può rivolgere al proprio capo o all'esperto d'esame responsabile della tratta.*

*Andreas Rufener non fornirà una presa di posizione separata. La mia presa di posizione a nome di traffico viaggiatori dovrebbe essere sufficiente.*

Cordiali saluti  
Roger Kessler  
Direttore Gestione della Sicurezza delle Ferrovie Federali Svizzere FFS  
Traffico viaggiatori Operating Risk, Sicurezza & Qualità FFS P-OP RSQ  
\*\*\*

Sul caso del «tratto di rallentamento» di Yverdon: In quel punto i segnali non sono stati collocati correttamente. Il servizio tecnico (manutenzione) ha immediatamente provveduto a risolvere la questione. Siamo riconoscenti che ci vengano fatte pervenire queste notifiche che, sotto il profilo della sicurezza, sono molto importanti, in quanto ci aiutano a prevenire l'insorgenza di situazioni critiche. Il processo è ora definito.

Le conoscenze in materia di segnalazione dei tratti di rallentamento vengono attualmente rinfrescate o perfezionate presso il reparto manutenzione tramite un'azione a tappeto, di cui anche lei è stato informato in occasione della citata riunione.

Reto Burkhardt  
FFS Infrastruttura  
Gestione Rischio, Sicurezza, Qualità e Ambiente, direttore regioni RSQ I-RSQ-REG

Da parte di I-B-SBE, non possiamo né approvare né vietare la pubblicazione dell'evento in questione, in quanto non vi era coinvolto direttamente del personale di I-B. Grazie per l'attenzione.

Cordiali saluti  
Rolf Delay  
FFS Infrastruttura  
Norme di sicurezza  
Prescrizioni (SNV)  
Gestione rischi I-B-SBE-SNV-SVZ  
\*\*\*

Le FFS hanno sostanzialmente raggiunto un alto livello di sicurezza. I casi come quello concernente la segnalazione sbagliata del tratto di rallentamento di Yverdon, stanno però ad indicare che nell'ambito della sicurezza non si può assolutamente abbassare la guardia.

Tutti i livelli aziendali hanno il dovere di garantire giorno dopo giorno la sicurezza dei clienti e dei propri dipendenti. Tutte le irregolarità devono essere notificate e risolte quanto prima. Qui non si tratta di attribuire delle colpe, quanto piuttosto di imparare e migliorare dagli errori fatti. Nel caso specifico di Yverdon, il processo per l'eliminazione dei difetti ha funzionato e la segnalazione sbagliata è stata risolta rapidamente da parte di Infrastruttura. I provvedimenti adottati da Infrastruttura per assicurare una formazione e formazione continua valida e generalizzata, sono giusti e sono indispensabili per poter garantire l'elevata qualità necessaria in presenza di segnalazioni di tratti di rallentamento.

Cordiali saluti  
Andreas Hönger  
Ferrovie Federali Svizzere FFS  
Sicurezza del gruppo  
\*\*\*

Rutzer Rudolf (P-OP-ZF-OT-W2):  
Nessuna presa di posizione



Richieste del VSLF in merito all'incontro con FFS Infrastruttura del 22 marzo 2012

## Collocazione dei segnali di rallentamento

Situazione iniziale: FFS Infrastruttura ha presentato i processi operativi e gli ulteriori provvedimenti per migliorare la segnalazione dei segnali di rallentamento. Si è inoltre definito il processo concernente le notifiche da parte dei macchinisti, come pure la gestione delle stesse nell'ambito di Infrastruttura. Il sig. Erich Stegmüller, I-IH-PNM, di recente è stato incaricato di farsi carico anche di questa problematica. Richiesta/soluzioni proposte:

- Di principio, tutti i segnali di rallentamento devono riportare una freccia, al fine di ridurre al minimo i margini di errore e di interpretazione.
- Se possibile, i segnali non validi non vanno unicamente girati di 90°, bensì devono essere rimossi.
- In futuro si dovrebbero unicamente utilizzare dei segnali luminescenti. Le vecchie tavole opache vanno rimosse.
- Conformemente alle direttive, se possibile si dovrebbero impiegare delle tavole di segnalazione di grandi dimensioni, fatta eccezione per i tratti in galleria o con problemi di profilo.

L'acquisto di nuovi segnali luminescenti e dotati di freccia, è assolutamente necessario e gestibile sul piano finanziario.

Richiesta di collocazione dei segnali a sinistra/a destra:

Le prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT) citano quanto segue:

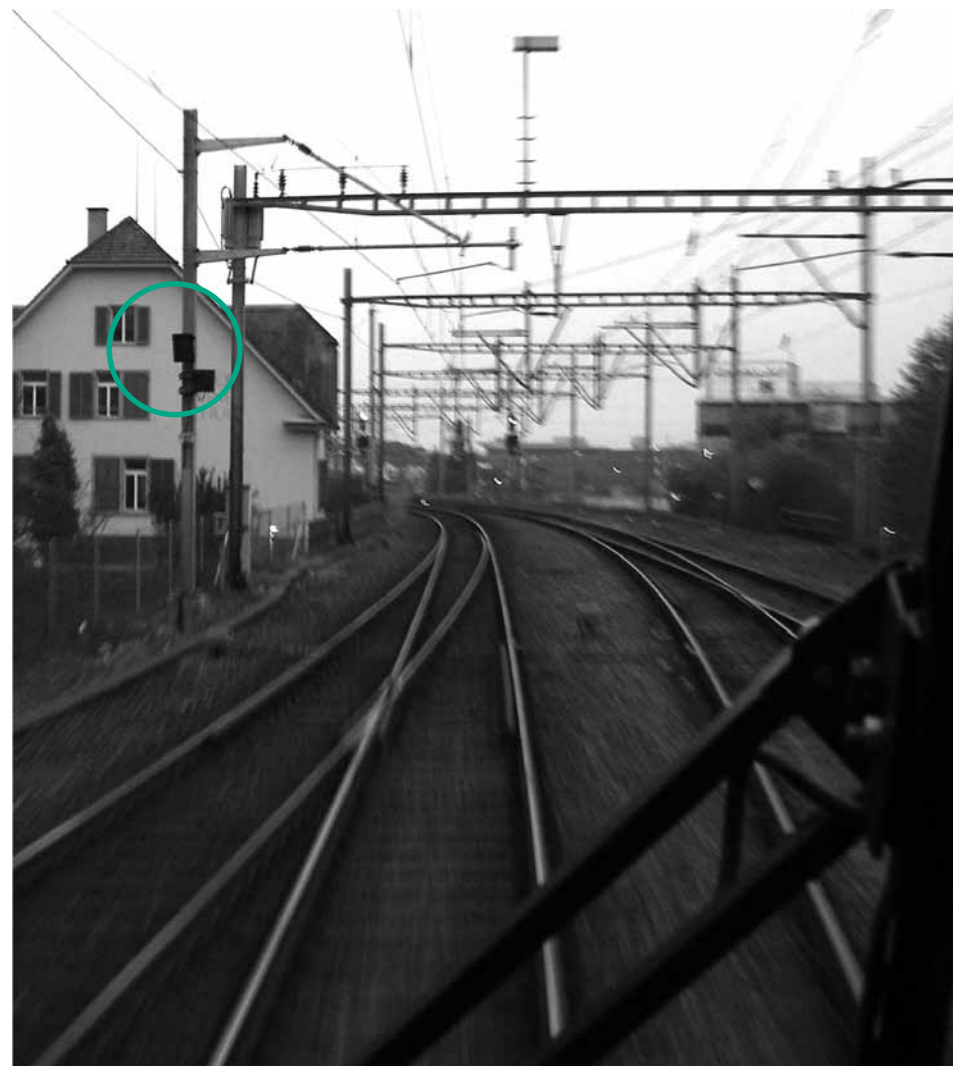
Collocazione dei segnali: I segnali fissi si trovano a sinistra del binario. Sulle tratte a semplice binario, affinché siano meglio visibili, i segnali possono essere collocati anche sulla destra. Sulle tratte a più binari e nelle stazioni, i segnali del binario destro più esterno possono essere collocati alla sua destra. La distinzione fra destra e sinistra è in relazione al senso di marcia. Il VSLF chiede pertanto

- che si rispetti il principio della collocazione dei segnali a sinistra;
- che tutti i segnali che si trovano sulla destra (fatta eccezione per quelli a destra del binario più esterno) siano contrassegnati con una freccia d'indicazione, conformemente a R I-30111 2.1 1; questo si riferisce a tutti i segnali;
- che si definisca se, conformemente alle PCT, le tavole di fine stazione devono essere collocate a sinistra, a destra o nella parte posteriore del segnale d'entrata determinante (R I-30111 2.2 5).

Cordiali saluti  
Hubert Giger  
Presidente del VSLF

# Avvisatore della posizione di via libera di Baar

Sia i macchinisti che il VSLF continuano a battersi contro la collocazione inopportuna dei segnali. Qualche tempo fa, a Baar è stato installato un segnale di via libera, la cui posizione sembra aver creato una certa insicurezza anche nell'ambito delle FFS. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



A Baar, sui binari 1 e 2 in direzione di Zugo, un avvisatore della posizione di via libera è stato montato esattamente tra il cuore e l'ago dello scambio, per cui non si riesce bene a capire a quale percorso si riferisca. È interessante notare come, dopo la sua installazione avvenuta nell'autunno del 2011, a novembre del 2011 lo si sia messo fuori uso per diversi mesi, per poi riattivarlo a febbraio del 2012.

Dopo tutta una serie di notifiche ESI, gli esperti d'esame (PEX) hanno comunicato per iscritto che l'avvisatore di posizione di via libera in questione è valevole unicamente per la fila di rotaie di sinistra, dal momento che secondo P-RSQ la prescritta distanza dal binario (qui si intende l'itinerario del binario 2, vedi foto) è sufficientemente grande. Dalla posizione di rilevamento della foto relativa alla corsa sul binario 2 è inoltre già possibile distinguere il rispettivo segnale d'uscita.

Praticamente qui si ammette che non biso-

gna più tener conto di questo avvisatore se il rispettivo segnale principale è visibile. È recente anche la definizione secondo cui la distanza laterale tra un binario e un segnale è determinante per la validità dello stesso.

Per quanto riguarda l'avvisatore di posizione di via libera di Baar è già stata allestita un'analisi dei rischi, a conferma del fatto che la sua collocazione non è affatto chiara, altrimenti un tale studio non si sarebbe reso necessario. Questo è anche il motivo per il quale è rimasto fuori uso per diversi mesi.

I segnali poco chiari e le ubicazioni equivocate dei segnali non possono assolutamente essere legittimati con delle analisi dei rischi, bensì devono fare stato le prescrizioni di base del PCT che escludono proprio dei rischi simili. Una tale analisi dei rischi ha unicamente la funzione di legittimare uno stato di cose irregolare, di cui si è consapevoli.

La soluzione consisterebbe nell'installare l'avvisatore di posizione di via libera più vicino ad un palo della linea di contatto nei pressi della fine del marciapiede e, pertanto, prima dello scambio alla sinistra del binario. Questo spostamento richiederebbe l'uso supplementare di una trentina di metri di cavo.

Qui di seguito la risposta conclusiva sull'avvisatore in questione di Baar da parte di Infrastruttura FFS, Gestione Rischio, Sicurezza, Qualità e Ambiente: La situazione concernente l'avvisatore della posizione di via libera di Baar è stata esaminata ed approfondita dagli esperti di FFS-I e P-OP. Dagli accertamenti è emerso quanto segue:

- La situazione concernente l'avvisatore della posizione di via libera (FSM) sul binario 1 di Baar non è ideale e, con una migliore pianificazione, avrebbe potuto essere evitata.

- Sul piano operativo, l'installazione di tale avvisatore non costituisce un aumento dei rischi.

- La collocazione dell'avvisatore della posizione di via libera è in conformità alle disposizioni. L'area interdotta tra il cuore e l'ago dello scambio si riferisce esclusivamente ai segnali bassi e un'altra collocazione non porterebbe un sostanziale miglioramento.

- Entro il 2018, si prevede di eliminare nuovamente l'avvisatore della posizione di via libera nell'area di costruzione del terzo binario Zugo-Baar.

In conclusione:

- Non si cambia la posizione dell'avvisatore della posizione di via libera.

- Grazie al tempestivo coinvolgimento di specialisti ed esperti, nell'ambito dei progetti futuri si farà tutto il possibile per riconoscere tempestivamente ed avviare a tali situazioni ancora in fase di pianificazione.

**Da: Hubert Giger hubertgiger@hispeed.ch**  
**Oggetto: Avvisatore posizione di via libera di Baar -> Presa di posizione I-RSQ**

**Data: 2 marzo 2012**

Non ho alcun problema ad accettare la sua decisione, sempre che lei o gli esperti di FFS-I e P-OP possiate gentilmente spiegare ai vostri clienti, ossia ai macchinisti, da quale punto di uno scambio un avvisatore della posizione di via libera è valevole per uno o entrambi gli itinerari. Grazie per la sua risposta.

Cordiali saluti

Hubert Giger, macch. di Zurigo

**Da: Burkhardt Reto (I-RSQ-REG)**

**Oggetto: FW: Risposta VSLF richiesta sig. Giger**

**Data: 12 aprile 2012**

Egregio signor Giger,

qui di seguito la nostra risposta sul punto ancora aperto durante il colloquio del

22.03.2012 con FFS Infrastruttura:

**Avvisatore della posizione di via libera di Baar**

Ecco la nostra risposta: Conformemente a R RTE 25029 del «Kompendium», un avvisatore della posizione di via libera è sempre e solo valevole per un binario e, quindi,

per quello più vicino (binario 1). Anche in questo caso è pertanto chiaro che l'avvisatore in questione si riferisce unicamente al binario 1.

Reto Burkhardt  
FFS Infrastruttura  
Capo Regioni RSQ

**RTE: Regolamento Tecnica Ferroviaria** [http://www.voev.ch/RTE\\_R.html](http://www.voev.ch/RTE_R.html)

*I macchinisti non sono tenuti a conoscere il regolamento RTE che, pertanto, non ha carattere prescrittivo*

R RTE 25029

Avvisatore della posizione di via libera

20.7.2010

## 1.1 Tavole di identificazione

Gli avvisatori della posizione di via libera vanno dotati di tabelle di identificazione del segnale (dimensioni e scrittura standard).

## 2 Regole sull'ubicazione

- Gli avvisatori della posizione di via libera possono essere installati unicamente nelle aree operative.
- Gli avvisatori della posizione di via libera si riferiscono ad un unico binario.
- La collocazione di avvisatori della posizione di via libera sui binari di tratta non è ammessa, soprattutto in prossimità di fermate.

## 3 Dipendenze

### 3.1 Collegamento dell'avvisatore della posizione di via libera

Si devono soddisfare le seguenti tre condizioni:

- Gli scambi tra l'avvisatore della posizione di via libera e il relativo segnale principale sono chiusi sull'itinerario da percorrere.
- I passaggi a livello tra l'avvisatore della posizione di via libera e il relativo segnale principale sono inseriti e chiusi.
- Il corrispondente segnale di gruppo o segnale di binario è disposto su via libera.

### 3.2 Disinserimento

L'avvisatore della posizione di via libera si spegne sempre in presenza di via impedita del relativo segnale principale o allo svincolo degli elementi (scambi, incroci, settori di binario attivi) situati tra l'avvisatore della posizione di via libera e il segnale principale.

## Conclusioni:

Malgrado tutti i diversi esami e le varie analisi dei rischi, i segnali continuano ad essere installati in modo scorretto. Malgrado i vari interventi, il problema non è ancora stato risolto e ci si limita a fornire delle risposte inaccettabili e a procrastinare la soluzione del problema al 2018. Con simili risposte un macchinista non riuscirebbe mai a superare l'esame periodico da parte di un PEX.

Le notifiche ESI non fanno altro che generare un voluminoso e dispendioso scambio di mail tra gli «esperti» delle varie istanze. Di certo la dislocazione dell'avvisatore della posizione di via libera di Baar sarebbe costata molto meno di quanto si è sborsato per tutte le risposte incompetenti, le telefo-

nate ai superiori e le dettagliate analisi dei rischi.

In futuro, ai macchinisti non resta altra soluzione che inviare le proprie notifiche anche all'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

## Avvisatore della posizione di via libera di

## Baar

Domanda dell'esame periodico dei macchinisti come da OVF:

Non si deve mettere la crocetta sulla risposta «Un avvisatore della posizione di via libera è valevole per più binari», in quanto è sbagliata.



# Ottimizzazione della circolazione dei treni

A causa della domanda in costante aumento, ora le FFS sono praticamente arrivate al limite della capacità della rete ferroviaria e della stabilità dell'orario. Si viene inoltre ad aggiungere il fatto che è sempre più difficile e dispendioso regolare il traffico dei treni in maniera ottimale nei punti di intersezione. *Daniel Hurter, redattore del Loco Folio*

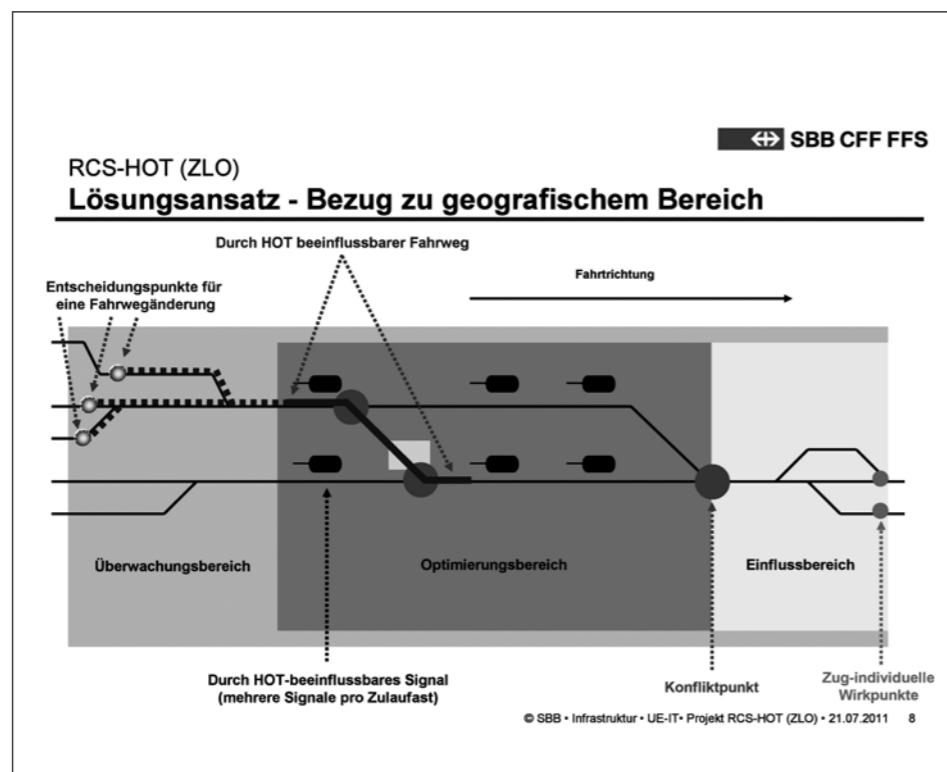
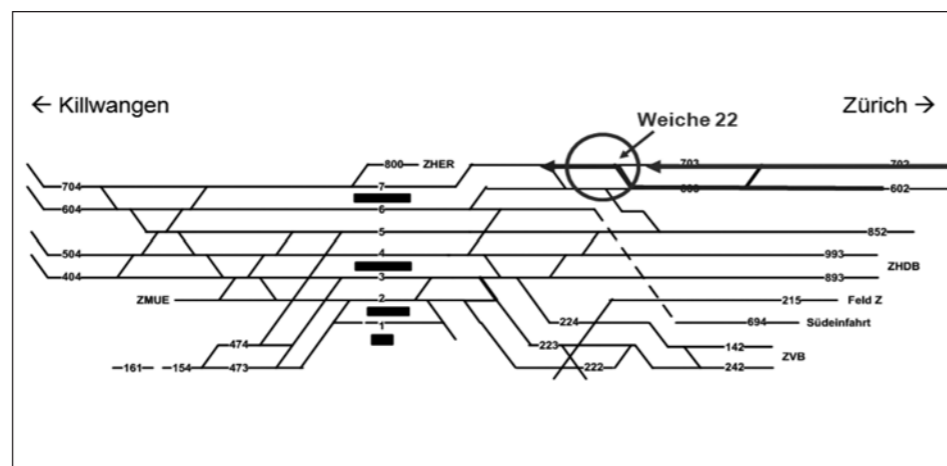
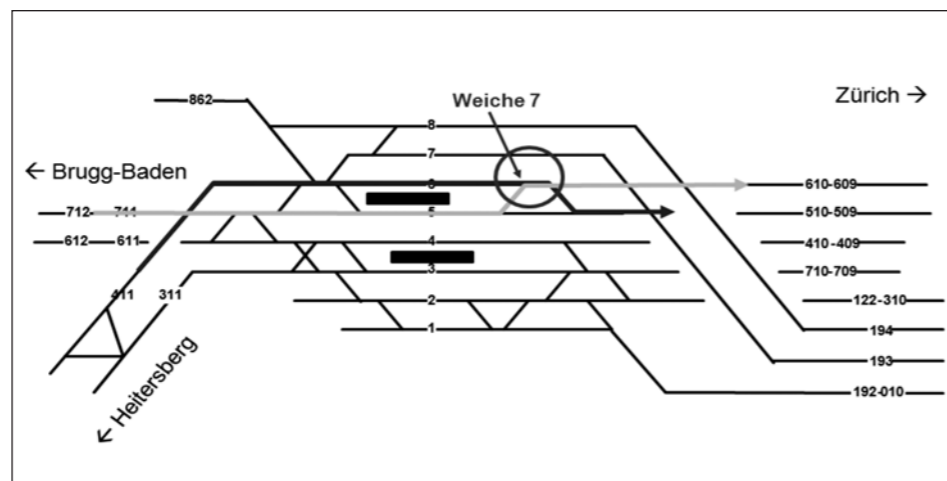
Per ovviare a questi problemi, in appositi punti si prevede l'installazione di un dispositivo automatico di ottimizzazione della circolazione dei treni.

I macchinisti che transitano regolarmente sulle tratte Mellingen-Killwangen e Wettingen-Killwangen, osservano di continuo come sulle zone senza scambi venga in parte segnalata una velocità inferiore (90 o 60 km/h) per più sezioni di blocco, dove altrimenti è possibile circolare ad una velocità massima di tratta. In questo articolo vogliamo occuparci di questo dispositivo per l'ottimizzazione della circolazione dei treni.

Questo dispositivo ha la funzione di evitare le perdite di tempo che possono insorgere nel momento in cui i treni si intersecano o si incrociano sulle linee principali a densa successione a causa di riduzioni irregolari della velocità, o addirittura di segnali di fermata. L'obiettivo consiste nel raggiungere una stabilità dell'orario, come pure uno sfruttamento massimo del tracciato, grazie ad una minimizzazione dei ritardi supplementari di più treni in un'area geografica delimitata e, di conseguenza, ad una successione ottimale dei treni. Un dispositivo di ottimizzazione della circolazione dei treni è presente a Killwangen-Spreitenbach, il punto di intersezione dei treni provenienti da (Basilea-)Brugg e (Berna-)Olten-Lenzburg in direzione Zurigo, come pure a Zurigo-Altstetten, il punto di intersezione dei treni che partono contemporaneamente o a brevi intervalli di tempo da Zurigo HB in direzione ovest (Lenzburg-Olten e Baden-Brugg).

Attualmente solo questi due punti dispongono di tale dispositivo di ottimizzazione della circolazione dei treni. In futuro tale dispositivo verrà sostituito con il nuovo sistema RCS-HOT (Rail Control System - Tecnologia per l'ottimizzazione delle corse) e quindi verrà introdotto in altri punti nevralgici del territorio svizzero (se ne prevedono circa 30). Il sistema RCS-HOT probabilmente verrà utilizzato anche per l'instradamento in prossimità dei portali della galleria di base del Gottardo.

Il sistema RCS-HOT fa parte del sistema globale Disposizione RCS, grazie al quale si potrà colmare la lacuna esistente tra il sistema di disposizione e la tecnica di guida (ILTIS). Tutte le disposizioni calcolate dal sistema RCS-HOT possono essere trasmesse direttamente alla tecnica di guida (aggiornamento dei dati di guida dei treni),



come pure ai segnali esterni (indicazione delle limitazioni della velocità).

Per raggiungere l'obiettivo prefissato, e cioè una successione ottimale dei treni, il sistema RCS-HOT provvede ad assicurare la risoluzione dinamica delle situazioni di conflitto grazie ad «una visione d'insieme», ottimizzando costantemente la situazione mediante delle misure adeguate e facendo sì che i treni possano circolare sul punto controverso possibilmente a piena velocità e ad intervalli minimi. Le seguenti misure:

- riduzione delle velocità individuali dei treni mediante limitazione delle stesse,
- nuova successione dei treni sul punto di

conflitto,

- cambio di itinerario dei treni in questione,
- prolungamento dei regolari tempi di sosta,

sono possibili grazie ad interventi diretti e automatizzati nel sistema di guida ILTIS. Sui relativi segnali esterni vengono inoltre indicate tutte le necessarie limitazioni di velocità, sebbene l'indicazione di tali limitazioni tramite i segnali esterni sia prevista solo per le aree di Zurigo-Altstetten e Killwangen-Spreitenbach. Per le altre aree si prevede l'impiego del canale d'uscita del sistema adattativo di condotta (ADL) e l'informazione del macchinista mediante raccomandazioni di guida.

L'obiettivo consiste nel far circolare un gruppo di cinque a sei treni da due ad un solo binario con una cadenza di 90 secondi. Il sistema RCS-HOT deve inoltre essere in grado di valutare i diversi treni, ciò che avviene in base alle specifiche caratteristiche degli stessi (attualmente se ne prevedono tre):

li «Spezial-ZN» sono per esempio gli ultimi treni navetta della giornata. Altre caratteristiche che non rientrano nella valutazione sono la velocità massima e il rapporto di frenatura di un treno, onde evitare che un treno lento venga inserito davanti ad un treno veloce.

La differenza tra il sistema RCS-HOT e il sistema ADL consiste nel fatto che l'ADL tiene conto solo di una singola situazione di conflitto e la risolve calcolando un nuovo tracciato (con risparmio energetico) per quel determinato treno, nel mentre il sistema HOT procede ad una valutazione complessiva della zona e, grazie ad una funzione obiettiva, cerca di calcolare una minimizzazione dinamica del ritardo supplementare per tutti i treni presenti nell'area di osservazione. Come detto precedentemente, le situazioni di conflitto vengono risolte sulla base della soluzione ottimale mediante limitazioni di velocità, cambio nella successione dei treni e cambio degli itinerari.

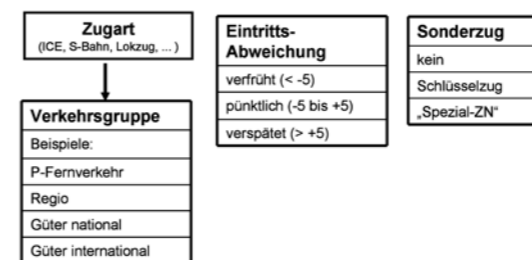
Dal momento che il sistema RCS-HOT sarà parte integrante del sistema RCS-Dispo, il disponente potrà visualizzare in qualsiasi momento le ottimizzazioni previste dal sistema. L'orizzonte di previsione si estende per una durata di ca. 30-45 minuti. Attualmente un disponente non ha modo di vedere cosa viene calcolato dal sistema di ottimizzazione, motivo per cui di frequente capita che dei processi già in corso vengano interrotti mediante l'intervento manuale da parte del responsabile della circolazione dei treni. Una conseguenza di un simile intervento può essere per esempio che un treno che circola a 60 km/h oltrepassi diversi segnali segnalati con l'immagine 3, poi aumenti la velocità perché il successivo segnale indica l'immagine 1, per poi trovarsi costretto a fermarsi fuori programma in prossimità di un punto di intersezione a seguito di un segnale che indica fermata.

La sostituzione dell'attuale dispositivo di ottimizzazione della circolazione dei treni a Zurigo-Altstetten e Killwangen-Spreitenbach con il sistema RCS-HOT è prevista per il 2013.

*Desidero ringraziare sentitamente il direttore generale del progetto RCS-HOT, Marco Tami, come pure Gabriela Vrecko del reparto Comunicazione della divisione Infrastruttura per le informazioni e per il supporto nella stesura di questo articolo.*

## RCS-HOT (ZLO) Lösungsansatz - Begrifflichkeiten

<b>Überwachungsbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• entspricht dem „HOT-Prognosebereich“</li> <li>• geografische Ausdehnung entspricht einem HOT-Gebiet und enthält den Optimierungs- und Einflussbereich vollständig</li> </ul>
<b>Optimierungsbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich, in dem die Zuglenkdaten (Fahrweg, Reihenfolge) und die Signal-individuelle V-Tief-Haltung durch HOT beeinflusst werden können</li> <li>• muss disjunkt (= überlappungsfrei) zum Optimierungsbereich anderer HOT-Gebiete sein</li> </ul>
<b>Einflussbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich, aus dem sich zusätzliche Einflussgrößen auf die Zuglenkung im Optimierungsbereich ergeben, wie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zug-Halte</li> <li>- Infrastruktureinschränkungen (Langsamfahrstellen, Sperren)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Konfliktpunkt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stelle (Weiche) im Gleisnetz, nach der in Fahrtrichtung ein Belegungskonflikt auftreten kann</li> <li>• Mit HOT können zukünftig mehrere Konfliktpunkte im Optimierungsbereich berücksichtigt werden (sog. Fensterkonflikt)</li> </ul>
<b>Wirkpunkt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Austrittsstelle aus dem HOT-Gebiet (= definiert via Infrastrukturelement)</li> <li>• HOT-Zielfunktion wird Zug-individuell auf diesen Wirkpunkt hin berechnet</li> </ul>



	ADL	HOT
<b>Fokus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung Energieverbrauch für Einzelzug im gesamten SBB-Netz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamische zeitliche Minimierung der Zusatzverspätung für mehrere Züge in geographisch eingegrenztem Gebiet</li> </ul>
<b>Was</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuteilung konfliktfreier Trassen für freie Fahrt</li> <li>• Lokführer erhält Echtzeit-Informationen für optimales Fahren (Geschwindigkeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ablösung bestehende ZLO</li> <li>• Automatische Beeinflussung der Geschwindigkeit und/oder Fahrwegs via ILTIS</li> <li>• Möglichkeit schaffen, RCS-HOT in zusätzlichen Gebieten einzusetzen</li> </ul>
<b>Wer</b>	Infrastruktur Betrieb (I-B, I-JE-IT) und SBB Informatik (K-IT)	
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion Energieverbrauch und Unterhaltskosten (ca. 11 Mio CHF/Jahr)</li> <li>• Vermeidung unnötiger Halte durch schließen des Regelkreis Disposition / Lokführer</li> <li>• Verbesserung der Fahrplanstabilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimierung der Zusatzverspätung bei Konflikten</li> <li>• Flüssighaltung des Bahnbetriebes</li> <li>• Gewährleistung / Verbesserung der Pünktlichkeit im Personenverkehr</li> <li>• Steigerung der Kundenzufriedenheit</li> </ul>
<b>Wann</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilot 01/2012 - 12/2012</li> <li>• Einführung in Produktion 2014</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Killwangen 06/2013</li> <li>• Zürich Altstetten 06/2013</li> </ul>

## Un apparato gigantesco

Commento nel Tages-Anzeiger. *Daniel Hurter, redattore del Loco Folio*

Il VSLF continua a battersi a favore di uno snellimento delle strutture e condanna apertamente il costante ed inutile ampliamento dell'apparato amministrativo delle FFS dal momento che, a prescindere dai costi esorbitanti che genera, ostacola anche sempre di più i macchinisti nell'esercizio della propria attività ed è all'origine di situazioni sempre più grottesche. E che il VSLF non sia affatto solo in questa battaglia, bensì che anche la nostra clientela e l'opinione pubblica non siano più disposte ad accettare ad oltranza questo stato di cose, lo conferma il seguente commento di un lettore apparso nell'edizione online del Tages-Anzeiger:

Le FFS hanno bisogno di più soldi e quindi, per l'ennesima volta, hanno intenzione di aumentare i prezzi dei loro biglietti. Ben presto dovrebbero essere soprattutto i titolari di un abbonamento generale a sentirne le conseguenze. Il fatto che i costi supplementari vadano puntualmente a finire sul groppone dei viaggiatori, non lo si può semplicemente accettare a priori. Tanto più che un grosso potenziale di risparmio lo si potrebbe trovare ai «piani alti» delle FFS! Se ci si prendesse la briga di analizzare più da vicino le strutture dirigenziali delle FFS, ci si accorgerebbe molto in fretta di quanto siano «gonfiate». Anche se ormai l'apparato burocratico ha raggiunto dimensioni gigantesche, in quanto a risorse proprie i risultati sono però praticamente nulli. Anzi, è proprio il contrario: per quasi tutte le decisioni ci si deve infatti avvalere di consulenti esterni. Personalmente, sono dell'opinione che il capo delle FFS Andreas Meyer non è un dirigente, bensì un semplice funzionario. Il senso e la redditività dei rispettivi quadri (inferiori, medi e superiori) sembrano lasciarlo completamente indifferente. Il management delle FFS andrebbe indubbiamente snellito. Oso addirittura affermare che le FFS potrebbero tranquillamente essere gestite con metà degli attuali dirigenti, a condizione però che i posti siano occupati da gente capace, competente e integra. La cifra che improvvisamente si potrebbe avere a disposizione ogni anno, sarebbe a dir poco immensa. Questo lo dico come consulente aziendale con una vasta esperienza e in veste di pluriennale docente di scienza della gestione presso l'Università di scienze applicate di Zurigo.

La redazione del Loco Folio ringrazia sentitamente l'autore, l'ing. dipl. Ulrich H. Knobel di Heimberg, per la sua presa di posizione e per la gentile autorizzazione alla pubblicazione della stessa. ■

## Sondaggio sulla soddisfazione del personale

Per i prossimi mesi è previsto un nuovo sondaggio sulla soddisfazione del personale. Invitiamo già sin d'ora tutti i membri del VSLF che lavorano presso le FFS a parteciparvi. *Daniel Hurter, redattore del Loco Folio*



L'ultimo sondaggio rivolto a tutti i dipendenti delle FFS si era svolto nell'autunno del 2010. La percentuale di feedback all'interno delle FFS era stata del 57%, nel mentre la soddisfazione del personale aveva ottenuto 58 punti. La partecipazione nell'ambito dei macchinisti era stata superiore alla media; tuttavia, con una percentuale del 50% per i macchinisti di traffico merci e, addirittura, del 43% (valore più basso in ambito FFS) per i macchinisti di traffico viaggiatori, il livello di soddisfazione era decisamente al di sotto della media. Questi valori sono allarmanti e, a ragione, il capo di DT traffico viaggiatori aveva parlato di schiaffo morale al management delle FFS (Loco Folio 1/2011).

Questi cattivi risultati hanno poi scatenato in seno alle FFS una laboriosità a dir poco frenetica. I top manager sono stati invitati a partecipare a dei workshop, si sono fatti dei nuovi studi, la direzione DT si è occupata «intensamente della questione della soddisfazione del personale, definendo e sottoponendo tutta una serie di adeguati provvedimenti». In parole povere, questo sovradimensionato apparato amministrativo delle FFS si è ancora una volta occupato solo di sé stesso e, pertanto, non si sono avuti dei risultati veri e propri o di una qualsivoglia utilità.

Se solo avesse adottato dei provvedimenti atti ad aumentare realmente il livello di soddisfazione del personale di locomotiva, l'allora nuovo direttore di DT avrebbe avuto un'opportunità unica più che rara per guadagnarsi dei punti. Ma, nel frattempo, abbiamo constatato che non ha saputo trarre vantaggio da questa opportunità, forse anche condizionato da altre autorità superiori. I piani di servizio dei macchinisti sono sempre più esasperati, oltre al fatto che le direttive della legge sulla durata del lavoro sul tempo massimo di lavoro e sulle pause non vengono più interpretate come un limite massimo, bensì come un reale obiettivo da perseguire. Attualmente non

si esita nemmeno più a violare i BAR, o addirittura le PCT, pur di raggiungere la massima produttività da parte del personale di locomotiva. Della produttività del ridondante apparato amministrativo di DT, oltre a tutti i suoi capifiliale e capi del personale di locomotiva, nessuno invece parla più. Anzi, non ci si fa nemmeno il minimo scrupolo ad esaltare questo potenziamento, che di certo i macchinisti non hanno voluto e che, come dimostrato, è inutile, come un contributo per raggiungere un livello più alto di soddisfazione del personale.

Anche il bilancio del coordinatore della formazione di DT non si presenta affatto meglio di così. Nel frattempo, è risaputo che la qualità della formazione del macchinista da un po' di tempo ha raggiunto un livello insufficiente e che ha già scatenato degli interventi da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (BAV). Purtroppo sta calando sempre di più anche la qualità delle giornate di formazione continua per il personale di locomotiva e la loro utilità è ormai praticamente quasi nulla.

E la direzione aziendale? Citiamo qui di seguito quanto dichiarato dal CEO FFS che abbiamo interpellato in merito ai cattivi risultati del sondaggio sulla soddisfazione del personale: «Abbiamo investito molto nella collaborazione nell'ambito della direzione aziendale e anche dei quadri superiori. Direi che la direzione aziendale funziona molto bene e come non mai prima, ma è evidente che questo viene percepito troppo poco agli altri livelli.» Il fatto che qui si stia vivendo su un altro pianeta, completamente staccato dalla realtà, e che si sia completamente perso ogni riferimento con la base e con le attività di tutti i giorni non lo si potrebbe esprimere meglio di così.

Tanto più importante è quindi che quanti più macchinisti possibile partecipino a questo sondaggio sulla soddisfazione del personale. Chissà, con i risultati che ne scaturiranno magari finalmente si riuscirà a riportare a terra i vertici delle FFS. Sarebbe davvero un peccato se le macchiniste e i macchinisti rinunciassero a prendervi parte solo perché sono molto delusi, o se l'attendibilità del sondaggio venisse inficiata da una bassa partecipazione. Infatti, come già abbiamo avuto modo di vedere durante l'ultima indagine a campione, anche i più piccoli miglioramenti nei risultati sulla soddisfazione del personale non mancano di scatenare immediatamente forti grida di trionfo presso i quadri delle FFS. ■

## Grave incidente per un Flirt per le NSB durante i test di prova

Non tutti hanno fortuna come le FFS. In Norvegia, un eccessivo superamento della velocità ha causato un grave disastro ferroviario durante una corsa di prova. Un incidente simile potrebbe verificarsi anche in Svizzera? Si pensi per esempio ad un analogo avvenimento occorso due anni fa. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Il 15 febbraio 2012, sulla linea della Vestfoldbahn (collegamento tra Drammen e Skien) a nord della stazione di Nykirke, nella riserva naturale di Tangenbekken, il Flirt NSB BM 74 105/74 505 è deragliato. Il treno 12926 stava effettuando una corsa di prova quando è deragliato in un tratto di binario in curva, per poi urtare violentemente contro una parete rocciosa. A seguito dell'incidente, una carrozza dell'unità motrice si è rovesciata e tre carrozze dell'unità formata da cinque elementi sono deragliate, danneggiando in modo importante tutto il convoglio.

Al momento del disastro, a bordo del treno c'erano cinque persone, tra cui tre collaboratori norvegesi delle NSB, un collaboratore polacco della Stadler e un collaboratore finlandese di una ditta fornitrice. Tutti e cinque hanno fortunatamente potuto essere dimessi dall'ospedale alcuni giorni dopo l'incidente.

Dal rapporto intermedio di aprile 2012 con i primi risultati dell'inchiesta sulle cause del sinistro, risulta che fino ad oggi non sono stati rilevati dei difetti tecnici né sulla tratta né sul veicolo stesso. Come la commissione norvegese competente in materia di incidenti tecnici aveva già indicato nel suo primo rapporto intermedio, il deragliamento, a seguito del quale il treno aveva violentemente urtato contro una parete rocciosa, era dovuto all'eccessiva velocità. Sulla tratta in questione, la velocità massima consentita è di 70 km/h, nel mentre

al momento dell'incidente il treno stava circolando ad oltre 130 km/h. Come mai il macchinista non abbia ridotto la velocità, è attualmente motivo di ulteriori indagini.

### Incidente sfiorato di Vauderens FR

Come tutti ricordiamo, il 19 agosto 2010, alla fine della stazione di Vauderens, un IC che circolava da Zurigo a Ginevra ha preso una curva ad una velocità eccessiva (velocità di tratta 140 km/h, velocità in uscita 95 km/h, velocità di tratta in direzione Vauderens 85 km/h). La velocità in stazione era sì monitorata dal ZUB in questa direzione, ma la bobina di accoppiamento ZUB era stata programmata in modo sbagliato, motivo per cui l'eccessivo superamento della velocità non ha prodotto una frenatura automatica d'emergenza. Piatti, bicchieri, viaggiatori e bagagli sono stati scaraventati ovunque e il fatto che non si

sia verificato un catastrofico deragliamento, è dovuto unicamente ad una cosa: pura fortuna.

Su incarico di Philippe Gauderon, capo di Infrastruttura, in un successivo incontro con VSLF e LPV, FFS Infrastruttura ha messo a verbale quanto segue:

1. La soglia della velocità a Vauderens non era monitorata dal ZUB.
2. La programmazione del ZUB era tuttavia corretta.

Logicamente, questa affermazione è assolutamente corretta. Ciò che non viene monitorato, è programmato correttamente, se non è programmato. Quello che è sbagliato in questa affermazione è però il fatto che la velocità avrebbe dovuto essere monitorata: La direttiva I-20027 delle FFS del 1 luglio 2010 stabilisce che, con una riduzione della velocità del 25% o nel caso in cui la velocità debba essere ridotta di oltre 30 km/h, il monitoraggio della velocità è obbligatorio. Il Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici (SII), in data 22 agosto 2010 aveva confermato al VSLF di aver appreso, dalla stampa, di quanto accaduto. Le FFS non l'avevano mai notificato!

Ribadiamo quanto segue: ben prima ancora di questa catastrofe sfiorata, diversi macchinisti avevano denunciato per iscritto (articolo sul Loco Folio 2/2010) che in quel punto il ZUB era stato programmato in modo sbagliato. Come ben sappiamo, all'epoca le FFS però non avevano fatto niente. Ancora oggi, infatti, continuano a contestare il fatto che in quel punto il ZUB fosse programmato in modo sbagliato. Possono solo ritenersi molto fortunate che su questo caso non si sia avviata alcuna procedura penale contro di loro.

C'è ora da chiedersi se, con questa cultura dello struzzo, il centro di segnalazione anonima di FFS traffico viaggiatori creato di recente potrà mai dare i risultati sperati. ■





## Funzionari VSLF

Il VSLF può contare sulla collaborazione di molti funzionari. Sono molte infatti le persone che regolarmente offrono il loro prezioso contributo lavorando nell'ombra. Nelle prossime edizioni del Loco Folio vi vogliamo presentare proprio alcuni di questi nostri silenziosi collaboratori. Questa volta cominciamo con il segretario Kay Rudolf (KR). Lui e Daniel Hurter (DH), il redattore del Loco Folio, si sono interrogati a vicenda sulle loro attività in seno al VSLF.



**DH:** Kay, qual è il tuo curriculum professionale?

**KR:** Ho fatto un apprendistato di quattro anni presso l'allora officina principale di Coira. La denominazione iniziale della mia professione era quella di fabbro industriale, ma alla fine dell'apprendistato era di costruttore di macchine ed apparecchi. Dopo sono rimasto alle FFS e, subito dopo la scuola reclute, nel 1991 ho iniziato la mia formazione a Zurigo come macchinista. Attualmente lavoro presso il deposito di Coira da circa 13 anni. E qual è il tuo curriculum professionale?

**DH:** Prima ho fatto un apprendistato commerciale presso l'amministrazione cantonale di Zurigo e, subito dopo, un apprendistato come dirigente d'esercizio ferroviario. Poi ho lavorato per alcune imprese ferroviarie, finché nel 1987 sono diventato responsabile dell'autorizzazione alla partenza dei treni presso la HB di Zurigo. Parallelamente alla mia professione, ho frequentato la Scuola superiore di economia e amministrazione e poi ho lavorato per circa due anni a Berna nella pianificazione degli orari presso l'ex settore d'esercizio della direzione generale. Dal momento che non mi andava di scrivere di continuo dei rapporti o degli studi di cui praticamente nessuno si interessava più già dopo pochi giorni, e che anche l'ambiente non era per niente piacevole, ho deciso di ritornare alla mia vecchia professione di dirigente di movimento presso il centro per lo smistamento del traffico ferroviario di Zurigo. Nel 2001 ho poi iniziato la mia formazione di macchinista presso il deposito RBL e, dal 2003, lavoro presso il deposito di Zurigo.

**Da quanto tempo sei membro del VSLF?**

**KR:** Durante la mia formazione come macchinista ero entrato a far parte del SEV, ma dopo solo due anni sono passato al VSLF perché qui mi sentivo più tutelato.

**DH:** Inizialmente anch'io ero membro del SEV e vi avevo aderito quando ero ancora un apprendista di stazione. A parte una pausa di alcuni anni, vi ho fatto parte fino al 2007 e poi sono passato al VSLF.

**Da quando sei attivo come funzionario del VSLF e qual è stato il fattore scatenante?**

**KR:** Il fattore scatenante è stato il mio attuale CLP che, ai tempi, era presidente dell'ex sezione VSLF di Sântis. Trattandosi di una piccola sezione, aveva infatti sempre tante difficoltà a reclutare i funzionari necessari. Più tardi si è reso promotore della fusione con l'odierna sezione della Svizzera orientale, con l'obiettivo di potersi avvalere, oltre al capo deposito, di una persona di contatto per ogni singolo deposito. La mia prima carica è stata quella di responsabile regionale est e, pertanto, fungevo da persona di contatto per i depositi di Ziegelbrücke, Sargans e Coira. Per circa dieci anni ho poi fatto parte del comitato della sezione Svizzera orientale, anche se nel frattempo la mia funzione è diventata quella di vicepresidente V. All'incirca sei anni fa ho assunto la carica di protocollista dell'associazione che, con l'assunzione del coordinamento della comunicazione (KoKo), con il tempo è diventata quella di segretario. In collaborazione con degli altri colleghi, mi occupo tra l'altro anche della gestione informatica del VSLF. Uno dei miei obiettivi principali è di sgravare quanto più possibile il nostro presidente dal suo lavoro quotidiano, di modo che si possa concentrare sulle questioni più importanti. Inoltre, personalmente preferisco

co lavorare dietro le quinte. E tu come sei diventato redattore del Loco Folio?

**DH:** Verso la fine del 2008, il VSLF stava cercando un nuovo redattore e allora ho deciso di mettermi a disposizione come co-redattore accanto a Richard Widmer.

**KR:** Ti sei mai pentito di questa decisione?

**DH:** Di certo tutto il tempo che dedico al Loco Folio lo potrei sfruttare facendo tante altre cose, magari anche più piacevoli. Ma non per questo mi pento della mia decisione, dal momento che condivido pienamente gli obiettivi e le finalità del VSLF e noto con piacere che negli ultimi tempi è riuscito a smuovere parecchie cose. Penso che, con il Loco Folio, il VSLF disponga di un'efficiente cassa di risonanza e che pertanto valga decisamente la pena investire tutto questo tempo. L'allestimento del primo numero di cui mi sono occupato è stato alquanto difficile, in quanto si trattava di trovare i contenuti giusti, ma nel frattempo le cose sono decisamente cambiate e addirittura manca il tempo per trattare tutti quei temi d'interesse che gravitano intorno al presente e al futuro del personale di locomotiva.

**KR:** Qual è il dispendio di tempo necessario?

**DH:** È difficile dirlo, in quanto i ritmi chiaramente sono molto irregolari. Prima della pubblicazione di un nuovo numero la mole di lavoro è sempre molto grande; infatti, ogni volta mi ripropongo di cominciare prima con l'edizione successiva, ma poi regolarmente questo rimane un buon proposito e niente di più.

**E da te come vanno le cose e di cosa ti occupi esattamente?**

**KR:** Visto nell'arco di tutto l'anno, il dispendio di tempo è di circa sette ore alla settimana. Nelle mie funzioni rientra la preparazione degli inviti e dei protocolli per le riunioni di comitato, l'aggiornamento delle liste delle pendenze e delle delibere, l'invio delle newsletter e tanti altri piccoli compiti amministrativi. Anche l'aggiornamento del sito Internet del VSLF, che curo insieme al nostro presidente, richiede un certo tempo. Ultimamente ho dovuto inserire, per esempio, i nuovi corsi di formazione del VSLF e, con tutti gli adattamenti del caso, ci vogliono subito diverse ore di lavoro. Nell'homepage del VSLF sono riportate anche varie leggi e vari regolamenti, come per es. la legge sulla durata del lavoro, i CCL e i BAR di tutte le ferrovie di cui il VSLF è parte sociale, come pure le prescrizioni sulla cir-

colazione dei treni, tutti testi che hanno bisogno di essere aggiornati di continuo. Ma continuo ad avere tanto piacere nella mia attività e vi ritrovo il senso e lo scopo del mio lavoro per il VSLF.

**DH:** Da quando hai assunto la funzione di protocollista/segretario noti dei cambiamenti nell'ambito del VSLF?

**KR:** Sì, penso che ora il VSLF abbia maggiore voce in capitolo anche nei confronti dell'opinione pubblica. Semplicemente non reagiamo più e basta, bensì adesso agiamo e facciamo valere le nostre richieste e le nostre rivendicazioni in maniera attiva. Prima, invece, semplicemente ci si limitava a «cavalcare l'onda» degli altri sindacati del personale. E tu, cosa ne pensi?

**DH:** Già di base non ho particolare simpatia per gli apparati amministrativi imponenti e lenti e, quello che apprezzo del VSLF, sono le sue strutture snelle. Chiaramente questo implica una gran mole di lavoro accessorio, magari relegato da qualche parte in una stanzetta di casa mia, ma onestamente preferisco così piuttosto che essere costretto a finanziare con la mia quota associativa dei funzionari a tempo pieno che conoscono i macchinisti solo per sentito dire e che non sanno nemmeno cosa devono tutelare. Per questo motivo, apprezzo tantissimo il fatto che tutti noi facciamo parte attiva del personale di locomotiva e spero tanto che sarà così anche in futuro. Ma, naturalmente, questo presuppone che vi sia un numero sufficiente di membri validi, disposti a collaborare in seno al VSLF. Per me è anche molto importante il fatto che il VSLF non abbia nessun background ideologico, bensì che la priorità venga data esclusivamente ai reali bisogni e ai reali obiettivi dei macchinisti.

**KR:** Come ti immagini il VSLF tra una decina di anni?

**DH:** Mi auguro vivamente che si potranno mantenere queste strutture formate da non professionisti. Con la costante dispersione del personale di locomotiva, e qui penso per esempio a FFS Cargo International, ma anche all'incombente creazione di nuove imprese affiliate FFS, di certo con le attuali strutture sarà però molto più difficile rappresentare al meglio e con successo tutte le diverse esigenze. Sarebbe bello se il VSLF riuscisse a diventare partner sociale anche di altre imprese ferroviarie. In tutti i casi, penso che il VSLF sia sulla buona strada e quindi auspico che vada avanti imperturbato così anche in futuro.

**KR:** Anch'io sono dell'avviso che la continuità sia importante, anche se molto probabilmente nei prossimi dieci anni il comitato del VSLF si dovrà confrontare con un importante rinnovamento sul piano del personale. Spero naturalmente anche che questo positivo aumento dei nostri membri continui così anche in futuro. ■

## Macchinisti B100

Intervista a Claudio Pellettieri, direttore della filiale DT di Zurigo. Intervista: Daniel Hurter, Redattore del Loco Folio



**VSLF:** Il «macchinista per il servizio di manovra» B100 era già stato dichiarato morto diversi anni fa. Parallelamente ai nuovi macchinisti per il servizio di manovra A40 del settore preparazione treni (ZV), anche i B100 attivi presso Direzione Trazione (DT) non hanno oggi più motivo di esistere?

**FFS:** Visto a livello nazionale, i B100 effettivamente hanno un senso solo in casi molto particolari. Fondamentalmente sono essenziali nell'ambito della preparazione dei treni ZV. Nelle sedi dove ci sono ancora tanti treni spola e dove si devono eseguire tanti preparativi come a Zurigo, i macchinisti B100 sono però senz'altro più che giustificati.

**VSLF:** Attualmente a Zurigo è in corso la formazione di una classe di macchinisti B100. La filiale di Zurigo si aspetta un importante lavoro supplementare per questi B100?

**FFS:** Le macchiniste e i macchinisti che attualmente stanno seguendo la formazione per diventare B100 hanno la funzione di compensare le fluttuazioni degli effettivi odierni. Non ci si aspetta però del lavoro supplementare. È più probabile, invece, che nei prossimi anni il lavoro dei B100 tenda piuttosto a diminuire.

**VSLF:** Come si presenta il futuro dei B100? Si sta pensando ad un «trasferimento» del lavoro dei B100 ai macchinisti A40 di ZV?

**FFS:** Dove necessario e dove si possono sfruttare delle sinergie, anche in futuro prevediamo una stretta collaborazione con il settore ZV. Come già menzionato precedentemente, la mansione principale di questo settore consiste nella preparazione dei treni. Inoltre, anche il fatto di produrre le «proprie» prestazioni centrali autonomamente è parte integrante della strategia di ZV.

**VSLF:** Ai macchinisti B100 è stato comunicato che in futuro potranno effettuare un numero maggiore di prestazioni di trasporto anche al di fuori della stazione di Zurigo. Ci sono dei progetti in tal senso?

**FFS:** In stretta collaborazione con la pianificazione delle risorse, provvediamo costantemente a verificare quali compiti affidare ad una determinata categoria. Allo stato attuale (fine maggio 2012), non ci sono però ancora piani concreti circa una tale eventualità così come formulata nella sua domanda.

**VSLF:** In passato si sono fatti molteplici tentativi per far eseguire ai macchinisti B100 e A40 tutti i preparativi del treno e

le sostituzioni di personale e, pertanto, per assegnare ai macchinisti B unicamente le prestazioni di linea. Questa strategia è naufragata?

**SBB:** Questo è possibile solo se si dispone di risorse sufficienti al momento giusto e nel posto giusto. Con l'odierna struttura dei trasporti pubblici, questo è possibile solo in maniera limitata. Un'attuazione completa è quindi poco redditizia ai nostri giorni. Nella maggior parte dei casi, la messa in servizio con tutti i relativi controlli di sicurezza viene ancora eseguita dai macchinisti B, in quanto si tratta di compiti molto importanti anche per fare sufficiente pratica e avere una padronanza del veicolo. La corretta ripartizione del lavoro tra le varie categorie di macchinisti viene regolarmente discussa tra ZV e DT.

**VSLF:** Oltre alle disposizioni dell'OVE, quali requisiti deve soddisfare un macchinista B100 per poter iniziare la formazione di macchinista B? Quali sono le prescrizioni interne delle FFS?

**FFS:** Le condizioni relative a questa formazione sono riportate nell'OVE, cap. 3, art. 11 a 33. Una delle condizioni per accedere alla cat. B prevede tra l'altro che il collaboratore superi gli esami psicologici di idoneità richiesti dall'UFT per la rispettiva categoria. Anche il rendimento e il comportamento degli eventuali candidati hanno un'influenza sulla scelta stessa.

**VSLF:** È vero che nei prossimi due anni nessun macchinista B100 verrà più ammesso alla formazione di macchinista B, dal momento che la filiale di Zurigo non ha bisogno di macchinisti di questa categoria?

**FFS:** Nella filiale di Zurigo attualmente si riscontra un'eccedenza di personale durante i giorni feriali. Questa situazione finalmente ci permette di abbassare i saldi attivi dei nostri collaboratori. Fintanto che sussisterà questa eccedenza, non è finanziariamente plausibile proporre una formazione differenziata presso la filiale di Zurigo. ■

# Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti macchinisti (VSLF)

Convenzione agevolazioni con Allianz Suisse

Marzo 2012

Vi diamo la precedenza: approfittate dei vantaggi speciali offerti da Allianz Suisse.

## Contattateci subito

Per scoprire tutti i vantaggi a voi riservati contattate direttamente Allianz Suisse (v. in basso) o rivolgetevi all'agenzia generale più vicina ([www.allianz-suisse.ch](http://www.allianz-suisse.ch)): vi attendono sconti interessanti su diverse garanzie.

## Le vostre esigenze in primo piano

Per Allianz Suisse le esigenze del cliente sono una priorità assoluta: strutturati per rispondere ai bisogni tipici di ogni fase della vita, i nostri prodotti sono la soluzione ideale per voi, la vostra compagna o il vostro compagno o per tutta la famiglia. Volete saperne di più? Contattateci in qualsiasi momento per una consulenza gratuita e un preventivo.

## Assistance 24 ore su 24

Qualunque cosa accada, i nostri clienti possono sempre contare sul servizio Assistance: 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, in tutto il mondo e a costo zero.



Auto e moto	Economia domestica con ulteriore sconto combinazione	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Casco parziale/totale</li> <li>Responsabilità civile</li> <li>Infortuni per i passeggeri</li> <li>Assistance</li> <li>Colpa grave</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilia domestica</li> <li>Responsabilità civile privata</li> <li>Oggetti di valore</li> <li>Stabili</li> <li>Assistance e servizio di blocco</li> </ul>	... e molto altro ancora.

L'offerta non è valida per i prodotti di Allianz24.ch e non è cumulabile con altri sconti.

## Allianz Suisse

Agevolazioni per aziende e associazioni  
Bleicherweg 19, 8022 Zurigo  
Tel. +41 58 358 50 50, fax +41 58 358 50 51, [agevolazioni@allianz-suisse.ch](mailto:agevolazioni@allianz-suisse.ch)

Allianz

# Allianz

Lettera di benvenuto al Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF)

Cari membri del VSLF  
Gentili signore, egregi signori,

Per noi di Allianz Suisse Assicurazioni è un vero piacere poterci presentare a voi quale vostro nuovo partner in campo assicurativo. Chi non conosce lo slogan «Per fortuna che c'è Allianz!» che proponeva l'immagine di un partner in grado di risolvere qualsiasi problema e di intervenire con rapidità e competenza in caso di danni! Ora Allianz Suisse assicura anche a voi questo supporto, su tutto il territorio svizzero. Con oltre 900 000 clienti privati e circa 3700 dipendenti, siamo la quarta compagnia di assicurazioni svizzera in ordine di grandezza. La nostra stabilità finanziaria, una vasta gamma di prodotti e un'ineccepibile qualità del servizio sono degli argomenti convincenti che le nostre agenzie generali e le nostre succursali sono in grado di applicare nel migliore dei modi.

Con il VSLF abbiamo definito un nuovo contratto di favore, di cui voi, in qualità di membri del sindacato, potrete approfittare già da subito. Allianz Suisse vi offre delle soluzioni pratiche a condizioni speciali, per ogni vostra esigenza privata di sicurezza – un chiaro valore aggiunto per voi, in qualità di soci del sindacato, che vi assicura delle offerte attrattive e convenienti. Sarete inoltre seguiti molto attentamente: le equipe delle nostre agenzie generali di Allianz Suisse restano più che volentieri a vostra disposizione per esservi di supporto e consigliarvi nel migliore dei modi.

## Vantaggi/Condizioni speciali per clienti privati

Settori	Sconti	Coperture
Assicurazione per veicoli a motore	15%	- Responsabilità civile
	15%	- Casco parziale o totale
	15%	- Assicurazione per terzi trasportati
	15%	- Rinuncia alla riduzione in caso di colpa grave
	compreso	- Assistenza in caso di panne
Assicurazione economia domestica combi	10%	- Fuoco/forza maggiore/acqua/furto/vetri
	10%	- Responsabilità civile privata
	10%	- Oggetti di valore
	10%	- Edificio d'abitazione
	compreso	- Assistenza in caso di emergenza e servizio di blocco
Assicurazione privata contro gli infortuni	10%	- Capitale pagabile in caso di decesso
	10%	- Capitale pagabile in caso di invalidità
	10%	- Indennità giornaliera
	10%	- Spese di cura

Un'ultima raccomandazione? Siamo convinti che valga la pena riesaminare la vostra protezione assicurativa in cabina. Richiedete un esame minuzioso della vostra copertura per verificare se sussiste una copertura in difetto o in eccesso. È il momento giusto, contattateci (agenzie nelle vostre vicinanze sotto: [www.allianz-suisse.ch](http://www.allianz-suisse.ch)),

facendo riferimento alle condizioni speciali applicate al vostro sindacato, il VSLF. Restiamo più che volentieri a vostra disposizione!

A presto,  
il vostro team di Allianz Suisse

Potrete trovare un modello in lingua tedesca della lettera di disdetta all'attuale compagnia di assicurazioni nel sito Internet del VSLF, sotto > Servizi / Assicurazione.

**VSLF**

# FFS Cargo International: quale futuro?

Michael Ackermann; macchinista Cargo



Sono solo un semplice macchinista che, pian piano, comincia a mettere in dubbio il buonsenso di chi dirige le FFS e di chi trascura i propri obblighi di sorveglianza. Sono già più di dieci anni che da noi è stato introdotto il libero accesso alla rete ferroviaria, al fine di promuovere il mercato del trasporto merci. L'obiettivo era il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada ad una rete ferroviaria liberalizzata. Posso affermare con certezza che questo non ha sicuramente dato l'effetto sperato, in quanto mai prima d'ora si sono visti così tanti camion passare attraverso il Gottardo. Questo, da una parte, è dovuto al fatto che i parlamenti dei paesi sul tracciato nord-sud sono chiaramente venuti meno al loro compito e, dall'altra parte, al fatto che evidentemente i trasportatori continuano a sabotare questo mezzo ecologico. La politica e il comitato dell'Iniziativa delle Alpi hanno chiare responsabilità in tal senso. Ma, cos'ha a che fare con me tutto questo, come macchinista? Direttamente, niente ma, indirettamente, molto! Ho, infatti, dovuto sperimentare in prima persona la ripartizione in più divisioni dove, senza alcun rispetto per ciò che andava perduto, a lungo termine sono andate distrutte delle strutture già molto ben consolidate.

È vero che, anche all'epoca, non tutto andava per il meglio. Ma quando vedo i problemi che oggi hanno le varie divisioni, è inevitabile che mi vengano dei più che giustificati dubbi se penso a tutti quei soldi che sono stati scialacquati. Senza tutto quello sperpero di soldi, penso che non avremmo tutti questi problemi con la nostra cassa pensione.

Ma, passiamo ora a FFS Cargo, il permanente cruccio delle FFS. Quante riorganizzazioni abbiamo già vissuto finora che, puntualmente, ci sono sempre state dipinte come se fossero il non plus ultra. Se mi guardo indietro, posso solo dire che tutto è stato inutile! Tutte queste strutture in continua trasformazione hanno fatto più male che bene all'esercizio. Non abbiamo proprio imparato niente dalle ristrutturazioni che la DB ha fatto negli anni 90, e non abbiamo capito che non hanno portato affatto più traffico su rotaia, bensì l'esatto opposto.

Adesso abbiamo a che fare con una nuova creazione: FFS Cargo International. L'ultimissima panacea del nostro gruppo. Da brava figlioletta indipendente, dovrà decidere le sorti del traffico di transito nord-sud, diventando così un'impresa lucrosa. Da parte del capo di FFS Cargo Internatio-

nal, che guida la compagnia da chissà dove in Germania, non si vede e non si sente mai nulla.

L'unica cosa che mi risuona di continuo nelle orecchie, è la sua dichiarazione che gli è totalmente indifferente se i suoi treni circolano con personale interno o con personale straniero. Questo la dice lunga sul suo modo di vedere le cose: da classico manager, senza alcun senso di responsabilità. Ancora una volta bisognerà reinventarsi tutto, ma veramente tutto, da capo! Eccovi un esempio: le locomotive e il personale. Evidentemente non è possibile produrre con un pool di locomotive e di macchinisti, in quanto una cosa del genere non verrebbe mai tollerata dalla Commissione della concorrenza (COMCO). Osservando però la questione più da vicino, ci si rende conto che le cose non stanno affatto così. La COMCO esige infatti una precisa separazione contabile tra FFS Cargo Svizzera e Cargo International.

Queste due compagnie non sono in grado di farsi la contabilità da sole? Sembra proprio di no.

Eccovi un esempio pratico: a Cargo International manca una locomotiva, cosa si fa allora? Semplicemente la si va a prendere da Cargo National, con la conseguenza che i treni di FFS Cargo Svizzera devono restare fermi perché ora è qui che manca una locomotiva. Un'altra faccenda è quella del personale di locomotiva: le prestazioni vengono realmente cedute a del personale straniero, malgrado vi sia un'eccedenza di personale presso i propri stessi macchinisti. E così, si preferisce pagare uno straniero, per poi lasciare a casa la propria gente? I miei conti proprio non tornano.

Ora ancora un'osservazione sull'UFT. Negli ultimi anni, i fornitori di servizi di locomotiva sono cresciuti dal nulla come funghi, talvolta con dei metodi di formazione più che discutibili. Un esempio della qualità di queste formazioni è la perdita di controllo sulla Re 4/4 a Basilea RB, dal momento che i macchinisti non erano stati istruiti su come tirare il freno a mano di questa locomotiva. Dal rapporto d'indagine non è emerso di chi fosse la responsabilità. Io, però, non mi sentirei affatto sicuro.

Continuo a sperare che qualcuno si faccia finalmente carico di questi problemi e la smetta di nascondersi dietro ad una qualche misera argomentazione, dal momento che avrei tanto piacere di andare avanti ad esercitare questa mia bella professione ancora fino al mio pensionamento. ■

# FFS Cargo/FFS Cargo International a Briga

Il 1 gennaio 2011, FFS Cargo International è diventata operativa in Svizzera. A partire da febbraio 2011, per il deposito FFS Cargo di Briga questo ha significato l'introduzione dei cosiddetti servizi nazionali e internazionali. Urs Amacker, presidente sezione di Briga



Durante il giorno, la direzione operativa (per es. per il traffico frontaliero con l'Italia) era prevista presso il servizio movimento e distribuzione di Briga, nel mentre di notte rientrava sotto la centrale di Goldau. Sia le distribuzioni mensili e giornaliere che i conteggi dei collaboratori venivano effettuati presso il reparto distribuzioni di Briga.

A partire dal 4 luglio tutta la gestione operativa del deposito di Briga è stata assunta dalla nuova centrale FFS Cargo International di Olten. Da quel momento in poi, la qualità sul piano operativo non è più stata quella a cui si era abituati prima. I turni di lavoro mal pianificati, i cambiamenti nei servizi, come pure la moltitudine di ingiustificati doppioni hanno infatti penalizzato moltissimo le condizioni di lavoro. I macchinisti di Briga conoscevano questo stato di cose solo nell'ambito dei colleghi italiani di Domodossola II.

In occasione della visita e della giornata informativa del CEO di FFS Cargo International, Michail Stalhut, questi si è dovuto confrontare con un forte disagio da parte del personale. Michail Stalhut ha preso nota delle tante proposte di miglioramento, promettendo che le cose sarebbero migliorate e pregando il personale di avere un po' di pazienza. L'annuncio che con il

nuovo orario dei treni, in vigore da dicembre 2011, il traffico in transito sarebbe stato gestito mediante un gruppo proprio (rotazione), non lo si era però assolutamente capito.

Durante un'altra giornata informativa organizzata da FFS Cargo e FFS Cargo International in data 22 novembre 2011 a Briga, ai macchinisti presenti era stato spiegato in modo inequivocabile che la separazione tra traffico nazionale e internazionale sarebbe diventata definitiva a partire dal nuovo orario dei treni, previsto per dicembre 2011. Malgrado il personale avesse evidenziato che, date le dimensioni del deposito (40 macchinisti) e le corse in programma, una separazione (personale in prestito) non avrebbe mai potuto essere redditizia ed efficiente, non si era affatto tenuto conto delle obiezioni sollevate. Si era indubbiamente trattato di un momento molto frustrante per tutti i dipendenti presenti.

Come anticipato dal personale, in effetti non è stato possibile prevedere una rotazione separata per FFS Cargo e FFS Cargo International a decorrere dal nuovo orario dei treni 2011 e, pertanto, la sua introduzione ha dovuto essere posticipata al mese di febbraio, al più tardi in vista del nuovo orario dei treni previsto per aprile 2012. All'inizio di marzo si è venuti a sapere che

FFS Cargo aveva stipulato un contratto con la ditta SERSA per il prestito di personale per i lavori di ristrutturazione nella galleria del Sempione.

Dopo intense discussioni e consultazioni dei responsabili di FFS Cargo con il personale del posto, all'inizio di aprile si è deciso di gestire il deposito di Briga di FFS Cargo come Prime User Svizzera, ciò che permette di pianificare tutte le prestazioni (nazionali, internazionali e SERSA) presso un unico gruppo centrale e di prevedere un'adeguata rotazione dei turni. Questo modello verrà adottato per un periodo di tempo che va da due a tre anni (ristrutturazione della galleria del Sempione). I macchinisti ritengono che questo modello sia accettabile.

Esito di tutta questa faccenda: Noi tutti siamo legati alle FFS e, indubbiamente, vogliamo la prosperità dell'azienda. Noi tutti, però, viviamo in un paese in cui bisogna anche saper trovare delle soluzioni a livello regionale e non solo a livello centrale. Una regione di frontiera, come pure un deposito di frontiera, a volte richiedono delle soluzioni specifiche se vogliono continuare ad essere efficienti e redditizie. Del resto, noi svizzeri siamo piuttosto famosi per la nostra capacità di trovare simili soluzioni. Perché non lo facciamo allora? ■



Buongiorno Philipp

Ho letto con interesse il tuo articolo sul LEA Cargo nel LocoFolio 2/2011. Trovo che, per i parametri del VSLF, tutto sommato non sia poi così negativo.

Desidero cogliere l'occasione per prendere posizione su alcune tue affermazioni.

**Punto 1:**

Tu critichi il fatto che il LEA ha sempre la priorità e che non può in alcun modo essere sovramodulato. Questo è vero. A seguito della reazione da parte di diversi macchinisti che hanno criticato questo stesso punto, si è deciso di procedere a delle verifiche in tal senso ed eventualmente di disattivare l'opzione «LEA always on TOP» alla consegna della versione 5.1 (19), prevista per la fine di marzo 2012.

**Punto 2:**

I documenti pubblicati in ODI non possono essere strutturati in funzione dell'utenza. Anche questo è vero. Questo è insito nel sistema, che deve sempre garantire che i dati originali trasmessi via ODI-Admin vengano indicati sull'apparecchio. Ad ogni nuovo update, questo fa sì che l'ODI «corregga» nuovamente tutti i documenti. Questo procedimento ha indubbiamente anche degli svantaggi. Il nostro obiettivo è, in futuro, di trasmettere nuovamente tutti i documenti al LEA. Per quanto riguarda la distribuzione dei documenti tramite LEA, al momento abbiamo però ancora il problema che la larghezza di banda del Web Entry Server (WES) delle FFS non è sufficientemente grande per la trasmissione di grossi quantitativi di documenti. Ogni qualvolta più utenti devono scaricare contemporaneamente dei documenti pesanti, questo inevitabilmente crea dei problemi, con la conseguenza che l'update del LEA può subire fortissimi rallentamenti, ciò che non rientra senz'altro nelle nostre finalità. L'ODI non prevede alcuna limitazione della larghezza di banda. Non appena si sarà risolto il problema con l'accesso al server di replicazione del LEA via WES/MetaDir, sarò nuovamente in grado di pubblicare dei grossi quantitativi di documenti tramite il LEA. Il LEA non prevede una «rettifica» automatica dei documenti (almeno non prima di una nuova trasmissione).

**Punto 3:**

Volutamente l'alimentazione di rete degli apparecchi non è prevista tramite un convertitore DC/DC, come nel LEA I, oppure tramite un caricatore collocato in cabina. Un convertitore DC/DC è molto costoso anche se, tutto sommato, questo sarebbe il

problema minore. Il problema più grosso consiste nell'unicità del layout della presa di ricarica degli strumenti. Ogni produttore utilizza infatti una spina diversa e, a volte, anche nell'ambito della rispettiva gamma di prodotti. La ditta Lenovo, per esempio, che senz'altro non è famosa per fare dei grandi cambiamenti alla propria gamma di prodotti, per il ThinkPad ha improvvisamente utilizzato uno spinotto terminale completamente diverso (da T42 a T60). Di questo passo, ogni quattro anni ci ritroveremo a dover ristrutturare ben 640 cabine, anche solo per non dover dipendere da un unico fornitore. Da notare che l'ammodernamento delle cabine comporta un investimento finanziario che non è assolutamente da sottovalutare. Anche l'installazione degli alimentatori di rete in cabina comporta dei problemi, in quanto ci si ritrova a doverli sostituire di continuo poichè, per motivi inspiegabili, puntualmente prendono il «volo». Per evitare che ciò accada, bisognerebbe installarli in modo che non possano più essere rimossi. Ci ritroveremo però con lo stesso problema come per il convertitore DC/DC, ossia di dover ristrutturare la cabina ogni qualvolta si deve sostituire l'apparecchio. Tra l'altro, abbiamo appositamente acquistato (senza sovrapprezzo) un alimentatore particolarmente leggero, altrimenti quello originale sarebbe stato ancora più pesante.

**Punto 4:**

Qui critichi la qualità della custodia gommatata dell'apparecchio. Devo ammettere che la cosa non entusiasma particolarmente nemmeno me, ma purtroppo questo strumento non è disponibile in versione laccata lucida. Un apparecchio lucido ha però anche degli svantaggi. È facile, infatti, che scivoli inavvertitamente dalle mani, ciò che a sua volta comporterebbe un numero maggiore di danni. L'acquisto di questo apparecchio non ha però assolutamente nulla a che fare con una forma di «feticismo per la gomma». Al momento stiamo comunque valutando se acquistare una custodia in tessuto.

**Punto 5:**

Tu scrivi che il supporto è praticamente inesistente, ma devo decisamente controbattere questa tua affermazione. Il processo di supporto avviene esattamente come per il LEA I. Questo significa pertanto che, nel caso in cui un apparecchio presenti dei difetti, anche in futuro potrai sempre richiedere un nuovo apparecchio presso il responsabile della tua sede. Il responsabile in questione provvederà quindi a far ripa-

rare l'apparecchio difettoso, esattamente come avveniva prima per il LEA I. Come già per il LEA I, a riparazione avvenuta, verrai informato che puoi ritirare il tuo apparecchio personale presso il responsabile in questione. L'unica differenza rispetto al LEA I è che, oltre al consueto supporto da parte del responsabile del LEA o del superuser, il Fachbus LEA provvede a fornire al tuo apparecchio l'assistenza direttamente online. Non è però assolutamente vero ciò che dici tu, e cioè che si può ricevere un'assistenza solo online. Grazie all'accesso remoto, l'assistenza è addirittura migliorata rispetto al LEA I.

**Punto 6:**

Il processo di avvio dell'apparecchio resta pur sempre quello di un apparecchio Windows. Contrariamente allo PSION, il Dell non è un PDA, bensì un NetBook con sistema operativo Windows. Finora non ho ancora mai visto un apparecchio Windows che possa essere avviato come un PDA. Un avvio più rapido sarebbe al massimo possibile con un disco fisso ibrido, ma questi sono ancora eccessivamente costosi.

Tu dici inoltre che si potrebbe accelerare il processo di avvio inizializzando il computer con il coperchio aperto. Che questo possa funzionare, mi giunge assolutamente nuovo. Ti prego quindi di volermi comunicare i parametri e le impostazioni del caso nel dispositivo di comando, di modo che possa verificare se in questo punto è possibile prevedere una modifica delle impostazioni. Per concludere, ancora un piccolo suggerimento per accelerare il processo di avvio durante il servizio: la combinazione di tasti FN + F1 consente di mettere rapidamente l'apparecchio nella modalità standby, che quindi praticamente non consuma corrente ed è di nuovo operativo in soli due a tre secondi.

**Punto 7:**

Devo dire che, il fatto che la richiesta di update automatici nell'ODI o nel LEA arrivi proprio da un rappresentante del VSLF, mi sorprende parecchio. Finora tutte le parti interessate (CoPe, sindacati) hanno sempre chiesto che fosse solo il macchinista a decidere quando effettuare un update, in quanto è tenuto a farlo solo ogni 72 ore. Proviamo ad immaginarci che ad ogni nuovo avvio del computer (e quindi all'inizio del servizio e dopo ogni pausa) si preveda un update completamente automatico dei due sistemi. Il VSLF sarebbe molto probabilmente il primo sindacato che ci interpellerebbe per chiederci se abbiamo qualche rotella fuori posto. Tanto per fare un esem-



pio, a gennaio ho dovuto consegnare tre versioni del RADN (valevoli dal 15 gennaio, 24 gennaio e 1 febbraio 2012). Qui ogni volta si parla di ca. 14 MB di dati in più rispetto ai normali update. Se solo un macchinista è un po' tirato, deve attivare il proprio apparecchio e magari si trova in un'area con una scarsa alimentazione 3G (EDGE o UMTS), e l'apparecchio comincia a sincronizzare questi grossi documenti in ODI, allora sì che il collaboratore sarebbe completamente bloccato.

**Punto 8:**

Trovo che la tua affermazione in cui dici che sembra che non abbiamo tratto alcun insegnamento dal LEA II, sia alquanto tirata per i capelli. Anzi, è proprio il contrario. Nell'acquisto di questo apparecchio abbiamo prestato attenzione a che:

1. le dimensioni e il peso fossero quanto più simili possibili al NetBook PSION;
2. i costi di gestione fossero possibilmente bassi;
3. raggiungesse un punteggio quanto più alto possibile durante i vari test (vedi analisi qui sotto);
4. si potessero riprendere 1:1 le funzioni del LEA I;
5. l'assistenza potesse ancora aver luogo avvalendoci di non professionisti (per motivi di costi, si è rinunciato alla creazione di una struttura analoga al SEAL di V). Ci siamo pertanto decisi per la modalità Chiosco.

Ill. 1: Analisi dei feedback dei test users nel 2010 [cid:image003.jpg@01CCDC3B.EC-CDC030]

Il fatto che una limitazione nell'uso di Internet o l'assenza di applicazioni Office possa essere vista come disagiata per l'utente, è una tua opinione puramente personale che non deve necessariamente essere condivisa da tutti.

Mi interesserebbe tanto sapere come, al termine delle tue argomentazioni, puoi arrivare ad affermare che, al momento della valutazione degli apparecchi, sul mercato ce ne sarebbero stati di più convenienti e di migliori dal punto di vista tecnico. L'apparecchio che abbiamo scelto è un cosiddetto subnotebook, quindi qualitativamente migliore rispetto ad un semplice Netbook (la Dell offriva degli apparecchi ancora più convenienti, come per esempio quello acquistato dalla SOB).

Abbiamo volutamente optato per il Latitude, in quanto è senz'altro il modello migliore e più stabile. Tra l'altro, questo apparecchio costa 375 franchi e offre una garanzia totale di quattro anni. A livello di prezzi, il Dell Latitude si situava al secondo posto in ordine di convenienza e costava solo ca. 50 franchi in più rispetto all'apparecchio più a buon mercato di ACER (però, per questo prezzo, con solo un anno di garanzia). Che il Dell non possa essere l'apparecchio più scadente è dimostrato dalla statistica delle riparazioni. Al momento della messa a

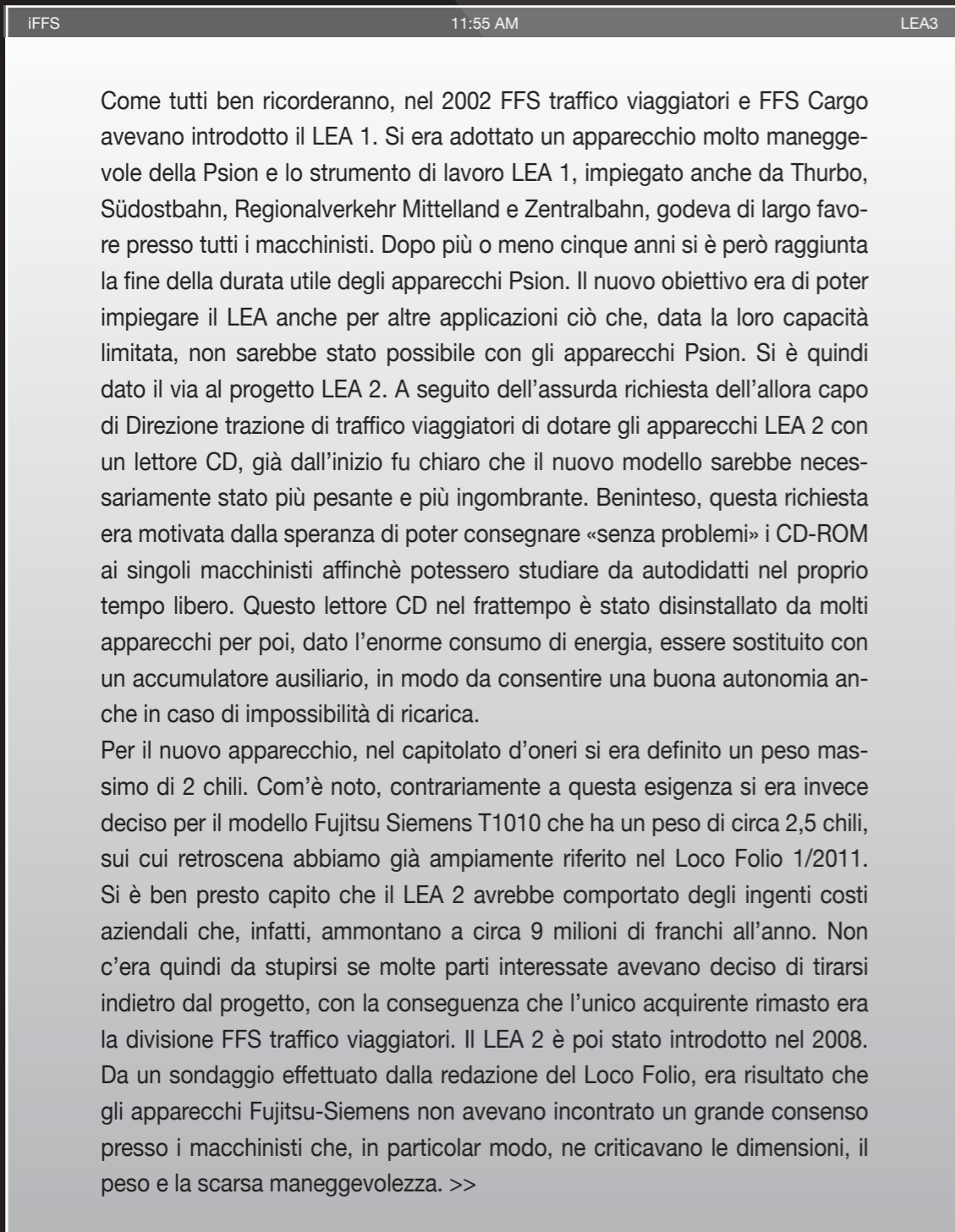
punto da parte di ZETES, dei circa 1000 apparecchi di FFS Cargo ce n'erano solo quattro che non hanno potuto essere utilizzati. Questi apparecchi sono già operativi da agosto 2011 e, in questo arco di tempo, sono meno di dieci gli apparecchi che hanno presentato dei problemi tecnici (puoi calcolare tu stesso la percentuale di riparazioni). Con gli apparecchi PSION, che costavano molto di più, avevamo annualmente dei costi di riparazione che variavano da 100 000 a 120 000 franchi. Anche gli apparecchi Fujitsu T1010 della divisione traffico viaggiatori comportano dei costi di riparazione molto più elevati.

Posso condividere pienamente e, per certi versi, anche ritenere giustificati alcuni punti critici che hai evidenziato. Per alcuni di questi punti, devo invece dire che sono assolutamente campati per aria, in quanto sono stati approfonditi in maniera insufficiente o semplicemente non sono veritieri. Ti sarei grato se la mia risposta al tuo rapporto venisse pubblicata, se non altro in forma di replica, nella prossima edizione del Loco Folio. Il tuo rapporto non può semplicemente restare senza risposta. Se sei d'accordo, ci possiamo anche incontrare per un colloquio a quattr'occhi. Decidi tu dove e quando e io mi adeguerò senza problema.

Cordiali saluti  
Manfred Peter  
Fachbus LEA Cargo

Per il 2013 è prevista la scadenza della durata utile degli apparecchi Fujitsu impiegati per il LEA 2 e, quindi, ora si sta già procedendo alla valutazione dei nuovi apparecchi per il LEA 3. Chissà se finalmente si opterà per un modello che rispecchi realmente le esigenze dei macchinisti!

Daniel Hurter, redattore del Loco Folio



Come tutti ben ricorderanno, nel 2002 FFS traffico viaggiatori e FFS Cargo avevano introdotto il LEA 1. Si era adottato un apparecchio molto maneggevole della Psion e lo strumento di lavoro LEA 1, impiegato anche da Thurbo, Südostbahn, Regionalverkehr Mittelland e Zentralbahn, godeva di largo favore presso tutti i macchinisti. Dopo più o meno cinque anni si è però raggiunta la fine della durata utile degli apparecchi Psion. Il nuovo obiettivo era di poter impiegare il LEA anche per altre applicazioni ciò che, data la loro capacità limitata, non sarebbe stato possibile con gli apparecchi Psion. Si è quindi dato il via al progetto LEA 2. A seguito dell'assurda richiesta dell'allora capo di Direzione trazione di traffico viaggiatori di dotare gli apparecchi LEA 2 con un lettore CD, già dall'inizio fu chiaro che il nuovo modello sarebbe necessariamente stato più pesante e più ingombrante. Beninteso, questa richiesta era motivata dalla speranza di poter consegnare «senza problemi» i CD-ROM ai singoli macchinisti affinché potessero studiare da autodidatti nel proprio tempo libero. Questo lettore CD nel frattempo è stato disinstallato da molti apparecchi per poi, dato l'enorme consumo di energia, essere sostituito con un accumulatore ausiliario, in modo da consentire una buona autonomia anche in caso di impossibilità di ricarica.

Per il nuovo apparecchio, nel capitolato d'onori si era definito un peso massimo di 2 chili. Com'è noto, contrariamente a questa esigenza si era invece deciso per il modello Fujitsu Siemens T1010 che ha un peso di circa 2,5 chili, sui cui retroscena abbiamo già ampiamente riferito nel Loco Folio 1/2011. Si è ben presto capito che il LEA 2 avrebbe comportato degli ingenti costi aziendali che, infatti, ammontano a circa 9 milioni di franchi all'anno. Non c'era quindi da stupirsi se molte parti interessate avevano deciso di tirarsi indietro dal progetto, con la conseguenza che l'unico acquirente rimasto era la divisione FFS traffico viaggiatori. Il LEA 2 è poi stato introdotto nel 2008. Da un sondaggio effettuato dalla redazione del Loco Folio, era risultato che gli apparecchi Fujitsu-Siemens non avevano incontrato un grande consenso presso i macchinisti che, in particolar modo, ne criticavano le dimensioni, il peso e la scarsa maneggevolezza. >>

>> Il project manager del LEA 2 si era dovuto confrontare con questi deludenti risultati, ma li aveva commentati in base alle tipiche modalità delle FFS, rimandando alle espresse richieste dei macchinisti e al grande successo incontrato con il LEA 2, come pure ai risultati di un successivo sondaggio da parte di FFS-IT. Va detto, per inciso, che stiamo ancora aspettando la pubblicazione di questi risultati, ciò che ci fa capire quanto fosse alto il livello di soddisfazione con il LEA 2. Ci erano stati assicurati anche dei miglioramenti, grazie all'allora imminente introduzione di Windows 7. Nel frattempo sappiamo tutti che il LEA 2, che già di per sé era alquanto lento, con Windows 7 ora è a dir poco penoso. Nel 2013 la durata utile del LEA 2 giungerà a termine e il processo di valutazione del LEA 3 è già in piena azione. Nell'Info Operating di aprile 2012, FFS traffico viaggiatori ha comunicato quanto segue a proposito del nuovo LEA 3:

«Dalle analisi è emerso che il modello Tablet ha registrato l'indice di gradimento più alto per il LEA 3. In particolar modo, in quanto questi veloci apparecchi sono concepiti per l'uso mobile e dispongono di tutte le funzioni fondamentali per i macchinisti, oltre al fatto che sono decisamente più maneggevoli e soprattutto più leggeri rispetto all'odierno LEA 2. Lo schermo ha un contrasto molto elevato, in modo da assicurare una buona leggibilità.»

Tre anni dopo la sua introduzione, i macchinisti hanno quindi la conferma ufficiale che il LEA 2 non è maneggevole, che è troppo pesante e che la leggibilità sullo schermo non è buona a causa del contrasto insufficiente. Le contraddizioni da parte del product manager del LEA rispetto alle affermazioni dell'anno scorso, decisamente non potrebbero essere più contrastanti di così.

Non ci resta che sperare che, finalmente, i macchinisti possano disporre di un mezzo di lavoro funzionale. È comunque sorprendente come FFS traffico viaggiatori persista nel voler proporre uno sviluppo proprio. Con il LEA Cargo avremmo un'alternativa valida e conveniente, con un'adeguata organizzazione di progetto, che incontra grande interesse anche presso le altre ferrovie. Come già per il LEA 2, si teme che con il LEA 3 vengano principalmente perseguiti gli interessi di FFS-IT e che le esigenze degli utenti passino nuovamente in secondo piano. Non si può inoltre escludere che l'innovazione del LEA 3 e la rinuncia al LEA Cargo possano generare degli importanti costi di sviluppo e di gestione addizionali che, magari, poi il personale di locomotiva si ritroverà a dover compensare sotto forma di un'operatività ancora più estrema. ■

## Lo stato della flotta delle locomotive

Lo scorso inverno, le locomotive di FFS Cargo hanno presentato un numero di problemi tecnici molto superiore alla media, a seguito dell'assenza di manutenzione e alla presenza di istruzioni contrarie alle disposizioni. Philipp Maurer, comitato del VSLF



Il VSLF ha provveduto ad informare il capo di Produzione e il capo di Asset Management di FFS Cargo sull'attuale situazione e ha fatto pervenire loro la seguente lettera.

Buongiorno Ruedi

Buongiorno signore Mues

Il VSLF è molto preoccupato per lo stato attuale della flotta delle locomotive di FFS Cargo, come pure per la gestione dei mezzi di trazione da parte della direzione locomotive. Quest'anno abbiamo avuto un inverno con delle temperature particolarmente basse, ciò che una volta rappresentava la normalità. L'unica differenza rispetto a prima è che ora un gran numero di locomotive devono essere soppresse a causa dei danni provocati dal gelo. Questo ha diverse spiegazioni:

1. A causa dei cambiamenti continui di locomotiva da parte della direzione locomotive, a quanto pare non è più possibile garantire una consegna tempestiva dei mezzi di trazione al reparto manutenzione, ciò che non permette di effettuare lo svuotamento dell'acqua che si forma nelle locomotive entro i termini stabiliti.
2. A causa del mancato svuotamento, l'acqua si distribuisce in tutto il sistema di aspirazione, gela e mette fuori uso le locomotive.
3. Con l'istruzione D G-32658, si penalizza ulteriormente l'effetto già debole della condotta del riscaldamento (nelle Re6/6, a causa dello smantellamento degli impianti di riscaldamento in cabina a seguito dell'installazione dell'impianto di condizionamento dell'aria).
4. È risaputo che lo spostamento di locomotive rimorchiate, regolarmente predisposto in grande stile da parte di direzione locomotive, ha come logica conseguenza un congelamento delle valvole delle locomotive. Questi spostamenti vengono addirittura effettuati alla presenza di neve,

ciò che è assolutamente vietato. Dato che, di principio, non si deve prevedere lo spostamento di locomotive rimorchiate in caso di neve, la direzione locomotive non esita a mentire deliberatamente ai macchinisti, con affermazioni del tipo «non c'è problema, la loc va a Bellinzona in revisione» o cose simili... (anche se il tutto può essere dimostrato nero su bianco).

5. Vengono rimorchiate addirittura le locomotive diesel, malgrado ciò sia assolutamente vietato: con temperature intorno a 0° o sottozero, l'acqua di raffreddamento congela e provoca la rottura degli impianti di raffreddamento e, a volte, anche dei blocchi motore (eccezione: il motore diesel è in funzione, oppure si è provveduto a svuotare il liquido di raffreddamento).

6. A volte, però, la responsabilità è anche imputabile al fatto che il personale si deve attenere alle prescrizioni, come quando bisogna ridurre della metà il riscaldamento in cabina. Se la locomotiva è dotata di termostato, si riduce il riscaldamento della metà e si regola il termostato su 20° (ciò che corrisponde all'incirca alla metà della conduzione), si dispone ancora solo di 1/4 della capacità di riscaldamento (una temperatura di 20° in cabina non basterà mai ad alzare a tal punto la temperatura nel locale macchine da evitare che i condotti dell'aria gelino, tanto più che sono pieni d'acqua). Il VSLF ritiene che si rendano necessari degli interventi urgenti e chiede un consono adeguamento delle prescrizioni, dal momento che ben difficilmente questa operazione di svuotamento potrà funzionare meglio di così in futuro.

Sono inoltre necessari dei provvedimenti sulle locomotive stesse. Con dei piccoli accorgimenti, come per esempio per le Re6/6 e Re4/4 che prossimamente saranno sottoposte ad ammodernamento, si potrà realmente ovviare definitivamente a tutte queste situazioni. ■

## Da dieci anni in Svizzera

1 dicembre 2011: Cosa? Sono passati già dieci anni? Ma io volevo restare qui solo due o tre anni! Probabilmente questo l'hanno pensato anche tanti altri miei connazionali che ora lavorano presso la BLS. Resoconto dell'esperienza di un macchinista tedesco presso la BLS. *Heiko Bruno, sezione BLS*



Rheinbrücke bei Koblenz

Nell'ottobre del 2001, la BLS aveva fatto una campagna per reclutare nuovi macchinisti in Germania. Le manifestazioni si erano svolte a Norimberga, ad Halle/Saale e a Berlino. Le competenze sul mercato ferroviario svizzero erano state ripartite tramite l'accordo di base tra FFS e BLS. Ai responsabili della BLS fu presto chiaro che, a breve termine, ci sarebbe stato bisogno di un gran numero di macchinisti. Si è quindi intravista una possibilità nel reclutamento di personale DB, dal momento che in seno all'ex Deutsche Bahn erano stati fatti dei massicci tagli in tutti i settori e, questo, principalmente nei nuovi Länder.

E così, nel novembre del 2001, ha preso il via la prima delle successive quattro classi di formazione scaglionata. Dal mese di dicembre, io facevo parte della seconda classe. Ma perché sono andato alla BLS e perché mi sono lasciato alle spalle, a ben 850 km di distanza, la mia terra, tutti i miei amici e il mio ambiente familiare? Non è stato per niente facile, ma almeno posso dire di aver avuto la fortuna di vivere sempre nello stesso posto per tutta la mia infanzia, la mia gioventù, la mia formazione professionale, la mia vita adulta, dove creare una mia propria famiglia e tutte quelle cose che fanno parte della vita di ognuno di noi.

Come ho già detto all'inizio, la DB aveva fatto dei tagli di personale molto importanti. Un macchinista però non era mai senza lavoro, i colleghi passavano alla concorrenza, ad altre ferrovie private o eventualmente avevano la possibilità di trovare impiego

nei vecchi Länder. Un'alternativa sarebbe stata quella di cercare lavoro presso l'ex azienda di servizi della DB, che evidentemente era stata fondata con l'unico obiettivo di fare dumping salariale. Tutti quei colleghi che avevano accettato questa offerta finivano infatti per lavorare per l'85% del loro stipendio, svolgendo la medesima attività di prima, anche se presso un'altra sede.

Fino al momento di lasciare la DB, ho avuto la fortuna di non essere «ancora» toccato da tutto questo. Ovviamente l'atmosfera e la cosiddetta soddisfazione dei collaboratori lasciavano alquanto a desiderare, a causa della costante pressione per il fatto di non sapere chi e quando se ne sarebbe dovuto «andare». Anche la moltitudine di servizi con pernottamenti fuori casa, di certo non contribuivano a migliorare la situazione della nostra realtà lavorativa di tutti i giorni. E, non da ultimo, la smania di ristrutturazioni dei dirigenti che imperversava ovunque nel mondo, mi ha fatto maturare la decisione che dovevo cambiare qualcosa se non volevo essere perennemente insoddisfatto. Mi sono quindi detto, perché non andare in Svizzera alla BLS, magari lì il mondo dei macchinisti è ancora in ordine.

Nel dicembre del 2001 ho quindi iniziato la mia formazione a Spiez insieme ad altri undici colleghi. All'epoca, la BLS faceva tutto il possibile per agevolare il nostro ingresso nella «nuova» vita professionale. Un grazie speciale vada a Susanne Arnoneit che si è sempre messa a nostra disposizione come

persona di riferimento. Parallelamente alla nuova formazione, all'inizio ci sono state tante cose amministrative da sbrigare. Così com'era concepita, la formazione era una vera e propria sfida per noi aspiranti macchinisti, in quanto non ci si poteva avvalere delle precedenti esperienze professionali. Si trattava, infatti, di iniziare alle direttive svizzere dei lavoratori già formati e, talvolta, con molti anni di vita professionale alle spalle.

La formazione era strutturata in diversi moduli. Prima, la teoria nuda e cruda, per poi arrivare all'esame PCT. Successivamente siamo stati preparati per il nostro primo campo d'attività, ossia il servizio con i treni per il trasporto di veicoli attraverso il Lötschberg, tra Kandersteg e Goppenstein. Lì abbiamo trascorso circa tre mesi e così ci siamo potuti ambientare al meglio. Colgo l'occasione per ringraziare di cuore tutti i colleghi delle due rampe di carico per la loro immensa disponibilità nei nostri confronti. Contrariamente ad alcuni colleghi macchinisti, già dal primo giorno ci hanno trattati come se fossimo uno di loro. Le successive tappe della nostra formazione consistevano nella conduzione di treni per il trasporto di materiale di scavo da Goppenstein a Raron per la NTFA, nella guida di treni passeggeri nell'Oberland e, in seguito, nell'impiego nel settore Cargo e nel trasporto di persone su tutta la rete della BLS.

Mai avrei pensato che ci fossero così tante differenze tra le normative della DB e quelle delle ferrovie svizzere. Inizialmente, anche i vari concetti non hanno mandato di creare non poca confusione, come per esempio la questione della soglia di velocità. Cosa vuol dire? Le velocità sono scritte sulle soglie? Cosa succede poi se ne vica? Oppure, durante un movimento di manovra, il fatto di circolare davanti a un segnale principale chiuso, cosa impensabile in Germania; tutte cose che ho trovato alquanto difficili all'inizio. Trovavo strano anche il fatto di attivare la protezione dei treni solo dopo il segnale. Con il sistema germanico di protezione dei treni (ZUB puntiforme), non è possibile aspettare così a lungo con la quietanza.

Dopo tutta una serie di esami sui singoli moduli, finalmente ce l'ho fatta a raggiungere il mio obiettivo: finalmente sono diventato macchinista ubv della BLS.

Con il tempo, ho però capito che c'erano anche molte riserve nei nostri confronti.

Si diceva, infatti: ecco che dalla Germania arrivano dei macchinisti che non servivano più alla DB. L'opinione era infatti che chi è stato scartato da una ferrovia, non è capace di fare niente. Erano perfino stati pubblicati dei comunicati di questo tenore o con un simile contenuto. In effetti, avevo e tuttora ho la massima comprensione per i timori dei colleghi circa un eventuale dumping salariale. E, oggi, sono davvero molto riconoscente verso i sindacati del personale per il loro impegno nel garantire pari condizioni d'impiego a noi colleghi germanici della BLS. Personalmente, ritengo di essermi integrato bene nella grande famiglia ferroviaria svizzera. Da notare che, inizialmente, non volevo venire a stare qui per sempre. Undici mesi più tardi mia moglie mi ha seguito nell'Oberland Bernese. La decisione di vivere la nostra vita futura «all'estero» era ormai presa.

Da allora, molte cose sono cambiate alla BLS. È cresciuta enormemente, si è trasformata da una ferrovia quasi prettamente regionale in una a livello internazionale, con la conseguenza che le influenze esterne sono diventate sempre più grandi. Molti colleghi ricollegano l'inizio di questa trasformazione all'arrivo dei macchinisti tedeschi, anche se non ci è mai stata attribuita alcuna colpa in tal senso.

Spesso mi si chiede se mi piace vivere qui in Svizzera. Al che di solito rispondo: se non mi piacesse, non sarei ancora qui. In fin dei conti, già una volta ho dimostrato di avere il coraggio di affrontare i cambiamenti. Chiaro, la propria terra resta sempre la propria terra. Oggi la situazione nel panorama ferroviario svizzero è molto cambiata e, purtroppo, anche la vecchia BLS non c'è più. L'ambiente e i rapporti sono più impersonali e anche più difficili. Davvero peccato!

Su coloro che hanno una storia di migrazione alle spalle, penso che purtroppo in passato ci siano state non poche esagerazioni e anche una «singolare» propaganda da parte di alcuni esponenti politici completamente fuori strada. Anche questo è un vero peccato. Nella mia vita di tutti i giorni, devo dire che ho sempre fatto ben altre esperienze, sia con i miei nuovi colleghi e con i miei vicini, con i viaggiatori in stazione e con il mio prossimo, rispetto a quanto possiamo spesso e volentieri leggere in articoli di giornale pieni di pregiudizi e luoghi comuni.

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno aiutato noi colleghi tedeschi a ricominciare tutto da capo qui. Grazie davvero. Già nel mio paese ero impegnato a favore degli interessi della nostra categoria professionale, e anche qui vorrei dare il mio contributo per assicurare buone condizioni d'impiego e una tutela onesta dei nostri legittimi interessi. ■

## Change Management per i macchinisti

Nel locale del personale della BLS di Berna, in maniera molto azzecata è stata appesa la foto di un portiere nel mentre sta parando un tiro in porta. Il titolo è «Non tutti i passaggi finiscono in porta». *Mike von Aesch, sezione BLS*

Con l'introduzione del settore Produzione ferroviaria, è con il titolo «Passaggi» che la BLS SA ha organizzato un workshop (in tedesco, Werkstatt = officina, n.d.t.) per i collaboratori toccati dai possibili cambiamenti. Tra le righe dell'invito a questo corso della durata di un giorno, si poteva intuire che si sarebbe trattato di un cosiddetto «Change Management Workshop» («officina» sulla gestione del cambiamento). Da sempre, noi macchinisti siamo abituati a confrontarci con i cambiamenti a brevissimo termine e a reagire di conseguenza: durante l'esercizio della nostra attività, i piani di servizio, i tempi di lavoro, i percorsi, i treni, i segnali, il tempo, ecc. cambiano di continuo; i segnali, spesso e volentieri, anche solo nell'arco di pochi minuti. Noi macchinisti siamo assolutamente in grado di gestire autonomamente il cambiamento, in quanto tutto ciò rientra nella nostra formazione. Durante il servizio, noi macchinisti dobbiamo rispettare l'orario e, qualora esso lo consenta, siamo tenuti ad adottare una guida economica. Nella maggior parte dei casi siamo in grado di gestire autonomamente tutte le questioni tecniche del treno e sappiamo riconoscere, risolvere e notificare i problemi del caso. Siamo inoltre in grado di evadere parte del servizio «ferrovia», per cui aspettiamo i ritardatari, raccogliamo gli oggetti smarriti, forniamo informazioni e, a notte fonda, quando arriviamo alla stazione terminale facciamo scendere i passeggeri ubriachi. Per me, come macchinista, l'officina è il posto dove devo stazionare un treno ogni qualvolta ci sono dei guasti o quando si devono eseguire i periodici lavori di manutenzione. Un'officina sa di metallo, di grasso e dell'aria di scarico dei motori. Ho partecipato a questa «officina» sulla gestione del cambiamento insieme ad altri quattro macchinisti, ma devo dire di aver trovato ben pochi punti in comune con la mia attività di tutti i giorni. Quella marea di lucidi PowerPoint mi ricordava tanto alle ore di teoria durante la scuola reclute (120 lucidi sul retroproiettore in 70 minuti), con tutti quei diagrammi pieni di colonne, ancora più belle di quelle dell'Acropoli di Atene, e tutte quelle linee colorate, ancora più incomprensibili di un orario grafico. I concetti, gli slogan e ogni singolo motto ricordavano piuttosto ad un variopinto potpourri di parole ricavate da Google o Wikipedia. Si sono proiettate delle immagini che mostravano dei dirigenti sfiniti e provati dopo le lunghe riunioni, che se ne uscivano con delle affermazioni che senz'altro erano molto ben ponderate, ma che ai nostri passeggeri non portano né sicurezza, né puntualità o un certo comfort.

Ho sentito parlare di potenziale di risparmio tutto il santo giorno; chiaro, bisogna sempre risparmiare e, preferibilmente, sul personale viaggiante. Fino ad oggi non ho però ancora mai sentito nessuno dire che, invece di tutta questa smania di risparmio, si potrebbero anche generare delle maggiori entrate. In questo corso di un giorno ho imparato che, con l'introduzione del settore Produzione ferroviaria, per i macchinisti della BLS SA non cambierà proprio nulla! Fatta forse eccezione per il fatto che tutti i collaboratori di Produzione ferroviaria in futuro genereranno solo «ferrovia». Se tutti lavorano nella produzione, allora in futuro i posti amministrativi rientreranno pure loro nella categoria delle professioni artigiane!

Ciò che non ho imparato, bensì è stato motivo di ricerche da parte mia, è che questo workshop rientra nel «pacchetto completo» del processo di cambiamento, sempre che questo servizio venga delegato ad un ufficio di consulenza esterno. Ma, finora, cos'hanno portato alle ferrovie i consulenti esterni? Solo vino vecchio in bottiglie nuove.

Può anche essere che, a volte, noi macchinisti si abbia una mentalità un po' semplicistica, ma la nostra competenza chiave era, è e sarà sempre il fatto di guidare i treni nel rispetto delle vigenti direttive. Malgrado i nuovi sviluppi sempre più orientati verso un «prestatore di servizio», il nostro compito consiste principalmente nello svolgere un mestiere senza il quale l'odierno esercizio ferroviario non sarebbe assolutamente possibile. Durante il servizio, qualche volta mi capita di incontrare un collega del reparto pulizie dei treni che, come me, ha dovuto partecipare a questo corso nell'ambito della riorganizzazione della produzione ferroviaria e, ripensando a quella giornata informativa, ogni volta che ci si vede puntualmente ci si fa delle gran belle risate. Lui, perché, a causa delle barriere linguistiche, non ha praticamente capito niente e, io, in quanto, anche senza barriere linguistiche, non vi ho trovato nessunissima utilità per la mia vita lavorativa di tutti i giorni.

Di notte, in cabina e lontano dalla civilizzazione, ultimamente mi sono reso conto che improvvisamente mi metto a riflettere su certi termini emersi durante il corso (sì, in effetti, sembra che qualcosa mi sia effettivamente rimasto) e la cosa puntualmente mi spaventa non poco perché, in piena corsa, mi accorgo di rivolgere la mia concentrazione sui vari concetti e non più sui segnali! È questa l'utilità del workshop sulla gestione del cambiamento per i macchinisti? ■

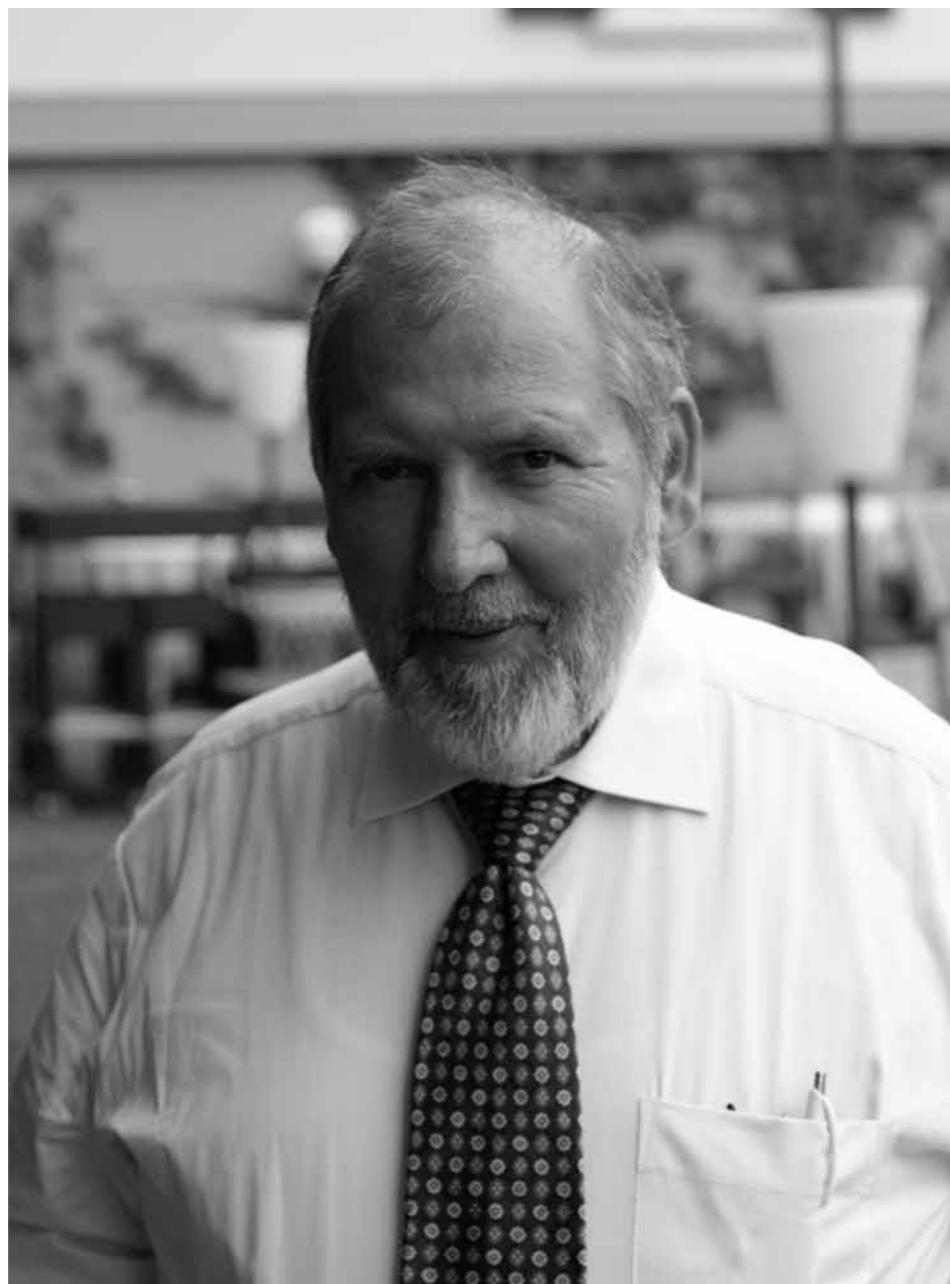
## Ultima corsa per il collega Herbert Nezosi

Hubert Giger, presidente del VSLF

Dopo ben 41 anni di servizio, il 30 aprile di quest'anno Herbert Nezosi ha fatto la sua ultima corsa. Era entrato in servizio presso le FFS il 1 maggio 1971 ed era dislocato presso il deposito di Bellinzona. Il collega Herbert ha diretto per ben 16 (!) anni la sezione Ticino del VSLF, per dodici anni è stato membro del comitato centrale del VSLF e per sei anni è stato membro della CoPe del personale di locomotiva. Nell'ambito del comitato dell'ALE, l'associazione centrale europea in cui rientrano i sindacati autonomi dei macchinisti di locomotiva, per otto anni ha svolto la funzione di tesoriere.

Herbert si è sempre impegnato tantissimo nel VSLF per tutelare gli interessi dei colleghi ticinesi. Per i suoi preziosi servizi nell'arco di tanti anni, nel 2010 ha ricevuto il distintivo onorifico in oro del VSLF. La sua perseveranza, la sua diplomazia e il suo senso dell'umorismo ci mancheranno molto.

Auguriamo ad Herbert ogni bene per il futuro e lo ringraziamo di cuore per il suo grande impegno a favore del VSLF e del personale di locomotiva. ■



## La faccenda della «stima»

Macchinista P\*, sezione Hauenstein-Bözberg

Quasi giornalmente a noi macchinisti capita di sentire o di leggere delle affermazioni dei nostri sempre più numerosi superiori su quanto sia importante e insostituibile il nostro lavoro e di come il nostro impegno quotidiano meriti la massima stima. Ma cosa dobbiamo realmente capire sotto il termine di «stima»? Ecco cosa dice il Duden a questo proposito: Stima, sostantivo, femminile – Considerazione, rispetto; apprezzamento; grande stima.

Questo porterebbe quindi a pensare che un macchinista che si impegna, che rinuncia alle proprie giornate libere, che non si tira mai indietro di fronte alle frequenti «richieste extra» da parte della pianificazione delle risorse e che fa pervenire un gran numero di proposte PCM, che in gran parte vengono poi messe in atto, goda di grande stima. Lungi però da tutto ciò, come ben illustra il seguente esempio.

In diverse edizioni del giornale FFS si è parlato già più volte della possibilità di gestire l'account e-mail di lavoro, come pure l'agenda e l'elenco dei contatti, mediante il proprio iPad (privato). Anzi, i lettori sono stati addirittura esortati dal nostro CEO a fare così. Quale macchinista appassionato di nuove tecnologie desideravo quindi potermi avvalere di questa opportunità, anche perché in fin dei conti gestisco regolarmente tutto il resto delle mie e-mail tramite iPad e iPhone. C'è inoltre da dire che il LEA2 ha sì un bell'aspetto, ma in quanto a velocità mi ricorda più un Commodore64 che un valido mezzo di lavoro. Per poter quindi evadere rapidamente le mie mail FFS (e quindi anche quelle del mio CLP...), le FFS dovrebbero prevedere l'attivazione di un piccolo IT tool (Exchange Active Sync) che al «mio» centro costi verrebbe a costare CHF 84.- all'anno. Alla mia richiesta scritta al CLP, mi è arrivata la seguente stringata risposta (citazione completa!): «Non si ordina niente!»

E, quindi, giorno dopo giorno non mi resta che andare avanti a svolgere il mio lavoro, seppure nell'amara consapevolezza che evidentemente per le FFS non valgo nemmeno 84.- franchi all'anno...

# MACC.-

*\*Onde evitare di risalire al CLP in questione, ritengo più opportuno non menzionare il mio nome. ■*

## La complessità dei sistemi

Hans Baer, ex consulente contro la frammentazione del personale di locomotiva



Caro Hubi

Ho letto con vivo interesse da cima a fondo l'edizione 2/2011 del Loco Folio, ma anche non senza una certa apprensione. Essendo un viaggiatore abituale, chiaramente le condizioni del macchinista di locomotiva non mi sono per niente indifferenti. Mi permetto dunque di fare alcune osservazioni: Da quando, alcuni decenni fa, l'ex reparto DTO (ZfW) è stato smantellato a seguito di varie razionalizzazioni e riforme, si sta decisamente navigando in acque cattive. Dei collaboratori molto competenti sul piano tecnico in possesso di un'adeguata formazione, a tutti i livelli, soprattutto nell'ambito dei quadri, sono stati rimpiazzati da persone senza una valida formazione tecnica che voi comunemente definite «dilettanti»: Questo, con il risultato che adesso non si parla più la stessa lingua. Da una parte, a ragione voi perorate il mantenimento di una solida formazione di base come macchinista (compreso il servizio di manovra!) e, dall'altra parte, bisogna poter risparmiare a più non posso..., non importa a scapito di cosa, basta che i conti tornino; un riguardo per ciò che va perso sembra proprio non esistere più. Dall'altra parte, ci si stupisce non poco quando si sente che il macchinista dovrà finalmente imparare anche le regole per una guida eocompatibile, ciò che da sempre è una cosa più che ovvia per ogni macchinista e per la quale una volta si prevedevano delle direttive molto precise (...chissà cosa direbbe a questo proposito Max Leesser, l'ex capo della formazione di Zurigo!?).

Ancora una cosa a proposito della complessità dei sistemi: In base alla mia esperienza nell'aeronautica di linea, so che tutti gli strumenti elettronici in genere rappresentano un valido aiuto. In caso di guasto, però, questi strumenti ausiliari (in tedesco moderno, computer) si possono facilmente trasformare in perturbatori, hanno una vita propria e il macchinista finisce per ri-

trovarsi da solo con il suo problema e, in aggiunta, anche con il suo «perturbatore elettronico».

Qui l'unica via di scampo è data da un'approfondita conoscenza tecnica dei sistemi e del loro funzionamento anche in caso di inconvenienti. Il tutto deve poi essere riportato in maniera ben strutturata nel «manuale dei guasti», che va aggiornato di continuo, per poi evadere il problema grazie all'ausilio delle relative check-lists... questo almeno è quanto abbiamo sempre fatto noi ai tempi alla Swissair (non ho parlato di Swiss), con successo e nel migliore dei modi.

Leggendo la tua intervista, si ha letteralmente l'impressione di ritrovarsi catapultati nei tempi passati della torre di Babele; in effetti, la comunicazione c'è, ma non ci si capisce l'un l'altro, non si parla mai la stessa lingua e i punti di vista divergono enormemente anche su uno stesso argomento. A noi della Swissair le cose andavano meglio anche sotto questo aspetto: dal singolo capo al comandante dell'aereo della compagnia, erano tutti senza eccezione dei piloti attivi che, parallelamente al lavoro d'ufficio, svolgevano anche un'intensa attività di linea... paragonabile alla vostra precedente forma organizzativa Lf-Olf-OMI.

Per concludere, vorrei rendere omaggio al VSLF per il modo chiaro, assolutamente competente e, in caso di dubbio, anche ostinato, di mettere i problemi sul tavolo e di dare sempre la priorità al concetto di sicurezza. Non resta che sperare che le soluzioni possano essere più pertinenti di quanto non lo siano ora e che non vengano adottate dopo che la «parte operativa» viene scossa da infortuni o incidenti di una certa gravità; in effetti, in questo ambito purtroppo stanno succedendo troppe cose. Auguro a te e al VSLF tanto successo e una buona continuazione.

Cordiali saluti  
Hans Baer

## Zone pedonali sicure

Per l'ennesima volta si sta analizzando la questione della sicurezza delle zone pedonali nelle stazioni, nelle aree di ricovero e negli impianti per la manutenzione dei treni. Hubert Giger, presidente del VSLF



Spesso capita che vengano definiti o imposti dei tragitti al di fuori della zona dei binari. Quello che in un primo momento potrebbe apparire come un aumento della sicurezza e come un qualcosa di positivo per il personale, ad uno sguardo più attento ci si rende conto che nasconde dei nuovi rischi, ancora meno controllabili:

Alla sera, infatti, le piazze pubbliche, le strade e i tratti che costeggiano gli impianti ferroviari sono regolarmente frequentati da una marea di gente e di personaggi loschi di tutti i generi. Il comportamento e la disposizione alla violenza di queste persone, soprattutto al buio, sono ben difficilmente valutabili. La macchinista o il macchinista che durante la notte e fino alle prime ore del mattino si ritrovano a dover percorrere questi tratti, sono sempre da soli e quindi maggiormente esposti ai rischi. In prossimità dei binari, qua e là esistono già dei percorsi che, durante il fine settimana, sono più sicuri delle vie pubbliche.

Il VSLF invita chi di competenza a tenere in debita considerazione questi aspetti e a prevedere un numero maggiore di percorsi ben strutturati nell'area dei binari, come pure un migliore accesso agli stessi, in modo da tutelare il personale in maniera adeguata. ■

## RailHope

Passaggio dell'intervista al CEO FFS Andreas Meyer riportata nella rivista RailHope 1/2012. Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

**Domanda di RailHope:** Lei sicuramente conosce il principio della piramide rovesciata: Il capo è «sotto», ha la piena responsabilità e sostiene i collaboratori. Cosa ne pensa di questa immagine gerarchica?

**CEO FFS Andreas Meyer:** I collaboratori migliori sono quelli che si sanno autogestire e che non temono di assumersi le responsabilità. Questo lo fanno soltanto se percepiscono la fiducia e la stima del proprio superiore e se tutti hanno il cosiddetto «fuoco sacro». Meglio ancora, come ha detto lei, se si sentono trascinati da questo fuoco.

**Osservazione della redazione del LocoFolio:** A ragione, Andreas Meyer dice che i collaboratori capaci di autogestirsi e di assumersi le responsabilità sono i dipendenti migliori. Da sempre i macchinisti sono gestiti dal sistema, lavorano autonomamente e si assumono grandi responsabilità nell'ambito del servizio individuale. L'affermazione del CEO, secondo cui i collaboratori si assumono questa responsabilità solamente se sentono la fiducia e la stima del proprio superiore e hanno il cosiddetto «fuoco sacro», non corrisponde al vero per quanto riguarda i macchinisti. Dal personale di locomotiva è richiesta un'elevata qualità professionale, ciò che viene fornito indipendentemente dal fatto che i presupposti citati dal CEO siano soddisfatti o meno. I risultati dei sondaggi sulla soddisfazione del personale fanno però intendere che le cose non stiano affatto così.



Si ringrazia Ueli Berger di RailHope per la gentile concessione di pubblicare nel LocoFolio il passaggio di questa intervista. ■

## Processo

Processo di marcia standardizzato. Gruppo tecnico VSLF

Le ferrovie svizzere sono, a ragione, orgogliose della loro puntualità. Ciononostante, le FFS possono e vogliono migliorare ancora. Le divisioni Infrastruttura e Traffico viaggiatori hanno verificato attentamente quello che si può ancora fare e hanno scoperto qualcosa di veramente sorprendente: la chiave per il miglioramento sta nei dettagli, per esempio nelle partenze. Grazie ad un processo di marcia standardizzato, si potrà aumentare ulteriormente la puntualità nell'ordine di qualche secondo. Il tutto, con tanto di gruppo di progetto e tutto quello che ci sta dietro. È interessante notare come la nostra puntualità da primato mondiale finora sia stata possibile anche senza un tale processo standardizzato!

Dall'introduzione dei treni navetta, a nessuno è mai importato quando un treno è realmente in condizioni di marcia. In questo contesto, le domande principali sarebbero le seguenti:

- I «freni vanno bene» (di norma vengono controllati dal macchinista stesso)?
- Il macchinista ha il supporto del personale del treno?
- Il macchinista è pronto per la partenza?
- C'è poi un macchinista in cabina?
- L'attuale processo è il seguente:
- Il personale del treno annuncia che il treno è in condizioni di marcia, il capomovimento apre il segnale, il personale del treno dà l'ordine di partenza e chiude le porte.

Quando il treno comincia a muoversi, allora significa

- che i freni andavano bene;
- che il macchinista aveva il supporto necessario;
- che il macchinista era pronto per la partenza;
- che, a quanto pare, il macchinista c'era.

Da tanti anni, nel 99,5% dei casi il treno si mette in moto con una puntualità da primato mondiale anche senza un processo di marcia standardizzato. Questo dipende principalmente dall'affidabilità e dall'efficienza degli addetti alle distribuzioni (pianificazione dei macchinisti!) e dei macchinisti stessi.

Siamo proprio curiosi di vedere come, con questo nuovo processo di marcia standardizzato, sarà mai possibile includere tutti i macchinisti e aumentare la puntualità in partenza dell'ordine di qualche secondo e senza ulteriori perdite di tempo. ■

## Disposizioni CCL

Dieter Bachmann; sezione Svizzera orientale

**Disposizioni Ccl – rispettate il termine di ricorso!**

Chi fosse in attesa di un disposto concernente il Ccl FFS, deve sapere che il termine di 30 giorni per un eventuale ricorso non può essere prolungato nemmeno su espressa richiesta. Si raccomanda particolare attenzione soprattutto in caso di assenze prolungate per ferie.

Una lettera raccomandata non recapitata viene considerata trasmessa a partire dal settimo giorno, dopodiché il termine comincia a decorrere. Questo vale anche nel caso in cui la corrispondenza venga trattata su richiesta presso l'ufficio postale. Dal settimo giorno di giacenza viene considerata come inoltrata, per cui il termine comincia a decorrere.

Se ci si trova sul territorio nazionale e non si vogliono correre rischi, si consiglia sempre di farsi inoltrare la posta. Chi, invece (per esempio, nel caso di viaggio all'estero), dovesse decidere di incaricare una persona di fiducia a ricevere o ritirare la propria posta, prima dovrà richiedere una procura per la stessa presso l'ufficio postale. Non bisogna però dimenticare di dare tutte le necessarie istruzioni alla persona che ha ricevuto tale delega. ■

## Segnali d'arresto

Gruppo tecnico VSLF

Per molti anni i paraurti sono stati segnalati in maniera inadeguata, oltre al fatto che spesso le lampade erano difettose. Dovuto anche al provvisorio accorciamento dei binari coperti, attualmente a Zurigo la fine del binario viene indicata mediante dei segnali e delle tavole di fermata ben visibili, conformemente al regolamento in materia di segnali. Questo è molto importante ai fini della sicurezza, in tutte le condizioni di luce e indipendentemente dallo stato di pulizia dei vetri anteriori delle locomotive. Giudizio: ottimo! ■



## Palloncini a forma di cuore

Hubert Giger; presidente del VSLF

In tarda serata, un treno della S-Bahn di Zurigo è incappato in un grosso mazzo di palloncini che si trovavano proprio sui binari. Non è tuttavia stato possibile accertare se questi «palloncini a forma di cuore»

fossero una sorta di dichiarazione d'amore alle ferrovie. Comunque sia, il macchinista ha impiegato un certo tempo a rimuoverli tutti, ciò che inevitabilmente ha comportato un ritardo del treno. ■



## Una foto «cara»

Daniel Hurter; redattore del LocoFolio

A pagina 32, 88 e 146 del LocoFolio 2/2011 abbiamo riportato una foto storica con un agente del servizio di vigilanza. Purtroppo non abbiamo tenuto conto del fatto che i diritti di proprietà di questa foto appartengono a FFS Historic. Ci siamo scusati presso FFS Historic per la violazione dei diritti di proprietà e successivamente abbiamo pagato la fattura che ci è stata emessa per un importo di 140 franchi.

Non resta che sperare che, questo di certo non esorbitante importo, non vada semplicemente a finire nel sempre più imponente apparato amministrativo di FFS Historic, gestito dall'ex capo di DT traffico viaggiatori, bensì che in un modo o nell'altro possa tornare a beneficio di questi veicoli storici ai quali parecchi membri del VSLF dedicano molto del loro tempo libero. ■

## Precisazione

Daniel Hurter; redattore del LocoFolio

Nella rivista Migros Magazin no. 18 del 30 aprile 2012, sotto la rubrica «Auf ein Wort» è apparsa un'intervista al nostro presidente Hubert Giger sui corsi di autodifesa per macchinisti. Senza alcun contributo da parte del VSLF, la redazione di Migros Magazin ha pubblicato una foto dell'agenzia Keystone con un macchinista dell'impresa di trasporti ferroviari Thurbo. Il macchinista in questione ci tiene a precisare che non è membro del VSLF e che si distanzia completamente dalle finalità del VSLF e dal contenuto dell'articolo.



### Comunicazione concernente l'AG VSLF 2013

L'AG VSLF 2013 avrà luogo in data 23 marzo 2013 presso il "Weltpostgebäude", il nuovo palazzo della Posta di Berna, e sarà organizzata dalla sezione BLS.

## Un cordiale benvenuto presso le FFS

Hubert Giger, presidente del VSLF

Ueli Amrein lavora come macchinista FFS dal 1° marzo 1989. Dopo il suo trasferimento dal deposito di Goldau a quello di Lucerna, il reparto HR gli ha fatto pervenire una

lettera di benvenuto. Dopo oltre vent'anni di attività presso le FFS, il collega Ueli è stato molto contento di ricevere un ennesimo benvenuto da parte della compagnia. ■

Friburgo, 16 novembre 2011

### Un cordiale benvenuto presso le FFS

Egregio signore Amrein

Le FFS muovono la Svizzera ed è per noi un vero piacere poterla presto annoverare tra i nostri macchinisti di cat. B a Lucerna! Siamo veramente molto lieti della sua decisione di entrare a far parte della nostra compagnia.

Nei prossimi giorni riceverà il suo contratto di lavoro e un'utile documentazione che le agevererà il suo ingresso presso le FFS. Fino al momento della sua entrata in servizio, a partire da subito potrà trovare regolarmente il nostro giornale FFS nella sua bucalettere.

È con vero piacere che presto potremo accoglierla in seno alle FFS. In caso di domande, siamo raggiungibili al numero 051 220 20 20.

Cordiali saluti

Capo équipe Gestione delle candidature

Ferrovie Federali Svizzere FFS  
Human Resources, Shared Service Center  
Rue de la Carrière 2a  
1701 Friburgo  
Tel. +41(0)51 220 20 29  
bewerbungen@sbb.ch/www.sbb.ch/jobs

## Borsa a tracolla di «Anyway-Solutions» con il logo del VSLF

«Anyway-Solutions», la filiale delle FFS fondata nel 2011, è specializzata nella reintegrazione nel mondo del lavoro dei dipendenti che dopo un infortunio professionale o una malattia non possono più svolgere la propria attività. Alain Nydegger, responsabile pubblicitario del VSLF



Tra le altre cose, «Anyway-Solutions» mette anche a disposizione la borsa a tracolla «Anybag FFS», che viene realizzata completamente a mano in Svizzera.

Per l'assemblea generale di Locarno, il VSLF ha acquistato delle borse a tracolla presso «Anyway-Solutions» che ora offre a prezzo ridotto. La borsa è realizzata con teli di camion ed è dotata di tracolla regolabile ricavata da cinture di sicurezza. All'interno, la borsa è provvista di uno scomparto imbottito per un laptop da 13" e di altri tre scomparti per gli oggetti personali. Grazie alla sua profondità di 12 cm, vi trovano spazio sia un classificatore federale che un grosso raccoglitore. La borsa

è realizzata in colore nero ed è disponibile sia con il logo ricamato del VSLF che con il logo stampato del VSLF e treno TEE. Qui di seguito i prezzi:

- Borsa del VSLF con logo ricamato: 65 di franchi
- Borsa del VSLF con logo stampato e treno TEE: 75 di franchi (in commercio, lo stesso modello costa CHF 140 di franchi)

La borsa del VSLF può essere ordinata tramite e-mail, specificando il modello desiderato e la quantità (massimo dieci pezzi), presso:

**Pubblicità VSLF, Alain Nydegger**  
werbung@vslf.com  
Mobile: 051 281 37 19

In occasione della nostra assemblea generale, la Consigliera federale Doris Leuthard ha ricevuto in omaggio la nuova borsa a tracolla del VSLF. Durante la corsa in cabina del 5 aprile insieme al CEO delle FFS Andreas Meyer, per l'occasione ha portato la borsa con sé. ■



LocoFOLIO  
Formate & Preise

<b>A1</b> 21 x 29.7cm CHF 700.- 	<b>A2</b> 42 x 14.8cm CHF 700.- 	<b>B1</b> 21 x 14.8cm CHF 400.- 	<b>B2</b> 42 x 7.5cm CHF 400.- 
<b>C</b> 21 x 7.5cm CHF 250.- 	<b>D1</b> 7 x 29.7cm CHF 300.- 	<b>D2</b> 13.5 x 29.7cm CHF 500.- 	<b>E1</b> 6 x 13cm CHF 150.- 
	<b>E2</b> 12.5 x 6.3cm CHF 150.- 	<b>F</b> 6 x 6.5cm CHF 100.- 	



18. Generalversammlung

Am 14. November 2011 fand die 18. Generalversammlung der VSLF Sektion BLS statt. Wiederum konnte unser Präsident Andreas Jost eine stattliche Zahl von Mitgliedern begrüßen. Wie bereits in den vergangenen Jahren trafen wir uns in Burgdorf im Restaurant Bernerhof/Da Luca.

Als Gast konnten wir im zweiten Teil Franziska Jermann, Leiterin HR BLS, begrüßen. Wie jedes Jahr war auch Hubert Giger, Präsident VSLF, bei uns zu Gast. Er hatte für diese Generalversammlung folgende Themen dabei: SBB Cargo International, PK SBB, Lohnverhandlungen SBB, prüfen der Sicherheitseinrichtungen, Gespräche auf dem Führerstand, ESI-Führermeldungen, BBT-Fachausweis für Lf, UVEK VTE, BLS Sozialpartnerschaft sowie einige VSLF-interne Zahlen.

Die ordentlichen Traktanden dieser 18. Generalversammlung gingen ohne nennenswerte Bemerkungen und Einwände über die Bühne.

Der Jahresbericht des Präsidenten ist wie immer im Heft zur GV nachzulesen. Aus den Reihen der Mitglieder wurden keine Fragen dazu gestellt. Somit wurde dem Vorstand der VSLF-Sektion BLS einstimmig Décharge erteilt und das Verbandsjahr konnte abgeschlossen werden.

Ein wichtiger Punkt an der diesjährigen Generalversammlung waren die drei eingereichten Anträge, zwei von M. Hulliger und einer von M. von Aesch. Die Anträge gaben viel zu diskutieren und es kann zusammengefasst gesagt werden, dass es bei allen Anträgen vor allem um Folgendes ging: den Umgang und das Einhalten von Weisungen und Vereinbarungen zwischen dem Büro und dem Lokpersonal. Das Resultat der Diskussionen war, dass die Generalversammlung zwei Anträge ablehnt und einen angenommen hat. Details zu den Abstimmungen können beim Vorstand angefordert werden.

Im Vorstand standen vor allem Wiederwahlen an. Andreas Jost hat sich für weitere zwei Jahre als Präsident/Leiter BLS zur Verfügung gestellt. Für eine weitere Amtsperiode von vier Jahren haben sich folgende Kandidaten zur Verfügung gestellt:

Mike von Aesch, Andreas Dellenbach, Brigitte Ruch, Thomas Krebs und René Hugentobler. Alle wurden von der Generalversammlung einstimmig gewählt!

Margret Stalder hat sich nach einer Amtsperiode nicht mehr zur Verfügung gestellt. Der Vorstand dankt ihr für ihre Mitarbeit im Vorstand.

Hier die aktuelle Zusammensetzung des Vorstandes VSLF Sektion BLS:

<b>Präsident/Leiter BLS</b>	Andreas Jost
<b>Co-Vizepräsident</b>	Heiko Bruno
<b>Co-Vizepräsident/Co-Aktuar</b>	Andreas Dellenbach
<b>Kassiererin</b>	Brigitte Ruch
<b>AZK/Co-Aktuar</b>	Thomas Krebs
<b>Beisitzer</b>	Mike von Aesch
<b>Fachausschuss LP BLS</b>	René Hugentobler
<b>Werbung</b>	Daniel Brönnimann
<b>GRPK</b>	Michael Blaser und Philipp Ammon

Natürlich kam auch der gesellschaftliche Teil nicht zu kurz und es wurden viele interessante Gespräche bei einem gemütlichen Abendessen geführt. Der Vorstand kann allen VSLF-Mitgliedern nur empfehlen, uns an einer der nächsten Mitglieder- oder Generalversammlungen zu besuchen. Die nächste Generalversammlung findet am 3. Dezember 2012 statt.

Thomas Krebs, Sektion BLS

Ausflug 2011 der VSLF-Sektion BLS

Unser diesjähriger Ausflug führte in das Kernkraftwerk Gösgen. Bei unserem Besuch sollte es nicht um energiepolitische Diskussionen gehen, sondern um die Besichtigung des Kernkraftwerks. In Zeiten von Klimaerwärmung, Naturkatastro-

phen (z. B. Japan) mit all den negativen Folgen sowie von Energieknappheit ist die Menschheit auf der Suche nach Auswegen. Welcher Weg der richtige ist, muss die Zukunft erst noch zeigen. Wichtig bei der Bildung einer eigenen Meinung ist die möglichst umfassende Information über alle Möglichkeiten der Energiegewinnung – und das ohne Denkverbote.

Also machten wir uns am 19. Oktober 2011 auf den Weg nach Gösgen. Dort wurden wir bereits erwartet und nun konnte der sehr informative Rundgang beginnen. Am Anfang standen verschiedene intermediale Vorträge, die uns sehr anschaulich und unterhaltsam die Bedeutung von Elektrizität in Erinnerung gerufen haben. Danach folgte ein Rundgang mit einem kleinen Exkurs in die Kernphysik. Natürlich gab es viele Fragen unsererseits; diese wurden von den Mitarbeitern in anschaulicher Weise umfassend beantwortet.

Nachdem die Theorie vermittelt war, kam der Höhepunkt unseres Besuchs in Gösgen: der Rundgang durch das Kraftwerk. Als Lokführer bedienen wir ja schon recht grosse Maschinen, aber was wir nun zu sehen bekamen, beeindruckte uns schon sehr. Die Ausmasse und Grösse der Anlagen übertrafen unsere Erwartungen um ein Vielfaches. «Das muss man einmal gesehen haben» war dann auch eine Aussage von vielen Kollegen. Alleine schon das Gebäude für die Dampfturbine und den Generator ist von enormer Grösse. Die Maschinen mit ihrer vibrationshemmenden Lagerung nehmen den Platz eines vierstöckigen Wohnhauses ein. Das absolute Highlight unseres Besuchs war der Einstieg in den Kühlturm. Treppe hoch und hinein in den Wasserdampf, in den Lärm des wie ein riesiger Wasserfall fließenden Kondenswassers. Wau...! Welch krönender Abschluss einer kurzweiligen Kraftwerksbesichtigung.

Das Kraftwerksteam verabschiedete uns dann mit einem kleinen Apéro. Natürlich brauchten alle Teilnehmer nach dem Erlebten noch einige Zeit zum Verarbeiten der vielen Eindrücke. Diese Zeit verbrachten wir dann in Schönenwerd bei einem Nachtmenü und einem gepflegten Gläschen Bier.

Auch dieser Ausflug war perfekt von unserem Werbeobmann D. Brönnimann organisiert. Dafür ein grosses Merci. Der jährliche Ausflug soll eine feste Grösse im Terminplan unserer Sektion bleiben, deshalb sind wir für Anregungen von allen Mitgliedern für weitere Ausflüge dankbar.

Heiko Bruno, Sektion BLS

Impressionen von der 18. Generalversammlung BLS

Die nächste GV findet am 03. Dezember 2012 statt.



Unser Mitgliederausflug führte uns dieses Jahr nach Glattfelden, ins Stromhaus Burenwisen. An der letzten Generalversammlung der Sektion Ostschweiz wurde beschlossen, den jährlichen Mitgliederausflug und die Mitgliederversammlung zu vereinigen; und dieser Entschluss erwies sich als richtig. Nach einer spannenden und informativen Führung durch die Welt des Stroms liessen wir den wunderschönen Sommertag in einer Besenbeiz bei Schnipo und kalter Platte ausklingen. Herzlichen Dank an Sacha und Vreni Bürgler für die – wie immer – perfekte Organisation unseres Anlasses.

Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz



**Laufende Geschäfte**

**Signalisierung Lenzburg**

Wie bereits in mehreren Aushängen und Infoschreiben zu lesen war, besteht in Lenzburg die unbefriedigende Situation der Signalisierung der Verbindungslinie Seetal-Lenzburg PB noch immer.

Inzwischen ist von Seiten Infrastruktur eine Antwort auf ein Schreiben eingetroffen, das die Situation aus Sicht von SBB Infrastruktur schildert. Leider entsprechen die darin enthaltenen Aussagen teilweise nicht den örtlichen Gegebenheiten, sodass wir uns mit dieser Antwort grundsätzlich nicht zufriedengeben konnten. Zum Beispiel wird darin besagter Gleisabschnitt, der über drei ungenügend gesicherte Bahnübergänge führt, als Strassenbahnabschnitt deklariert. Zudem wird vernachlässigt, dass Rangierfahrten nicht mit «Fahrt auf Sicht» verkehren und den Lokführer entbindet man wörtlich von einer möglichen Schuldzuweisung im Falle eines Unfalls. Diese Aussagen können wir so nicht hinnehmen und erwarten von Seiten P-OP und SBB Infrastruktur eine Entschärfung der Situation. Diese hat ungeachtet der Anzahl Rangierfahrten zu erfolgen und hat sich zwingend sowohl an die Strassenverkehrsgesetzgebung als auch an die FDV und Signalreglementierung zu halten. Die zugehörigen Dokumente, Fotografien und Unterlagen wurden zuhanden von P-OP weitergereicht. Aktuell wird P-OP-RSQ eine erneute Sicherheitsanalyse erstellen und die Situation neu beurteilen. Ebenfalls liegt den Dokumenten ein Antwortschreiben zuhanden der Leitung SBB Infrastruktur bei, das wir uns vorbehalten zu versenden, sollten entsprechende Massnahmen nicht innert nützlicher Frist geplant und umgesetzt werden. Wir bieten Hand, die Situation vor Ort zu inspizieren und allfällige Massnahmen zur Entschärfung vorzuschlagen. Der Bahn-

hofplatz Lenzburg soll in den nächsten Jahren durch die Stadt selber verkehrsberuhigt und zur Begegnungszone umfunktioniert werden. Somit sind in den nächsten Jahren weitere bauliche Massnahmen zu erwarten (Zeithorizont 2017).

**Jahresarbeitszeit Olten**

Ein grosses Thema sind noch immer die Jahresarbeitszeiten. Durch Korrekturen in den bestehenden Touren war es möglich, diese im Durchschnitt weitgehend an die Soll-JAZ anzupassen. Zudem wurden Touren der einzelnen Gruppen zum Teil in andere Gruppen verschoben. Dennoch sind die Arbeitszeiten relativ knapp bemessen, doch in allen Gruppen konnten die 492 Minuten erreicht werden. Natürlich sind wir uns bewusst, dass durch unglückliche Ferienlagen weiterhin Minuszeit generiert wird.

Wir verweisen auf das Schreiben der Leitung P-OP-ZF über die Handhabung der JAZ 2012 und begrüssen die humane Umsetzung. Für die kommende Fahrplanperiode hoffen wir auf Beachtung dieses Problems von vornherein.

**Verband Austritte in Aarau**

Im März verzeichneten wir innert weniger Tagen mehrere Austritte von Mitgliedern. Wir nehmen dies zur Kenntnis und als Sektionspräsident möchte ich ausdrücklich erwähnen, dass es die freie Wahl eines jeden Mitarbeiters ist, ob und welchem Berufsverband er angehören will. Nur schwer akzeptieren kann ich jedoch, dass Differenzen als Grundangabe vorgeschoben werden, zu welchen weder ich als Präsident noch der Sektionsvorstand Stellung nehmen konnten und uns dadurch die Möglichkeit verwehrt wurde, diese Differenzen innerhalb des Vorstands zu diskutieren und zu bereinigen. Dass anschliessend gewisse Themen in sozialen

Netzwerken ausgebreitet werden, deren Inhalt einerseits nicht korrekt wiedergegeben wird, und andererseits polemische, auf Unwahrheiten beruhende Diskussionen geführt werden, wirkt für mich anstössig. Ich bitte unsere Sektionsmitglieder, bei Ungereimtheiten, Differenzen oder anderweitigen Problemen, zu einer offenen Beredung mit den beteiligten Personen aufzurufen und mit derselben Korrektheit aufzutreten, mit der sie selber behandelt werden möchten. Danke.

**Personelle Veränderungen**

**Neuer Depotobmann in Aarau**

Pascal Leupi verlässt den Vorstand unterjährig, da er als Lokomotivführer nach Arth-Goldau wechselt. Wir möchten Pascal für den mehrjährigen Einsatz für und in Aarau als auch für die stets verlässliche Arbeit herzlich danken und wünschen ihm am neuen Arbeitsort alles Gute und stets gute Fahrt! Die Lücke im Vorstand wird durch Sacha Hunziker geschlossen, der per 1. Mai zum offiziellen Depotobmann der Sektion Hauenstein/Bözberg ernannt wurde. Wir bitten euch, dies zur Kenntnis zu nehmen und Anliegen und Themen per sofort Sacha zu melden. Er wird diese behandeln und wo nötig in den Vorstand weitertragen. Die Vorstandssitzungen wie auch andere wichtige Termine werden jeweils auf der Sektionswebseite publiziert.

**Aktuar**

In Folge des ehemaligen Doppelmandats von Pascal haben wir uns entschieden, beide Funktionen unterjährig zu trennen. Roman Isler (LF Brugg) wird die Rolle des Aktuars übernehmen und somit neu auch in den Vorstand eingebunden werden. Beide Kollegen heissen wir herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Oliver Altorfer, Sektionspräsident

Wir bitten euch, folgendem Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und ihm die letzte Ehre zu erweisen.  
 Nous vous prions d'honorer le souvenir du collègue suivant et de lui rendre un dernier hommage.  
 Vogliamo onorare la memoria del nostro collega che ci ha lasciato e gli rendiamo l'estremo saluto.

**Karl Lauk**  
 Zürich  
 \*1926  
 † 6.1.2012

**Georges Studer**  
 Chur  
 \*1931  
 † 31.1.2012

In stiller Anteilnahme – Vorstand VSLF und alle Kollegen  
 Un recueillement silencieux – Comité central VSLF et tous les collègues  
 Gli dedichiamo qualche attimo di raccoglimento – Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi









