

Offerta esclusiva per i soci dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

3 buoni motivi per stipulare una polizza CAP per la protezione giuridica privata e la circolazione privaLex®

Considerato che un avvocato costa in media CHF 300 all'ora e che a ciò si aggiungono numerose altre spese (v. sotto), intentare una causa legale può rivelarsi una strada molto costosa. Scegliete un'assicurazione che vi tuteli come consumatori, utenti della strada, turisti, dipendenti, pazienti o sportivi e che vi aiuti ad ottenere ragione quando avete ragione!

Con CAP potete contare sull'esperienza di specialisti pronti ad assistervi in modo rapido ed efficiente. CAP assume inoltre i seguenti costi:

- onorari di avvocati
- spese giudiziarie e d'inchiesta
- spese peritali
- indennità di processo
- cauzioni penali
- spese di mediazione



- 1 Premi convenienti: 50% di sconto speciale**
- 2 Somma assicurata fino a CHF 600 000.– per sinistro**
- 3 Copertura valida in tutto il mondo**



Dichiaro di avere letto le Condizioni generali (CG) su www.cap.ch, di essere socio dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di voler stipulare la Protezione giuridica globale privaLex® per:

- | | | | |
|---|----------------------------------|--|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Locatario - Famiglia | CHF 175.90 invece di 351.80/anno | <input type="checkbox"/> Locatario - Singolo | CHF 148.10 invece di 296.10/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Fam. | CHF 199.50 invece di 399.–/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Singolo | CHF 171.70 invece di 343.40/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Fam. | CHF 232.10 invece di 464.10/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Singolo | CHF 204.20 invece di 408.50/anno |

* L'importo del sovrapprezzo per i proprietari di immobili (casa e per piani) dipende da quanti immobili a uso proprio possiedono (es. case di villeggiatura, seconde case).

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

Pagamento: annuale anticipato

Validità dal giorno		(almeno un giorno dopo la ricezione da parte di CAP)
Cognome, nome		
Indirizzo, NPA, città		
Telefono/cellulare	Data di nascita	
Socio dal	Tessera n.	
Luogo e data	Firma	

Inviare a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Casella postale, 8010 Zurigo, **Contatto:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Fanno fede le Condizioni generali e Condizioni complementari (CG/CC) privaLex®, Protezione giuridica globale, edizione 02.2014. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF.

I dati dei clienti vengono 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 o di una polizza o invio di documentazione) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati dei clienti nell'ambito di iniziative di ottimizzazione di prodotti e per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto a essere informato e, in presenza di determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici o cartacei.

Editoriale

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio



Quest'autunno ricorre il 25° anniversario di uno degli eventi più singolari della storia contemporanea. Il 7 ottobre 1989, la leadership di Stato e di partito della Repubblica Democratica Tedesca ha festeggiato il 40° anniversario dalla fondazione dello Stato. Mentre l'élite festeggiava all'interno del Palazzo della Repubblica e brindava ad almeno altri 40 anni di vita della RDT, il popolo era fuori in strada a protestare e decine di migliaia di cittadini erano in fuga. Chiunque non avesse perso completamente il contatto con la realtà, si rendeva perfettamente conto che lo Stato aveva ormai i giorni contati. Ormai irrimediabilmente indebitato, non più concorrenziale dal punto di vista economico, con un'infrastruttura ormai obsoleta, con gli impianti di produzione delle aziende statali che chiudevano e tanti lavoratori qualificati che si erano ormai trasferiti all'estero, era stata questione solo di un anno finché lo Stato era entrato a far parte del passato. Cosa c'era alla base di questo grossolano errore di valutazione della situazione da parte dei vertici dello Stato? Forse si preferiva farsi vedere alle cerimonie inaugurali e ai ricevimenti ufficiali piuttosto che occuparsi dei problemi della gente comune?

Si era stati forse ingannati dai dirigenti di livello intermedio che con i loro annunci di successi, spesso non veritieri, volevano mettersi in luce? Si era forse perso il senso della realtà in quanto, contrariamente ai veri destinatari, si era cominciato veramente a credere nella propria assurda propaganda, oppure semplicemente perché si riponeva la propria fiducia nel sempre più attento apparato di vigilanza che doveva ostacolare ogni forma di sviluppo sgradito o di critica nei confronti dei potenti? Non lo sappiamo, ma il finale (felice) della storia è noto a tutti.

È però lecito chiedersi se una cosa simile potrebbe ripetersi anche in un'azienda. E se i nostri dirigenti preferissero farsi vedere a tutte le ricorrenze possibili, piuttosto che prendere delle decisioni inderogabili per il bene dell'impresa? E se non fosse in chiaro sulla situazione dell'azienda perché certe cose vengono taciute o minimizzate da parte di gente ambiziosa che opera tra i quadri inferiori o medi? E se, contrariamente ai clienti e al personale, si lasciassero incantare dai successi annunciati dal proprio apparato informativo e propagandistico o se confidassero sul fat-

to che, grazie ad un'ampiezza di controllo sempre minore, finalmente potrebbe regnare la calma tra la base operativa e tutto potrebbe seguire il corso prestabilito? Come può essere che il management di un'impresa non si accorga che la montagna di debiti, soprattutto dopo l'aumento dei tassi d'interesse, è ormai fuori controllo, che sorgono sempre più problemi a livello di infrastruttura o che si sperperano delle cifre astronomiche per una moltitudine di progetti senza senso, quando dall'altra parte non si riesce a trovare da nessuna parte il denaro necessario per una corretta manutenzione dei fattori produttivi essenziali? Come si fa a non accorgersi che tanta gente qualificata si è ormai rassegnata e abbandona l'azienda, che nell'ambito del personale della manutenzione e del personale operativo – non da ultimo a causa delle pianificazioni sbagliate e dilettesche da parte dei quadri medi – c'è una grave penuria di personale e che bisogna trovare urgentemente delle nuove leve? Non sappiamo come andrà a finire questa storia. Di certo, però, in questa edizione del LocoFolio potrete trovare diversi articoli su tutti questi temi che ho affrontato. Vi auguro una piacevole lettura.



La voce del Presidente

Hubert Giger, presidente del VSLF



Basta un **CLIC** per risparmiare sui premi.



Vale la pena essere soci della VSLF. Beneficia infatti di un ribasso fino al 25% sulle assicurazioni complementari della CPT e di tanti altri vantaggi presso la n.1 delle casse malati online con consulenza personale. Richiedi ora un'offerta tramite www.vslf.kpt.ch oppure telefonando allo 058 310 98 72.



La libertà sindacale è il diritto di associarsi per tutelare e promuovere delle condizioni di lavoro eque per tutti, esattamente come il VSLF ha fatto nel 1876. Ed è proprio per questo loro diritto che, in questo momento, i colleghi e le colleghe del GDL si stanno battendo in Germania. Contrariamente a quanto generalmente si apprende dagli organi di stampa, dietro a questo «piccolo» sindacato dei macchinisti ci sono tantissime persone che, imperterrite, reclamano questo loro diritto. Il fatto che questi scioperi che durano ormai da diversi giorni possano irritare i clienti, è esclusivamente una responsabilità della Deutsche Bahn che, ben trincerata dietro al mondo della politica, accetta deliberatamente questa perdita di immagine della propria compagnia. Questo non è il genere di partenariato sociale che, nell'interesse di tutti, vogliamo per il nostro paese e qui anche il VSLF svolge un ruolo particolarmente attivo. Anche il sistema formativo svizzero è un modello che ha grande successo e, grazie al riconoscimento della formazione di base e della formazione continua da parte del-

la confederazione, potrà migliorare ulteriormente. Il progetto del riconoscimento della professione del macchinista come formazione secondaria sta avanzando, anche se al momento si tratta ancora di chiarire la questione delle competenze. Sono fiducioso che presto si potrà trovare una soluzione e che riusciremo ad ottenere il riconoscimento di questa professione nata già 150 anni fa, come pure la tanto auspicata integrazione e il consolidamento nel sistema formativo. Tutto il resto sarebbe anticostituzionale e solleverebbe nuovi interrogativi. L'impiego di macchinisti stranieri in Svizzera, a condizioni salariali molto inferiori rispetto a quelle applicate nel nostro paese, è un problema che non possiamo assolutamente sottovalutare, come del resto anche il fatto che presto tutte le ferrovie si ritroveranno con una crescente penuria di macchinisti. Il fatto di considerare finalmente di nuovo i macchinisti come dei professionisti altamente qualificati, con grandi responsabilità e un'autonomia totale, è una rivendicazione non facile da

esporre, in quanto le cose dovrebbero essere così già da tanto tempo. Gli aumenti di produttività e la costante trasformazione del lavoro devono essere accompagnati dalla garanzia di condizioni di impiego al passo con i tempi, ma questo concerne anche le distribuzioni e i piani di servizio e un'adeguata remunerazione, soprattutto per quanto riguarda i nostri colleghi più giovani. Siamo assolutamente contrari, anche nell'interesse della sicurezza, ad una progressiva ripartizione del panorama ferroviario in oasi non operative con, da una parte, delle condizioni di lavoro attuali e, dall'altra parte, dei settori produttivi in cui il personale è soggetto ai dettami delle prescrizioni e dei piani di marcia. Grazie per il vostro attivo supporto nell'aiutarci a perseguire i nostri obiettivi comuni e per la fiducia che riponete nel VSLF. Anche in vista delle imminenti festività, vi auguro una buona continuazione!

Il vostro presidente
Hubert Giger



Presto i treni resteranno fermi?

Non solo il personale e i rappresentanti del personale, ma anche le statistiche interne per anni e anni hanno continuato a mettere in guardia le ferrovie contro la penuria di personale che si andava delineando: tutto inutile. È per una questione di arroganza, di incompetenza o semplicemente di cieca lealtà da parte dei datori di lavoro se ora si rischia addirittura di cancellare dei treni? *Benjamin Jelk, comitato del VSLF*

Ciò che i sindacati del personale paventavano e criticavano da anni, spesso e volentieri veniva preso molto alla leggera o addirittura non veniva riconosciuto da parte dei datori di lavoro. Ora, però, questa triste realtà è un dato di fatto: nell'Info del direttore trasmessa con la mail del 2 ottobre 2014, per la prima volta la divisione DT di FFS traffico viaggiatori ammette apertamente che c'è una grave penuria di macchinisti su tutto il territorio svizzero. Chissà solo perché, anche FFS traffico viaggiatori non fa eccezione: al momento quasi tutte le imprese ferroviarie si devono confrontare con una penuria di personale e, questo, malgrado tutti gli avvertimenti.

Il problema risale a diversi decenni fa ... ed è autogenerato

Per capire il problema della carenza di personale delle maggiori imprese ferroviarie, bisogna tornare indietro di quasi tre decenni. Dopo una forte ondata di pensionamenti e dell'ancora recente piano orario cadenzato che ha prodotto un forte aumento dell'offerta, verso la metà degli anni '80 le ferrovie avevano improvvisamente registrato un forte fabbisogno di nuovi macchinisti. Di conseguenza, le sole FFS presso alcune sedi avevano iniziato a formare nuovi macchinisti ad un ritmo quasi mensile, con il risultato che gran parte dei nuovi collaboratori avevano più o meno la stessa età. Il fatto che, a distanza di circa 35 anni, tutti sarebbero andati in pensione contemporaneamente, era solo un'ovvia conseguenza. Si sarebbe quindi potuto – anzi, dovuto – ovviare per tempo a questo «rischio di concentrazione». Quando poi, all'inizio degli anni '90, si era riusciti a coprire il fabbisogno di personale, si era cominciato a ridurre il reclutamento dei nuovi macchinisti allo stretto indispensabile e, per un lungo periodo, a livello regionale era stato addirittura sospeso completamente. Ed è così che è iniziata l'attuale disastrosa situazione del personale.

La linea zero

È verosimile che il cauto reclutamento di nuovi macchinisti fosse riconducibile alle continue misure di risparmio che, sotto la pressione della lealtà gerarchica, puntualmente i responsabili adottavano senza troppe discussioni. Quando i rappresentanti del personale avevano cercato di attirare l'attenzione delle FFS sull'incombente problema, era stata mostrata loro – fino a

solo poco tempo fa – una presentazione con l'organico e il fabbisogno di macchinisti per i successivi due/tre anni: un arco di tempo relativamente limitato e nessuna traccia dell'incombente ondata di pensionamenti. Ai sindacati questo era stato giustificato con la necessità di bilanciare il fabbisogno di personale e il personale effettivo, mantenendosi in pratica su una linea zero o, meglio ancora, come del resto poi si è fatto, mantenendosi su una linea leggermente sotto lo zero per evitare di generare dei costi supplementari in caso di riduzione spontanea del fabbisogno! Che, di fatto, questo non sia possibile, lo si è sempre negato.

Il fatto è che il fabbisogno di macchinisti non può mai essere calcolato con una precisione del 100%, in quanto ci sono troppi fattori imprevedibili, come i licenziamenti, le assenze per malattia, i pensionamenti anticipati, ecc. A causa dei lunghi anni di tentativi per conseguire questo loro obiettivo, per le ferrovie oggi è molto difficile riuscire a salvaguardare questa loro specificità, e cioè la conduzione dei treni viaggiatori e dei treni merce. Che poi ci siano anche delle imprese ferroviarie che semplicemente si dimenticano che i collaboratori più anziani hanno diritto ad un numero maggiore di giorni di ferie e, pertanto, si assenteranno dal lavoro per una o due settimane in più, è solo un piccolo dettaglio.

C'è urgente bisogno di soluzioni ... ma, per favore, serie

Nel caso specifico di FFS traffico viaggiatori, la direzione del reparto DT si è scusata per la scarsità di personale e ha comunicato che si sarebbero cercate delle soluzioni. Il VSLF vede con favore questa presa di coscienza, che è assolutamente dovuta, e accetta le scuse. In qualità di associazione di categoria direttamente interessata, il VSLF è pronto ad offrire alle FFS tutto il proprio sostegno per trovare una soluzione a questo problema, ma, allo stesso tempo, vuole essere preso sul serio. Non siamo invece disposti a dare una mano se si tratta di adottare una «politica del cerotto» a breve termine solo per tranquillizzare il personale, senza però un'attenta analisi e rimozione delle cause.

Una cosa ci sembra chiara: fintantoché non si troveranno delle soluzioni durature, bisogna assolutamente attuare delle misure urgenti e immediate. Le seguenti proposte non devono assolutamente esse-

re viste come una sorta di polemica, bensì, dal punto di vista del VSLF, come un serio approccio:

- Già da subito, prevedere la formazione del personale di locomotiva per ulteriori veicoli e tratte, al fine di semplificare la pianificazione dei turni e la copertura degli stessi. Data l'attuazione situazione del personale, il modello formativo non deve fungere da deterrente, dal momento che i vantaggi finali sono di molto superiori.
- Formazione presso sedi quanto più grandi possibile, ciò che permette di integrare le istruzioni nella formazione e di garantire un impiego dei macchinisti che hanno ultimato la propria formazione a costi contenuti, in quanto è più flessibile.
- Urgente introduzione della pianificazione integrale auspicata da tempo, come pure produzione tra FFS traffico viaggiatori e le imprese associate, ad esempio Thurbo. Con una maggiore flessibilità nel gestire i turni, automaticamente aumenta anche la produttività del personale di locomotiva, ciò che, a sua volta, si ripercuote positivamente anche sul fabbisogno di personale.
- Riduzione del numero dei superiori diretti dei macchinisti, e/o una riconversione dei capi del personale di locomotiva (CLP) in capi équipe, con almeno il 60% di prestazioni di guida. Già solo con questa misura, si stima la copertura di 30 posti di macchinista.
- Scioglimento dei gruppi di discussione e dei circoli, come per esempio il Forum DT. Già solo con due incontri all'anno, la divisione DT non si può semplicemente più permettere i giorni di assenza dei macchinisti interessati o dei collaboratori della pianificazione delle risorse.
- Riduzione dei gruppi di progetto di discutibile utilità in seno alla divisione DT. Anche in questo caso, il coinvolgimento dei macchinisti nelle attività progettuali, se non addirittura su un piano direttivo, comporta per la divisione un numero di giorni di assenza che non è assolutamente da sottovalutare.

Ritorno al lavoro dei propri sogni

Come detto prima, oltre all'adozione di misure urgenti bisogna trovare anche delle soluzioni durature. Senza dubbio, uno dei compiti principali dovrebbe essere proprio quello di ritrovare il senso originario del lavoro del macchinista. Fondamentale in questo senso è indubbiamente il fatto che, anche grazie agli sforzi attuali del settore

dei trasporti pubblici, la professione del macchinista venga riconosciuta dalla confederazione. Se, però, questo potrà bastare a trasformare di nuovo un semplice lavoro in una professione, è ancora tutto da vedere. Una cosa è però certa: Ogni singola macchinista e ogni singolo macchinista già oggi rappresentano un valore inestimabile per la piena realizzazione del core business.

La generazione Y

Nella ricerca di soluzioni durature all'attuale crisi del personale, tutte le ferrovie si troveranno presto confrontate con un problema non indifferente: i collaboratori più giovani classe 1980-2000 che, in sociologia, sono definiti anche «Generazione Y». Dal punto di vista della pianificazione del personale, la generazione Y è assoluta-

tamente imprevedibile. Se, da una parte, si distingue per una spiccata lealtà verso il proprio lavoro, dall'altra parte è proprio questa lealtà che finisce bruscamente per logorarsi se si perde il piacere nel proprio lavoro o se si è costretti a fare delle rinunce personali, come per esempio a fare dei soggiorni linguistici. La generazione Y è sicura di sé ed esigente e il fatto di puntare sempre più in alto è una cosa ovvia. Questi giovani mostrano grande flessibilità ai cambiamenti, ma questo vale anche per i cambiamenti di professione o di datore di lavoro, soprattutto quando le cose non vanno secondo i loro progetti. Inoltre, e questo non è senz'altro da sottovalutare, per la generazione Y la famiglia e gli amici hanno un peso molto maggiore rispetto ad altre fasce d'età. Ne consegue pertanto che

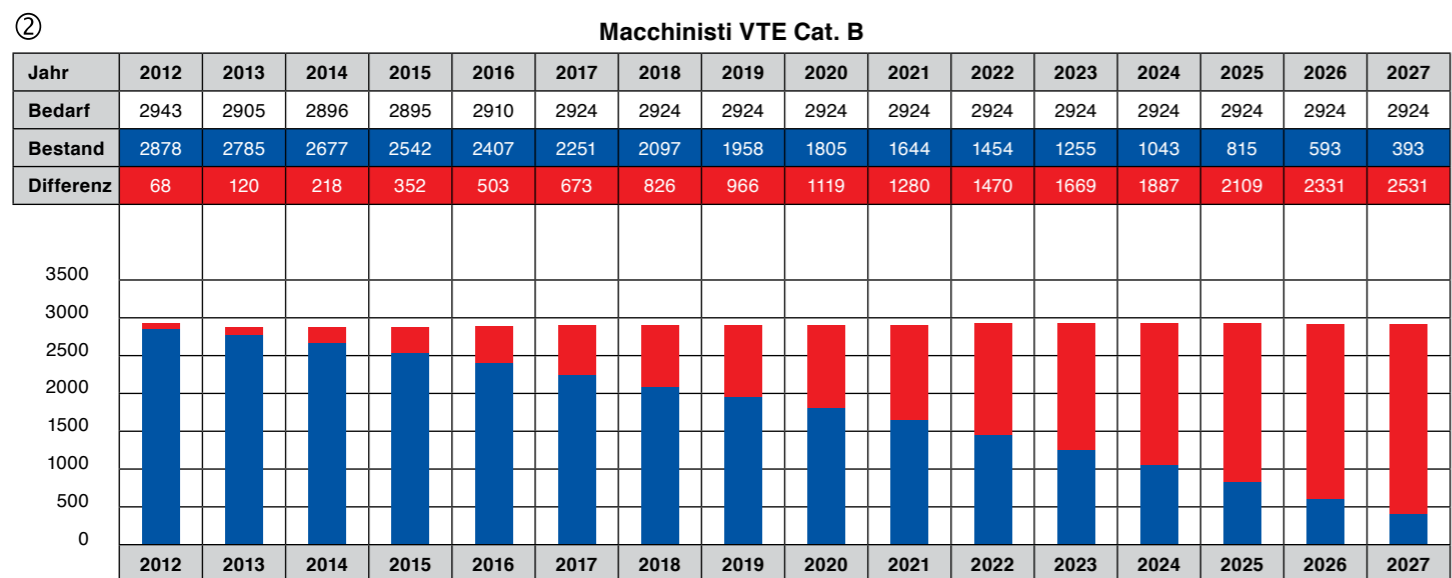
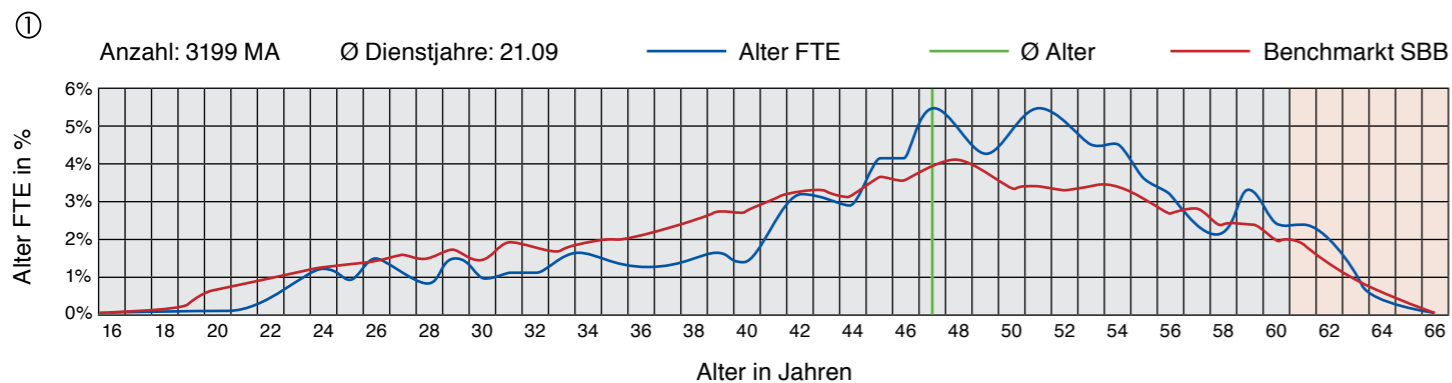
gli orari di lavoro irregolari, la comunicazione dei turni di lavoro all'ultimo momento, il lavoro festivo, il lavoro di notte, ecc., sono sicuramente poco attrattivi. Gli atout principali del mestiere del macchinista, e cioè l'autonomia abbinata ad un'enorme responsabilità, vengono sempre più annientati da una costante sorveglianza. Nel mentre i macchinisti meno giovani lamentano la perdita di fiducia facendo il pugno nelle tasche, la generazione Y reagisce con maggiore flessibilità: va alla ricerca di nuovi orizzonti. Si tratta dunque di rendere più attrattiva l'attività lavorativa in cabina, senza però mettere questi giovani colleghi sotto stretta sorveglianza, perché è proprio quello che alla generazione Y non piace. Una vera sfida!

Il «sistema di preavvertimento» FFS

Uno dei compiti principali dei reparti del personale consiste nel gestire, analizzare e elaborare i dati del personale. Presso le FFS, per esempio, questo compito è affidato a FFS-HR. Grazie ad una banca dati centrale del personale, sia l'organico che l'evoluzione prevista per tutte le categorie di personale possono essere analizzati,

rappresentati graficamente e simulati nel tempo. FFS-HR mette quindi questi dati a disposizione dei singoli reparti che, a loro volta, attuano una politica quanto più possibile lungimirante in materia di personale e possono decidere di adottare eventuali cambiamenti dell'organico, come per esempio delle nuove assunzioni. Per quanto riguarda il personale di locomotiva di FFS traffico viaggiatori, FFS-HR

ha per esempio calcolato un «diagramma demografico» (vedi: slide dell'evoluzione demografica). Ecco cosa emerge: Un'ondata di pensionamenti, che ci sta inesorabilmente travolgendo come uno tsunami (1), e la mancanza di nuove leve (2). Come mai FFS traffico viaggiatori e la divisione DT continuo ad ignorare e a non prendere sul serio questo «sistema interno di preavvertimento» non è affatto chiaro.



Penuria di personale di locomotiva

È già dalla scorsa estate che si osserva una grave penuria di macchinisti – non solo alle FFS, bensì anche presso tutte le altre compagnie. I motivi sono molteplici, ma non casuali. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Affinchè il treno non resti fermo, da sempre nel mondo della ferrovia c'è bisogno di 1 macchinista per ogni singolo treno, ma la disponibilità effettiva è solo pari a 0,9 unità. È evidente che, soprattutto nell'ambito di FFS traffico viaggiatori, a priori si è pianificato intenzionalmente un organico di macchinisti in leggero difetto e tutti sappiamo bene di chi sia la responsabilità. I calcoli sono inoltre stati fatti in maniera sbagliata e, tanto per fare esempio, ci si è semplicemente dimenticati di tener conto della sesta settimana di ferie dei dipendenti con più di 50 anni e della settimana di pensionamenti, che ci sta inesorabilmente travolgendo come uno tsunami (1), e la mancanza di nuove leve (2). Come mai FFS traffico viaggiatori e la divisione DT continuo ad ignorare e a non prendere sul serio questo «sistema interno di preavvertimento» non è affatto chiaro.

sempre più macchinisti abbandonano la loro attività. Un fattore decisivo che influisce sulla penuria di macchinisti è la mancanza di candidati idonei a seguire una tale formazione. Già la sola divisione FFS traffico viaggiatori, prossimamente intende formare diverse classi formate da almeno 18 aspiranti ciascuna. La BLS ha una capacità che prevede la formazione di 16-20 macchinisti all'anno, con cui si riesce a malapena a coprire la naturale fluttuazione del personale. Perfino Crossrail prevede la formazione di 4 classi con 16 aspiranti ciascuna, ciò che non consente di compensare l'importante fluttuazione attuale. P.S.: Malgrado l'organico del personale di locomotiva sia decisamente in difetto, attualmente DT traffico viaggiatori sta formando un nuovo gruppo di progetto, composto da macchinisti e da membri della CoPe, che ha la funzione di definire la segnalazione dei rallentamenti nell'assistente elettronico del macchinista (LEA). La risposta alla domanda che il gruppo in questione deve trovare è semplice: Il macchinista deve poter ricevere sul LEA la segnalazione della posizione del tratto di rallentamento prima di incontrare il presegnale indicante il rallentamento stesso.



Cari partecipanti al Forum

È con il cuore pesante che devo annullare il Forum di novembre 2014 dedicato alla clientela. Da una valutazione della situazione del personale, tre settimane fa avevamo l'impressione che fosse più distesa, ma dopo i rapporti mensili che mi sono arrivati oggi, mi trovo purtroppo costretto a prendere questa decisione. Poiché le misure supplementari che sono state prese (classi supplementari e impieghi diretti) non hanno avuto un effetto immediato, abbiamo dovuto decidere di accorciare le giornate del Forum previsto per il 2015. Di sicuro non potrà aver luogo il Forum previsto per la primavera del 2015. A tempo debito, vi informeremo sulla nostra decisione per quanto riguarda il Forum autunnale.

Sono certo che capirete i motivi di questa decisione e vi ringrazio per il vostro impegno!

Cordiali saluti
Mani

Da: <ap_ost@sbb.ch>
Data: 22 settembre 2014
A: <ap_ost@sbb.ch>
Oggetto: Stato delle distribuzioni 01-15 ottobre 2014 del deposito di Zurigo

Buongiorno, abbiamo ultimato le distribuzioni mensili per Zurigo per il mese di ottobre 2014.

A causa di prestazioni aggiuntive e di diversi lavori sulla rete, rispettivamente blocchi, stiamo cercando del personale supplementare da impiegare per tutti i giorni lavorativi e per tutti i tipi di turni.

Attuale situazione del personale dal 01.-15.10.2014 dopo la distribuzione mensile:

Mer	01.10.2014:	- 20
Gio	02.10.2014:	- 25
Ve	03.10.2014:	- 25
Sa	04.10.2014:	- 20
Do	05.10.2014:	- 20
Lu	06.10.2014:	- 22
Ma	07.10.2014:	- 15
Mer	08.10.2014:	- 5
Gio	09.10.2014:	- 5
Ve	10.10.2014:	- 10
Sa	11.10.2014:	- 10
Do	12.10.2014:	- 20
Lu	13.10.2014:	- 20
Ma	14.10.2014:	- 3
Mer	15.10.2014:	- 5

Un'altra mail con i turni scoperti della seconda metà di ottobre seguirà verso la fine di questa settimana.

Le richieste RE, eventualmente in cambio di altri giorni, sono possibili rispondendo a questa mail oppure previo contatto con l'AP Ost al no. 051 2222561.

Grazie per la collaborazione e buona continuazione.

Cordiali saluti

Marcel Sulser
Esperto gestione del personale di locomotiva FFS SA
Traffico viaggiatori DT-Operating
Sede di Zurigo

**Approfittatene
anche voi**



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

Allianz Suisse: garanzia di sicurezza nei momenti decisivi.

Per una consulenza o un'offerta:

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

Con voi dalla A alla Z.

Allianz

Soddisfazione del personale tra i macchinisti FFS

Mi chiamo Hans Küffer e per ben 40 anni ho lavorato come macchinista presso il deposito FFS di Bienne. Nella primavera del 2013 la direzione HR mi ha incaricato di approfondire la questione della soddisfazione del personale tra i macchinisti. *Sondaggio di Hans Küffer, macchinista di Bienne; in pensione. . . ma non da pensionato!*

Il mio compito prevedeva quanto segue:
- Fare un'analisi approfondita dei risultati dei sondaggi 2010/2012 fatti tra il personale di locomotiva
- Fare delle interviste approfondite tra i macchinisti V + M
- Evidenziare cause e retroscena e proporre delle soluzioni fattibili e pragmatiche
Gli obiettivi perseguiti erano i seguenti:
- Avvicinare i quadri alla base
- Migliorare la stima reciproca
- Promuovere un clima di fiducia
- Migliorare l'aspetto della comunicazione > flusso di informazioni

Procedimento: Nel corso di una fase pilota ho intervistato 30 macchinisti che dovevano rispondere a dieci domande. L'analisi delle risposte ha evidenziato in maniera molto chiara quali erano i problemi più importanti. Sulla base di quanto è emerso, ho poi allestito un questionario che trattava proprio i punti più critici. La successiva linea d'azione è poi stata discussa con la direzione HR. Prima di dare il via alla seconda fase, ho provveduto ad informare i responsabili DT V + M, come pure le parti sociali e la CoPe.

Nel corso della seconda fase ho intervistato altri 100 macchinisti, da cui è chiaramente emerso il perché della forte insoddisfazione dei macchinisti.

Diretti superiori: Il giudizio che li concerne varia da «molto buono» a «inutile». Nella maggior parte dei casi si fa riferimento alla mancanza di competenza sociale ...

Quadri/Linea: Eccessivamente pesante e poco professionale. Chi è responsabile per cosa? Le eterne riorganizzazioni senza previa informazione del personale, soprattutto presso Cargo, non sono plausibili.

PR/Pianificazione: Forti discrepanze tra Losanna (scadente) e Zurigo (buono); il rispetto dei termini e la comunicazione devono assolutamente migliorare.

Info / Flusso di informazioni: I dati forniti sono eccessivi e si rischia di trascurare le

informazioni realmente importanti. Certi processi vanno riesaminati e semplificati.

Conclusioni di fondo emerse dal sondaggio
Dall'analisi di tutte le interviste non sono emersi altri problemi di fondo. Risulta pertanto chiaro che questi problemi sono ampiamente risaputi e che si sa dove bisogna assolutamente prevedere degli interventi urgenti per migliorare il livello di soddisfazione del personale.

Affinché si possa produrre un reale cambiamento di cultura, è urgentemente neces-

Osservazioni sul sondaggio di Hans Küffer

Il fatto che ci si interessi all'aspetto della soddisfazione e ai problemi del personale ci sembra una cosa del tutto normale da parte di un bravo datore di lavoro.

Per quanto concerne questo sondaggio, il VSLF ha espresso un parere molto critico e, questo, per due motivi. Primo, i rapporti tra le FFS e la rappresentanza del personale sono disciplinati tramite le parti sociali e le commissioni del personale. Di questi sondaggi fatti da chissà chi ne abbiamo già avuti a sufficienza, con il risultato che non fanno che creare confusione (magari intenzionalmente?). Secondariamente, è successo proprio quello che ci si aspettava, e cioè che tutti questi problemi sono ormai arcinoti e, per l'ennesima volta, ci viene promesso che si dovrà trovare una soluzione. Frasi del tipo «Le divisioni interessate stanno esaminando le proposte che sono pervenute e prossimamente si dovranno sviluppare le misure del caso», le possiamo ormai trovare in ogni secondo protocollo.

Ad Hans auguriamo tutto il bene possibile per la sua meritata quiescenza.

Hubert Giger
Presidente del VSLF

sario far sì che ai piani alti si cambi modo di pensare. Se tale cambiamento non avviene a tutti i livelli, non è possibile creare una nuova mentalità e, di conseguenza, migliorare il livello di soddisfazione del personale. Una «mentalità ristretta» non può più trovare spazio in una gestione moderna. Per mettere meglio a fuoco, la situazione bisogna prevedere dei forti ridimensionamenti, oltre al fatto che bisogna migliorare l'efficienza e la professionalità.

Il malumore dei macchinisti è decisamente alle stelle, nel mentre la soddisfazione del personale sta toccando un nuovo minimo storico. Attenzione, questa insoddisfazione del personale ora si sta ripercuotendo anche sulla soddisfazione della nostra clientela. I macchinisti non si sentono presi sul serio, anche perché tutto viene sempre messo in discussione. Le notifiche (PCM) non vengono trattate in maniera professionale e, puntualmente, finiscono per arenarsi da qualche parte. Per quanto riguarda i diretti superiori, si critica la loro mancanza di competenza sociale. Quando si tratta di risolvere dei problemi, un livello gerarchico quanto più basso possibile non sempre è il punto di riferimento migliore. Nella preparazione dei treni bisogna finalmente smettere con la «pignoleria» nel calcolare i minuti prima di rischiare di nuocere seriamente alla qualità e alla sicurezza. I tempi di preparazione e di spostamento vanno adeguati alle reali necessità. Bisogna inoltre far cessare questo flusso costante di informazioni, secondo il criterio «fare di più con meno»!

Il macchinista vorrebbe essere riconosciuto come una persona qualificata; vorrebbe poter svolgere la propria attività secondo scienza e coscienza e trovare piacere nella propria professione.

Ai dirigenti delle FFS auguro di trovare la necessaria sensibilità per riuscire ad avvicinarsi progressivamente alla base operativa. A tutti voi, care colleghe e cari colleghi, auguro il «via libera» in un futuro degno di essere vissuto.



Agenda

Tutti i membri che non desiderano più ricevere l'agenda del VSLF sono pregati di darne comunicazione al nostro segretario Kay Rudolf, all'indirizzo e-mail sekretaer@vslf.com. Grazie per la vostra collaborazione.

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Riflessioni sulla parola «ancora»

«Anche se il lavoro preliminare avrebbe potuto essere fatto ancora meglio, l'apertura del DML ha funzionato molto bene», ha comunicato il capo di DT traffico viaggiatori. *Daniel Hurter, redattore del LocoFolio*



Involontariamente, gli occhi non possono non soffermarsi sulla parolina «ancora». Ma, santo cielo, perchè poi si è scritto «ancora»? Questo sta a significare che, soprattutto per i macchinisti, i preparativi per la messa in funzione del passante ferroviario di Zurigo (DML) sarebbero andati bene. Ma è andata veramente così? Desideriamo ricordarvi quanto segue:

1. Istruzione

«5000 collaboratori FFS hanno imparato a perfezione il protocollo relativo al passante ferroviario di Zurigo», ha reso noto uno dei tanti addetti stampa delle FFS. Una comunicazione davvero interessante che, molto probabilmente, riguardava però soprattutto il personale di tanti uffici amministrativi delle FFS dove, al più tardi il giovedì pomeriggio, puntualmente di lavoro non ce n'è più in modo da passare tutta la giornata del venerdì tra riunioni di gruppo, aperitivi, gite aziendali o visite, come per esempio al DML. Contrariamente a quanto dichiarato dagli addetti stampa, noi macchinisti siamo invece venuti a conoscenza del DML solo grazie ad una cosiddetta «giornata di formazione continua», gestita in maniera del tutto autodidattica, avvalendoci di un prospetto, tra l'altro con diversi errori, e di alcuni filmetti su cui, effettivamente, si potevano scorgere dei binari e dei marciapiedi. Il primo rodaggio vero e proprio con il DML, il macchinista «comune» in definitiva l'ha dovuto fare da solo dalla cabina in testa ad un normalissimo treno di linea, in cui viaggiavano varie centinaia di passeggeri che avevano comprato il biglietto nella totale convinzione di percorrere la nuova tratta guidati da una persona in possesso di un'adeguata formazione.

2. Piani di servizio

La costruzione della stazione Löwenstrasse e della galleria del Weinberg ha richiesto sette anni e l'orario ufficiale, valido dalla messa in servizio del DML, era disponibile dall'autunno del 2013.

Malgrado ciò, pare che il reparto della pianificazione delle risorse sia stato colto completamente di sorpresa dall'apertura del DML, dal momento che i nuovi piani di servizi hanno potuto essere distribuiti solo cinque giorni prima della sua messa in servizio. Di un coinvolgimento da parte delle commissioni del lavoro, naturalmente, neanche l'ombra.

3. Disposizione DT 14/2014

Nella disposizione controfirmata dal «capo PEX», molto disinvoltamente si diceva che «In questa stazione [Löwenstrasse, n.d.r.] non sono consentiti i movimenti di manovra (...).», malgrado già dal primissimo giorno d'esercizio si dovessero prevedere dei regolari movimenti di manovra per la messa in servizio e fuori servizio, come pure per la composizione o la scomposizione dei treni. A seconda del carattere, i macchinisti hanno reagito a questa «istruzione» chi in maniera disorientata e chi in maniera divertita. L'ovvia conseguenza di questa «istruzione», evidentemente poco corretta, è poi stata una gestione (nel frattempo sospesa) degli altri treni di massima punta Lucerna-Zurigo-Lucerna, ciascuno con una locomotiva di testa e una di coda, ciò che ha comportato costi elevati e un importante dispiego di personale e, questo, proprio in un periodo in cui la preannunciata «leggera penuria» di macchinisti era decisamente meno leggera di quanto si potesse supporre. Da notare, poi, che la conduzione di questi treni, muniti di due locomotive e con tutto l'intricato sistema di cavi di collegamento, di condotte di alimentazione, ecc. illustrato in maniera complicata e poco comprensibile nella citata istruzione DT, doveva aver luogo di giorno presso la stazione di deposito di Zurigo Wollishofen. Solo qualche giorno più tardi, questo processo ha pertanto dovuto essere modificato mediante una nuova istruzione DT.

Il direttore delle FFS ha dichiarato che la messa in esercizio del passante ferroviario avrebbe rappresentato una prova generale per l'apertura della galleria di base del Gottardo. Date le esperienze fatte dai macchinisti con l'inaugurazione del DML, l'affermazione del capo di DT traffico viaggiatori che abbiamo citato prima, e cioè «Anche se il lavoro preliminare avrebbe potuto essere fatto ancora meglio», suona quasi come una minaccia.

DML

Nuovi metodi per approfondire la conoscenza delle linee ferroviarie *Équipe tecnica del VSLF*

Prima dell'inaugurazione del nuovo passante ferroviario di Zurigo HB - Oerlikon attraverso la galleria del Weinberg del 15 giugno 2014, nei locali del personale si potevano trovare dei moduli per l'ordinazione di un DVD.

A quanto pare, le istruzioni ordinarie del personale ora devono aver luogo durante il proprio tempo libero, grazie all'acquisto di un DVD del costo di 12 franchi. Forse, così facendo, ci si ripropone di migliorare la qualità della formazione, visto che DT Traffico viaggiatori evidentemente non è più in grado di organizzare delle valide giornate di formazione continua.

«Die Durchmesserlinie im Überblick»
DVD-Bestellung

Film-Dokumentation:
«Die Durchmesserlinie im Überblick»
Eine Reportage über den Bau der Durchmesserlinie von 2007 bis 2014.

Möchten Sie den Bau der Durchmesserlinie mit ansehen?
Interessiert es Sie, wie mitten in der grössten Stadt der Schweiz ein neuer Tiefbahnhof, ein doppelspuriger Tunnel und zwei Bahrbrücken entstehen?

Bestellen Sie jetzt die Film-Dokumentation über den Bau der Durchmesserlinie auf DVD (14 x 10 Minuten).

Bestellung via Webshop (kostenlos)

Produktname: Durchmesserlinie im Überblick	Produktbeschreibung: Dokumentation über den Bau der Durchmesserlinie von 2007 bis 2014.
Preis: CHF 12.00	Produktcode: 1001
Produktbeschreibung: Dokumentation über den Bau der Durchmesserlinie von 2007 bis 2014.	Produktbeschreibung: Dokumentation über den Bau der Durchmesserlinie von 2007 bis 2014.

Wie bestellen?
Bitte bezahlen Sie via Online Banking mit dem abgebildeten roten Einzahlungsschein 12 Franken pro gewünschter DVD auf das genannte Konto. Bitte geben Sie im Feld «Zahlungszweck» die genaue Lieferadresse an. Falls die Adresse fehlt oder fehlerhaft ist, kann keine Lieferung erfolgen. Die Lieferung erfolgt binnen 14 Werktagen.

Giornata di formazione continua per FFS V

Anche se la giornata di perfezionamento 2015 dovesse aver luogo ancora nel corso del 2014, questo non comporterà dei risparmi. Sempre che questo non sia riconducibile al fatto che la seconda giornata di formazione continua 2014 è stata soppressa, ciò che Manfred Haller, responsabile di traffico viaggiatori, ha però negato durante un incontro con il CEO Andreas Meyer e il responsabile HR Markus Jordi. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Dall'altra parte, invece, durante una riunione tenutasi ad Olten, Fabian Rippstein, responsabile della filiale DT della Svizzera settentrionale, che collabora con Manfred Haller, ha confermato che la giornata di perfezionamento ha dovuto essere annullata per una questione di costi, in quanto vi si sarebbero trattati solo degli argomenti relativi alla qualità e che lo scopo non è quello di risparmiare sulla sicurezza. Anche una comunicazione ottimale non può sempre dissimulare dei fatti scomodi. L'osservazione di Fabian Rippstein, e cioè che non si risparmia sulla sicurezza, è comunque apprezzabile, dato che ogni attività svolta dal macchinista riveste un ruolo fondamentale sul piano della sicurezza.

È già di per sé sorprendente il fatto che, nel frattempo, tutte le giornate informative si chiamino ormai giornate di formazione continua, visto che durante questi corsi ai macchinisti non viene offerta una vera e propria «formazione continua», bensì unicamente un minimo di informazioni per, bene o male, consentire loro di svolgere la propria attività quotidiana (Wikipedia: Per formazione continua si intendono tutte le attività che hanno una funzione di approfondimento, ampliamento o rinnovamento delle conoscenze, delle competenze e delle abilità delle persone che hanno concluso la prima fase della formazione).

La presa di posizione in merito all'importante introduzione dell'esercizio a 18 poli e alla domanda di frenata d'emergenza/sistema per la disattivazione del freno NBA/NBU per i treni dotati di locomotiva, che ha avuto luogo in modo estremamente caotico e poco professionale con la distribuzione di una montagna di regolamenti in formato elettronico, non è di certo una buona prova di qualità della formazione di base e della formazione continua nell'ambito di DT traffico viaggiatori. Le problematiche in merito a questo argomento sono giunte fino alla direzione del gruppo FFS. Cosa si intende dire poi con la frase «se ancora attuali, verranno integrati nel programma»? Tradotto letteralmente, questo non vuol dire nient'altro che «se, malgrado uno studio autodidattico, dopo un anno di pratica voi macchinisti ancora non avete afferrato questi concetti, allora vuol dire che saremo per forza costretti a prevedere una breve istruzione».

La formazione di base e la formazione continua del personale di locomotiva hanno ormai raggiunto un livello minimo, ciò



che si ripercuote negativamente sulla motivazione, sulla professionalità, sull'orgoglio professionale e sul piacere nel proprio lavoro. Di conseguenza, questo ha delle ripercussioni negative anche sul piano della sicurezza, ma si sa chi sono i diretti responsabili. Estrapolato dal protocollo della riunione delle parti sociali tenutasi ad Olten il 10 giugno 2014: *È poi giusto che la seconda giornata informativa del personale V venga soppressa per una questione finanziaria?* Fabian Rippstein, responsabile della filiale di Basilea: *Sì, in effetti la seconda giornata informativa fondamentale è stata soppressa per una questione di costi. Questa giornata prevede soprattutto l'approfondimento di temi concernenti la qualità. Sulla sicurezza non si deve risparmiare.*

Nota della redazione: Questa volta ce l'abbiamo nero su bianco che la giornata di formazione continua 2014 è stata realmente soppressa per una questione di costi. A quanto pare, però, quando si è trattato di organizzare la «formazione per macchinisti», tanto voluta dal responsabile di DT traffico viaggiatori, per un unico veicolo (Flirt) e per un'unica tratta (Aarau-Rotkreuz), dei problemi finanziari non ce n'erano. Senza volerli addentrare troppo nella questione dei colleghi che sono stati ingaggiati, c'è da chiedersi se, dall'esperienza pratica accumulata su questa tratta relativamente periferica, sia realmente possibile trarre delle conclusioni riguardo a tutta l'attività dei macchinisti attivi in seno a FFS traffico viaggiatori. Già solo questo ci porta inevitabilmente a chiederci che senso abbia questa «formazione per macchinisti». Purtroppo non è vero neanche il fatto che, grazie a questa nuova formazione, il responsabile DT potrà in qualche modo mitigare l'attuale penuria di macchinisti, di cui è in gran misura responsabile, in quanto, come lui stesso ha reso noto, «non sarò io a guidare, dal momento che le corse pratiche effettive non sarebbero sufficienti per una conduzione responsabile del

treno». Siamo perfettamente d'accordo con questa decisione; del resto, chi mai sarebbe disposto a scambiare la responsabilità (virtuale) di una funzione direttiva, in cui una valutazione sbagliata al massimo potrebbe significare dover essere retrocessi alla guida dell'Historic FFS o una minaccia per un nuovo posto di lavoro, con la responsabilità (reale) di un macchinista che, inevitabilmente, si ritrova poi a dover fare i conti con sanzioni o pene detentive e, in tutti i casi, con dei sensi di colpa per il male cagionato che lo perseguitano per tutta la vita.

Focalizzazione sulla divisione traffico viaggiatori – ripercussioni per DT 01.05.2014, di Manfred Haller

La prossima giornata di formazione continua (WB 1 2015) è prevista per dicembre 2014. DT assicura così un importante contributo finanziario al successo di traffico viaggiatori. Questo consente di ridurre la pressione legata alla penuria di personale e permette alla nuova formazione FFS di diventare un punto fermo.

Tuttavia, entro la fine del 2014 si prevede tutta una serie di giornate di formazione continua (più istruzioni sui veicoli, ulteriore reclutamento di macchinisti, ecc.) ...

Gli argomenti previsti inizialmente, ossia «l'approfondimento sull'esercizio a 13/18 poli, la domanda di fermata d'emergenza/inibitore della fermata di emergenza e l'informazione al cliente», avranno la priorità in occasione del WB 1 2015 e, se ancora attuali, verranno integrati nel programma.

Manfred Haller
Capo DT
Karin Gröbli
Responsabile AKP

Kaizen è il termine coniato in Giappone per descrivere una filosofia di vita e di lavoro che ha come centro la ricerca del miglioramento continuo e illimitato nel tempo. Nel contesto economico, questo concetto è stato successivamente sviluppato in un sistema gestionale che, non di rado, ha una dinamica propria che è in netta contraddizione con i principi del Kaizen. *Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale*



La cultura giapponese si differenzia profondamente da quella occidentale, ciò che spiega almeno in parte il perché del suo grande fascino. Prendiamo l'esempio dei giardini giapponesi che sono l'espressione della filosofia e della storia giapponese. Contrariamente ai giardini europei, grazie all'uso di muschio, pietre, alberi e stagni i giapponesi riescono a creare un quadro d'insieme armonioso che tiene conto anche del paesaggio circostante, come le pendici delle montagne dietro al giardino stesso. L'armonia è un tema centrale; ogni singolo ciottolo ha una sua ragione d'essere e anche la minima alterazione può avere degli effetti sull'equilibrio globale (il cosiddetto «effetto farfalla», in base al quale anche un'azione insignificante come il battito d'ali di una farfalla nel presente può causare enormi differenze in un altro luogo in futuro). Un cambiamento non deve necessariamente significare un miglioramento dal punto di vista qualitativo. Il reale miglioramento della qualità è spesso «poco appariscente» e difficilmente quantificabile, ed è per questo che non ha alcun valore a livello di marketing ed è un aspetto che spesso e volentieri viene trascurato.

Il destino di queste magiche verità che ci arrivano dal Giappone è che spesso si ha la tendenza ad adottare solo parte di una determinata filosofia. Noi facciamo sempre delle associazioni; pensiamo per

esempio all'antica arte marziale del Kung-Fu che automaticamente ricollegiamo a Bruce Lee, oppure all'origami che associamo agli aeroplanini di carta, ma anche al Kaizen che diventa sinonimo di Kaizen Costing (KC). Il KC è uno strumento destinato a portare una crescita limitata e graduale: miglioramenti al posto di innovazioni. Nel tempo, questo può risultare poco lungimirante dal momento che, invece di concentrarsi sul sistema globale, il management si concentra su particolari di minore importanza.

Con il KC si perseguono più obiettivi. Principalmente, una maggiore soddisfazione della clientela, dato che l'acquisizione di nuovi clienti è più dispendiosa rispetto alla fidelizzazione degli stessi. Per garantire la soddisfazione della clientela ci si basa sui tre fattori seguenti: riduzione dei costi, garanzia di qualità e rapidità (efficienza in termini di tempo).

In un'impresa, chi sono i «clienti»? Innanzitutto i clienti interni, ossia i collaboratori, che sono sempre più gestiti mediante PCM (processi continui di miglioramento). In secondo luogo, i committenti, che si avvalgono delle nostre prestazioni e che sono sempre più sommersi di statistiche che devono giustificare i derivanti costi. Queste statistiche vengono allestite dai vari capireparto che, grazie al Kaizen, devono ottimizzare i costi dei collaboratori. E, in terzo luogo, i responsabili stessi

dell'impresa che devono verificare le cifre dei vari capireparto che, grazie al Kaizen, devono ottimizzare i costi dei collaboratori. I sostenitori del metodo Kaizen partono sempre dal presupposto che lo stato attuale va costantemente migliorato e che, pertanto, bisogna continuare a lavorarci su per ottimizzarlo. Questo sistema mette un'enorme pressione sui collaboratori, dato che l'obiettivo principale consiste proprio nella riduzione di tutti i possibili fattori di costo e nel raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Nella filosofia Kaizen c'è la cosiddetta checklist «7W», una sorta di autoverifica: Cosa bisogna fare? / Chi lo fa? / Perché lo si fa? / Come si fa? / Quando lo si fa? / Dove va fatto? / Perché non si fa diversamente? Al formulario «7W» è imparentato anche il principio del «vai alla fonte» (Genkin-butso) secondo cui, in caso di risultati insoddisfacenti o di errori, per trovare una soluzione bisogna chiedersi «Perché?» per cinque volte. Nell'ambito della gestione della qualità, questo principio viene applicato per identificare la presenza di potenziali punti deboli. Dice anche, però, che i dirigenti devono poter fare il punto della situazione direttamente sul posto (come nel caso di un processo di produzione) e non prendendo delle decisioni a distanza. Stranamente, sono proprio queste le saggezze che poi vengono introdotte molto elegantemente nella nostra cultura occidentale.

Un grande punto debole sta proprio nel Kaizen stesso: Qui da noi, questa filosofia è mirata soprattutto a ridurre i costi a breve termine. I PCM sono parte integrante del Kaizen e hanno principalmente il compito di spronare i collaboratori a notificare i potenziali innovativi e di risparmio ancora nascosti che sono sfuggiti ai responsabili dei vari reparti. E, qui, non possiamo non chiederci come mai queste eventuali innovazioni o questi possibili risparmi siano sfuggiti a chi di competenza. Non rientra forse nel profilo di un dirigente il fatto di saperli riconoscere e introdurre nel migliore dei modi? Ma, a lungo andare, i collaboratori come percepiscono questi continui esercizi di ottimizzazione?

Un altro punto debole è il fatto di far sempre ricadere le responsabilità su altri. Invece di mostrarsi all'altezza del proprio ruolo, si tende sempre più a delegare le responsabilità ad altri. L'essenziale è essere

un dirigente, tanto poi ci pensano i PCM, il Kaizen, i collaboratori, ecc. a rimediare ai miei errori di gestione. Qui non si tratta tanto di specifiche competenze, quanto piuttosto di fornire le cifre richieste e di occultare quanto più possibile i relativi costi. Questa spirale gira troppo in fretta e i cambiamenti reali, innovativi e duraturi da parte dei nostri dirigenti sono ormai una rarità come dei veri ikebana di plastica.

Nel mentre noi macchinisti procediamo imperturbati in direzione dell'iceberg, con la banda della DT che intanto va avanti a suonare sul ponte di coperta la musichetta del tenete-duro, grazie-per-il-vostro-impegno o per-domani-cerchiamo-ancora-40-persone, nel frattempo la categoria dei quadri medi continua tranquillamente la propria formazione, facendo viaggi di lavoro in Giappone dove dovrebbe imparare come fare a riconoscere e prevenire le catastrofi per tempo.

Quando si lavorava ancora sotto la pianificazione ombra, voluta proprio perché si riteneva che i macchinisti non fossero sufficientemente produttivi, avevamo potuto toccare la filosofia Kaizen con mano: Per ben quattro volte all'anno in tutti i reparti si prevedeva la giornata delle 5s, e cioè: 1. Riduzione dei tempi di ricerca e di attesa; 2. Evitare i movimenti inutili; 3. Arginamento della frenesia lavorativa; 4. Riduzione dei dati; 5. Riduzione del materiale d'ufficio. In pratica, per una giornata intera tutti erano impegnati a mettere a posto i cassetti e, da non crederci, tutti smontavano la loro tastiera da 20 franchi in piccoli pezzi per pulire per bene tutti i singoli tasti con delle salviettine disinfettanti. Una giornata intera, per ben quattro volte all'anno. Poi, alle 4 del pomeriggio arrivava l'esperto Kaizen da Berna e controllava i progressi fatti. Tra l'altro, nonostante un potenziale importo milionario a due cifre, quanto emerso dalla pianificazione ombra non è mai stato messo in pratica.

Mentre, nelle retrovie, continua a lievitare un reparto che è palesemente sacrosanto e con un budget illimitato, i cui successi vengono puntualmente osannati negli immancabili breviari interni di PR (se solo qualcuno si desse la pena di fare un calcolo degli utili e dei benefici e li analizzasse più da vicino, si accorgerebbe subito che sono decisamente modesti), l'aspetto pratico è decisamente molto diverso: nei prossimi mesi dei treni dovranno stare fermi e, questo, per mancanza di personale. Questo sarà di certo un argomento di discussione in occasione dei prossimi workshop per i quadri, a cui prenderanno parte anche i macchinisti.

La soluzione? Nel frattempo, ecco la nostra raccomandazione alla base operativa: «Fate un PCM.» ➤

La penuria di macchinisti e il dilemma del reclutamento

Tutti i macchinisti conoscono molto bene il problema delle telefonate o degli SMS da parte degli addetti alle distribuzioni, con cui si chiede ai macchinisti di rinunciare ai propri giorni di riposo. *Joe Brunner, macchinista di Lucerna*

I treni che sono rimasti fermi per mancanza di personale, stranamente finora sono pochi. Questo è dovuto al fatto che tantissimi macchinisti si lasciano ancora convincere a rinunciare ai loro giorni liberi, con la promessa «Ok, ci sarò». Questo, da una parte, è dovuto ad una questione di tornaconto personale, perché poi si sa che un'eventuale richiesta di giorni liberi sarà accordata o si potrà decidere per un turno particolare e, dall'altra parte, perché molti sentono ancora un forte attaccamento verso le FFS.

Il numero di questi dipendenti disposti a lavorare è però in costante calo. Noi macchinisti abbiamo sempre più l'impressione di essere presi in giro. Per una questione di costi, per esempio, non si prevede più un'istruzione per i nuovi veicoli. Anche il settore delle tratte è sempre più limitato, con la conseguenza che il lavoro è sempre più monotono. La pianificazione delle risorse continua a voler ottimizzare i turni, con il risultato che sono sempre più pesanti. Ovviamente, le misure che potrebbero mitigare queste tendenze comportano dei costi, per cui non entrano nemmeno in considerazione. Spesso e volentieri, non si tiene conto nemmeno dell'opinione di noi macchinisti. A Lucerna, con una votazione avevamo chiesto che i turni di riserva venissero integrati nelle rotazioni solo in casi eccezionali e che si prevedesse di nuovo la creazione di un gruppo di riserva. Solo due anni dopo, si comincia però di nuovo ad inserire dei servizi di riserva (tutte le settimane c'è infatti un servizio di riserva). Non è dato sapere come mai ma, a quanto pare, serve alla causa dell'azienda. Intanto il fior fiore dell'azienda preferisce trastullarsi all'interno di un qualche nuovo gruppo di lavoro... chissà solo quanti gruppi di lavoro ci sono ormai alle FFS! Oppure qualcuno va a farsi un bel «viaggetto di lavoro» in qualche paese lontano di cui nessuno riesce a capire l'utilità. Questo «qualcuno» è ormai onnipotente e passa migliaia di ore in una qualche saletta a fare riunioni più o meno necessarie. Anche il responsabile di DT traffico viaggiatori sembra non aver messo ancora bene a fuoco la situazione, ma magari non lo vuole nemmeno fare. L'eccessivo, insensato e assolutamente inutile servizio di assistenza da parte dei capi del personale dei treni non dovrebbe esistere più già da diverso tempo. Ogni volta che un macchinista vuole vedere il proprio capo, di solito non lo si trova mai perché è sempre impegnato in una qualche riunione. Solo pochi anni fa il gruppo aveva un obiettivo, e cioè l'appiattimento delle

gerarchie e la riduzione dei capi ma, di questo, già da tanto tempo non si vede più nulla. Prendiamo l'esempio di Lucerna. La locale direzione DT comprendeva un capo e due assistenti del personale di locomotiva. Siccome a Lucerna nel frattempo la direzione si è espansa, tutti possono vedersi via Intranet. Il risultato è forse migliore? Probabilmente no. Fintanto che i superiori e i cosiddetti fornitori di servizi continuano a nascondersi dietro agli obiettivi, per noi macchinisti cambierà poco o niente. Ecco perché alla domanda se la nostra categoria di personale vuole/può lavorare sotto queste condizioni fino all'età di 65 anni, senza pensarci su troppo si può tranquillamente rispondere «meglio di no». Per migliorare questa situazione così intricata, si sta disperatamente tentando di reclutare nuovi macchinisti con tutti i mezzi possibili. Tra un po' si finirà per mettere delle inserzioni anche nei «programmi dei tornei amatoriali di calcio». Puntualmente, vengono fatte tante belle promesse e si decanta una professione da sogno che, purtroppo, non lo è più già da tanto tempo. Quando poi, in occasione degli incontri informativi, finalmente si riesce a trovare qualche persona interessata, è solo questione di tempo finché gran parte di loro resta profondamente delusa. Dapprima si mostra loro una presentazione «amatoriale» con tutta una serie di diapositive e i pochi partecipanti rimasti ne ricevono poi una copia da portare a casa; nessun prospetto professionale su carta patinata, no, solo dei semplici lucidi PowerPoint. Il fatto che gran parte dei partecipanti non mostri alcun interesse per la formazione di macchinista è dovuto anche alla paga decisamente misera. Con un salario simile è più che logico che vi sia una grande fluttuazione del personale. Se solo poi qualcuno osa battersi per il salario che gli spetta di diritto, puntualmente arriva la mazzata della direzione con frasi del tipo: «Allora va via!» Ogni commento è superfluo. Qui si pone il grosso interrogativo: Entriamo prima nel tunnel, oppure aspettiamo di vedere la luce in fondo al tunnel? Penso che per questo articolo ce ne sia a sufficienza. Ci sono anche delle proposte serie per migliorare questa situazione? Sì, ma non basta che la direzione di DT traffico viaggiatori vada in tutti i depositi e non presti ascolto a quello che viene detto. È quindi inutile continuare a portare delle nuove proposte di miglioramento, dal momento che le persone investite del potere decisionale conoscono perfettamente le nostre idee e le nostre aspettative! ➤

A caccia di tigri

Nel frattempo il know-how e l'integrità dei macchinisti sono diventati un bene prezioso. Ci si dovrebbe prendere cura del personale in modo adeguato. Non tutti i superiori condividono questa filosofia imprenditoriale. *Benjamin Jelk, comitato del VSLF, e Stephan Gut, presidente della sezione della Svizzera orientale.*



C'è una penuria di macchinisti e la maggior parte delle imprese ferroviarie ne sono colpite. Nel frattempo i macchinisti sono diventati un bene prezioso: il mercato è relativamente piccolo e l'offerta non riesce a soddisfare la domanda. Non c'è quindi da sorprendersi se adesso le ferrovie hanno cominciato a farsi concorrenza l'un l'altra e stanno cercando di accaparrarsi e portarsi via i macchinisti tra di loro. Alla luce della difficile situazione attuale, le ferrovie dovrebbero evitare di far scappare i propri macchinisti e dovrebbero fare tutto il possibile perché restino. Delle condizioni di lavoro attrattive, come per esempio dei salari adeguati, rappresentano senz'altro una chiave importante per conservare il proprio personale, ma anche i fattori difficilmente quantificabili, come l'assistenza al personale o le modalità di gestione dei collaboratori, non vanno assolutamente sottovalutati. Soprattutto la nuova generazione, quella che in sociologia viene definita la «Generazione Y», reagisce molto diversamente di fronte agli eventuali disaccordi con il datore di lavoro e non esita a dare le proprie dimissioni. Da parte dei superiori ci vuole quindi un certo tatto, in altre parole: oltre

alle competenze professionali, c'è bisogno anche di competenze sociali se non si vuole spingere i dipendenti nelle braccia di un'impresa della concorrenza.

Varianti di assistenza

Il reparto DT di FFS traffico viaggiatori attualmente impiega circa 60 capi del personale dei treni (CLP), il cui compito principale consiste nel gestire e assistere i macchinisti. Per quanto riguarda l'aspetto delle competenze sociali, la maggior parte di questi CLP merita indubbiamente un giudizio che va «da buono a ottimo». Dimostrano di avere polso e di possedere le conoscenze necessarie per sostenere concretamente i macchinisti.

Come del resto in ogni categoria di personale, anche qui però ci sono alcune pecore nere che con il loro comportamento non solo compromettono l'accettazione dei propri stessi colleghi, bensì, e questo è ancora più deplorabile, nuocciono anche all'impresa, accanendosi contro i macchinisti malgrado il loro ruolo fondamentale e, nel peggiore dei casi, inducendoli ad andarsene. L'assistenza al personale, che dovrebbe avere unicamente un carattere di accom-

pagnamento e di supporto per migliorare ulteriormente la situazione, per certi superiori segue ormai una dinamica propria. Come dei piccoli re, non esistono a punire i propri subalterni, ma questa arroganza è spesso alla base di un grossolano errore di valutazione: non solo LORO che devono garantire la sicurezza e l'alto livello qualitativo, bensì quelli che stanno alla guida dei treni e, giorno dopo giorno, trasportano i passeggeri.

Al VSLF arrivano sempre più di frequenti delle notifiche che denunciano i metodi poco ortodossi nella gestione del personale: oltre ai casi di mancanza di buona educazione o di disparità di trattamento, si denunciano anche casi di trasferimento forzato, se non addirittura di minacce di licenziamento, spesso per futili motivi.

- Per assicurare un numero minimo di partecipanti, praticamente si obbligano i macchinisti, soprattutto quelli più giovani, a frequentare gli incontri informativi facoltativi nel proprio tempo libero («L'azienda se l'aspetta da te!»).

- Ai macchinisti più giovani viene fatto credere che devono indossare una divisa, malgrado tale obbligo non rientri più nel

contratto di lavoro. Alcuni CLP minacciano invece dei controlli e delle conseguenze di vasta portata se l'autoproclamato obiettivo del proprio gruppo non viene raggiunto.

- Malgrado sia definito in modo chiaro nelle direttive sulla durata del lavoro, ai macchinisti non viene concesso il necessario tempo di lavoro per consentire loro di avere dei colloqui di servizio con i propri superiori.

- I macchinisti che non possono o non vogliono mettere a disposizione la propria vettura privata sono minacciati di trasferimenti forzati.

- Prendendo come base l'accordo sugli obiettivi, dopo tre assenze di un giorno in un anno un macchinista viene accusato di essere inaffidabile. Questi spiega che soffre di attacchi di emicrania (il tutto certificato dal medico) e che, di norma, durano soltanto un giorno. La risposta del superiore, secondo cui le assenze di un giorno sono alquanto sospette e vanno evitate, va a pesare ulteriormente sul bilancio negativo dei giorni di malattia.

- Malgrado il lavoro eseguito correttamente, un macchinista viene accusato di comportamento sbagliato a livello di guida e nei confronti della clientela perché, dopo un movimento di manovra, dei passeggeri si trovavano nell'area dei binari. Quando ha chiesto quale fosse il processo che aveva sbagliato in quella specifica situazione, per finire i CLP l'hanno rimproverato di disinteresse nei confronti della clientela [«(...) secondariamente, so chi paga i nostri salari, e cioè i nostri clienti.»].

- Dopo 35 anni di guida senza mai aver avuto un incidente, a seguito di un caso di segnaletica un macchinista è stato trattato come un bambino caparcioso a cui è stato detto mille volte che quella cosa non doveva essere fatta. Come se non bastasse, è stato messo sotto sorveglianza con la minaccia di essere licenziato in caso di recidiva.

Sembra tutto scontato

L'assistenza al personale di locomotiva dovrebbe essere limitata allo stretto indispensabile e, pertanto, dovrebbe rappresentare una sorta di punto di riferimento in caso di problemi e non uno strumento di supervisione da parte dei superiori. Questo perché, per la maggior parte dell'anno, i macchinisti sono perfettamente in grado di affrontare le sfide quotidiane in maniera del tutto autonoma, non per niente sono stati formati per far questo.

In media, un caso di segnaletica per macchinista in 30 anni = 6600 giorni di lavoro = 54 120 ore di lavoro: questo significa un tasso di errore dello 0,0018%, se si calcola una potenziale possibilità per un caso di segna-

letica all'ora, o inversamente, una sicurezza del 99,9982%. Un valore davvero impressionante, a cui si dovrebbe tributare il meritato rispetto. I processi di lavoro, le scarpe di protezione, gli specchietti retrovisori, ecc., tutti argomenti che vengono gestiti con una drammaticità e un allarmismo spropositati, soprattutto se si pensa che tutti questi elementi contribuiscono solo in misura estremamente marginale ad aumentare il già altissimo livello di affidabilità attuale e che sono intesi unicamente a sottolineare l'importanza degli addetti ai controlli, piuttosto che a svolgere una reale funzione sul piano della sicurezza.

L'affidabilità dei macchinisti è un bene prezioso. Tanto più sorprende quindi che questa qualità venga vista sempre di più come un qualcosa di scontato: le istruzioni relative alle attività da svolgere vengono ormai viste come un aspetto trascurabile, in quanto generano solo dei costi. Del resto, a livello pratico ci pensano poi gli stracorretti macchinisti a far funzionare le cose.

Lo stesso atteggiamento da parte dei datori di lavoro lo si può notare anche per quanto riguarda gli interventi dei macchinisti. Dal momento che la lealtà del personale di locomotiva è ormai una cosa scontata, evidentemente anche un organico in difetto del 10% può essere reputato accettabile. Il fatto che a causa dei turni supplementari e, non di rado, del godimento di due sole giornate libere in tre settimane, i macchinisti si ritrovino con un saldo orario eccessivamente alto, sembra essere solo un aspetto di secondaria importanza. Alla fine dell'anno vengono poi ripresi perché non sanno gestire il conteggio delle proprie ore di lavoro e rischiano di compromettere le statistiche dei propri superiori.

È tutta una questione di rispetto

Per paura di repressioni, la maggior parte degli episodi che si verificano vengono trasmessi solo oralmente. Il fatto però che nei rapporti siano coinvolte sempre gli stessi superiori, conferisce a queste testimonianze una certa autenticità. Per il VSLF è assolutamente incomprensibile il fatto che, sia a livello dirigenziale che delle divisioni, le FFS e le parti sociali cerchino costantemente di migliorare l'attrattività del lavoro di macchinista e di garantire una certa continuità, ma che il tutto venga poi puntualmente vanificato da alcuni rappresentanti del livello di filiale/CLP. Qui bisogna assolutamente correre ai ripari. Non esiste che i macchinisti, soprattutto i più giovani, vengano usati dai superiori per esibire la propria forza. Si sottovalutano troppo i giovani, ma non bisogna dimenticare che sono particolarmente sensibili e che sanno benissimo come dovrebbe essere l'assistenza nei loro confronti. Loro lo chiamano «Bullshit Detector» e, spesso e volentieri, dà

un'immagine della realtà molto più veritiera di quanto non faccia il Warn-App delle FFS. I giovani sanno l'importanza che rivestono sul mercato molto meglio di quanto non vorrebbero le FFS. Qui non servono a nulla nemmeno le amichevoli frasi fatte, spesso sforzate o imparate a memoria, del tipo: «Come stai?» oppure «Come sta la tua famiglia?»

Una giovane macchinista ha descritto la cosa in maniera molto azzeccata: «Con il mio CLP ho sempre la sensazione di essere una tigre feroce che deve cercare di ammansire con delle belle parole, ma con un bastone nascosto dietro alla schiena. Comunque sia, se non posso avere il part-time al 90% che mi è stato promesso, vado poi da qualche altra parte.»

In realtà, la soluzione è più che ovvia: i macchinisti si aspettano solo di essere trattati con sincero rispetto. Uno spirito di gruppo professionale tra professionisti, nell'interesse dell'impresa. Non tutti sono adatti a svolgere questo compito. ➤

Formazione part-time

Perché non interessa a nessuno: le FFS sospendono la formazione part-time per macchinisti. SDA

Al momento le FFS non prevedono più delle classi in cui offrire ai macchinisti una formazione a tempo parziale. La domanda era infatti insufficiente.

Se però si dovesse annunciare un numero sufficiente di candidati, i corsi di formazione verranno ripresi, ha confermato la portavoce Rahel Meile in un articolo pubblicato su «NZZ am Sonntag».

Una prima classe di macchiniste e macchinisti ha concluso il corso in aprile 2013 con un programma di studio al 60%. La formazione, ha comunicato Meile, prevedeva una durata di 18 mesi e ha visto la partecipazione di 12 tirocinanti.

Per il personale del treno, gli ex conduttori, questa formazione a tempo parziale continuerà, in quanto si dispone di un adeguato numero di aspiranti. Il primo corso è iniziato ad agosto 2013.

Con questa sua offerta di formazione a tempo parziale, le FFS intendono rivolgersi anche ai lavoratori trasversali o a tutti coloro che cercano un reinserimento professionale.

FFS Cargo – strategia a lungo termine per un'uscita dal traffico merci su rotaia?

La FFS Cargo opererà in futuro soltanto da trasportatore di merci per via aerea e navale? Si potrebbe anche supporre, se si osserva attentamente la denominazione «Cargo». Pochi sanno che il nome Cargo non ha assolutamente niente a che fare con il traffico merci su rotaia. Il «normale» cittadino mette «Cargo» allo stesso livello del traffico merci, cosa che è vera solo in parte. *Philipp Maurer, consiglio VSLF*



La parola «Cargo» (sostantivo, maschile) definisce il carico delle navi e degli aerei, non però le merci che sono trasportate su rotaia oppure sulla strada.

I treni merci trasportano, come dice il nome stesso, merci. Quest'ultime si possono chiamare anche carico, dette «freight» in inglese. Chi vuole gestire però un'impresa che si chiama ferrovia di merci oppure carico? La denominazione «FFS Cargo» è concisa, facile da tenere in mente e nel frattempo un marchio molto forte. FFS Cargo è cresciuta, tanto che adesso, già per il terzo semestre di seguito, può presentare un risultato aziendale buono e positivo. Speriamo che i nostri sforzi degli scorsi anni non saranno distrutti dalla prepotenza di alcune persone, oppure attraverso direttive prive di senso dalla direzione del gruppo (parola chiave: riduzione del mar-

gine di condotta). C'è da sperare, che questa tendenza di convalescenza continuerà e il valore di ogni collaboratore riceva dai diversi consigli il posto che gli spetta. Crediamo a un comportamento corretto con il personale, al rispetto degli accordi e a posti di lavoro, tutte cose adempiono le richieste conformi alla legge. Quello che non vogliamo per niente, sono statements personali come anche interpretazioni proprie d'accordi e leggi attraverso diretti superiori, ai quali a quanto sembra, è sfuggito già da tanto l'obiettivo e l'interesse commerciale di FFS Cargo.

Fortunati! Ci siamo goduti un'estate al disotto della media!

Fra poco arriverà l'inverno e ricorderemo un'estate (per fortuna?) non troppo calda. Questo va bene così, perché gli impianti

di climatizzazione in cabina di guida – si proprio quelli, che dopo l'installazione non funzionavano – non riuscivano ad adempiere il loro servizio neanche quest'anno con una temperatura leggermente calda. Da quando si sa come gestire la problematica «BUR4», al confronto degli scorsi anni, i guasti sono diminuiti di tanto, non però la cifra totale dei guasti. Infatti, i segni del tempo si fanno notare nel deterioramento dei pezzi singoli dell'impianto. Forse questi apparecchi cadranno a pezzi prima di poter funzionare una volta nel modo corretto. Nonostante ciò, desidero ringraziare i responsabili per il loro impegno, che cercano di far funzionare gli impianti in modo corretto. Purtroppo a quanto sembra, non si riuscirà a terminare in tempo questo compito, data la mancata messa a disposizione di mezzi finanziari.

Sfortunati! Adesso arriva l'inverno!

Ah già, ne abbiamo avuto un assaggio: l'estate è passata! Si registravano temperature basse da 3 fino a 6 gradi già a fine d'agosto. Ci tranquillizza il fatto che nelle cabine abbiamo dei riscaldamenti che funzionano! (Scusate la mia presa in giro!) Come sappiamo tutti, i riscaldamenti dei banchi – in particolare sulle Re 620 – servono solo ad addobbare, ma non possono essere considerati sul serio dei riscaldamenti veri. Tenetevi pronti! Tra poco arriveranno le temperature, che metteranno a dura prova gli organi nella parte media e bassa del corpo umano. Anche la miseria dei riscaldamenti è un problema noto da qualche tempo, manifestata con l'installazione dell'ETCS. La causa è dovuta alla continua corrente d'aria e agli elementi di riscaldamento, i quali non sono più all'altezza delle esigenze «moderne» (il riscaldamento di continua aria gelata). Sono sicuro che alla fine qualcuno nei nostri uffici ben riscaldati si metterà in contatto con l'esercito Svizzero, per organizzarci, a noi che ci stiamo lamentando in continuazione una liquidazione di coperte di lana che non serve più. Lo sappiamo già da tanto: al posto di risolvere il problema in modo serio, si cerca anche in questo caso di adottare il metodo vecchio del «tappabuchi». Infatti, per risolvere permanente il problema si dovrebbero liberare, anche in questo caso, i rispettivi fondi e il personale di locomotiva non ha un valore così alto per la dirigenza dell'impresa da fare una cosa del genere. Ah già, volevo ricordare che esistono delle direttive legali per posti di lavoro! In realtà, anche le FFS dovrebbero attenersi a loro!

Caros

Presto entrerà in servizio questo programma di pianificazione così considerato. Il grande vantaggio in confronto alle soluzioni informatiche che abbiamo avuto fino adesso sta nel fatto che questo strumento non è stato sviluppato dalle FFS. Si tratta infatti di un prodotto che è già in vendita nel mercato e quindi non ha causato dei costi esorbitanti per la programmazione. Il programma funziona già oggi in modo molto stabile e la possibilità di ottimizzare in tutta la Svizzera tutti i turni, sarà quindi la più grande novità al confronto dell'odierno sistema esposto a continui guasti.

Il nuovo sistema eliminerà gli odierni giri a vuoto, che sono causati da limitazioni regionali del sistema esistente.

I vantaggi del sistema sono tra l'altro:

- Il sistema può calcolare in sottofondo i turni ottimali.
- Gli adattamenti ai cicli delle locomotive provocano in ogni caso anche gli adatta-

menti nel turno (p. es. rilevamento corretto del tempo, se al posto di una locomotiva se ne devono preparare altre).

- Il trattamento delle richieste di giorni di riposo sarà semplificato.
 - La ricostruzione delle modifiche terminerà il gioco dell'asino («la colpa è di Basilea»), tutte le modifiche come anche i collaboratori che eseguono le modifiche saranno registrati in modo immediato e preciso.
 - L'uomo come fonte d'errore sarà aiutato in futuro da un sistema intelligente per eliminare ed evitare tanti errori d'oggi.
 - Le norme programmate sulla durata del lavoro non potranno più essere aggirate dal pianificatore.
- Pericoli che possono sorgere attraverso il sistema:
- Si possono creare per ogni giorno lavorativo dei turni lunghi, che sfrutteranno interamente i limiti legali.
 - L'impresa è intenzionata di pianificare fino all'ultimo momento possibile solo una fascia oraria, perché il sistema riesce a ottimare così nel modo migliore. Questo significherebbe un'enorme riduzione del tempo libero che già oggi è scarso.
 - Si faranno ancora di più modifiche di oggi.

FFS Cargo e la comunità di negoziazione sono per questo richiamati di definire nelle rispettive trattative delle buone misure regolatorie, le quali consentono da una parte l'impiego ottimale del sistema, dall'altra parte però una limitazione inferiore, al confronto di oggi, del tempo libero dei collaboratori.

La promessa non è stata mantenuta!

La pulizia, o meglio, la pulizia mancante nelle cabine di guida è anche una tragedia immensa. Da anni il dirigente di AM (Asset Management) sostiene che l'adempimento delle direttive legali concernenti l'igiene sul posto di lavoro siano per lui una cosa molto importante. Queste non sono altro che parole vuote? Ci hanno promesso chiaramente che le cabine di guida subiranno una pulizia profonda e saranno poi pulite in intervalli stabiliti. In effetti cosa è successo: niente, assolutamente niente! Ci è stato promesso che saranno messe delle salviettine umide sulle cabine di guida. In effetti cosa è successo: niente, assolutamente niente! Se non fossero i macchinisti stessi del RBL a mettere su delle salviettine umide, non avremmo niente. Ci è stato promesso che nelle officine si useranno dei coprisedili per non sporcare il sedile del macchinista. Di sicuro sono stati organizzati questi coprisedili, ma vengono anche usati? Le nostre scorse analisi del laboratorio hanno mostrato dei risultati inquietanti. Se la

cabina di guida fosse la cucina di un ristorante, l'avrebbero dovuta chiudere già da tanto tempo!

Il fatto più interessante però è, che la «FFS Cargo Produzione» affitta le locomotive presso «Asset Management», paga quindi soldi per ricevere delle locomotive in condizioni perfette. Nel prezzo c'è inclusa già da sempre anche la prestazione della pulizia, però adesso non viene eseguita. Detto seriamente tra noi: chi sarebbe pronto a pagare per una prestazione di servizio, la quale alla fine non viene eseguita?

Anche i macchinisti però possono contribuire una piccola parte riguardo alla pulizia nelle cabine di guida! Mettete insieme i vostri rifiuti e buttateli via. Ogni tanto può succedere che rimanga qualcosa, si può però anche togliere una bottiglia PET che ha dimenticato il collega. Un posto pulito di lavoro lo vogliamo tutti.

A proposito, leggendo l'espressione «Asset Management», si capisce che si tratta dell'amministrazione patrimoniale attraverso una banca oppure una compagnia speciale di beni, la quale prende delle decisioni sui beni d'investimento nell'interesse degli investitori, però secondo le proprie valutazioni. Questo vuol dire in modo esagerato: l'amministrazione dei beni patrimoniali (locomotive e carrozze) tramite un reparto interno, il quale deve salvaguardare il valore di questi beni patrimoniali nell'interesse del proprietario (FFS Cargo), allo stesso tempo però può farlo come gli pare e piace...

Il programma dei desideri

Un tema ricorrente e fastidioso alla FFS Cargo, in particolare dal personale di locomotiva, sono le continue infrazioni contro gli accordi vigenti. Le norme odierne sono in vigore dal 2011, vengono però calpestate in modo vero e proprio con i piedi da tanti diretti superiori del personale di locomotiva e da alcuni pianificatori, e senza dover subire delle conseguenze. Si bara e si mente e i turni vengono creati contrariamente alle norme in vigore. E se qualcuno si difende, deve aspettarsi delle conseguenze sgradevoli, anche da parte dei superiori.

Tutte le assurdità e infrazioni saranno, come di solito si usa per un buon parteneriato sociale, comunicate alle autorità competenti. Quel che è stato è stato. Alla fine niente va più. È vero che si sta sviluppando un nuovo programma per elencare ed eliminare gli errori nei turni. Ma a cosa serve uno strumento del genere, se non s'intraprendono i passi necessari per eliminare le mancanze comunicate? I rispettivi livelli di condotta sono stati informati sulle violazioni ma nonostante tutto non è successo niente. Questo lascia dedurre solo

una cosa: FFS Carco se ne frega dell'adempiimento delle norme vigenti sulla durata del lavoro.

Alla chiusura della redazione avranno già avuto luogo le prime trattative delle BAR alla FFS Cargo, ci chiediamo però che cosa veramente vogliamo negoziare? È sensato di creare nuovamente un accordo, che alla fine non verrà nuovamente rispettato dal datore di lavoro? Ci aspettiamo, che le regole concordate siano rispettate da entrambe le parti oppure che le persone colpevoli siano istruite adeguatamente, allo stesso modo come quando un collaboratore fuori nella produzione fa un errore. La non si chiude alcun occhio, nella maggior parte dei casi la conseguenza è un colloquio sgradevole dal superiore. Il problema, infatti, sta proprio qui. Il collaboratore deve andare a parlare esattamente con quelle persone, le quali modificano gli accordi come p. es. le BAR secondo il loro gusto, le interpretano come gli pare e piace oppure le vedono come una lista dei desideri dei partner sociali senza l'obbligo di doverla rispettare. Ci si pone a questo punto la domanda. I superiori, in tutti questi congressi e corsi d'aggiornamento, cosa imparano? Prendiamo un esempio attuale: per l'iscrizione delle vacanze nel nuovo sistema «Caros» hanno ricevuto tre giorni di formazione (nonostante ciò alcuni non sono ancora in grado di mettere in pratica la materia appresa). Un'istruzione del genere sarebbe stata imposta al personale di locomotiva nel suo tempo libero come studio autodidattico.

Condotta / margine di condotta / miret-tive di condotta / morsi d'aggiornamento di condotta

Condotta, condotta e ancora condotta, condotta da tutte le parti! La condotta suprema dirige il quadro di condotta, che a sua volta dirige la condotta delle regioni. E infine le condotte regionali, le quali fanno infuriare da parte loro gli schiavi moderni d'oggi – o espresso in modo più moderno – i collaboratori «diretti» nella produzione, con i loro principi di condotta acquisiti nei seminari di condotta. Si creano degli strumenti di condotta, definite delle direttive e colloqui di condotta, senza osservare però ampiamente le competenze sociali e di condotta. Esiste però solamente un'unica professionale e insuperabile condotta nel traffico ferroviario! L'importanza di questa funzione di condotta è raffigurata già nella definizione del mestiere: il conducente/la conducente della locomotiva, meglio conosciuti come macchinisti! Un mestiere unico, competente, razionale e professionale: condotta allo stato puro! Che crepino d'invidia i partecipanti dei seminari di condotta! Perché noi conduciamo, nel modo giusto però! ➤

C'era una volta...

... una ferrovia regionale nell'area del Mittelland che aveva tanto successo. Con i suoi treni passeggeri, essa raggiungeva anche i più remoti angoli della regione dell'Emmental e riforniva di merci tutte le piccole industrie regionali. Philipp Ammon, resp. Crossrail / VSLF



Con la liberalizzazione del traffico merci, si è poi aperta la possibilità di circolare in lungo e in largo attraverso la Svizzera e anche verso sud e verso nord. Si è deciso di costruire un terminal per le merci e, ben presto, i primi treni hanno cominciato a circolare anche in Germania e in Italia.

Viaggio nel tempo... fino al 2006: A seguito della fusione promossa dal mondo della politica con un'altra compagnia ferroviaria, il nome di questa ferrovia regionale è scomparso dalla scena, ma non il suo settore merci che si è trasformato in una società a sé stante, tra l'altro anche grazie al supporto di investitori d'oltreoceano.

Viaggio nel tempo... fino al 2010: Nel mentre le rotazioni del personale ai piani alti avevano ormai preso dei ritmi quasi vertiginosi, il maggiore azionista dell'epoca aveva deciso di trasferirsi definitivamente in Belgio. Il successo non ha tardato ad arrivare e, con l'introduzione del nuovo orario dei treni e nel bel mezzo della crisi finanziaria, ha subito cominciato a circolare un numero sempre maggiore di treni. È vero che da un punto di vista finanziario si è rischiato moltissimo, ma alla fine il successo è arrivato.

Tra i collaboratori si poteva percepire una forte identificazione con la compagnia e si aveva spesso l'impressione di vivere una situazione come quella di Davide e Golia! Sebbene il personale fosse in costante

aumento, i dipendenti si sentivano come se fossero parte di una grande famiglia, dove tutti si conoscevano bene! Si poteva percepire anche un forte spirito pionieristico, ciò che spingeva i dipendenti a dare il massimo di sé, spesso e volentieri anche fuori dal regolare orario di lavoro.

Viaggio nel tempo... fino al 2012/2013: Quanto c'era di positivo, pian piano è purtroppo scomparso e anche lo spirito pionieristico ha lentamente dovuto cedere il posto ad un'incalzante ossessione del risparmio. Per una ferrovia privata, di certo nulla di straordinario a parte il fatto che, non essendo possibile ottenere degli aiuti dallo stato, non si poteva più pianificare a lungo termine, bensì solo di giorno in giorno. Malgrado la ricerca e l'assunzione di personale proprio per gestire la situazione dei trasporti, si è insinuata pian piano una certa pressione anche sul personale di locomotiva.

Viaggio nel tempo... fino al 2014: Nell'arco di pochi mesi, il numero di macchinisti che nel corso dell'anno ha dato le dimissioni e ha lasciato la compagnia è a dir poco impressionante. Alla domanda del perché di tutto questo, gli aspetti che venivano citati erano sempre gli stessi: assistenza insufficiente, scarsa comunicazione, mancanza di organizzazione, disparità salariali, sentimento di frustrazione a causa dei turni (anche di notte) monotoni, ripetitivi e, spesso, estremamente lunghi.

Non che tutto questo non fosse ormai risaputo da tempo, ma, ad un certo punto, i dipendenti hanno semplicemente smesso di parlarne e alla loro insoddisfazione hanno fatto seguire i fatti!

Per molti macchinisti, la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stato l'aver attirato a Briga del personale italiano con stipendi molto più bassi rispetto a quelli applicati a livello svizzero, ciò che ha scatenato non poco scalpore sia a livello sindacale che politico ma, finora, senza grandi risultati. Il personale svizzero si è sentito trattato molto ingiustamente dall'apparato dirigenziale, anche perché nel mese di aprile improvvisamente molti dipendenti hanno potuto leggere sui giornali e vedere la «propria azienda» sui notiziari e, questo, non di certo in relazione ad un lieto evento! Quanto affermato a suo tempo con grande orgoglio dal CEO, e cioè di essere una società svizzera e di volersi identificare nei valori che essa rappresenta, sembra ormai un lontano ricordo.

Invece di calmare le acque e di dire la verità nuda e cruda al personale, in un primo momento è sceso un gelido silenzio e poi sono state inviate delle mail alquanto fuorvianti. Perfino in un team ben collaudato e unito come quello del deposito dell'Oberland bernese, questo ha fatto sì che quasi la metà dei macchinisti del posto decidesse di andarsene e di passare ad altre ferrovie.

Conclusioni: I macchinisti sono delle persone che sanno pensare con la propria testa, una qualità che ci si aspetta da chi esercita questa professione. Questo lo esige anche la sicurezza nell'ambito dell'attività che svolgiamo giorno dopo giorno. È pertanto illusorio pensare che, proprio questa qualità, non sia presente anche al di fuori dell'attività in cabina e, quindi, che i dipendenti non riflettano su quanto acca-

de all'interno di questa piccola azienda a carattere familiare.

Se i superiori non riescono a vedere i propri collaboratori come parte dell'azienda e a trattarli di conseguenza, essi si sentono improvvisamente come dei corpi estranei, se non addirittura come dei fattori di costo, ciò che non potrà mai dare degli effetti positivi. O, come ha detto una volta Gertrud Höhler durante una conferenza per i dirigenti: «Il cliente numero uno è il collaboratore! Dovete fare in modo che i vostri collaboratori si sentano bene. Se loro stanno bene, anche la vostra azienda andrà bene, perché il successo arriva solo grazie a loro!»

Andamento e stato attuale dell'attività della CROSSRAIL SA

Beat Ranseier, macchinista di Briga
Citazione dal comunicato stampa del 1° aprile 2014 (non è uno scherzo!):

«A Briga, la Crossrail SA assume dei macchinisti italiani. Con un importo di CHF 3'350.–, i salari sono all'incirca del 31–37% più bassi rispetto a quelli delle FFS e del 42% al disotto dei salari iniziali previsti dalla BLS SA». (vedi comunicato del VSLF no. 439/03.04.2014)

Sempre nel mese di aprile del 2014, il VSLF si è rivolto per iscritto alla direzione della Crossrail SA e all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), chiedendo un colloquio per poter discutere sulla questione dell'assunzione di macchinisti italiani a Briga con salari decisamente molto più bassi sia rispetto a quelli in uso presso la Crossrail, che nel settore stesso.

A questa lettera purtroppo ha risposto solo l'UFT. I rappresentanti della Crossrail SA hanno informato l'UFT circa i loro progetti. Le informazioni messe a disposizione non hanno tuttavia consentito all'UFT di fare una valutazione approfondita, per cui le previste misure hanno dovuto essere illustrate più in dettaglio per poi essere sottoposte all'UFT. La documentazione fornita ora verrà analizzata dall'UFT che dovrà definire le misure da adottare.

Allo scritto del VSLF all'UFT di agosto 2014, in cui si osservava che, stando alle nostre informazioni, a Briga erano stati firmati i contratti di lavoro e in cui si chiedevano informazioni circa lo stato delle

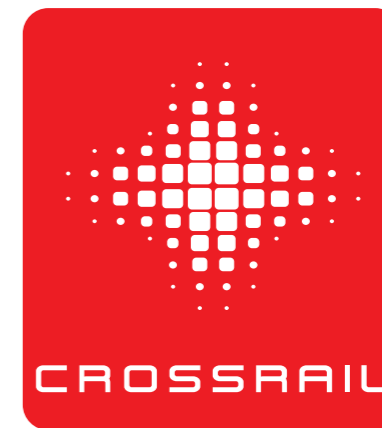
trattative, l'UFT ci ha fatto pervenire la seguente risposta:

Si, in effetti i contratti di lavoro con i nuovi macchinisti di locomotiva dell'ITF Crossrail di Briga sono stati firmati. Nel frattempo, l'UFT ha commissionato uno studio che dovrà elaborare i criteri per la definizione delle condizioni di lavoro in uso nel settore. L'osservanza di queste

condizioni di lavoro è un presupposto per il rilascio dell'autorizzazione di accesso alla rete.

L'UFT si aspetta di ricevere i risultati di questo studio verso la fine del 2014...????? Noi non molliamo e non mancheremo di contattarvi non appena avremo delle altre informazioni. Ringraziandovi per la vostra fiducia nel VSLF, vi porgiamo i nostri migliori saluti.

*Prof. dott. Gertrud Höhler, publicista tedesca, consulente aziendale e autrice di libri. ➤



2004

Il 14 giugno 2004 nasce TILO SA, Treni Regionali Ticino Lombardia, una joint venture tra Trenitalia (50%) e Ferrovie Federali Svizzere (50%). La direzione e sede operativa è a Chiasso. L'obiettivo è migliorare l'offerta ferroviaria nel traffico regionale transfrontaliero sfruttando le sinergie tra le due case madri. In una prima fase, TILO gestisce il trasporto regionale su 125 chilometri di linee da Biasca a Milano, di cui 74 in Ticino e 51 in Lombardia. L'attività di TILO ha inizio con il cambio d'orario a dicembre 2004 sulla linea Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso-Como-Milano, frequentata da migliaia di pendolari.

2005

1° gennaio. Pubblicato il bando di concorso per l'assunzione di 39 macchinisti di locomotiva per il servizio ferroviario regionale del Canton Ticino. Alla fine della selezione delle 210 candidature pervenute sono stati convocati 41 macchinisti. Il 1° settembre è iniziato il primo corso di 12 candidati per l'ottenimento della patente D secondo il regolamento dell'Ufficio federale dei trasporti. Il corso terminerà a maggio 2006 e durante lo stesso anno ne inizierà un altro per 14 aspiranti macchinisti.

25 maggio. TILO viene ammessa al Forum Train Europe (FTE), conferenza europea per la tracciatura dei treni.

20 giugno. Viene firmato il Contratto collettivo di lavoro TILO con i sindacati svizzeri.

Un sondaggio effettuato a luglio ha rivelato che oltre il 70% dei clienti conosce già il nome TILO. Avviata l'attività di promozione basata su due segmenti: l'offerta per i pendolari e le iniziative per il tempo libero, realizzate in collaborazione con partner esterni. Fra queste ultime citiamo, in Ticino, il Festival internazionale del film di Locarno, il carnevale Rabadan a Bellinzona e in Lombardia la Festa del nonno.

Dall'11 dicembre sulla rete svizzera e su quella italiana, sui treni TILO sono presenti alcune carrozze denominate «spazio quadrifoglio». Queste aree, contrassegnate da un pittogramma esterno, sono situate nella carrozza di testa. L'obiettivo è aumentare il senso di sicurezza soggettivo dei clienti durante i viaggi notturni.

10 dicembre. TILO ottiene dall'Ufficio federale dei trasporti l'autorizzazione per l'accesso e l'utilizzazione della rete FFS, come pure il certificato di sicurezza.

Grazie all'aumento dell'offerta di treni in Ticino ed in Lombardia e alla sostituzione di materiale rotabile si è registrato in Svizzera un aumento complessivo dell'8% dei viaggiatori, percentuale che sale al 13% in Lombardia.

2006

9 gennaio. Inizia il secondo corso per 14 aspiranti macchinisti per l'ottenimento della patente D secondo il regolamento dell'Ufficio federale dei trasporti. La puntualità dei treni TILO è di oltre il 90%. Il dato sulla Milano-Chiasso (90%) si avvicina sempre di più al dato della Bellinzona-Chiasso (97%). In entrambi i casi TILO ha superato gli obiettivi posti dalla Regione Lombardia e dal Canton Ticino. TILO riceve il primo treno FLIRT bicorrente. Viene portato a Firenze per le prove di omologazione per la circolazione in Italia. Febbraio. Per il Carnevale Rabadan bellinzonese organizzati treni speciali durante le notti clou della manifestazione.

17 febbraio. Apertura del collegamento della S4 di LeNord fra Seveso e Camnago-Lentate. Grazie all'interscambio di Camnago, la rete TILO è in coincidenza con la rete delle Ferrovie Nord. In questo modo gli utenti possono muoversi nel triangolo Como/Monza, Camnago e Seveso con buone coincidenze e frequenze. Per l'Airshow Lodrino è stato approntato un concetto di mobilità per l'afflusso e il deflusso del pubblico sia dal Ticino che dalla Lombardia. Sono disponibili biglietti a prezzi speciali per i clienti ticinesi e lombardi.

24 luglio. TILO firma con i sindacati svizzeri SEV, Transfair e VSLF la Regolamentazione della durata del lavoro per i macchinisti, ultima tappa del contratto collettivo di lavoro. Viene creato il primo prodotto TILO per il tempo libero: il biglietto speciale Generoso «all inclusive» (biglietto del treno fino a Capolago con partenza da qualsiasi stazione della linea Chiasso-Como-Milano e biglietto della cremagliera fino alla vetta del Monte Generoso).

Agosto. È attiva la vendita della tariffa «Ticino-Lombardia» acquistabile in tutte le biglietterie delle regioni toccate da TILO. In occasione della Sagra dell'uva di Mendrisio per la prima volta un ente pubblico paga una prestazione ferroviaria. I treni speciali vengono infatti offerti dal comune di Mendrisio per migliorare la mobilità da e verso la manifestazione.



8 dicembre. Con la promozione di tutti gli allievi del secondo corso, TILO ha ora in servizio 23 macchinisti. Dal 2004 al 2006. I viaggiatori TILO sono aumentati del 29% in Italia e del 5% in Svizzera.

2007

8 settembre. Battesimo del nuovo Flirt TILO «Tre Valli» a Biasca nell'ambito dei festeggiamenti per i «125 anni della ferrovia del Gottardo». Madrina d'eccezione è Miss Svizzera 2006 Christa Rigozzi. Nelle aree delle stazioni di Biasca ed Erstfeld sono accorsi circa 50 000 visitatori.

15 settembre. La rappresentativa TILO si classifica al secondo posto nel torneo di calcio organizzato da Autopostale Ticino dopo la finale persa di misura contro la compagine di Autopostali Sud.

28-30 settembre. I collegamenti notturni offerti da TILO e FFS nel corso della 51ª edizione della Sagra dell'Uva sono stati un successo. Complessivamente oltre 4000 viaggiatori hanno scelto i treni regionali per recarsi e tornare dalla Sagra.

Il servizio TILO con treni notturni speciali fino a tarda notte ha fatto registrare un'affluenza di viaggiatori raddoppiata rispetto all'anno precedente. Tilo in collaborazione con il Comune di Mendrisio e gli organizzatori della Sagra contribuiscono a sgravare il traffico stradale e offrono una valida alternativa a chi sceglie di divertirsi senza preoccuparsi della ricerca del parcheggio o del bicchierino di troppo.

20-25 novembre. Durante le Giornate dell'esercito a Lugano TILO e FFS offrono per il Ticino biglietti speciali con il 50% di riduzione. L'offerta è valida in 2ª classe su tutte le linee regionali S1, S2, S3, sugli InterRegio e RegioExpress. Oltre 100 000 i visitatori della kermesse e un ottimo risultato per il trasporto pubblico: circa 4000 persone hanno scelto il treno. Grazie agli annunci via radio e ai diversi appelli lanciati durante la settimana molti hanno deciso di lasciare a casa l'auto.

3-13 dicembre. Si è svolta la formazione per i Grands Frères Grandes Sœurs Ticino (sicurezza e prevenzione viaggiatori in TILO). Nove giovani sono stati formati dalle FFS per 2 giorni e poi per 6 giorni hanno seguito un corso sulla mediazione a cura della Croce Rossa Svizzera. Il nuovo gruppo, composto da 2 ragazze e 7 ragazzi, inizierà a lavorare a Bellinzona e a Chiasso e sarà impegnato fino al 5 maggio 2008.

15 dicembre. Per chi si reca dal Ticino all'evento benefico Espérance in Musica a Chiasso, il biglietto di sola andata è valido anche per il ritorno a casa.

L'ingegnere Roberto Tulipani, Responsabile del Traffico regionale FFS Regione Ticino, è stato nominato Presidente della Comunità tariffale Arcobaleno per il biennio successivo. L'obiettivo è trasformare l'attuale Comunità tariffale, per soli abbonamenti, in una Comunità tariffale integrata. Essa permetterà di viaggiare sui trasporti pubblici non solo con un abbonamento, ma anche acquistando biglietti singoli, carte per più corse, carte giornaliere e biglietti di gruppo. Obiettivo raggiunto nel 2012.

2008

Gennaio. Si sono conclusi gli esami della 3ª classe di macchinisti TILO. Tutti e 14 gli aspiranti sono stati promossi con voti da «buono» a «ottimo». Con la loro entrata in servizio si completa l'organico di TILO per le linee S1, S2 e S3. In quasi tre anni TILO ha investito nella formazione più di 1,3 milioni di franchi.

Il viaggio in treno con la tessera Rabadan, non è uno scherzo! In collaborazione con il comitato della 145ª edizione del Carnevale Rabadan di Bellinzona, le FFS e TILO propongono una novità: la tessera Rabadan varrà anche come titolo di trasporto. Sono stati organizzati più di 50 treni speciali da tutto il Cantone Ticino per Bellinzona che hanno trasportato più di 30 mila passeggeri.

22 febbraio. Durante la seduta del consiglio di amministrazione di TILO, Trenitalia e FFS decidono di costituire gruppi di lavoro comuni con Regione Lombardia e Canton Ticino per sviluppare il traffico frontaliere, portando il servizio di TILO oltre il confine.

Ogni mercoledì di marzo, con un mese di anticipo rispetto all'orario ufficiale, comincia a circolare il «MercatoExpress» per i visitatori del mercato di Luino con partenza alle 16.24 e rientro a Bellinzona alle 17.09. Sempre sulla linea S30, da aprile, un nuovo treno circolerà da Luino a Bellinzona, durante il fine settimana con partenza alle 9.22.

Per il secondo anno consecutivo torna l'azione Treno-Bici con il sostegno del Canton Ticino. TILO e FFS offrono agli amanti della bicicletta tre prodotti: la carta giornaliera scontata che consente di portare con sé la due ruote, il biglietto Ceneri-Bici per godersi la pianura in bici e le salite comodamente seduti in treno, e l'abbonamento annuale Treno-Bici. Nel 2007, 500 persone hanno acquistato una carta giornaliera a prezzo scontato.

Grazie all'introduzione del nuovo sistema di conteggio automatico delle persone AFZ (Automatisches Fahrgast-Zählssystem) è



ora possibile analizzare in modo dettagliato i dati relativi all'utenza. I risultati dimostrano che il sistema cadenzato S-Bahn TILO ha contribuito in modo sostanziale alla crescita generale dell'utenza. In termini di viaggiatore-chilometro i treni regionali TILO hanno registrato nel 2007 un record con 92,6 milioni, vale a dire +7,5% rispetto all'anno precedente.

Cambio orario 14 dicembre 2008: la S1, la S2 e la S3 diventano S10, S20 e S30. La S10 si spinge a sud fino alla stazione di Albate Camerlata con collegamenti ogni ora che permetteranno spostamenti veloci nella zona di frontiera con una fermata breve alla stazione di Chiasso.

2009

Nuovo record per il Carnevale del Rabadan. Sono più di 55 mila passeggeri che hanno usufruito dei 72 treni speciali, 21 in più rispetto all'anno precedente. Solo nella notte tra sabato e domenica 11 760 passeggeri sono rientrati da Bellinzona a Chiasso, Locarno e Airolo con i treni TILO.

Con l'arrivo della primavera ritorna l'offerta «Treno-Bici Ticino» realizzata in collaborazione da TILO con FFS e sostenuta finanziariamente dal Canton Ticino. Per venire incontro alle diverse esigenze dei clienti sono tre le proposte offerte. Si inizia con la Carta giornaliera per chi fa una gita in giornata in bicicletta. La seconda offerta è la «Ceneri-Bici», un biglietto di andata e ritorno, bici compresa, tra Giubiasco e Rivera-Bironico destinata a chi vuole godersi il piacere della due ruote, senza la fatica della salita. Infine l'abbonamento annuale «Treno-Bici» per chi viaggia spesso in treno in compagnia della propria bicicletta.

10 aspiranti macchinisti hanno iniziato il loro percorso formativo sotto la guida di Login. Sono la quarta classe TILO e già si pianifica quella successiva.

TILO garantisce tutti gli standard di sicurezza richiesti. Lo ha stabilito l'Ufficio federale dei trasporti a seguito dell'audit svolto sull'arco di tre giorni.

Il Treno scuola FFS «Sicuro, corretto» riscuote il consueto successo: 123 classi di scuola media ticinesi e italiane si sono annunciate, coinvolgendo da inizio marzo a fine aprile, oltre 2600 tra allievi e allieve.

Dal primo luglio è attivo il sito intranet TILO. In un sondaggio sono stati gli stessi collaboratori ad esprimere apprezzamento per questo tipo di comunicazione interna. Contiene informazioni generali sull'azienda con aggiornamenti sulle novità e sui principali progetti in via di realizzazione. Vi sono inoltre schede specifiche orientate secondo i diversi settori e formulari da scaricare. Vi è anche una versione elettronica del KVP (processo di miglioramento continuo) i cui ogni collaboratore è invitato a segnalare alla direzione suggerimenti ed eventuali problematiche.

TILO ha offerto un servizio tipo «metrò» tra Chiasso e Melide durante i Mondiali di Ciclismo di Mendrisio dal 21 al 27 settembre. Durante la corsa di domenica, tra le 9.00 e le 21.00, ogni 15 minuti circa da Chiasso e Melide, è partito un treno in direzione di Mendrisio. È stata inoltre organizzata un'offerta di treni speciali. Complessivamente il traffico regionale ha trasportato 50 mila persone. Solo domenica più di 30 mila persone hanno approfittato dell'offerta «TILO METRÒ».

Durante la Sagra dell'Uva di Mendrisio sono organizzati treni speciali TILO durante la notte tra il 4 e il 5 settembre.

Grazie all'accordo stipulato tra l'Hockey Club Ambri Piotta e TILO nella stagione 2009-2010 il biglietto d'entrata alla partita come pure l'abbonamento sono validi anche come titolo di trasporto. L'accordo ha offerto l'occasione di riattivare la stazione di Ambri-Piotta e permette a tutti i tifosi di recarsi alla pista di ghiaccio della Valascia con qualsiasi condizione di tempo in tutta sicurezza e senza stress.

In autunno ha preso avvio la campagna di TILO e FFS contro l'attraversamento abusivo dei binari. Si rivolge soprattutto ai



giovani che sottovalutano il rischio che si corre non utilizzando i sottopassaggi. «6 senza frontiere» è il nuovo slogan che sarà applicato a tutti i treni Flirt a 6 casse. Nasce dalla fusione delle due proposte che hanno vinto il concorso lanciato tra il personale TILO: «Il treno senza frontiere» e «6 più comodo».

Il 3 settembre è stata presentata ufficialmente la nuova fermata TILO di Riazzino. È diventata un moderno nodo di scambio intermodale dotato di P+Rail, Bike+Rail e fermata del bus. Particolarmente curata è la sicurezza dei viaggiatori, grazie a un potente impianto d'illuminazione, che elimina le zone d'ombra, e un impianto di video sorveglianza.

Cambio orario 13 dicembre 2009 Sulla S30 un treno al mattino e uno al pomeriggio proseguono fino a Gallarate. Da Luino questi convogli sono guidati da macchinisti italiani. Sulla S10 c'è un nuovo collegamento dal lunedì al venerdì da Chiasso (18.18) e da Bellinzona per Chiasso (18.37). Questo treno è stato inserito per soddisfare le esigenze manifestate dai clienti che terminano di lavorare alle 18.30 a Lugano. Prima dovevano attendere fino alle 19, mentre il nuovo collegamento transita da Lugano già alle 18.45. Il treno che sabato e domenica, durante l'estate tutti i giorni, al mattino collega Luino a Cadenazzo ora prosegue fino alla stazione di Bellinzona

2010

11 gennaio. 15 aspiranti macchinisti iniziano la formazione presso Login a Bellinzona. Il percorso formativo prevede

corsi teorici e pratici e durerà dieci mesi. Al termine della formazione i macchinisti saranno assegnati ai depositi di Chiasso e Bellinzona.

Mai senza il giubbotto. È destinata ai macchinisti la nuova campagna TILO di sensibilizzazione contro l'attraversamento abusivo dei binari. La precedente, rivolta ai viaggiatori, è stata promossa dal Cantone. L'invito è di attraversare i binari indossando sempre il giubbotto di sicurezza. Infatti un macchinista, privo del giubbotto di sicurezza, sembra un passeggero qualunque che attraversa i binari e questo comportamento potrebbe indurre altre persone a fare altrettanto. I non addetti ai lavori non possiedono però le conoscenze e l'esperienza professionale dei macchinisti e si espongono in tal modo a rischi mortali.

Carnevale in treno. Rabadan si conferma come il più grande evento per TILO con 65 mila persone trasportate. Rispetto al 2009, l'incremento è del 10%. Sono stati organizzati 79 treni speciali e le ore supplementari effettuate dai macchinisti sono circa 400. 23 febbraio. 10 nuovi macchinisti ricevono il diploma al termine della loro formazione. Anna Barbara Remund è la nuova responsabile di FFS Traffico regionale. Alle sue spalle ha un'esperienza di una decina d'anni alla testa del traffico regionale della BLS.

A inizio aprile è partita la campagna per l'offerta regionale «Treno-Bici» promossa da TILO in collaborazione con il Dipartimento del Territorio ticinese. La carta giornaliera Ticino-Bici consente di portare sul treno la bicicletta, mentre con l'offerta «Ce-

neri-Bici» studiata per collegare le piste ciclabili del Sottoceneri con quelle del Sopraceneri, è possibile acquistare un biglietto speciale valido per una corsa di andata e ritorno tra Giubiasco e Rivera-Bironico (o viceversa) con la bicicletta al seguito. Per chi opta per la bici a noleggio c'è la Bikecard Ticino che può essere combinata con gli abbonamenti settimanali Regionalpass (Locarno e Lugano).

Il 14 giugno si inaugura un nuovo collegamento serale fino a Milano Centrale con partenza da Lugano e ritorno in serata. A soli due mesi dalla sua introduzione è molto positiva la risposta dei clienti che numerosi salgono alle 20.10 in stazione Centrale diretti a Monza, Seregno, Como e in Ticino.

Durante l'estate RailAway in collaborazione con TILO offre sconti a chi si sposta in treno per recarsi ai concerti del Festival Jazz ad Ascona e dell'open air Moon and Stars a Locarno grazie ai biglietti speciali «Ticino Event». Anche per il Festival del cinema di Locarno l'offerta combinata prevede il viaggio in treno a prezzo scontato e una riduzione sull'entrata alle proiezioni. A settembre gli sconti per chi si reca a un evento con TILO proseguono con TurboFurbo, il festival ticinese della mobilità intelligente e il salone internazionale della musica «Music on Air» a Como. Previsto un biglietto Ticino Event anche per chi si reca alla tradizionale Sagra dell'Uva di Mendrisio.

Sono arrivati i nuovi Flirt a 6 casse che fino ad agosto circolano in prova su alcune tratte in Ticino. L'obiettivo è verificarne il cor-

retto funzionamento e la compatibilità con le linee TILO. Entrano in servizio a partire dal cambio d'orario del 12 dicembre 2010. Obiettivi raggiunti e superati per la puntualità dei treni nei primi sei mesi del 2010. Il dato sulla puntualità nel traffico regionale è passato da una media annuale di 92,7% nel 2009 (obiettivo: 92%) al 95,1%. La puntualità è considerata entro i tre minuti e si riferisce al nodo di Bellinzona.

A soli sei anni dalla sua nascita, il marchio TILO è già conosciuto. Secondo un sondaggio il 64% degli intervistati domiciliati in Ticino e nel Comasco cita spontaneamente TILO come treno e mezzo di trasporto. Questa percentuale sale al 77,8% se si tiene conto solo delle risposte date da ticinesi.

A settembre riparte l'offerta «TILO ti porta alla Valascia» che permette di viaggiare gratuitamente in treno con il biglietto di entrata per la partita dell'Hockey Club Ambrì-Piotta o con l'abbonamento stagionale.

8 ottobre. TILO commemora i 50 anni dell'elettificazione della linea Cadenazzo-Luino. Per l'occasione è stato battezzato un treno Flirt con il nome di Gambarogno. Durante la giornata si è potuto ammirare in azione anche una locomotiva storica a vapore tipo BR 503673 del 1941.

A fine ottobre TILO trasloca dalla sede di Via San Gottardo a Chiasso trasferendosi a Bellinzona in via Portaccia 1A, a due passi dalla stazione FFS.

10 dicembre. Presentazione della nuova fermata di Castione-Arbedo. Sarà il nuovo capolinea delle linee S10 e S20 e sgraverà la stazione di Bellinzona. La nuova fermata, più a sud rispetto al vecchio fabbricato della stazione, si inserisce in un progetto di riqualifica della zona che prevede Park&Rail, Bike&Rail e un nuovo nodo d'interscambio per i bus. TILO noleggerà a Trenitalia-LeNord (TLN) un treno Flirt per i fine settimana da dicembre a febbraio. Diventerà il «Treno della neve» che da dicembre collegherà Milano Centrale a Tirano (e ritorno). Il servizio fa parte di un progetto della Provincia di Sondrio e Trenitalia-LeNord per promuovere il turismo della neve raggiungendo con i mezzi pubblici (treno e bus) le piste da sci in Valtellina e Valchiavenna.

Cambio orario 12 dicembre 2010 Il RE delle 17.57 da Chiasso si fermerà anche a Giubiasco, mentre il treno che parte alle 18.45 da Lugano avrà, dal lunedì al venerdì, la coincidenza a Giubiasco con la S20 per Locarno. Questo collegamento, che parte da Castione-Arbedo alle 19.11, è stato richiesto dalla clientela e crea una nuova relazione fra il Sottoceneri e Locarno. La stazione di Ambrì-Piotta sarà riattivata non solo per le partite di hockey, ma anche per due collegamenti mattinali e serali. Oltre al

collegamento serale (partenza da Bellinzona alle 17.57 con arrivo a Milano Centrale alle 19.50) attivo da giugno, sono inserite nell'orario altre relazioni per Milano Centrale. I treni TILO partiranno da Biasca alle 6.52 (arrivo a Milano Centrale alle 8.55) e da Milano Centrale alle 16.10 e alle 23.10 (arrivo a Bellinzona alle 18.03, rispettivamente alle 1.11). Linea S30. La circolazione dei treni viene sostituita da un servizio bus da febbraio a settembre per la posa dei ripari fonici sulla linea Cadenazzo-Luino. TILO Pigjama. Questo collegamento, che permette un rientro sicuro e comodo a chi fa le ore piccole, servirà anche la fermata di Castione-Arbedo, con partenze per Biasca alle 3.34, per Chiasso alle 3.20, per Locarno alle 3.20 con cambio a Bellinzona. Adattato l'orario da Locarno che partirà per Bellinzona alle 2.50.

2011

Il servizio TILO soddisfa otto utenti su dieci, lo indica un'indagine condotta sui treni. Il sondaggio ha permesso inoltre di tracciare un profilo del cliente tipo TILO: in oltre l'85% dei casi è un utente abituale che utilizza il treno almeno una volta alla settimana. La comodità e la possibilità di evitare il traffico sono le motivazioni principali che portano il cliente a spostarsi in treno. Il formulario lasciava anche la possibilità ai viaggiatori di esprimere desideri o dare suggerimenti. Tra le richieste più gettonate un maggior numero di posti a sedere e più collegamenti.

In arrivo nuove forze: da quest'anno TILO dispone di 14 nuovi macchinisti freschi di diploma, conseguito come i colleghi delle classi precedenti, presso il centro di formazione Login di Bellinzona.

29 aprile. Trenitalia-LeNord diventa Trenord. È giunto così a compimento il processo di unificazione tra LeNord, l'operatore ferroviario del Gruppo FNM, e la Divisione regionale Lombardia di Trenitalia, iniziato nel 2009. La nuova società ridefinendo i rapporti di collaborazione nel trasporto transfrontaliero.

Passi avanti nella realizzazione della linea transfrontaliera Mendrisio-Varese. A Mendrisio si lavora per la costruzione del nuovo marciapiede 3, mentre sul versante italiano si stanno pianificando i lavori per l'attacco del fronte delle gallerie che sarà eseguito con metodo convenzionale (senza fresa).

In primavera torna il treno scuola con a bordo la campagna «Sicuro, corretto!» pronto ad accogliere gli allievi e a renderli attenti sul perché è importante rispettare le regole. Quest'anno TILO partecipa attivamente all'iniziativa occupandosi delle iscrizioni. Tra i relatori ci sono anche due

macchinisti TILO: Gionata Beroggi e Alan Riccioli. 111 le classi che si sono annunciate per la visita.

26 maggio. I macchinisti hanno eletto la prima CoPe aziendale TILO. Sarà composta dai colleghi Didier Colombo, Lucio Campesi e Gionata Beroggi. L'organismo, istituito a tutela degli interessi dei dipendenti e per promuovere la partecipazione dei collaboratori alle attività dell'azienda, è il nuovo interlocutore della direzione per le questioni riguardanti il personale. L'obiettivo è incoraggiare rapporti fra l'azienda e il personale basati su collaborazione, rispetto e ricerca di soluzioni condivise.

8 giugno. A Bellinzona si tiene un'assemblea generale TILO dalla valenza storica. Trenord diventa azionista TILO rilevando la quota del 50% di Trenitalia. Nel nuovo Consiglio d'amministrazione sono stati nominati tre rappresentanti di Trenord. Grazie a questa nuova sinergia si rafforza la volontà di sviluppare il traffico regionale transfrontaliero, in particolare con il collegamento Ticino-Milano e la futura linea Mendrisio-Varese-Malpensa. Il nuovo Consiglio d'Amministrazione. Presidente: Michele Molina, ingegnere e imprenditore italiano (Trenord); Vicepresidente: Anna Barbara Remund, responsabile del Traffico regionale svizzero (FFS); Paolo Bellingreri: responsabile delle Relazioni istituzionali in Trenord (Trenord); Benno Bucher: responsabile delle finanze del Traffico viaggiatori (FFS); Walter Mariotti: a lungo attivo in ambito ferroviario (Trenord); Armin Weber: responsabile dello Sviluppo dell'azienda per il gruppo FFS (FFS).

13 giugno. I collegamenti verso Milano sono potenziati con un treno in partenza alle 6.07 da Bellinzona che raggiunge la capitale lombarda alle 7.55. In serata, il treno in partenza da Milano Centrale alle 18.10 prosegue verso Bellinzona con arrivo alle 20.00.

Nei primi sei mesi dell'anno TILO conferma i risultati positivi, nonostante i numerosi cantieri ferroviari fra Mendrisio e Capolago e fra Lugano e Lamone-Cadempino, con la circolazione limitata a un solo binario. Buona parte degli obiettivi relativi a puntualità, sicurezza, coincidenze e qualità percepita è stata raggiunta.

6 agosto. A Bellinzona si tiene la cerimonia di sottoscrizione dell'«Accordo dei Castelli». Canton Ticino, Regione Lombardia, FFS, FS italiane Trenord e TILO hanno concordato di adottare un preciso piano d'azione per sviluppare a tappe il traffico ferroviario regionale e a lunga percorrenza tra la Svizzera e l'Italia in vista dell'Expo 2015 a Milano. L'Accordo prevede in particolare il potenziamento della flotta e il relativo finanziamento e la promozione dell'interoperabilità dei macchinisti TILO sulla Ferrovia Mendrisio Varese (FMV).

In autunno sono distribuiti ai macchinisti i LEA TILO. Questi apparecchi accompagneranno i macchinisti nel loro lavoro quotidiano e permetteranno ai collaboratori di essere costantemente online, grazie alla rete wireless o a quella GSM. Sarà quindi possibile sincronizzare in ogni momento e da qualsiasi posto le informazioni di servizio.

A ottobre è stata lanciata una campagna per invogliare gli automobilisti pendolari a provare il treno. Alla dogana di Ponte Chiasso sono stati distribuiti buoni di prova per il treno del valore di 5 franchi. Sulle principali arterie di traffico stradale fra la fascia di confine e il Ticino, TILO ha fatto posare dei cartelli promozionali per attirare l'attenzione sulla comodità del treno: una valida alternativa per sfuggire al traffico stradale.

Da fine ottobre un Flirt TILO circola rivestito con l'immagine dell'emittente radiofonica Rete TRE. Sul «Rete TREno» si svolgeranno fino ad aprile eventi a sorpresa che coinvolgeranno gli animatori di Rete TRE e i viaggiatori. Con questa collaborazione TILO vuole avvicinarsi ai giovani e rendere visibili i vantaggi di viaggiare in treno.

Cambio orario 11 dicembre 2011 La grande novità è il nuovo collegamento TILO verso l'aeroporto di Malpensa. Dopo il banco di prova con una prima doppia relazione giornaliera partita il 12 settembre, la S30 prende decisamente il volo. Il Ticino, in particolare il Sopraceneri, ha ora a disposizione un treno ogni due ore ad orario cadenzato (tranne che alle 10) per recarsi o rientrare dall'aeroporto di Milano-Malpensa.

2012

13 febbraio. I treni Flirt TILO a 6 casse sono omologati e immatricolati per viaggiare sulla rete italiana.

«Prendi il tuo volo con TILO» questo lo slogan trainante della campagna promozionale, lanciata in primavera per dare visibilità al collegamento da Bellinzona per l'aeroporto di Malpensa. I cartelloni pubblicitari sono stati appesi nei treni e nelle stazioni del Sopraceneri e in punti strategici fra il Locarnese e il Bellinzonese. Sono inoltre stati realizzati spot radiofonici ed è stato distribuito un flyer informativo. In un secondo momento TILO si è rivolta ad alcune agenzie di viaggio presentando dei buoni viaggi per Malpensa: un plus da offrire alla propria clientela in partenza per vacanze o per trasferte di lavoro o di studio.

23-26 marzo. Gita scolastica diversa dal solito per 16 classi ticinesi che si sono recate al Museo dei trasporti di Lucerna con il Rete TREno, il Flirt a 4 casse rivestito con il logo dell'emittente radiofonica Rete

Tre. Obiettivo della visita il treno FFS con a bordo la campagna di sensibilizzazione «Sicuro, corretto», in sosta a Lucerna, e che quest'anno non prevede una tappa ticinese come d'abitudine. Nel corso della visita alle quattro carrozze interattive i giovani si confrontano con temi sensibili quali la prevenzione degli incidenti, il vandalismo, le aggressioni, il viaggiare senza biglietto e il littering.

Durante la seduta primaverile del Consiglio d'amministrazione e dell'assemblea generale di TILO è stato sottoscritto il contratto d'acquisto di 4 Flirt a 6 vetture destinati alla futura linea Mendrisio-Varese. A questi nuovi quattro treni finanziati dalle FFS, se ne aggiungeranno altri 4 sovvenzionati dalla Regione Lombardia.

Sono 8 i cantieri svizzeri aperti della linea Mendrisio-Varese. Per i primi 4,5 chilometri si sta procedendo al raddoppio della linea esistente, mentre i restanti 2 chilometri sono costruiti ex novo. A buon punto sono i lavori alla stazione di Mendrisio e, in zona Valera, si sta costruendo un ponte sul Laveggio. Tra queste due località si sta già procedendo all'installazione della tecnica ferroviaria e alla realizzazione della sottostruttura.

Per il sesto anno consecutivo torna l'azione «Treno-Bici» promossa da TILO in collaborazione con il Canton Ticino. Durante la bella stagione tutti gli amanti della bicicletta hanno a disposizione un prodotto pensato su misura. Chi fa una gita con la bici al seguito può usufruire della carta giornaliera. Il biglietto Ceneri-Bici permette di aggirare le salite e godersi le piste ciclabili pianeggianti. Infine l'abbonamento annuale si rivolge a chi spesso porta con sé la due ruote.

Da settembre con la nuova tariffa integrata (TIA) il biglietto «Arcobaleno» è realtà. Non solo abbonamenti, ma da ora in poi è possibile acquistare anche biglietti per i trasporti pubblici con il sistema a zone. Sia agli sportelli che ai distributori automatici, indicando la località di partenza e quella di arrivo, saranno calcolate automaticamente le zone necessarie per coprire la tratta scelta. Così come gli abbonamenti, il biglietto sarà valido per tutti i mezzi di trasporto appartenenti alla Comunità tariffale Arcobaleno. Sono disponibili anche carte giornaliere e carte multicorse. La cartina delle zone è stata rielaborata. Ora le 49 zone valide per i singoli biglietti sono indicate con un numero a tre cifre, mentre le 16 zone per gli abbonamenti sono rappresentate con numeri a due cifre.

A fine agosto è stata lanciata la nuova campagna pubblicitaria di TILO in cui i collaboratori TILO e FFS prestano il loro volto all'azienda. L'obiettivo è quello di «umanizzare» l'azienda mostrando che dietro a un servizio di qualità c'è l'impegno e il

lavoro di molte persone. Giovanni Nuvola è il nuovo membro della Commissione del personale (CoPe) e succede a Didier Colombo che ha rassegnato le dimissioni. Lucio Campesi è stato designato quale nuovo presidente, mentre Gionata Beroggi ne è il vicepresidente.

TILO è alla ricerca di allievi macchinisti in vista dell'entrata in servizio della nuova linea Mendrisio-Varese. L'inizio della formazione è previsto a febbraio 2013.

21 novembre. A Locarno-Muralto nell'ambito dell'inaugurazione del marciapiede 1 rinnovato, è stato battezzato un treno TILO con il nome «Locarnese».

A metà ottobre un treno Flirt è stato battezzato con il nome di «Valli del Luinese» durante i festeggiamenti per i vent'anni dell'Associazione Verbano Express che, tra le varie attività, gestisce il Museo ferroviario del Verbano.

Per Capodanno inserito un nuovo collegamento speciale Pigiama in partenza da Bellinzona alla 1.57 e con arrivo a Chiasso alle 2.57. Ferma in tutte le stazioni.

A dicembre nasce la nuova App di TILO per iOS (iPhone) e Android. Scaricabile gratuitamente, offre ogni tipo di informazione utile al cliente della ferrovia. In modo semplice e rapido è possibile consultare gli orari in tempo reale, le offerte per il tempo libero ed essere avvisati in caso di scioperi o perturbazioni.

Dal 9 dicembre la stazione di Mendrisio dispone di un nuovo marciapiede che garantisce un accesso più funzionale ai treni. È parte integrante della futura linea Mendrisio-Varese e sostituisce temporaneamente l'attuale marciapiede intermedio, che da gennaio sarà a sua volta rinnovato. Cambio d'orario del 9 dicembre 2012. Ai 6 collegamenti internazionali veloci TILO tra il Canton Ticino e Milano, se ne aggiungeranno altri 5. Questi treni circoleranno anche la domenica. Grazie alla collaborazione fra TILO e FFS, all'ora di punta del mattino, il treno ICN in partenza da Chiasso si fermerà anche a Mendrisio (alle 7.45). Ne trarranno particolare beneficio i pendolari diretti a Lugano e Bellinzona. Per Castione-Arbedo sono stati inseriti due collegamenti diretti in più alla sera.

2013

TILO/FFS acquista 2 Flirt per la linea di montagna del San Gottardo. L'avvio della tratta di montagna è previsto in concomitanza con l'apertura della galleria di base. La linea sarà integrata nella S-Bahn ticinese. Anche per la 150ª edizione del Carnevale di Bellinzona la tessera d'entrata al Rabadan è valida come titolo di trasporto. Grazie all'introduzione del nuovo sistema tariffale a zone, vale su tutti i mezzi di trasporto e su tutto il perimetro della comunità tariffale integrata Arcobaleno. È stato



reso più efficiente il supporto dei treni Dispo: nella serata «calda» di sabato sono quattro i convogli di riserva a disposizione in caso di necessità, mentre per le altre serate sono due. Con 85 treni speciali sono state trasportate 73 mila persone.

Da febbraio 2014 Giuseppe Ranza, macchinista TILO, diventa aiuto-sostituto pianificatore. Svolgerà questo incarico al 20%, mentre per il tempo restante continuerà a fare il macchinista. Sostituirà Giacomo Ferrari, pianificatore annuale, durante le assenze e sarà un supporto durante i momenti di intenso lavoro.

L'ingegnere Luigi Legnani è il nuovo amministratore delegato di Trenord. Vanta una lunga esperienza in ambito ferroviario. Nel 2006 diventa vice-direttore generale di Ferrovie Nord Milano e amministratore delegato di Ferrovienord. Nel 2008 viene nominato amministratore delegato di LeNORD, società che gestisce fino al 2011, anno di nascita di Trenord.

La flotta dei treni Flirt a quattro casse compie 5 anni. Vengono quindi sostituiti i componenti che hanno terminato il loro ciclo di vita quali, ad esempio, i ventilatori del sistema di climatizzazione e i componenti delle toilette. È inoltre eseguita la verifica del sistema di riscaldamento. Per svolgere questi lavori il Centro di manutenzione di Bellinzona si è dotato di nuovi macchinari ed ha investito nell'infrastruttura con l'acquisto di: una gru da 4 tonnellate, uno spingi carro, un dispositivo a batterie con comando anche manuale per lo spostamento di veicoli e una piattaforma elevata di lavoro. È stato sostituito l'impianto di illuminazione e rifatta la pavimentazione nell'area del binario sul quale si eseguono i lavori. All'interno della CoPe TILO, Alessandro Franchi è subentrato al dimissionario Gionata Beroggi.

15 marzo. Con il simbolico primo colpo di piccone sono iniziati i lavori per la realizzazione della nuova fermata Mendrisio San Martino. La messa in esercizio è prevista con il cambio d'orario del 15 dicembre 2013. È un progetto importante per la mobilità nella zona industriale e commerciale della città.

15 aprile. Inizia il corso di formazione per 12 nuovi aspiranti macchinisti. La formazione si concluderà a fine febbraio 2014.

Quando la primavera bussa alle porte, scatta l'azione «Treno-Bici» in collaborazione con il Dipartimento del territorio ticinese. Questa promozione offre a chi si sposta in bicicletta una serie di prodotti adatti ad ogni esigenza: dalla carta giornaliera, al biglietto Ceneri-Bici per evitare le salite, fino all'abbonamento annuale.

«TILO per bambini» è un nuovo progetto per far conoscere il territorio ai più piccoli e nel contempo insegnar loro ad apprezzare il treno, un mezzo di trasporto comodo ed ecologico. I treni TILO sono ideali per viaggiare con i bambini sia in famiglia che in gita scolastica, grazie alle ampie porte con pianale ribassato per un accesso facilitato e agli interni spaziosi e aperti perfetti per tenere sotto controllo anche i gruppi numerosi. Sul sito internet di TILO sono proposti quattro itinerari in Ticino e quattro in Lombardia.

Dall'8 aprile quattro collegamenti sulla linea S11 sono effettuati con treni Flirt TILO tra Chiasso e Milano Garibaldi.

A giugno due treni Flirt, uno a 4 casse e uno a 6 casse, saranno tolti dalla circolazione e serviranno da prototipo per le verifiche e i test riguardanti l'ETCS (European Train Control System). Si tratta di un nuovo sistema di controllo e di comando dei treni che risponde agli standard europei. Il treno Flirt numero 524 001, capostipite di tutta la flotta Flirt TILO e di altre flotte Flirt, ha superato a giugno la soglia del milione di chilometri percorsi. Grazie a un efficace programma di manutenzione è ancora in perfetta forma. Recentemente sono stati sostituiti i carrelli, intervento previsto al raggiungimento di questo traguardo.

25 giugno. Nel corso dell'assemblea ordinaria, è stato eletto il nuovo Consiglio di amministrazione per il prossimo triennio. Per le FFS sono stati nominati, alla presidenza Anna Barbara Remund (Responsabile Traffico regionale FFS), Benno Bucher (Responsabile Finanze Traffico regionale FFS), Amin Weber (Responsabile Sviluppo dell'azienda FFS). Per Trenord sono stati eletti alla vicepresidenza Francesco Triscari Binoni (membro del CdA Trenord), Alessandro D'Elia (Direttore Amministrazione e Finanza Trenord) e Dino Simeoni (Direzione Pianificazione Trenord).

A luglio TILO organizza il trasporto per il campo cantonale degli scout ticinesi «Fantastico 2013». Circa 1500 scout utilizzano i treni Flirt TILO per raggiungere la Leventina. Domenica 21 luglio un treno speciale composto da due Flirt a 6 casse lascia la stazione di Chiasso carico di scout, e dopo aver fatto tappa a Mendrisio e Lugano riparte in direzione della Leventina. Più o meno contemporaneamente un altro treno a 6 casse parte da Tavernerio e si congiunge a Bellinzona con il treno proveniente da Locarno e Cadenazzo. Le destinazioni sono le stazioni di Airolo, Ambri e Rodi-Fiesso, quest'ultima riattivata per l'occasione, da dove gli scout raggiungeranno Dalpe e dintorni con altri mezzi.

Si svolge la campagna «Agli eventi con TILO» per promuovere l'utilizzo dei collegamenti S20 in concomitanza con importanti manifestazioni come il Festival del cinema di Locarno e Ascona Jazz Festival. 27-29 settembre. Confermata la collaborazione tra TILO e la Sagra dell'uva di Mendrisio con treni speciali per l'evento che può essere raggiunto comodamente e in tutta sicurezza ogni trenta minuti fino a tarda serata, in particolare con tre collegamenti speciali, oltre all'abituale TILO Pigiama.

Anche quest'anno l'Hockey Club Ambri Piotta invita i tifosi a recarsi alla pista di ghiaccio della Valascia usando il biglietto di ingresso o l'abbonamento come titolo di trasporto. Grazie all'entrata in vigore della Tariffa Integrata Arcobaleno, i tifosi possono viaggiare anche su altri mezzi di trasporto, dal proprio domicilio fino ad Ambri-Piotta e ritorno.

Esce la campagna «Minuti di viaggio» per sensibilizzare i pendolari del Bellinzonese e del Locarnese. Un viaggiatore dal treno si rivolge agli automobilisti probabilmente bloccati dal traffico e gli chiede: «Io, Bellinzona-Locarno in 27 minuti. Tu in auto?» In vista della messa in esercizio della Ferrovia Mendrisio Varese, è approvata la pianificazione per la formazione del personale interoperabile che potrà quindi circolare nei due stati. Inizialmente saranno 12 i macchinisti a formarsi per le tratte italiane.

La campagna «Natale con TILO», in collaborazione con RailAway, invita i clienti a recarsi ai mercatini natalizi in treno.

Cambio orario 15 dicembre 2013. È operativa la nuova fermata Mendrisio San Martino. Sono sospesi i collegamenti S10 tra Chiasso e Como San Giovanni/Albate Camerlata in quanto il Consiglio di Stato del Canton Ticino ha deciso di bloccare i finanziamenti della tratta in territorio italiano.

Piccola rivoluzione per gli orari in Ticino, cambiano infatti di qualche minuto gli orari sulla S10 e S20. Tutti i treni della linea S10 in Leventina fermano anche a Lavorgo. ➤

Risparmio di energia = formazione + esperienza + tecnica

L'argomento dello stile di guida a risparmio energetico era già stato trattato a suo tempo nel 2010 in occasione di una giornata d'istruzione. La base dell'enorme potenziale di risparmio era data dalle misurazioni effettuate in agosto/settembre 2009 sui treni navetta Re 460. I dati emersi non sono purtroppo compatibili con l'ADL. *Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale*



L'analisi dei dati era stata effettuata dalla ditta esterna Enkamatik che non si era avvalsa né dei piani operativi né dei dati del personale. Le misurazioni erano state fatte tra Lucerna e Zurigo, come pure tra Ginevra e San Gallo, ciò che non è riscontrabile da parte dei macchinisti. A condizione che la circolazione del treno avvenisse in maniera puntuale, le priorità erano state definite come segue:

- Rinunciare al freno pneumatico a $v > 80 \dots 40$ km/h; se necessario, attivare il freno pneumatico solo in caso di bassa velocità.

- Prevedere solo leggeri aumenti della velocità (da $v > 80 \dots 100$ km/h).

- Decelerare in base al profilo della linea. Dall'analisi è emerso per esempio che, a dipendenza dallo stile di guida, la differenza nel consumo di energia per la tratta Lucerna-Zurigo è di oltre il 37% (615 kWh e 842 kWh). La differenza di 227 kWh corrisponde al consumo elettrico di una famiglia media in venti giorni. Tutte le corse hanno avuto luogo con tempo asciutto e, con delle tolleranze minime, quasi in contemporanea. Stando alle misurazioni effettuate, per circa il 15% delle corse vi è spazio per un ulteriore potenziale di miglioramento, per circa il 35% non sono ancora ottimali e per circa il 50% sono già buone se non ottime. Se si calcolano le cifre di queste due tratte per un anno, il potenziale di risparmio corrisponde a ca. 7 GWh/anno, beninteso, solo per queste due linee. Se facciamo una stima moltiplicata per tutti i treni, il poten-

ziale di risparmio sarebbe molto superiore rispetto a quanto possibile grazie all'ADL; questo anche se, per essere realistici, si dividesse questa cifra per quattro, dato che non tutti i treni circolano in maniera puntuale, in condizioni atmosferiche ideali e con una sufficiente riserva di tempo. Per realizzare il massimo risultato, si dovrebbe poter quindi combinare questi due sistemi che, purtroppo, non sono ancora compatibili.

Guida adattiva ADL

L'idea di fondo del progetto ADL è ambiziosa. Al fine di evitare situazioni di conflitto, si comunica in tempo reale al macchinista la velocità ideale sull'iPad presente in cabina. L'adeguamento della velocità consente di evitare eventuali fermate non pianificate nei cosiddetti punti di conflitto, dal momento che l'accelerazione dopo una fermata genera un enorme consumo di energia.

Ma, come spesso accade, i problemi maggiori si incontrano nei dettagli. In caso normale, un macchinista come si deve comportare in assenza di istruzioni da parte dell'ADL? L'ADL, infatti, interviene solo nelle situazioni di conflitto. Dovrà basarsi sui tempi intermedi indicati nel piano di marcia, dovrà viaggiare alla velocità massima consentita, oppure in base alla propria esperienza e con un consumo energetico quanto più basso possibile? Affinché l'ADL possa calcolare le previsioni e le situazioni di conflitto, i macchi-

nisti devono comportarsi tutti allo stesso modo, e cioè devono viaggiare sempre alla massima velocità consentita (direttive ADL-PowerPoint). Guidare alla velocità massima consentita significa però consumare tanta energia, perdendo così tutto il potenziale derivante da uno stile di guida a risparmio energetico, come evidenziato dalla giornata d'istruzione del 2010. Come menzionato prima, questo potenziale non è affatto indifferente e neutralizza l'effetto dell'ADL. Il paradosso è che, affinché il sistema ADL possa funzionare, bisogna guidare prevedendo un forte consumo di energia. Infatti, mentre guida il macchinista non dispone di dati certi sulla situazione dell'esercizio e sugli eventuali punti di conflitto. Soltanto la sua esperienza sulla corsa dei treni che viaggiano davanti, dietro o accanto a lui può aiutarlo ad evitare determinati punti di conflitto ricorrenti e, questo, raggiungendo i previsti punti d'arrivo più velocemente o più lentamente. Questa parte relativa all'esperienza viene però neutralizzata dalla prescrizione dell'ADL di circolare sempre alla massima velocità consentita.

Anche la velocità definita dall'ADL (v-opt) comporta una perdita di energia, perché il fatto di mantenere sempre la stessa velocità su un terreno collinoso automaticamente genera un maggiore dispendio di energia rispetto a quando si percorre un terreno pianeggiante (in maniera analoga alla marcia in folle con l'auto).

[Tempo] + [Ø v-opt]

Rispetto alla velocità media, una soluzione migliore sarebbe quella di attenersi al previsto tempo intermedio. Questo consentirebbe al macchinista di tener conto della conformazione del terreno e di raggiungere il punto d'arrivo in maniera economica e puntuale.

L'idea è stata criticata dal reparto RSQ con la motivazione che il fatto di dover calcolare la velocità media in base al tempo intermedio comporterebbe una distrazione eccessiva del macchinista. Questa argomentazione è, con rispetto parlando, poco lungimirante.

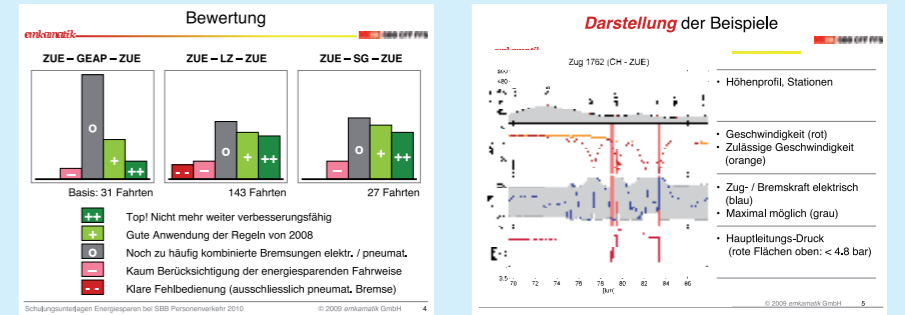
Se si comunicasse sia il tempo intermedio che la velocità media, il macchinista potrebbe disporre di informazioni che gli consentono di prevedere una guida rispettosa da un punto di vista energetico, senza ulteriori distrazioni. Ci si distrae, infatti, quando si deve prestare continuamente attenzione ai costanti «bip-bip» e non se ci sono 6 o 10 lettere.

Un'ulteriore fonte di distrazione (contestata soprattutto dal VSLF) è data dal fatto che, nel momento in cui l'ADL trasmette una raccomandazione di marcia, l'attenzione del macchinista viene spostata dalla situazione reale, fatta di segnali per la limitazione della velocità, di rallentamenti e di altre limitazioni della velocità, alla velocità ottimizzata dall'ADL nel LEA. Anche se, nel caso più ottimistico, un solo macchinista su mille dovesse interpretare erroneamente la prescrizione di velocità o si lasciasse distrarre, il potenziale giornaliero di conflitto aumenterebbe in maniera non indifferente. Ma, se già ci deve essere un rischio maggiore, ci dovrebbe essere almeno un valore aggiunto. Se, da una parte, la prescrizione di velocità v-opt consente di ottimizzare il flusso dei treni, dall'altra parte produce invece un consumo energetico decisamente maggiore rispetto ad uno stile di guida ottimizzato che tiene conto del territorio. Quanto più estensivo è l'impiego dell'ADL e tanto maggiore sarà il consumo di energia.

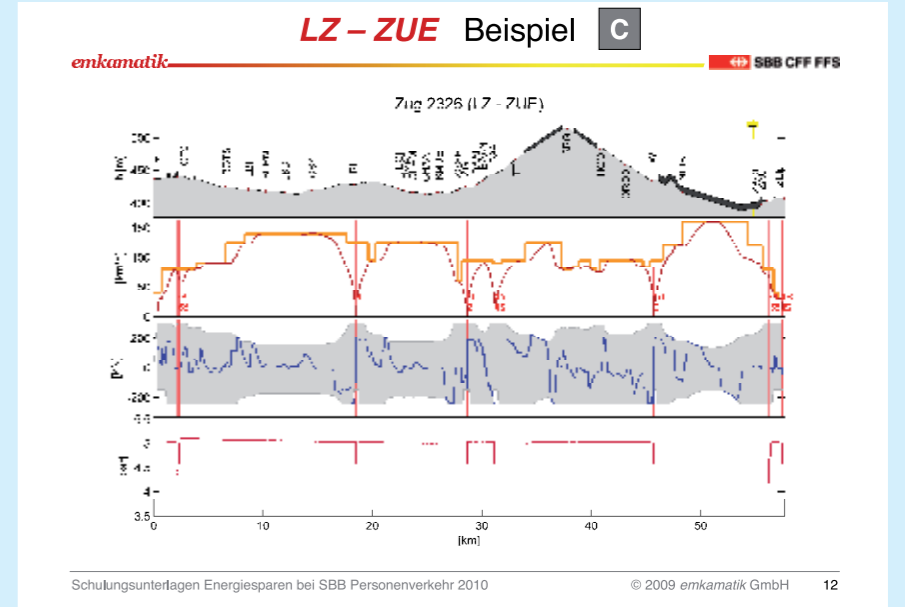
Dopo l'importante promozione mediatica da parte di PR, forse ci si aspettava troppo dal progetto ADL. Una guida rispettosa del consumo di energia da parte del macchinista unicamente grazie ai mezzi elettronici è solo una mera illusione. Anche se questo sistema venisse introdotto in modo capillare, potrebbe contribuire solo in parte al raggiungimento dell'obiettivo aziendale in campo energetico se non si tiene conto dei risultati emersi dalle misurazioni effettuate cinque anni fa.

0-1

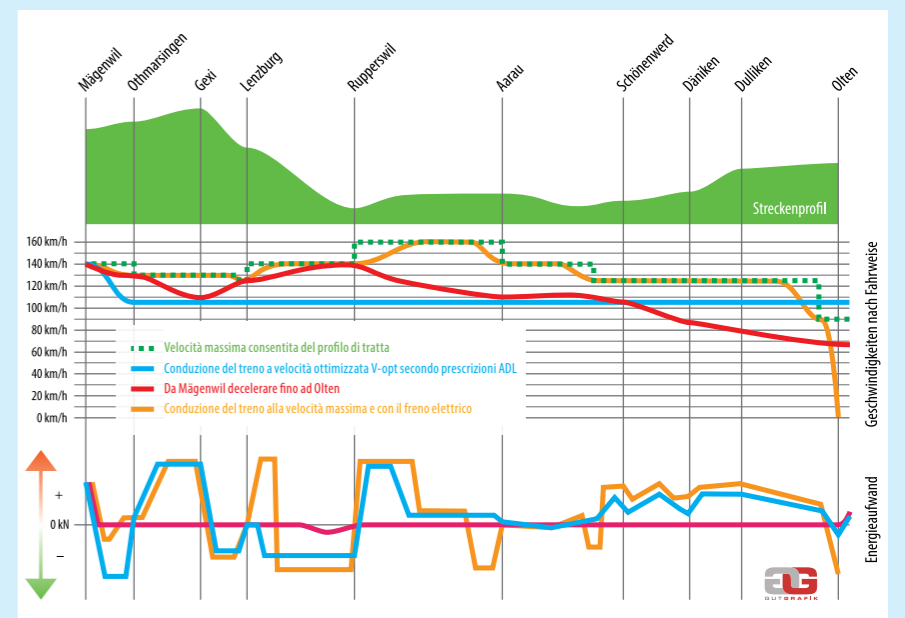
Il successo dell'ADL dipende da un'informazione esaustiva ai consumatori finali e, non da ultimo, dalla loro accettazione.



Folien: Markus Lerjen, Markus Meyer (emkamatik) Walter Elmer, Markus Halder (SBB)



Il seguente esempio ci mostra il consumo di energia in base allo stile di guida con un IC-DOSTO che circola puntualmente sulla tratta Zurigo-Berna, senza fermata. La distanza tra Mägenwil e Olten è di circa 28 km, la durata della corsa è di 16 min., per cui si ha una velocità media di 105 km/h. Il presupposto per la guida «V-opt ADL» e «senza corrente» è il fatto di attraversare Olten in modo puntuale, in quanto questo punto nodale non dovrebbe essere raggiunto troppo presto, altrimenti per esperienza si sa che poi bisogna prevedere una fermata indesiderata (come raffigurato in «V-max»). Nelle modalità di guida «V-opt ADL» e «senza corrente», l'IC-DOSTO viene gestito unicamente tramite il «regolatore v-soll» che mantiene automaticamente la velocità impostata grazie allo sforzo di trazione, al freno elettrico e alla frenatura a recupero.



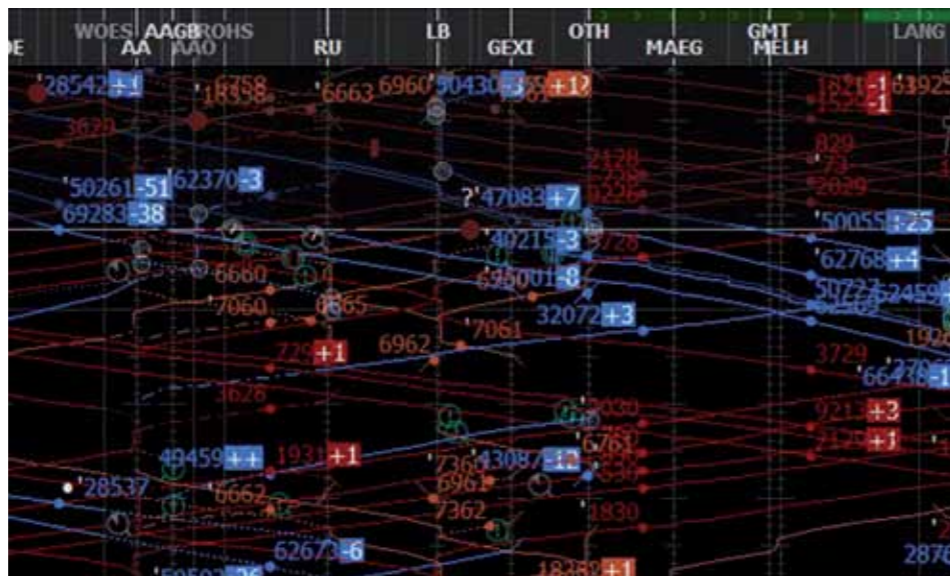
Questo perchè, sul piano pratico, il macchinista deve poter prendere delle decisioni digitali di vitale importanza nell'arco di pochi secondi: un semplice sì o no. Il macchinista è abituato a usare la testa per tirare fuori il meglio da ogni situazione. Ma, per far questo, ha bisogno di rigorose informazioni digitali, da 0 a 1. Purtroppo, i conducenti dei treni non sanno esattamente come si devono comportare e nemmeno gli addetti ai posti di manovra che devono attivare manualmente l'ADL. È davvero incomprensibile che nel preventivo di 33 milioni di franchi non si tenga conto di un'adeguata istruzione degli utenti. Gli incontri informativi facoltativi organizzati presso i singoli depositi, a cui tuttavia può prendere parte solo una piccolissima parte dei dipendenti, decisamente non sembrano dare una giusta priorità a questo progetto, vanificando così il grande impegno dei responsabili del progetto.

Formazione + esperienza + tecnica

Un fattore essenziale per uno stile di guida ottimale dal punto di vista energetico è l'esperienza. Altrettanto importante è però anche la formazione. Anche nell'ambito della formazione di base abbreviata dei macchinisti, il tema della guida a risparmio energetico è stato purtroppo stralciato. Per raggiungere la massima efficienza, ci vuole tempo e un'adeguata conoscenza dei profili delle linee. Le moderne automotrici con tempomat (v-soll) portano all'indolenza e ad una conoscenza sempre più limitata dei profili delle tratte. La trasmissione di questo know-how alle generazioni future sta alla base del risparmio energetico e, di conseguenza, rappresenta anche un investimento molto lucrativo per le imprese ferroviarie. L'ADL non potrà mai compensare gli effetti di questa perdita di know-how. In primo luogo viene la formazione, che è l'elemento essenziale per un risparmio reale dei costi dell'energia. Altrettanto importante è assicurare un flusso di informazioni chiaro e completo, sia per quanto riguarda la guida con, o ancora più importante, senza l'ADL. Un altro elemento da non sottovalutare è anche la motivazione del macchinista nel cercare di ottimizzare le prestazioni del proprio treno grazie ad una guida più accorta. Non da ultimo, c'è poi la tecnica. Senza una visione d'insieme dello stato dell'esercizio, anche con la più grande esperienza è praticamente impossibile prevedere dove ci sono dei temporanei punti di conflitto. E sta proprio qui il potenziale aggiuntivo della guida adattiva. Sarebbe davvero peccato se questo validissimo progetto dell'ADL dovesse naufragare solo per una questione di trasposizione tecnica. La soluzione va ricercata nella combinazione dei due progetti.

ADL – Che tortura!

Premetto che, essendo generalmente aperto alle novità, non vedevo l'ora di fare la mia prima corsa con guida adattiva (ADL) e già pregustavo le grandi cose che avrei potuto fare. *Markus Leutwyler, macchinista di Zurigo*



Dove possibile, velocità elevate e, dove necessario, velocità più basse. Niente più frenate brusche a causa di segnalazioni inattese e rallentamenti a risparmio energetico grazie al sistema elettrico di frenatura. La mia prima corsa «ufficiale» mi è stata assegnata proprio il giorno stesso dell'inaugurazione. Mi trovavo sulla NBS, quando l'indicatore di velocità mi ha segnalato una EOA (quasi «fermata»). L'ADL indicava invece «Vopt = 120 km/h», il che mi ha insospettito un po', dato che una simile indicazione comporta un certo potenziale di rischio. Mi ha spiazzato un po' anche il segnale sonoro di marcia, in quanto è troppo simile ai nostri tanti segnali di avvertimento acustico (ZUB, ETCS, rallentamento, ecc.). Da Berna mi è poi stato chiesto per telefono cosa pensassi della corsa, per cui ho segnalato i punti critici che avevo riscontrato e siamo rimasti d'accordo che avrei segnalato la questione del segnale acustico mediante una proposta PCM. A questa prima corsa ne hanno poi fatto seguito delle altre, durante le quali mi sono reso conto che accumulavo dei ritardi molto importanti che, dal mio punto di vista, non erano affatto plausibili. A Thalwil, per esempio, mi è arrivata la segnalazione S2 Vmax = 40 km/h fino ad Enge e poi, a Wollishofen, «ADL Cancel». Ritardo: 5 minuti. Ma anche all'entrata nella stazione di Gossau in direzione San Gallo, che è lunghissima e comprende un deviatoio di raccordo. Si trattava di guidare fino all'inizio della stazione, dopodiché sono stato «congedato», accumulando così un altro immotivato ritardo.

Non sono tanto i casi di guida un po' originale a preoccuparmi, ma quello che mi sorprende è piuttosto che, anche volendo, un reale controllo del mezzo spesso non è possibile neanche quando sarebbe necessario. Infatti, mi è già capitato più volte di passare ad alta velocità nella galleria del Born davanti ad un segnale di avvertimento e di dover fare una frenata a fondo. Capita inoltre di frequente di imbattersi in altri treni nell'area di Zurigo-Killwangen o Olten-Aarau. In questi casi, ogni volta devo telefonare alla centrale operativa e chiedere una raccomandazione di marcia. In alcuni casi mi è stato risposto: «Oh, aspetta un attimo che attivo l'ADL.» Ma mi è anche già capitato di sentire frasi del tipo: «Non posso attivare l'ADL perchè il sistema non ha evidenziato dei problemi.» La cabina è un ambiente molto particolare e non è ammissibile che si continuino a trasmettere all'infinito dei segnali acustici o delle segnalazioni, a fare segnali luminosi, a modificare o pasticciare a proprio piacimento. Bisogna smetterla di installare degli strumenti che fanno solo arrabbiare o addirittura spaventare la gente, perchè l'accettazione di un progetto può svanire in un attimo. Più di qualsiasi altro progetto, l'ADL è strettamente legato al gradimento dei macchinisti. Il sistema può funzionare solo se tutti i treni interessati sono gestiti al meglio, ma, al momento, qui le cose decisamente stentano a decollare. La mia richiesta PCM di prevedere un adeguato segnale acustico per l'ADL è stata respinta con una motivazione che, malgrado l'abbia letta e riletta più volte, non ho anco-

ra ben capito: «Per tutti i veicoli moderni abbiamo una gamma di 16 segnali acustici con differenti frequenze e tonalità. È difficile trovare o installare un nuovo segnale, in quanto si rischia di entrare in conflitto con l'attuale successione di toni.» Infatti, il problema è proprio questo! Il suono è praticamente identico al segnale di avvertimento dell'ETCS. Inoltre: «Di norma, il sistema RCS assegna al macchinista da una a due corse con guida adattiva (ADL) alla settimana. Un eventuale adeguamento potrebbe provocare dei problemi con il KIS o analoghi sistemi. (...) Capiamo bene le ragioni della sua proposta, ma non possiamo mettere in pratica questo suo suggerimento anche per una questione di costi-benefici, in quanto il plusvalore che ne deriverebbe sarebbe troppo limitato rispetto a quanto ci si potrebbe attendere.» Per finire, c'è un ultimo punto che mi ha fatto schierare dalla parte di chi è contro l'ADL. Il mio LEA puntualmente si impiantava quando dovevo fare l'update e non potevo far altro che installare l'app di nuovo, ciò che a volte dovevo fare durante il giorno! Secondo un insider, il motivo era il seguente: un errore dovuto all'ADL che sovraccarica una memoria interna dell'iPad. Il problema si dovrebbe poter risolvere con il sistema operativo iOS8. Non metto in dubbio che l'ADL sia un progetto estremamente complesso, ma personalmente ho l'impressione che si tenga troppo poco conto del fattore «macchinista», soprattutto una volta che la fase sperimentale è conclusa. Sentendo anche il parere dei miei colleghi, ho l'impressione che nessuno sia soddisfatto dell'ADL, e questo è davvero un gran peccato, ma del tutto inevitabile!

Nota della redazione:

Con la guida adattiva si sono purtroppo avverati i fondati timori dei macchinisti dei treni. Malgrado l'adozione delle raccomandazioni di marcia da parte dei macchinisti, le corse con «guida adattiva» puntualmente vengono interrotte bruscamente quando si passa davanti a dei segnali di avvertimento, vanificando così all'istante l'effetto di risparmio energetico auspicato. Abbiamo inoltre degli esempi di raccomandazioni di guida che, una volta eseguite, sembra abbiano avuto come conseguenza delle frenate d'emergenza del sistema ZUB, in quanto erano state effettuate immediatamente dopo l'attivazione dei segnali, peraltro non visibili al macchinista. Succede inoltre spesso che le segnalazioni dell'ADL si susseguano ininterrottamente ad intervalli di tempo ravvicinati, ciò che ci spinge a credere che spesso e volentieri si approfitti dell'ADL per mascherare delle manchevolezze a livello di programmazione.

PEKABA: Conclusione del progetto

Attualità Condotta dei treni. *Daniel Hurter, redattore LocoFolio*

Giovedì, 23 ottobre 2014, da Fabian Rippstein

Care colleghe, gentili colleghi
Alla fine di settembre 2014, la direzione di Infrastruttura ha concluso il progetto PEKABA con tutti i suoi progetti parziali (prototipo Laufental, stazione pilota Berna). Cogliamo l'occasione per ringraziarvi per la proficua collaborazione, la cooperazione e i preziosi consigli e accorgimenti. I risultati del progetto vi sono stati comunicati già nel mese di luglio.

Come convenuto già nel 2013, l'accordo speciale dell'UFT per i rilevamenti straordinari in LEA dei posti di fermata nella Laufental si è concluso a fine settembre 2014. Per questo motivo il 30 settembre 2014 nelle stazioni della regione sono state collocate nuovamente le tavole per posto di fermata. Di conseguenza le tavole dovranno essere osservate da subito conformemente alle PCT.

Dopo l'aggiornamento dei dati nel LEA, i rilevamenti straordinari delle fermate non saranno più visibili. Qualora non fosse il caso, vogliate mettervi in contatto con noi o con il Fachbus LEA. Al più tardi dalla release Client prevista per il 29 ottobre 2014 questa funzione non sarà più contenuta nel LEA.

Sulla base dei risultati acquisiti, l'utilizzo delle tavole per posto di fermata sarà ulteriormente sviluppato da P-OP-ZF. Vi terremo aggiornati.

In caso di domande sono volentieri a vostra disposizione oppure rivolgetevi a Fabian Rippstein Bornhövd o al vostro CLP.

Vi ringrazio per la cortese attenzione e vi porgo cordiali saluti,

Oliver Specker
Capoprogetto PEKABA
Fabian Rippstein Bornhövd
Capo filiale Nord



Ci fa tanto piacere che le FFS abbiano ringraziato anche il VSLF per le sue preziose segnalazioni, come per esempio quelle riportate nel LocoFolio 2/2013, e che il VSLF abbia contribuito a far sì che non si continui a sperperare inutilmente del denaro per il progetto Pekaba. È vero che nel frattempo si sono già accumulati dei costi pari a diverse centinaia di migliaia di franchi ma, per contro, grazie al progetto Pekaba la seguente poesia satirica non mancherà di far furore durante il carnevale di Basilea di quest'anno:



D Bundesbaan ergläärt in Lauffe uns dumme Bassaschier, wie me yy- und uusstyggt uff em Glais bim Berong vier. Mir sinn flexxybel und wuurdn uns no gäärn beleere loo, nur miest derfür halt ab und zue e Zuug au phinggtlig koo.

d' Sydydiaane

Senz'altro avrete sentito parlare delle divergenze sorte a Delémont riguardo ai tempi di spostamento all'arrivo e alla partenza di uno o due ICN. Se per alcuni la cosa era indifferente, per altri invece non è stato così. *Ruedi Gfeller, presidente della sezione Basilea*

Per quello che tutti noi già sapevamo e abbiamo reso noto ancor prima dell'introduzione dell'ultimo cambio di orario, la direzione trazione V ha impiegato più di tre mesi. La questione non concerneva tanto i tempi forfettari definiti dalla commissione del personale (CoPe), quanto piuttosto le disposizioni esecutive di Mani Haller riguardanti i nuovi BAR PL del 25 settembre 2013, che prevedono quanto segue: Tutte le pause inferiori a 36 min. devono essere esaminate dalla commissione per la pianificazione del lavoro (APK) e dai pianificatori per appurare se i previsti tempi di spostamento sono sufficienti a garantire una pausa (osservazione: in base alla LDL, almeno 30 min.). Malgrado la commissione APK abbia già reclamato più volte, il reparto pianificazione delle risorse (PR) ha sempre asserito che il tempo è sufficiente.

A fine gennaio 2014, il preposto rappresentante della CoPe ha esaminato nuovamente la questione dei tempi di spostamento e ha constatato che non sono assolutamente sufficienti per un ICN e, tantomeno, per due. Malgrado si continuasse ad affermare che i tempi di spostamento fossero sufficienti, a metà febbraio si è provveduto ad adeguare i turni per due ICN. Siccome i turni con un ICN sono rimasti invariati, siamo dovuti intervenire un'altra volta. Ad inizio marzo 2014 abbiamo ricontrollato tutti i tempi di spostamento, indipendentemente dai risultati dell'esame fatto a fine gennaio dal rappresentante della CoPe. Ecco cos'è emerso dal nuovo controllo: per garantire una pausa minima ai sensi della LDL, i tempi di spostamento non sono sufficienti nemmeno per un solo ICN. Verso la fine di marzo PR ha quindi dovuto adeguare tutti i turni.

Avevamo chiesto a DT una compensazione di tempo retroattiva che è stata prontamente respinta, con la motivazione che finora i cambiamenti di turni nel corso dell'anno non sono mai stati bonificati retroattivamente. Queste pause, e rispettivamente questi turni, già dall'inizio non avrebbero dovuto però essere pianificati in questo modo.

Per questo motivo abbiamo deciso di contattare l'ombudsman delle FFS, pregandolo di farci avere una valutazione sui processi e sulle decisioni prese. La valutazione ci è arrivata ieri e, purtroppo per noi, è negativa, in quanto l'ombudsman Peter Lehmann si è pronunciato contro una compensazione di tempo retroattiva. Come mi ha informato telefonicamente, non gli è stato facile prendere questa decisione. Determinanti

sono state tuttavia le disposizioni esecutive dei nuovi BAR PL, in quanto non vi è riportato in quale lasso di tempo debba aver luogo la definizione dei tempi effettivi di spostamento da parte della commissione APK e dei pianificatori in presenza di situazioni speciali. Come potrete evincere dalla seguente lettera, l'ombudsman Peter Lehmann chiede che, in caso di discrepanze, nelle disposizioni esecutive dei BAR PL sia indicata una durata approssimativa dei processi.

Qui di seguito la valutazione dell'ombudsman Peter Lehmann:

Egredi signori,
qui di seguito la mia presa di posizione sulla richiesta del VSLF:

1. Svolgimento dei fatti

05.12.2013: Il sig. Thomas Meier, macchinista di Basilea, ha informato la commissione APK circa le incongruenze dei tempi di spostamento a Delémont.

Febbraio 2014: A seguito dei rilevamenti eseguiti in gennaio, da febbraio 2014 si è previsto un adeguamento dei tempi per i treni a doppia trazione (due ICN).

03.03.2014: Intervento di Ruedi Gfeller, presidente della sezione Basilea del VSLF, in quanto il problema non era ancora stato risolto definitivamente (problema con un ICN).

07.03.2014: Ennesimo rilevamento dei tempi di spostamento a Delémont (conclusioni: i tempi non sono sufficienti e bisogna adeguare i turni).

13.03.2014: Intervento di Ruedi Gfeller presso Mani Haller per quanto concerne la «richiesta di tempo retroattivo».

A seguito della riunione del 22 marzo, nel mese di marzo la CoPe ha comunicato che i tempi di spostamento per l'inversione a Delémont sono stati adeguati e che le rivendicazioni retroattive di tempo per i precedenti servizi andavano rivendicate individualmente presso il rispettivo capo del personale (CLP).

22.03.2014: Adeguamento di tutti i turni.

24.03.2014: Decisione della DT che non si sarebbe previsto alcun adeguamento retroattivo e che non ci sarebbero state ulteriori comunicazioni (la consuetudine vuole che non si prevedano delle compensazioni di tempo per i cambiamenti intervenuti nel corso dell'anno).

01.04.2014: Ruedi Gfeller, presidente della sezione Basilea del VSLF, ha chiesto l'intervento dell'ombudsman, sollecitando una valutazione neutrale riguardo alla richiesta fatta a DT (compensazione di tempo retro-

attiva, dal momento che il processo durava da oltre 4 mesi).

09.04.2014: Colloquio tra Ruedi Gfeller e l'ombudsman a Zurigo.

23.04.2014: Colloquio tra Fabian Rippstein Bornhövd, capo della filiale DT della Svizzera settentrionale, e l'ombudsman a Lucerna.

2. Argomentazione del datore di lavoro

OP-ZF motiva come segue la decisione di respingere la richiesta del VSLF: I tempi vengono generalmente arrotondati per eccesso e, in parte, vi rientrano le pause, per cui i tempi morti vengono compensati entro la fine dell'anno.

- In questo specifico caso c'era chi era del parere che i tempi fossero corretti e chi, invece, no. La commissione locale APK ha però approvato e assegnato un tempo della durata di 3 minuti, motivo per cui non abbiamo ritenuto di dover reagire subito.

- I cambiamenti di turno nel corso dell'anno sono validi dalla data del cambiamento stesso e non è prevista una «compensazione» di tempo.

- In linea di massima, si applicano i tempi calcolati con la commissione APK. Abbiamo tuttavia definito dei punti di riferimento, in quanto non calcoliamo ogni singolo percorso individualmente. A Basilea, per esempio, assegniamo sempre 5 minuti, indipendentemente dal fatto che il treno arrivi sul binario 4 o sul binario 15.

- Dopo ogni treno, si aggiungono 4 minuti per la messa fuori servizio e la consegna dello stesso.

- Con la soluzione applicata a livello nazionale di impiegare i nuovi tempi (arrotondati in eccesso) dalla data di ogni cambiamento di turno, si ha automaticamente una «compensazione». Questo permette di non rubare del tempo, bensì di conteggiarlo in un secondo tempo.

- I tempi vengono e sono sempre stati arrotondati al minuto successivo per tutti i rilevamenti.

- Non vi sono state disparità di trattamento per quanto riguarda i collaboratori di Basilea dal momento che, stando a PR e ai CLP, per tutto il periodo che va dal nuovo orario al 22 marzo si dispone unicamente di una lista di riserva.

- Il conteggio retroattivo non sarebbe plausibile, in quanto la durata totale delle pause di alcuni turni era superiore all'ora e, pertanto, la parte in eccesso era già stata compensata.

- Vi sono anche dei casi che sono stati pianificati in maniera troppo generosa e che

in seguito hanno dovuto essere ritoccati verso il basso, ma non per questo abbiamo reclamato indietro dai dipendenti il corrispondente tempo di lavoro.

3. Considerazioni sui fatti e sulle argomentazioni

- Nel corso del processo in questione si è giunti a delle conclusioni contraddittorie (varie misurazioni sul posto con risultati differenti).

- Sono state coinvolte tante persone e tanti gruppi, ciò che senz'altro non è tornato utile al processo.

- La comunicazione non è stata sufficientemente rigorosa, ciò che ha dato luogo a malintesi.

- Come di consuetudine, finora non sono mai state accordate delle compensazioni di tempo (di norma, gli adeguamenti dei turni avevano luogo subito dopo).

- Nel caso in questione, il lasso di tempo dal primo intervento fino all'adeguamento definitivo del turno era di circa 4 mesi.

- Non c'è una regola chiara che definisca quanto debba durare un processo dal momento della constatazione fino alla successiva applicazione.

4. Raccomandazioni

1. Malgrado il processo di adeguamento sia stato relativamente lungo, nel caso in questione non ci si dovrebbe discostare da quanto precedentemente stabilito.

2. Nell'ambito delle prossime trattative in materia di CCL/BAR bisognerà tuttavia definire una regola vincolante per una corretta durata del processo (dal momento della constatazione fino alla successiva applicazione dei turni da adeguare).

Cordiali saluti, Peter Lehmann
Ombudsman per il personale

Epilogo

Ancora nel mese di settembre di quest'anno, PR ha pianificato dei turni con pausa a Delémont che contravvenivano a quanto previsto dai BAR. Se non altro, questa volta la direzione ZF-ND ha provveduto a reclamare presso PR che, a sua volta, ha promesso dei miglioramenti ma, a soli due giorni di distanza, si è dovuto constatare che un turno era stato nuovamente pianificato in maniera sbagliata. Il «sistema» assicura una certa redditività per la creazione di nuovi turni, ma c'è veramente da chiedersi quanto possa essere redditizia una simile pianificazione, quando certi turni devono essere modificati più volte solo perché il sistema economico vuole sempre avere l'ultima parola.

Il nuovo orario dei treni 2014/15 è alle porte, ma la regolamentazione vincolante raccomandata dall'ombudsman si sta ancora facendo attendere. Per esperienza, sappiamo bene che gli errori che hanno delle ripercussioni negative su tutti noi fanno poi fatica a sparire dal sistema.

Riunione di coordinazione VSLF

Il 1° e 2° ottobre ha avuto luogo a Schönenwerd la riunione annuale di coordinazione del VSLF. Oltre al consiglio erano presenti i presidenti delle sezioni come anche i dirigenti dei diversi dipartimenti. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

È stato presentato e valutato il CCL FFS / FFS Cargo, con i nuovi modelli di pensionamento e le norme sulla durata del lavoro. L'ampio consiglio valuta buono il risultato delle negoziazioni e approva la firma parte del VSLF dei nuovi CCL FFS e FFS Cargo. Il consiglio d'amministrazione FFS deciderà a fine ottobre sul consenso delle FFS per i CCL.

Il VSLF informerà dettagliatamente sulle novità nei CCL FFS alle assemblee delle sezioni nel mese di novembre. Osservate l'avviso per l'assemblea della vostra sezione.

Altri punti centrali sono stati le casse pensioni delle diverse ferrovie e per le prossime trattative salariali, il VSLF ha fatto il riassunto delle richieste.

Per quanto riguarda gli stipendi dei macchinisti italiani della Crossrail a Briga, è stato accordato il prossimo provvedimento. Adesso si aspetta da parte dell'UFT la definizione dei salari minimi conformi ai settori in Svizzera.

Il dirigente di formazione, Christian Schneider, lascia dopo quattro anni il suo

incarico. Lo ringraziamo per il suo buon lavoro svolto e l'organizzazione dei nostri corsi di perfezionamento. Fortunatamente si sono mostrate interessate due giovani macchiniste, le quali sono state anche invitate alla riunione di coordinazione.

Un punto chiave della riunione di coordinazione costituiva la grande mancanza di personale di locomotiva in tutte le ferrovie della Svizzera. Si sta delineando che questa mancanza s'intensificherà nei prossimi anni. Non è sicuro se per lavorare di più, il personale di locomotiva si lascerà motivare come prima con dei piccoli regali. Viene messa in dubbio e rimane infine una questione di sicurezza la protezione della salute, col continuo aumento del lavoro e stessa monotonia. Che stia diventando sempre più difficile trovare dei nuovi aspiranti macchinisti per questo mestiere da sogno di una volta, non è più un segreto. Il VSLF è pronto a dialoghi con le ferrovie per trovare possibili soluzioni, affinché non rimanga nessun treno fermo.



a sinistra: Hubert Giger, Benjamin Jelk e Daniel Ruf del comitato VSLF

b.s.: Gabriela Fischer (a sinistra) e Domenika Jaggi (a destra), candidate divisione formazione; Martina Nydegger, mutazioni (in centro)

b.d.: Christina Engler, CRG VSLF, Domenika Jaggi, Ueli Amrein, sezione Lucerna, e Rahel Wyss, sezione Hauenstein-Bözberg



Connecting People – noi colleghiamo le persone

Chi si ricorda ancora il motto del più grande produttore di cellulari d'allora? «Connecting People» – Noi colleghiamo le persone. Se sento questo semplice slogan, non penso soltanto a cellulari e tariffe telefoniche convenienti, ma anche al mio lavoro quotidiano. *Clemens Kopetz, vicepresidente AEROPERS-SwissALPA*

Introduzione

Da pilota di linea, collego giornalmente le persone, le trasporto in modo sicuro da un luogo all'altro. Quest'aspetto del mio mestiere lo divido con tutte le persone che lavorano nel settore del trasporto. Sia per via terrestre, mare o appunto per quella aerea.

Sia da macchinista, sia da pilota, colleghiamo quotidianamente persone e questo superando in parte grandi distanze. I due mestieri però hanno molto di più in comune: tempi di lavoro irregolari, lavoro a turni nella notte, nei fine settimana oppure nei giorni festivi e un'alta responsabilità e fidatezza fanno naturalmente parte del nostro lavoro quotidiano.

Nonostante si riescono a notare tanti paralleli, spesso si sa poco sull'altra categoria del mestiere. Sono lieto quindi di poter dare un breve quadro sul mestiere del pilota.

La via in cabina

In teoria, la via per diventare pilota di linea incomincia in un piccolo aereo. La classica formazione del pilota è modulare e si acquisisce una licenza dopo l'altra. Per il momento rimaniamo alla licenza di pilota privato, la quale consente di volare aerei fino a un peso massimo al decollo di due tonnellate sotto condizioni di volo a vista. Quest'ultimo termine spiega, che il pilota si orienta generalmente secondo una mappa e la geografia. Se le condizioni meteorologiche sono cattive, non può e non deve più volare. Perciò il prossimo passo è quello della licenza del volo strumentale. Adesso il pilota può volare il suo aereo – se equipaggiato conformemente – anche con visibilità cattiva con l'aiuto degli strumenti di navigazione. Non deve più orientarsi geograficamente. Per guadagnare dei soldi nell'aviazione c'è bisogno della licenza di pilota commerciale. Questa consente di trasportare passeggeri e merci in compenso. Con una licenza di pilota commerciale si possono volare già in veste di copilota aerei passeggeri come per esempio l'Airbus A320 oppure il Boeing 737. Soltanto dopo aver acquisito la licenza di pilota di linea, si può volare seduti sulla sinistra da capitano. Questa licenza di pilota di linea si riceve dopo aver fatto 1500 ore di volo e un ampio esame teorico.

Oltre alla licenza, c'è di bisogno della specializzazione sul tipo di pilotaggio di un



aeromobile e della visita medica valida. Da alcuni anni è anche necessario un attestato periodico delle conoscenze in lingua inglese.

Come già accennato, questa è la via «teorica» per diventare pilota di linea. Si può fare la formazione anche in privato in un'apposita scuola d'aviazione – I costi ammontano a circa 120'000 CHF. Questo causa che spesso le persone che entrano in questo mestiere, rimangono alla fine della loro formazione su di una montagna di debiti e si accontentano di qualsiasi lavoro malpagato.

In alternativa alcune compagnie di volo offrono un cosiddetto programma ab initio. In questo, i costi di formazione vengono pagati almeno in parte dalla compagnia aerea e il pilota novizio viene formato da zero dalla propria scuola d'aviazione della casa. Un programma come questo ha per l'impresa il vantaggio, che può formare i suoi piloti dalla base e conosce perciò lo standard della formazione. Un tale programma offre a sua volta ai giovani piloti una certa sicurezza, perché alla fine della formazione si ha in tasca – in parte – un contratto a tempo indeterminato.

Se si segue l'intera formazione tutta in una volta, questa dura circa un anno e mezzo.

La giornata lavorativa del pilota di linea Chi dopo la formazione riceve uno dei posti di lavoro così ricercati, incomincia

inizialmente come primo ufficiale su un aereo regionale o a breve distanza. Al contrario dell'opinione spesso sostenuta, il copilota è già un pilota interamente formato. La differenza tra il capitano e il copilota sta tra l'altro nella loro responsabilità. Il capitano è responsabile per il volo e deve quindi essere in grado di giustificare le sue decisioni prese. Ascolterà però sempre il parere del copilota in caso di decisioni importanti e ne terrà conto nei provvedimenti che prenderà.

Anche a terra, i compiti dell'equipaggio sono differenti. Mentre il capitano e responsabile della coordinazione con le diverse interfacce, come l'assistenza a terra oppure la tecnica, il copilota si occupa ad approntare la cabina di pilotaggio per il seguente volo.

Durante il volo un membro dell'equipaggio (il cosiddetto Pilot Flying) prende in mano i compiti d'aviazione. Questo vuol dire che lui pilota l'aereo da A a B. Il secondo membro d'equipaggio (Pilot Monitoring) si occupa nel frattempo del traffico radio e svolge i lavori preliminari per il pilota addetto al volo. Normalmente il capitano e il copilota si scambiano il compito a ogni volo.

I compiti variano fortemente a secondo della linea di volo. La legge stabilisce le condizioni generali e regola non solo quanti giorni di seguito può lavorare un pilota, ma anche quante ore di riposo devono avere tra due servizi di volo, quante ore di volo possono fare al giorno, al mese oppure all'anno. Come sempre la regolazione si rivela ampia e complessa.

Momentaneamente la legge permette 900 ore di volo l'anno, rispettivamente cento ore di volo in 28 giorni consecutivi. A prima vista non sembrano molto, ma con queste sono coperte unicamente le ore di volo. In queste non è incluso il tempo di preparazione prima e dopo il servizio di volo oppure il tempo d'attesa a terra tra due voli. Il tempo massimo di lavoro in una giornata è limitato a quindici ore.

Quattro voli al giorno non sono una cosa straordinaria per un pilota a breve distanza. La quantità di servizi consecutivi può variare fino a sette giorni. Per un equipaggio a lungo raggio ci sono degli altri modelli di lavoro. Un equipaggio che vola da Zurigo a New York può tornare in Svizzera dopo un pernottamento a New York.

A questo punto le compagnie aeree devono valutare la situazione: lascio lavorare i miei piloti fino al limite, per trarne fuori il massimo della produttività, oppure gli do più spazio e ho in cambio dei piloti rilassati e motivati in cabina. Purtroppo la tendenza va nella prima direzione.

L'Unione Europea ha approvato quest'anno gli orari di servizio di volo, i quali entreranno in vigore anche in Svizzera fra due anni. Questi prevedono un'altra estensione dei limiti e di conseguenza un altro aumento della produttività. Rimane la domanda: è capace anche l'essere umano di tutto questo?

Nonostante l'aumento continuo del lavoro, il pilota di linea rimane sempre un mestiere desiderato. Il lavoro richiede una grande capacità di lavorare in un team e tanta flessibilità, cose che quando ci si trova in aria, sono ricompensate con tanti bei momenti. Si compone un nuovo team ogni servizio, che viene incaricato per un certo tempo di eseguire dei voli in modo sicuro ed economico. Il contatto con i passeggeri, il lavoro con il personale di terra, con i controllori di volo come anche l'equipaggio in cabina può rilevarsi in parte difficoltoso. Spesso viene ricompensato in modo positivo.

E quando dopo un lungo servizio ci si sveglia in una città come New York, Londra oppure Tokyo e si ha anche del tempo a disposizione per visitare questa città, si dimentica subito tutta la fatica.

Il futuro del mestiere del pilota

L'ultima decade si può definire molto tempestosa. Col sorgere di linee aeree low-cost è iniziato un crollo dei prezzi nel traffico aereo europeo che di sicuro non si fermerà. Allo stesso tempo si sta effettuando nel golfo arabo una crescita mai esistita nelle compagnie aeree sul posto. In neanche 25 anni, la flotta di Emirates Airlines è cresciuta da tre velivoli a quasi

300 aerei – non contando l'ordinazione in corso di altri 300 aerei. Con questa capacità, le compagnie del golfo inondano il mercato mondiale. Con il traguardo non solo di supremazia nell'aviazione, ma quella di dirigere le correnti del commercio e quelle finanziarie nella regione del golfo. Dato che dietro questa crescita si nasconde un obiettivo politico, i governi sostengono le loro linee aeree nazionali con sovvenzioni e regolazioni liberali. Una discussione sull'inquinamento sonoro degli aerei oppure sugli orari di apertura di un aeroporto e sconosciuta e cosa impensabile in questi stati.

Per sopravvivere in questo mercato, cercano di ridurre in continuazione i costi, in particolare quelli del personale.

Le compagnie europee come anche la politica non hanno ancora trovato alcuna risposta su questa strategia degli Emirati. In breve tempo si accolgono con molto favore le offerte a buon mercato di queste compagnie aeree. In questo modo però si rischia di non vedere che a lungo termine queste compagnie aeree occupano il posto di quelle nazionali e causano così una grande perdita all'economia pubblica del proprio paese. Perché i paesi del golfo hanno capito molto bene che l'aviazione è una cosa molto importante per un'economia pubblica funzionante. Questo vale anche per la Svizzera!

Le compagnie aeree europee combattono su due fronti: da un lato contro le compagnie low-cost in crescita sulla tratta a breve distanza, dall'altra contro l'offerta in eccesso artefatta dalle compagnie aeree del golfo su quella a lunga distanza.

Per sopravvivere in questo mercato, cercano di ridurre in continuazione i costi, in particolare quelli del personale. Loro prendono esempio dalle compagnie aeree low-cost, le quali riescono a trarre una parte del vantaggio dei costi, con contratti redatti in modo assurdo coi collaboratori. Una tale costruzione, obbliga per esempio sempre più piloti a svolgere un'attività fittizia in proprio: il pilota fonda la sua piccola impresa e offre i suoi servizi alle compagnie aeree. Questa lo retribuisce a ore di volo e scarica così il rischio imprenditoriale sul pilota e la sua piccola impresa. Perché se il pilota non vola, lui non riceve nessuno stipendio. Una compagnia europea low-cost ben nota assume i suoi piloti a Singapore e li lascia lavorare in Europa. Questa cosa è legale? Purtroppo sì. Qui si cercano spudoratamente tutti i buchi nella legge, per risparmiare costi e sfruttare i sistemi sociali europei solidi. E tutto questo sulle spalle dei dipendenti. La maggior parte dei piloti europei sono ancora assunti direttamente dall'impresa nella quale lavorano. Aumenta però il numero dei piloti con i cosiddetti «contratti di lavoro atipici». Qui c'è assolutamente bisogno di una svolta di tendenza, altrimenti nell'aviazione succederà come nella navigazione: lì non c'è quasi più una nave registrata in uno stato dell'ovest e neanche più un marinaio che ha un contratto valido oltre la traversata attuale.

I sindacati europei dei piloti lavorano in modo attivo, per informare sulla loro situazione e le possibili conseguenze sia i governi nazionali sia i rispettivi reparti nell'Unione Europea. Bisogna quindi aspettare se in futuro il mestiere del pilota sarà ancora attraente. Una cosa però è sicura: anche in futuro, noi piloti, vorremo in modo sicuro milioni di persone da A a B: Connecting People! ➤



Hart aber fair – Tenaci ma corretti

Nel talk show «Hart aber fair» della ARD del 13 ottobre 2014 Claus Weselsky, presidente del sindacato tedesco dei macchinisti, ha dovuto difendere lo sciopero dei macchinisti della GDL. *Daniel Hurter, redattore del LocoFolio*

Anche il presidente del VSLF ha seguito questa schermaglia verbale con grande interesse: «Salve Claus, CONGRATULAZIONI! TANTO DI CAPPELLO! TUTTO IL MIO RISPETTO!

Come sempre, breve e conciso, nel mentre tutto il resto l'hanno fatto le controparti ingarbugliandosi con le proprie stesse mani. Buona e simpatica l'osservazione conclusiva.

Pur non risparmiando colpi, sei stato molto piacevole e simpatico. Cari saluti e buona fortuna. Hubert»

«Caro Hubert, care colleghe e cari colleghi, Grazie per il feedback positivo! Non solo mi onora, ma mi rende anche orgoglioso il fatto di sapere che i nostri colleghi svizzeri sostengono la nostra lotta contro questo evidente strapotere. Nel frattempo, abbiamo ben cinque antagonisti, una costellazione già di per sé più unica che rara: la DB, la federazione dei sindacati patronali tedeschi BDA, il sindacato tedesco dei ferrovieri e del personale dei trasporti EVG, la confederazione tedesca dei sindacati DGB e, per finire, anche il governo federale. Del resto, questo lo sapevamo già a priori, ma non per questo ci siamo tirati indietro. Non ci sono altre vie quando l'unica alternativa è quella di piegarsi o di arrendersi. Si tratta ora di vedere quanto il confronto potrà essere duro e lungo.

Non credo ci sia bisogno di particolari spiegazioni e che sosteniate pienamente la lotta dei vostri colleghi tedeschi. Per noi, già solo questo rappresenta un incredibile plusvalore e, personalmente, mi fa particolarmente piacere. Indipendentemente dalle mentalità e dalle situazioni legali differenti, abbiamo il medesimo obiettivo: tutelare le nostre rispettabili professioni, promuoverle e fare tutto il possibile per formare anche in futuro uno scudo di protezione contro lo sfruttamento in continuo aumento da parte dei datori di lavoro.

Grazie per le belle parole e per il vostro supporto morale, di cui ho senz'altro bisogno. Per me personalmente a volte la situazione è molto pesante, ma in Germania il personale del treno ha solo questa lobby e, pertanto, tutto il resto è di secondaria importanza.

Esortandovi a continuare sempre sulla strada della pace sociale, vi auguro tanta forza, solidarietà e, ovviamente, tanto successo!

Il vostro Claus Weselsky»



Questo articolo è apparso sul giornale del GDL «VORAUS» di ottobre 2014.

Solidarität von vielen Seiten



Die GDL hat zum Tarifkonflikt/zur Tarifeinheit zahlreiche internationale Solidaritätserklärungen erhalten – bis nach Argentinien reicht die Verbundenheit. Sie erhielt auch viele Sendungen zur Kenntnis, die Gewerkschaftsmitglieder an den Deutschen Gewerkschaftsbund und an Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles geschrieben haben. Im Folgenden werden einige Briefe auszugsweise veröffentlicht.

Der Präsident des Verbands Schweizer Lokomotivführer und Anwärter Hubert Giger an die GDL

Geschätzte Lokführerkolleginnen und Kollegen in der GDL, es gibt Rechte, welche erkämpft wurden und für die es sich lohnt, sich einzusetzen: Rechte wie die Koalitionsfreiheit, will heißen das Recht selbst zu wählen, wer mich vertreten soll. Dieses Recht, sich einer eigenständigen Gewerkschaft anzuschließen und dieser sein Mandat zu geben, sollte in einer Demokratie in Europa nicht in Frage gestellt werden. Dies gilt auch für eine Berufsgewerkschaft wie die GDL und auch für das Zuggesamt. Wenn es nur noch eine Gewerkschaft pro Betrieb geben soll, so ist der Weg nicht mehr weit, bis es nur noch eine Partei pro Land gibt. Und deshalb ist euer Einsatz nicht nur euer gutes Recht, sondern schon beinahe ein Gebot. Ich bin stolz, dass es die GDL war, die gegründet wurde.

Unión Ferroviaria de España

Liebe Kollegen der GDL, wir sind verbunden fühlen die deutschen Strecken kämpfen für die Vert. solidarisieren...

Das GDL-Mitglied

Sehr geehrte Frau Nahles, ich bin entsetzt über diesem Land eintreten. Arbeitnehmervertretung einsetzen. Selbst Ko...

Der ehemalige stellvertretende GDL-Bundesvorsitzende Günther Kinscher an Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles:

Sehr geehrte Frau Nahles, dass ausgerechnet Sie Frau Nahles, sich zum Steigbügelhalter der Arbeitgeberverbände aufschwingen und die Tarifeinheit gesetzlich regeln wollen, dürfte selbst den hartgesotteten SPD-Genossen überraschen. Sie begründen die Maßnahme u.a. mit dem Lahmlegen vitaler Funktionen durch Streiks von Sparten-Gewerkschaften. Es waren doch CDU, SPD und FDP die im Dezember 1993 die Bahnprivatisierung im Deutschen Bundestag beschlossen und damit ihre Verantwortung für die Daseinsvorsorge eines flächendeckenden Bahnverkehrs am Garderobehaken des Deutschen Bundestages abgegeben hatten...



Care e cari colleghi macchinisti del GDL, Ci sono dei diritti per i quali bisogna battersi e per i quali vale la pena impegnarsi attivamente: un diritto, come la libertà sindacale, significa avere la facoltà di scegliere chi ci deve rappresentare. Questo diritto di aderire ad un sindacato autonomo e di affidargli il proprio mandato non dovrebbe mai essere messo in discussione in un qualsiasi paese europeo che si proclami democratico. Questo vale anche per un'associazione di categoria come il GDL e anche per il personale dei treni. Se in un'impresa ci dovesse essere un solo sindacato, allora il passo sarebbe breve finché in un paese ci sarebbe un unico partito. La vostra mobilitazione non è pertanto solo un vostro sacrosanto diritto, ma praticamente un dovere per una società libera formata da cittadini emancipati. È quindi con grande ammirazione che penso al GDL come al primo sindacato libero che è stato fondato nei nuovi stati federali della Repubblica Federale Tedesca.

Si sciopera anche per il diritto allo sciopero

L'ondata di scioperi che ha colpito il settore dei trasporti ferroviari e il settore aereo in Germania è dovuta ad una questione di salari, di orario di lavoro e di diritto alla pensione, ma non solo. *Commento di Pit Wuhler. Fonte: questo testo è stato pubblicato per la prima volta nel settimanale WOZ del 23 ottobre 2014.*

Verso la metà della scorsa settimana è stata proclamata una giornata di sciopero dei macchinisti, poi ha avuto luogo un'astensione dal lavoro presso la filiale della Lufthansa Germanwings, nel fine settimana c'è stata una sospensione del lavoro di due giorni presso la Deutsche Bahn (DB) e, a partire da lunedì, un ennesimo sciopero dei piloti della Lufthansa. Chi, al momento, si deve spostare in Germania non ha di certo la vita facile, anche perché le agitazioni sono lungi dall'essere finite. Le imprese hanno eretto un muro e i due sindacati coinvolti – l'associazione del personale di bordo VC e il sindacato tedesco dei macchinisti GDL – adesso non si possono proprio permettere di cedere. La posta in gioco è troppo alta.

Eppure un compromesso non solo sarebbe possibile, ma lo si dovrà comunque fare. La VC è soprattutto contraria al fatto che la Lufthansa voglia abolire unilateralmente le attuali norme transitorie in materia di pensionamento per i piloti e i copiloti. Finora gli equipaggi di volo della Lufthansa, di Lufthansa-Cargo e di Germanwings potevano andare in pensione anticipata dall'età di 55 anni. Il management, afferma la VC, vuole inoltre suddividere i piloti in più categorie salariali e, in fase di negoziazione, avanza sempre nuove pretese.

Anche in ambito ferroviario il conflitto contrattuale è molto semplice: il sindacato GDL, che rappresenta l'80% di tutti i macchinisti DB, chiede un aumento salariale del 5% e una riduzione di due ore dell'orario settimanale di lavoro. In considerazione del fatto che, dopo 25 anni di servizio, un macchinista ha un salario base lordo leggermente superiore a 2500 Euro (che, netto, significa meno di 3000 franchi) e che, pertanto, guadagna meno di un operaio specializzato, e tenuto conto del gran numero di ore straordinarie del personale viaggiante della DB, questi obiettivi sono ancora decisamente modesti.

Ma non si tratta solo di questo. Quello che complica ulteriormente questi conflitti tra datori di lavoro e lavoratori sono la condotta autoritaria del management di queste imprese (la Lufthansa ha cercato per ben quattro volte di impedire legalmente l'attuale sciopero dei piloti), le attuali divergenze politiche sulla cosiddetta unità tariffaria e le lotte tra sindacati. Il GDL e la VC sono infatti delle associazioni di categoria in cui sono organizzati solo quei gruppi professionali che sono capaci di



imporsi e che, pertanto, si discostano dal modello di sindacato industriale da tempo in auge in Germania: Un settore, un sindacato, un contratto tariffario, questa era la norma fino agli anni '90.

Con il tempo le cose sono cambiate, anche per via dell'orientamento strettamente partenariale della Confederazione dei Sindacati Tedeschi (DGB) e della politica di moderazione salariale praticata dalle sue organizzazioni aderenti, in gran parte vicine al gruppo SPD. Il fatto poi che per i controllori di volo vi sia una rappresentanza separata degli interessi è dovuto, per esempio, all'Unione dei Sindacati del settore dei servizi Ver.Di che, senza imposizioni di sorta, aveva liberamente accettato delle condizioni salariali poco vantaggiose per gli addetti alla sicurezza aerea. Da non dimenticare poi che, senza l'atteggiamento a dir poco devoto del sindacato tedesco dei ferrovieri e del personale dei trasporti EVG (ex Transnet), il GDL non avrebbe mai potuto annoverare così tanti nuovi membri. Vi ricordiamo che Norbert Hansen, l'allora presidente di Transnet che nel 2008 aveva cambiato lavoro e aveva assunto una funzione molto lucrativa in seno al comitato della DB in qualità di direttore del lavoro, era stato un tenace sostenitore della privatizzazione della ferrovia. Il fatto che poi non vi sia stato l'ingresso in Borsa della DB, è dovuto solo in parte alla crisi del mercato finanziario iniziata nel 2008: anche i numerosi scioperi del 2007 in cui si rivendicava un proprio contratto di lavoro (come pure un aumento salariale dell'11%), avevano finito per scoraggiare i potenziali investitori. Con il suo atteggiamento decisamente critico nei confronti della privatizzazione, il GDL, capitanato dal suo disinvolto presidente Claus Weselsky, e l'EVG appartengono a due mondi completamente diversi.

Il motivo centrale dello sciopero attuale è dovuto al fatto che adesso il GDL chiede di poter rappresentare anche gli interessi degli agenti di scorta, ciò che il comitato dell'impresa e l'EVG respingono fermamente. Questa rivendicazione del GDL non è poi così fuori luogo: I macchinisti e i conduttori hanno dei piani di servizio molto simili e fanno entrambi tante ore straordinarie. In una compagnia ci dovrebbe essere un unico contratto tariffario, ribadiscono invece sia i vertici dell'azienda che quelli dell'EVG, che andrebbe comunque negoziato dall'organizzazione principale. Anche la politica sostiene questa tesi. A seguito delle insistenze della DGB e delle associazioni imprenditoriali, il governo, sotto la direzione di Andrea Nahles, ministro del lavoro SPD, prossimamente intende sottoporre una proposta di legge sulla questione dell'unità tariffaria che prevede il diritto di rappresentanza esclusiva da parte del maggiore sindacato.

In questo modo, le associazioni di categoria e gli strumenti di lotta non avrebbero però più motivo di esistere: In base alla giurisprudenza vigente in Germania, si può scioperare solo per rivendicare un contratto tariffario. La prevista legge rappresenta pertanto un attacco diretto alla libertà sindacale, garantita dallo Stato, e al diritto di sciopero. Il fatto che in molti settori ci siano più contratti tariffari (con condizioni migliori per chi lavora da più tempo e condizioni nettamente peggiori per i neoassunti e i salariati attivi in campi d'attività scorporati) e che anche le società affiliate alla DB contrattino degli accordi tariffari separati, al momento non preoccupa la DGB e il governo più di quel tanto. E così ora toccherà per forza alla Corte costituzionale federale occuparsi della questione legale che concerne l'unità tariffaria.

Sciagura ferroviaria di Mannheim (D)

Questo incidente evidenzia ancora una volta quanto possano essere fatali le conseguenze legate ad una collocazione dei segnali una volta a sinistra e una volta a destra dei binari, ciò che ormai il VSLF critica già da tanti anni. *Equipe tecnica del VSLF*



Mannheim: Un treno merci finisce contro la fiancata di un Intercity

(Schweizerische Eisenbahnrevue SER 10/2014)

«All'altezza del posto di manovra della stazione centrale di Mannheim, la sera del 1° agosto 2014 il treno merci 40635 Duisburg-Ruhrort Hafen-Sopron Rendező con la locomotiva ÖBB 1116 074, si è scontrato con l'EC 216 Graz-Saarbrücken, trainato dalla locomotiva DB 101 067. I due treni stavano entrando in stazione su itinerari paralleli prima che la loc 1116 urtasse la fiancata dell'EC. (...)

Le indagini si sono concentrate sul macchinista del treno merci. In base alle autorità competenti, la frenata del treno davanti ad un segnale di fermata era stata insufficiente ed era quindi stata attivata una frenata d'emergenza. Stando agli accertamenti preliminari, il macchinista «ha nuovamente disattivato la frenata», per cui il treno merci ha continuato imperterrito la propria corsa. Così facendo, ha superato altri due segnali luminosi di «fermata»

(probabilmente dei segnali di sbarramento) prima di entrare in collisione con l'altro treno.

Secondo voci non confermate, il macchinista aveva appena superato un cantiere con dei tratti a binario unico ed era concentrato sui segnali del binario adiacente. È possibile che ci fosse una situazione poco chiara circa la fine effettiva di questa forma di esercizio.»

La richiesta di prevedere una collocazione uniforme dei segnali non è un mero desiderio che rivolgiamo ai gestori delle infrastrutture ferroviarie. Il corretto posizionamento di tutti i segnali a sinistra del binario, così come prescritto dal regolamento, è assolutamente indispensabile al fine di consentire una corretta interpretazione dei segnali. È soprattutto in presenza di situazioni particolari che ci deve essere grande chiarezza.

Dopo numerosi colloqui con i responsabili di FFS Infrastruttura, siamo riusciti a riportare alcuni successi per quanto con-

cerne la corretta collocazione dei segnali e, soprattutto, siamo riusciti a sviluppare una maggiore comprensione di questa problematica. Purtroppo, quando si tratta di mettere in pratica le nostre richieste, subentrano delle sempre nuove battute d'arresto che fanno svanire la nostra speranza di essere realmente presi sul serio.

In veste di autorità di vigilanza, l'Ufficio federale trasporti (UFT) ha l'obbligo di imporre l'introduzione delle direttive previste dalle prescrizioni sulla circolazione (PCT) e dalle disposizioni tecniche per il settore ferroviario (RTE). Dal momento, però, che l'UFT continua imperterrita ad autorizzare una collocazione sbagliata e poco chiara dei segnali, c'è da chiedersi se prenda realmente sul serio le proprie competenze in qualità di organo di vigilanza. Il VSLF intende rivolgersi nuovamente all'UFT e pretendere delle chiare direttive, onde minimizzare quanto più possibile il rischio di potenziali incidenti come quello verificatosi a Mannheim. ➤

Incidente di Dietlikon

In merito alla questione dell'azione frenante insufficiente, vogliamo ricordarvi l'incidente di Dietlikon del 9 gennaio 2004, quando si è verificata una collisione laterale tra un treno postale in direzione Dänike-Wallisellen-Frauenfeld e una S 12 in direzione Brugg-Seuzach. Fortunatamente, nell'incidente era rimasta leggermente ferita solamente una persona. *Equipe tecnica del VSLF*

Il treno postale, formato da una Re 420 e da almeno 10 vagoni portacontainer tipo Lgnss, proveniva da Wallisellen e doveva attendere il passaggio della S 12 sul binario 2 davanti al segnale d'uscita sul binario 1. Quella sera c'era un forte nevischio e, malgrado il sistema di controllo ZUB, il treno aveva superato il segnale d'uscita finendo la propria corsa solo circa 170 m dopo il profilo del successivo deviatoio. Il treno navetta a due piani (DPZ) con la S 12 aveva urtato lateralmente contro la locomotiva del treno postale che si trovava sul suo percorso. Sia il treno postale che la locomotiva erano stati sequestrati dalla commissione d'inchiesta e, per testare i freni, con questi stessi veicoli erano state fatte diverse corse di prova, nel corso delle quali ogni volta il segnale d'uscita era stato superato di decine di metri.

Il 9 febbraio 2004, il reparto Sicurezza della guida e del treno di FFS Cargo aveva trasmesso un comunicato al personale di locomotiva in cui si diceva che, in caso di neve, di nevischio o di binari coperti di neve, automaticamente il macchinista doveva viaggiare sempre e solo con la categoria di freno A 65%, Vmax 90 km/h. Già prima di questo incidente, i macchinisti avevano più volte fatto notare che l'azione frenante dei treni merci tipo Lgnss per il trasporto di pacchi era insufficiente.

Nella foto i due mezzi di trazione danneggiati. In primo piano, la Re 420 e in secondo piano, la Re 450.

Insufficiente azione frenante delle carrozze intermedie Domino

Le FFS sono perfettamente a conoscenza del fatto che le carrozze intermedie Inova dei treni navetta Domino non sono in grado di esercitare un'adeguata azione frenante, soprattutto in presenza di umidità o di neve. Finora, tuttavia, non sono stati adottati dei provvedimenti. In occasione della riunione sulla sicurezza in ambito ferroviario del 19 giugno 2012, il VSLF ne aveva discusso sia con il CEO delle FFS Andreas Meyer che con il responsabile della sicurezza Hans Vogt. C'è solo da augurarsi che, dopo aver superato un segnale di fermata, a nessun macchinista capiti mai di farsi trovare del tutto impreparato di fronte alla scarsa efficienza dei freni, per poi finire la propria corsa sul percorso di un treno proveniente dalla direzione opposta. ➤



Da: Mettraux André Georges (P-OP-RM-FT-TF-FW)
Data: Mercoledì 15 dicembre 2010
Ogg.: AW: azione frenante DO GLS in caso di gelo, neve e nevischio

Buongiorno signor Strobel,
Ancora grazie per il suo gentile feedback in merito al problema dei freni. Ho approfondito la questione e, da una parte, ho avuto la fortuna di poter controllare entrambi i Glarner Sprinter e, dall'altra parte, di verificare l'efficienza dei freni tra Pfäffikon e Schwanden in diverse condizioni atmosferiche avverse.

Non intendo dilungarmi troppo sull'argomento, ma le posso dire che condividiamo quanto avete riportato nel vostro rapporto e che abbiamo constatato che, in caso di nevicata e in presenza di nevischio, l'azione frenante di questo treno munito unicamente di freni a dischi, inizialmente è fortemente ridotta. Riducendo la pressione nella condotta principale di 0.5 bar, bisogna attendere 2-3 secondi finché viene esercitata un'adeguata azione frenante. Questo è dovuto al fatto che i dischi del freno sono umidi o addirittura ghiacciati e devono prima riscaldarsi per consentire allo strato d'acqua di evaporare.

Si osserva inoltre che, in linea di massima, bisogna frenare molto di più, come finora con il vecchio NPZ che era formato da diverse carrozze dotate di freni a ceppi.

Questo è un difetto del nuovo Domino. Da non dimenticare però che, come già consigliato dal sig. Tschumi, riducendo la pressione di 1,5 bar l'azione frenante è assolutamente sufficiente a far arrestare il treno senza problemi.

In conclusione: Fatta eccezione per il tempo di reazione dovuto ai freni a disco bagnati, il Domino/Glarner Sprinter presenta una buona azione frenante. Per ottenere il desiderato effetto frenante, bisogna semplicemente frenare più bruscamente. Cordiali saluti

André Mettraux, Ferrovie Federali Svizzere FFS
André Mettraux, P-OP-RFT / Resp. tecnica NPZ RBe540

Da: Grossenbacher Thomas (P-OP-RM-FT-TM)
Oggetto: Carrozze intermedie Domino
Data: 4 gennaio 2012
A: Presidente del VSLF
Copia a: Brandt Thomas (P-OP); Vogt Hans (K-SI); Haller Manfred (P-OP-ZF), Moser Hans (P-OP-RM); Karch Stefan (P-OP-RM-FT)

Egregio signor Giger,
(...)

Azione frenante e percezione della stessa
Abbiamo verificato l'azione frenante, sia della carrozza intermedia del Domino che di tutte le altre carrozze, mediante frenate di emergenza. Nel controllo incrociato, l'azione frenante, e in particolar modo la percezione della stessa essendo ulteriormente condizionata da componenti temporali, non deve necessariamente corrispondere a quella di veicoli che si ritiene abbiano un'analoga potenza frenante, soprattutto in caso di attivazione parziale dei freni.

La nuova notifica che ci è pervenuta, ci conferma che l'azione frenante non risponde alle aspettative e che bisogna prendere dei provvedimenti.

Provvedimenti e possibilità

I macchinisti vengono opportunamente informati che, in caso di forti nevicata - per esempio quando i binari sono completamente coperti di neve - l'attivazione del freno richiede un'attenzione particolare.

- Frenata brusca: si può e ci si deve avvalere della frenata d'emergenza in caso di condizioni atmosferiche particolarmente avverse.

- Adeguamento della guida in base al Principio 1. Sicurezza, 2. Puntualità, 3. Efficienza energetica. Importante: se, per motivi atmosferici, si rinuncia all'attivazione della frenata d'emergenza, il veicolo motore non deve essere messo in funzione.

Azione frenante minore

Constatazione ufficiale: i treni merci non assicurano un'adeguata azione frenante.
Equipe tecnica del VSLF



Nella circolare di FFS Infrastruttura I-B 13/14 del 14 luglio 2014, si può leggere che «in media, i treni del traffico combinato non accompagnato (TCNA) hanno un'azione frenante minore rispetto alla categoria di freno risultante dal calcolo di frenatura». Con questa circolare si comunica pertanto ai macchinisti che, a loro insaputa, per anni e anni hanno circolato troppo velocemente con dei treni merci che, non di rado, sono preposti anche al trasporto di merci pericolose e che, con grande probabilità, non avrebbero potuto arrestarsi per tempo davanti ad un segnale di fermata!

Risultato:

- Le informazioni concernenti il rapporto di frenatura dei treni vanno prese con grande cautela e, dopo tanti anni, possono essere dichiarate ufficialmente poco attendibili.
- La guida alla massima velocità di tratta consentita presuppone una grande attenzione sui segnali e una reazione immediata da parte del macchinista davanti ad un segnale che indica «avvertimento». In caso contrario, si consiglia di ridurre la velocità di propria iniziativa.
- I test di frenatura per la verifica dell'azione frenante non consentono di trarre delle conclusioni circa l'affidabilità dei freni.
- In caso di dubbio, bisogna attivare una frenata d'emergenza. La sicurezza, almeno per noi macchinisti, viene al primo posto.

Evidentemente, non sono tanto le iscrizioni sulle carrozze, le categorie di freni defi-

nite nelle prescrizioni sulla circolazione o le prescrizioni di velocità come da tabella delle tratte a garantire una guida sicura, bensì piuttosto l'esperienza personale, il saper anticipare l'azione ritardata del freno e la conoscenza delle tratte da parte del personale di locomotiva. ➔

Regolamento FFS I-B 13/14

1. In generale

1.1. Situazione di partenza, obiettivi

Nei test di frenatura di FFS con treni merci è stato riscontrato che i treni del traffico combinato non accompagnato TC NA presentano in media poca potenza frenante rispetto alla categoria di freno prevista, risultante dal calcolo di frenatura. Le reali percentuali di frenatura disponibili sono mediamente di circa 10 punti percentuali al di sotto della rispettiva categoria di freno.

In un gruppo di lavoro rappresentato da FFS Infrastruttura e diverse ITF sono stati determinati provvedimenti atti a ridurre questi rischi. Fino all'attuazione di provvedimenti tecnici i rischi devono essere assorbiti mediante una riduzione generale del peso-freno. Il presente documento ne regola alla cifra 2 la riduzione del peso-freno.

Alimentazione elettrica

Una rivista nella «Schweizer Eisenbahn-Revue». *Equipe tecnica del VSLF*

Nella rivista «Schweizer Eisenbahn-Revue» (1) è stato pubblicato un interessante articolo sul nuovo sistema di approvvigionamento elettrico delle FFS, redatto dal responsabile della gestione degli impianti di rete delle FFS e program manager EMS/FSL.

Nella spiegazione generale sulla corrente di trazione si può leggere che dal 2000 il numero di viaggiatori-chilometro è aumentato di oltre il 40%, nel mentre, grazie alle misure di risparmio energetico, il consumo di energia è aumentato solo del 20%. I viaggiatori-chilometro non corrispondono a treni-chilometro: Dato il suo peso, per circolare un treno ha bisogno di tanta energia, nel mentre il relativo carico (viaggiatori) rappresenta solo una percentuale minima del consumo energetico totale.

Sarebbe stato più corretto dire che dal 2000 sono stati percorsi oltre il 20% in più di treni-chilometro, ma che il consumo d'energia è aumentato solo del 20%. Questo non è riconducibile tanto alle misure di risparmio energetico, anche se esso rappresenta un chiaro obiettivo del gruppo FFS, quanto piuttosto all'incremento dell'efficienza energetica legata alle nuove tecnologie. Questo è anche il motivo per il quale gran parte delle locomotive a regolazione graduale, dotate di freni elettrici poco efficienti, hanno dovuto essere sostituite con dei mezzi di trazione dotati di convertitore di frequenza. La linea è stata inoltre incrementata in proporzione al peso del treno, con il risultato che ci si può servire sempre di più della frenatura elettrica.

(1) «Rivista ferroviaria svizzera» 8-9/2014, pag. 423

Per l'abbonamento annuale alla «Rivista ferroviaria svizzera», i membri del VSLF beneficiano di uno sconto del 10%. Vedi www.vslf.com / ESTERNO / Eisenbahn-Revue SER.



Funzionari

In questa edizione desideriamo presentarvi Andreas Dellenbach, vicepresidente e attuario della sezione BLS, come pure coordinatore dell'AG.
Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Res, ci puoi raccontare del tuo percorso professionale?

Dopo la scuola dell'obbligo ho imparato la professione di automeccanico. Ho lavorato in questo settore per un anno e, nel 1991, ho iniziato alle FFS. Dapprima ho seguito la cosiddetta formazione diretta per neo-assunti a Langnau im Emmental e dopo circa un anno mi sono trasferito a Berna PB dove, una volta superato l'esame di caposquadra di manovra, ho cominciato a lavorare come pilota manovratore. Già allora mi era chiaro che volevo seguire la formazione di macchinista, ma il calo dei trasporti nel settore merci del 1993 non mi aveva permesso di iniziare subito la mia formazione. Tutti gli anni ricevevo una lettera in cui mi veniva comunicato che sarei rientrato nella classe successiva. Nel 1994 mi sono trasferito presso il deposito di Berna Aebimatte, dove ho lavorato come artigiano specialista. Nel 1999 ho iniziato la mia formazione come macchinista ubV presso la Regionalverkehr Mittelland AG (RM) a Burgdorf. Probabilmente sono l'ultimo macchinista ad aver sostenuto gli esami ancora nel vecchio millennio. Infatti, il 31 dicembre 1999, alle ore 16:00, l'esperto d'esame ha firmato il rapporto d'esame. Immediatamente dopo la sua fusione, nel 2006 sono diventato macchinista presso il deposito di Thun della BLS.

Come sei arrivato al VSLF e che funzione rivesti?

Quando, come giovane macchinista, mi sono ritrovato ad avere un problema e la LPV mi ha abbandonato a me stesso, mi è subito stato chiaro che stavo pagando la mia quota di socio nel posto sbagliato. L'allora presidente di sezione del VSLF della RM si è fatto carico del mio problema in maniera del tutto esemplare. Potrà sembrare strano ma, per la prima volta, con il VSLF ho avuto la bellissima sensazione di essere «a casa». Volevo assolutamente farne parte anch'io e restituire al sindacato e ai suoi membri un po' di quello che mi era stato dato. Ho iniziato prima come capo deposito a Thun, nel 2008 sono poi stato nominato vicepresidente del comitato di sezione della BLS e, per finire, nel 2013 ho



assunto anche la funzione di coordinatore dell'AG.

Quali sono i tuoi compiti come coordinatore dell'AG?

In collaborazione con la sezione che, in base alla rotazione, di volta in volta è responsabile, devo organizzare l'assemblea generale (AG) del VSLF e, insieme ai rappresentanti della sezione, devo fare una ricognizione per trovare la sede adatta. Da parte mia, la sezione riceve tutte le condizioni quadro e i dati necessari per l'organizzazione dell'AG. Ci sono dei compiti che mi assumo personalmente, così da scaricare un po' il comitato organizzativo della sezione. Tra questi ci sono per esempio, l'organizzazione della parte tecnica, la traduzione simultanea, la ricerca di sponsor, la creazione di una roadmap e, in collaborazione con il cassiere, l'allestimento del budget. Mi occupo inoltre del coordinamento di tutte le pubblicazioni in Internet in collaborazione con il responsabile del sito web, della spedizione del programma dell'AG agli sponsor e agli ospiti, della preparazione della lista dei partecipanti,

faccio in modo che tutte le date vengano rispettate e sono la persona di contatto per tutte le questioni organizzative che riguardano l'AG.

Come si svolge la collaborazione con le altre sezioni per quanto riguarda l'organizzazione di un'assemblea generale?

Finora è sempre andato tutto bene. Ci si trova più o meno 3-4 volte nel corso dell'anno, preferibilmente sempre in occasione di una riunione di comitato di sezione. L'AG del VSLF deve anche offrire l'opportunità di avvicinarsi alla sezione organizzatrice e di conoscere un po' la regione che si sta per visitare. I compiti che delego al comitato organizzativo della sezione vengono svolti in maniera del tutto indipendente da parte dei diretti responsabili. Molte cose possono essere discusse telefonicamente o via e-mail, ciò che mi permette di risparmiare parecchio tempo. Le visite sul posto vanno quindi fatte solo in caso di bisogno.

Qual è il budget per un'assemblea generale?

I costi possono variare molto a dipendenza del luogo prescelto. Per questo è di fondamentale importanza allestire un preventivo individuale e realistico per ogni AG. I costi fissi ammontano a ca. CHF 30 000, a cui vanno ad aggiungersi quelli variabili che il comitato organizzativo delle singole sezioni possono influenzare.

Quanto tempo dedichi a questa funzione?

Anche questo dipende molto dalla sede in cui ha luogo l'assemblea ed è pertanto difficile fare un calcolo di massima. Per organizzare un'AG fatta a regola d'arte, semplicemente mi prendo tutto il tempo di cui c'è bisogno.

Cosa ti piace di più del VSLF e cosa forse un po' di meno?

Sono sincero: la collaborazione che c'è presso il VSLF è davvero fantastica. Cosa mi piace di meno? ... hmm... niente!

Tante grazie Res e tanto successo anche in futuro nell'organizzare le assemblee generali del VSLF.

Disinserimento del regolatore di velocità sui Flirt. *Equipe tecnica del VSLF*



A seguito di un episodio classificato come importante sul piano della sicurezza, dall'aprile di quest'anno bisogna disinserrire il regolatore della velocità nominale sui veicoli Flirt dotati di ETCS. Il ripristino dello stesso deve essere autorizzato dall'Ufficio dei trasporti, ciò che è previsto per la fine dell'anno.

Il personale di locomotiva si ritrova, pertanto, per oltre mezz'anno a dover circolare senza regolatore di velocità, ciò che in realtà è possibile, ma che, con le attuali prestazioni di guida, rappresenta un carico supplementare per i macchinisti dal punto di vista della sicurezza. Sia in fase di formazione che durante le corse di prova e di controllo, i macchinisti hanno l'obbligo di utilizzare sempre il regolatore di velocità e, di conseguenza, i giovani macchinisti conoscono solamente la guida con tale dispositivo. Adesso, però, ci viene semplicemente prescritto di disinserrire il regolatore di velocità per un'intera serie di veicoli, privando così i macchinisti di questo importante e valido strumento di lavoro. La responsabilità per l'eventuale superamento del limite di velocità che potrebbe verificarsi non è, ovviamente, di chi ha emanato questa prescrizione, bensì, e come potrebbe essere altrimenti, sempre e soltanto del macchinista.

Pause a Laufen

La direzione della filiale di Basilea e la pianificazione delle risorse di DT traffico viaggiatori ritengono indispensabile dare al personale di locomotiva la possibilità di fare una pausa pranzo a Laufen (BL). *Ruedi Gfeller, sezione di Basilea/VSLF*

Questo, malgrado da quasi un anno non ci sia più un posto adatto per fare pausa e nemmeno un posto decente dove rifocillarsi. Un comunicato con la réclame di «Panissimo» dovrebbe rappresentare una valida alternativa per il personale di locomotiva. Nel frattempo, il Management aziendale della salute (MAS) ha pubblicato sul «Forum» di DT traffico viaggiatori alcune informazioni in materia di salute e lavoro a turni.

Osservate bene le immagini e cercate le incongruenze. Beninteso, queste raccomandazioni contraddittorie arrivano dallo stesso reparto e sono rivolte agli stessi dipendenti.

P-OP-ZF-ND

Data: 29 agosto 2014

Oggetto: Pause a Laufen

A: CoPe, parti sociali Basilea, APK Basilea, PR pianificazione annuale, PR guida, resp. ZF ND, CLP Basilea

Salve a tutti,

Dopo le ferie aziendali, il buffet della stazione di Laufen ha chiuso i battenti senza

alcun preavviso e, quindi, ora non è più disponibile per le pause. Malgrado le intense ricerche, finora la divisione FFS Immobili non è riuscita a metterci a disposizione un altro locale. Sono tuttavia in corso degli accertamenti per verificare se nell'edificio della stazione non sia possibile far capo ai locali vendita. Per dare la possibilità di fare pausa anche in futuro, d'accordo con la CoPe (Christof Schai e Markus Kröpfli) si è deciso per l'alternativa offerta da «Panissimo», situato nello stabile del Birscenter proprio davanti alla stazione. Gli orari di apertura di «Panissimo» sono i seguenti: lunedì-giovedì dalle 5:30 alle 18:30, venerdì dalle 5:30 alle 19:00 e sabato dalle 6:00 alle 17:00. Le pause vanno assegnate solo negli orari d'apertura. Si possono utilizzare le toilette pubbliche presenti nel Birscenter. Non si possono più consumare cibi portati da casa e non si prevedono sconti di alcun genere. I tempi di spostamento restano invariati. Questa soluzione transitoria ha validità fino al nuovo orario dei treni del 14.12.2014. Verrà pubblicata una e-News.



Illustrazione dalla presentazione PowerPoint del 14 maggio, mostrata da Christian Müller, KC BGM/MAS, nell'ambito della sua relazione al DT-Forum sulla salute e sul lavoro a turni.

Congresso dell'ALE a Sinaia (Romania) / 25 anni dell'ALE

Di recente 60 delegati dell'ALE, i Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva, si sono dati appuntamento nella città rumena di Sinaia per prendere parte all'ottavo congresso della sua storia. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

L'ALE è stata fondata dai rappresentanti di quattro sindacati di macchinisti di locomotiva provenienti da Olanda, Germania, Italia e Svizzera e quest'anno festeggia i suoi primi 25 anni di vita. Attualmente, l'ALE annovera 16 sindacati europei di macchinisti. L'obiettivo principale dell'ALE consiste nel rivestire un ruolo attivo nel dialogo sociale in ambito ferroviario in seno alla commissione dell'EU, al fine di poter rappresentare in modo efficace gli interessi dei macchinisti europei in materia di politica occupazionale e sociale.

Nel corso del congresso si sono tenute le elezioni che hanno visto la rielezione di Juan Jesús Garcia Fraile, attuale presidente dell'ALE (Spagna), e di Leszek Mietek (Polonia), attuale vicepresidente. In qualità di vicepresidente è stato nominato Pietro Serbassi (Italia), nel mentre Karl Liechti (cassiere del VSLF) è stato riconfermato nella sua carica di tesoriere dell'ALE. Il congresso è stato condotto da Hubert Giger (presidente del VSLF) in veste di presidente del giorno.

Durante il congresso è stata approvata una risoluzione che rivendica quanto segue:

- I requisiti per accedere alla formazione di macchinista di locomotiva devono presentare un alto livello qualitativo e vanno standardizzati a livello europeo.
- La formazione e l'attenta verifica delle prescrizioni operative, come pure delle conoscenze del sistema, delle linee e dei veicoli devono essere comparabili a livello europeo.
- Bisogna definire delle condizioni di accesso valide per i singoli paesi, che vanno debitamente esaminate e controllate dalle rispettive autorità di vigilanza.

Le rivendicazioni riportate nella risoluzione in questione scaturiscono dalla preoccupazione legata al mantenimento della sicurezza e, di conseguenza, dell'importanza del traffico ferroviario europeo. Soprattutto per quanto concerne l'impiego transfrontaliero dei macchinisti e l'interoperabilità, un fattore decisivo è dato proprio dal livello qualitativo degli stessi e dalla relativa formazione.

Risoluzione dei Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva (ALE)

Adeguata formazione del personale di locomotiva: un garante per la sicurezza e per la fiducia nel traffico ferroviario.

A livello europeo, il traffico su rotaia è possibile grazie all'interoperabilità che consente una cooperazione transfrontaliera e una condivisione delle infrastrutture, come pure grazie a tutta una serie di misure di sicurezza tecniche ed operative atte a garantire un alto livello di sicurezza in ambito ferroviario. Tuttavia, l'anello decisivo della catena è dato soprattutto da chi, uomo o donna, lavora in cabina, il/la macchinista, e che, in situazioni eccezionali o di grave pericolo, deve saper prendere delle decisioni di ampia portata al fine di scongiurare gravi conseguenze ai passeggeri o alle merci (pericolose). Questo è possibile solo grazie ad una formazione di alto livello, con una validità estesa a livello internazionale e con un'adeguata vigilanza sulla stessa.



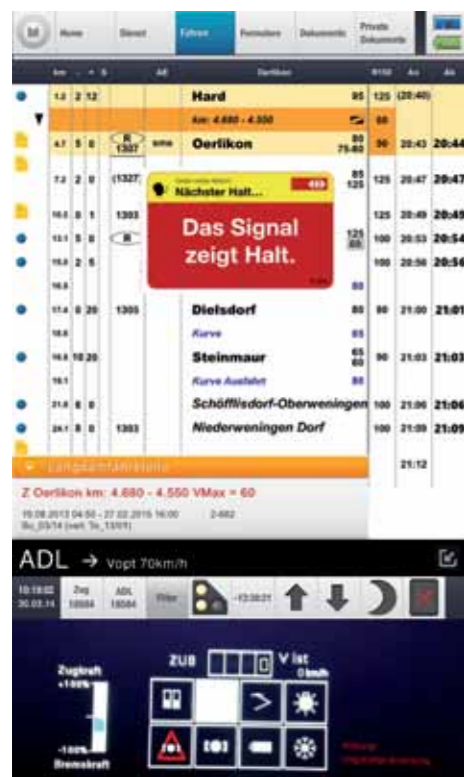
Risparmiare energia

Giochini elettronici in cabina. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Gli elettrotreni a due piani (DTZ) progettati da Siemens della S-Bahn di Zurigo sono stati dotati di un'innovazione: Dopo un update del software, lo schermo centrale di comando e di diagnostica evidenzia se al momento della frenatura viene attivato solo il freno elettrico oppure anche quello meccanico. Lo scopo è evidente, ossia risparmiare energia e materiale grazie ad una guida più lungimirante e, pertanto, più economica (con le direttive sulla corsa con guida adattiva [ADL], da un po' di tempo questo obiettivo è però poco chiaro). Si tratta ora di capire una cosa sola, e cioè se nell'ambito della regolare attività sulla S-Bahn al momento di entrare in stazione il macchinista debba realmente lasciarsi distrarre da una simile segnalazione!

Ecco che i macchinisti si ritrovano, per l'ennesima volta, con una nuova fonte di distrazione che può essere all'origine di eventuali incidenti. Il progetto «PEKA-BA» siamo riusciti a bloccarlo, il futuro dell'«ADL» è incerto e l'introduzione del «WarnApp» è ancora in fase di discussione. Non abbiamo però dubbi che, prima o poi, in cabina ci ritroveremo con un nuovo giochino elettronico.

Il VSLF si fa pertanto carico di lanciare un monito, ciò che, per la verità, spetterebbe ad altri: Basta con le distrazioni in cabina – nell'interesse della sicurezza.



Proposte di miglioramento per l'entrata a Rütli ZH

Il 21 gennaio 2014 ho sottoposto una proposta PCM (processo continuo di miglioramento) in merito al segnalamento dell'accesso alla stazione di Rütli ZH. *Hubert Giger, macchinista FFS V di Zurigo*



Il scopo è, di prevedere un sensibile risparmio sia del tempo di guida che del consumo di energia. La decisione mi è arrivata già in data 23 gennaio ed è la seguente:

PCM pervenuto in data 21 gennaio 2014: Esposizione del problema: Ai sensi del RADN, la velocità d'entrata e d'uscita a Rütli ZH in direzione di Bubikon è di 95 km/h e la velocità all'uscita della curva è di 95 km/h (serie R).

Dato che il raggio del binario a nord del doppio binario non è sufficiente per una velocità di 95 km/h, l'entrata viene segnalata con l'immagine 3 (60 km/h) (che io sappia, non ci sono altri motivi). Trattandosi del binario regolamentare per tutti i treni della S-Bahn con una cadenza di 15 minuti e data una pendenza del 12‰, bisogna rallentare da 115 a 60 km/h ed entrare in stazione fino a metà marciapiede a 60 km/h.

Soluzione proposta:

La velocità d'entrata e d'uscita a Rütli ZH in direzione di Bubikon e la relativa curva in uscita devono essere segnalate nel RADN con 90 km/h (eventualmente 85 o 80 km/h) (segnalazione con immagine 1 al posto di 3). All'uscita, la limitazione della velocità è irrilevante, tanto più che la partenza avviene in salita. Per i treni in entrata, non è necessario rallentare a 60 km/h e si può raggiungere il marciapiede ad una velocità di 90 km/h (eventualmente 85 o 80 km/h). Dal punto di vista della tecnica di trazione, questo sarebbe vantaggioso soprattutto in pendenza, in quanto consentirebbe un uso maggiore della frenatura elettrica.

Effetti:

- minore perdita di tempo
- nessuna attivazione e obbligo di quietanza della protezione automatica del treno, in quanto l'entrata ha luogo con l'immagine 1

- nessuna perdita di tempo al momento dell'uscita

Qui di seguito la risposta alla proposta PCM:

Accertamenti e risultati:

La ringraziamo per la sua proposta.

Ho predisposto degli accertamenti subito dopo la ristrutturazione che ha avuto luogo ai Rütli. Il motivo risiede nello scambio che collega Tössstal. La sopraelevazione della curva non è possibile. Non si volevano ridurre entrambi i binari, per cui si è optato per questa variante.

Cordiali saluti

Gerhard Sidler, PEX

Stato: chiuso

Il 22 aprile ho pertanto depositato una «domanda di riesame».

Malgrado il PCM del 21 gennaio 2014 fosse stato respinto, ho deciso comunque di inoltrare nuovamente la mia proposta. I calcoli riportati qui di seguito confermano che, con una perdita di tempo inferiore al secondo per i treni in direzione di Zurigo, grazie alla mia proposta si avrebbe un risparmio di tempo di 14–16 secondi per i treni in direzione di Rapperswil.

Questi calcoli potrebbero dare addirittura dei risultati maggiori, in quanto non si è tenuto conto della pendenza del 12‰ in direzione di Bubikon. Inoltre, sfruttando maggiormente il freno elettrico alla presenza di velocità scalari in prossimità della pendenza, con una velocità molto alta di 115 km/h per l'entrata dei treni con una cadenza di 15 minuti, si può prevedere anche un importante risparmio energetico. Il calcolo è stato fatto con una velocità di 85 km/h, ma a 90 km/h si potrebbe avere un ulteriore risparmio di tempo.

Chiedo che venga fatto un altro esame approfondito della mia proposta PCM.

Hubert Giger

Fermamente convinto della mia idea, con l'aiuto del mio collega macchinista Rolf Hartmann* di Olten ho cominciato a fare dei calcoli per dimostrare, sulla base di concreti dati fisici, che è possibile realizzare degli importanti risparmi energetici e un conseguente risparmio di tempo e, questo, semplicemente grazie alla modifica della segnaletica. Il 22 aprile ho pertanto depositato una «domanda di riesame».

Il 24 settembre 2014 ho ricevuto una lettera da parte del HR-Shared Service Center di Friburgo con la comunicazione che la mia proposta di miglioramento è stata eletta proposta del mese di novembre ed è stata ricompensata con un premio di 200 franchi. Una bella notizia sia per me, per Rolf Hartmann e per l'ambiente.

La cosa divertente è che, lo stesso giorno, mi è arrivata una comunicazione via e-mail per la pagina «Proposte di miglioramento P-OP-ZF» che diceva che la mia proposta del 21 gennaio 2014 era stata respinta: 10 sta per effetto massimo, nel mentre 0 sta per effetto minimo. La mia proposta aveva ottenuto 0 punti.

Per quanto riguarda la mia «domanda di riesame», mi sono stati assegnati 8 punti ciascuno per gli obiettivi aziendali relativi alla «sicurezza» e alla «motivazione personale», malgrado la proposta non abbia proprio niente a che fare con la sicurezza o la motivazione personale...

Per quanto concerne l'attuazione del PCM, mi è arrivata la seguente mail:

From: Thoma Daniel (P-OP-RSQ-SIM)

To: Rappo Beat (P-OP-ZF-KAI)

Subject: Rapporto KVP Rütli ZH: Aumento della velocità in entrata

Ciao Beat,

Per adeguare l'immagine (immagine 1 da Bubikon al binario 2) è necessario fare una modifica al posto di manovra (immagine 1 da Bubikon al binario 2), ma può aver luogo solo al termine del roll-out del programma «Rete ETCS» (aprile 2016). Cordiali saluti

Daniel Thoma

Esperto in accesso alla rete e segnalazione

Vincitore del Prix Esprit 2014 per il concetto fondamentale «Guidare con lungimiranza, ispirazione e integrità»

In conclusione

Le competenze, il know-how e la capacità di riconoscere, sviluppare e introdurre tempestivamente delle migliorie non sono presenti ovunque, ciò che è esattamente l'opposto di quanto contemplato nel concetto di base «Guidare con lungimiranza, ispirazione e integrità» del Prix Esprit. Ciascuno di noi è libero di farsi le proprie riflessioni in merito alla complessità del sistema PCM e del derivante carico amministrativo.

Base di calcolo

Accelerazione unità motrice a due piani RABe 514 DTZ

Sforzo di avviamento : 240 kN / Prestazione: 3200kW / Peso: 250 t

Sforzo massimo di avviamento fino al raggiungimento della prestazione massima:

$s = W / F = P \times t / F = 3200 \text{ kW} \times 3600 \text{ s} / 240000 \text{ N} = 11520000 \text{ kNm} / 240000 \text{ N} = 48 \text{ km}$

Potenza F e accelerazione a indipendentemente dalla tratta percorsa s in un'ora:

$F = W / s = P \times t / s = 3200 \text{ kW} \times 3600 \text{ s} / 50 \text{ km} = 3200 \times 3600 \text{ kNm} / 50 \text{ km} = 230.4 \text{ kN}$

$a = F / m = 230400 \text{ N} / 250000 \text{ kg} = 230400 \text{ N} / 250000 \text{ Ns}^2\text{m}^{-1} = 0.92 \text{ m/s}^2$

I calcoli sono il risultato della collaborazione con Rolf Hartmann, macchinista FFS P-OP ZF di Basilea, ingegnere in biotecnologia HTL, Hartmann Wasserrecycling, www.hkw.ch

Verzögerung			Beschleunigung		
t [s]	v [km/h]	a [m/s ²]	t [s]	v [km/h]	a [m/s ²]
0	115	0.40	0	1	0.96
1	114	0.41	1	4	0.96
2	112	0.41	2	8	0.96
3	111	0.42	3	11	0.96
4	109	0.42	4	15	0.96
5	108	0.43	5	18	0.96
6	106	0.43	6	22	0.96
7	104	0.44	7	25	0.96
8	103	0.45	8	29	0.96
9	101	0.45	9	32	0.96
10	100	0.46	10	36	0.96
11	98	0.47	11	39	0.96
12	96	0.48	12	42	0.96
13	95	0.49	13	46	0.96
14	93	0.50	14	49	0.93
15	91	0.51	15	53	0.87
16	89	0.52	16	56	0.82
17	87	0.53	17	59	0.78
18	85	0.54	18	62	0.75
19	84	0.55	19	64	0.72
20	82	0.57	20	67	0.69
21	79	0.58	21	69	0.66
22	77	0.60	22	72	0.64
23	75	0.61	23	74	0.62
24	73	0.63	24	76	0.60
25	71	0.65	25	79	0.59
26	68	0.67	26	81	0.57
27	66	0.70	27	83	0.56
28	64	0.73	28	85	0.54
29	61	0.76	29	87	0.53
30	58	0.79	30	89	0.52
30	58	0.79	30	89	0.52
32	54	0.86	32	91	0.50
32	51	0.90	32	93	0.50
33	48	0.96	33	95	0.49
34	45	0.96	34	96	0.48
35	42	0.96	35	98	0.47
36	39	0.96	36	99	0.46
37	35	0.96	37	101	0.46
38	32	0.96	38	102	0.45
39	29	0.96	39	104	0.44
40	26	0.96	40	105	0.44
41	23	0.96	41	107	0.43
42	20	0.96	42	108	0.43
43	16	0.96	43	110	0.42
43	13	0.96	43	111	0.41
44	10	0.96	44	112	0.41
45	7	0.96	45	114	0.40
46	4	0.96	46	115	0.40
47	1	0.96	47	116	0.40

Situazione iniziale / Parametri:

Rüti ZH, entrata da Bubikon:

Transito normale su doppio binario: circolazione a sinistra

Variante 1: attuale: segnalazione immagine 3, entrata a 60 km/h

Variante 2: proposta (PCM): segnalazione immagine 1, curva a 95 km/h dal segnale d'entrata (SE), entrata primo scambio a 85 km/h RADN (serie R)

Velocità in entrata:

- Direzione di marcia da Bubikon (binario a sinistra nella direzione di marcia, binario 468)

- Rallentamento calcolato solo con frenatura elettrica

- Velocità di tratta

Variante 1: Entrata dal km 66.370 = segnale d'entrata SE immagine 3 = 60 km/h

Variante 2: Entrata dal km 66.500 (SE): curva a 95 km/h

Entrata dal km 66.370, primo scambio a 85 km/h RADN (nuovo)

Variante 1:

115 km/h bis 60 km/h:

- Rallentamento = in media ca. 0,53 m/s²

- Tempo = ca. 29.1 sec.

- Tratta = ca. 727 m

60 km/h > punto d'inizio della frenatura (PIF) fino al posto di fermata:

	Punto iniz	Rallen	Punto d'arr.	Tempo
	[km]	[m]	[km]	[s]
1 DTZ	66.500	540	65.960	32.4
2 DTZ	66.500	590	65.910	35.4
3 DTZ	66.500	640	65.860	38.4

Punto d'inizio della frenatura (PIF) fino al posto di fermata:

	Punto iniz.	Rallent.	Punto d'arr.	Tempo
	[km]	[m]	[km]	[s]
1 DTZ	65.960	ca. 160	65.800	19
2 DTZ	65.910	ca. 160	65.750	19
3 DTZ	65.860	ca. 160	65.700	19

Variante 2:

115 km/h bis 115 km/h (punto d'inizio della frenatura variante 1)
Tratta = 336 m = 10.5 sec.

115 km/h > 95 km/h:

Rallentamento: Ø ca. 0,43 m/s² / Tempo: ca. 13.5 sec.

95 km/h > 85 km/h:

Rallentamento: Ø ca. 0,52 m/s² / Tempo: ca. 5,2 sec.

85 km/h punto d'inizio della frenatura (PIF) fino al posto di fermata:

	Punto iniz	Rallent.	Punto d'arr.	Tempo
	V=85km/h [km]	[m]	V=85km/h [km]	[s]
1 DTZ	66.370	200	66.170	8,6
2 DTZ	66.370	250	66.120	10,7
3 DTZ	66.370	300	66.070	12,8

Punto d'inizio della frenatura (BrP) fino al posto di fermata:

	Punto iniz.	Rallent.	Punto d'arr.	Tempo
	V=85km/h [km]	[m]	V=0km/h [km]	[s]
1 DTZ	66.170	ca. 370	65.800	29
2 DTZ	66.120	ca. 370	65.750	29
3 DTZ	66.070	ca. 370	65.700	29

Entrata: ricapitolazione / risultati:

Variante 1:

	Tratta-SE	SE > PIF	PIF-fermata	Totale:
	[s]	[s]	[s]	[s]
1 DTZ	29.1	32.4	19	80.5
2 DTZ	29.1	35.4	19	83.5
3 DTZ	29.1	38.4	19	86.5

Variante 2:

	Einfahrt	Tr.-1	Tr.-ES	Tr.-BrP.	1.sc.-BrP.	BrP.-ferm.	Totale
	[s]	[s]	[s]	[s]	[s]	[s]	[s]
1 DTZ	10.5	13.5	5.2	8.6	29	66.8	
2 DTZ	10.5	13.5	5.2	10.7	29	68.9	
3 DTZ	10.5	13.5	5.2	12.8	29	71	



Velocità in uscita:

Direzione di marcia verso Bubikon (binario a sin. nella direzione di marcia, binario 368)

Metà AG: km 65.850

Uscita fino al km 66.250 = ultimo scambio = variante 1 = 95 km/h RADN

variante 2 = 85 km/h RADN

Ultimo scambio al km 66.250 fino al km 66.510, curva in uscita: 95 km/h

Dal km 66.510 fine della curva in uscita: 115 km/h

Variante 1:

Accelerazione fino a 95 km/h:

	P. iniz.	Rallent.	Punto d'arr.	Lunghtreno	Coda treno	Tempo
	[km]	[m]	[km]	[m]	[km]	[s]
1 DTZ	65.900	ca. 490	66.390	-100	66.290	33
2 DTZ	65.950	ca. 490	66.440	-200	66.240	33
3 DTZ	66.000	ca. 490	66.490	-300	66.190	33

Marcia a 95 km/h fino alla fine della curva in uscita al km 66.510:

	Punto iniz.	Punto d'arr.	Distanza	Tempo
	[km]	[km]	[m]	[s]
1 DTZ	66.290	66.510	220	8.3
2 DTZ	66.240	66.510	270	10.2
3 DTZ	66.190	66.510	320	12.1

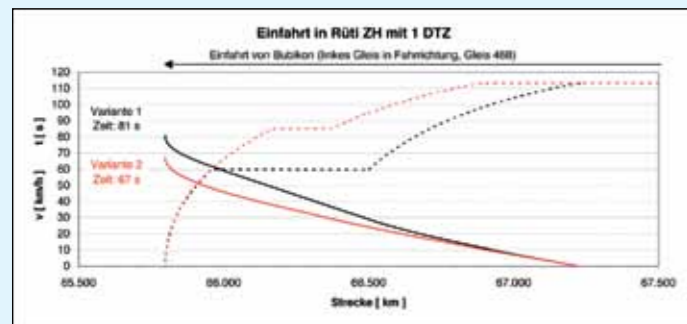
Variante 2:

Accelerazione fino a 85 km/h:

	P. iniz.	Rallent.	Punto d'arr.	Lunghtreno	Coda treno	Tempo
	[km]	[m]	[km]	[m]	[km]	[s]
1 DTZ	65.900	ca. 360	66.260	-100	66.160	28
2 DTZ	65.950	ca. 360	66.310	-200	66.110	28
3 DTZ	66.000	ca. 360	66.360	-300	66.060	28

Marcia a 90 km/h (in media 85 km/h RADN stazione / 95 km/h curva in uscita) fino alla fine della curva in uscita al km 66.510:

	Punto iniz.	Punto d'arr.	Distanza	Tempo
	[km]	[km]	[m]	[s]
1 DTZ	66.160	66.510	350	14
2 DTZ	66.110	66.510	400	16
3 DTZ	66.060	66.510	450	18

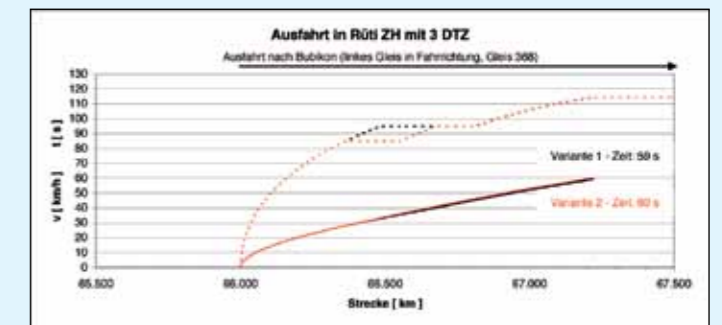
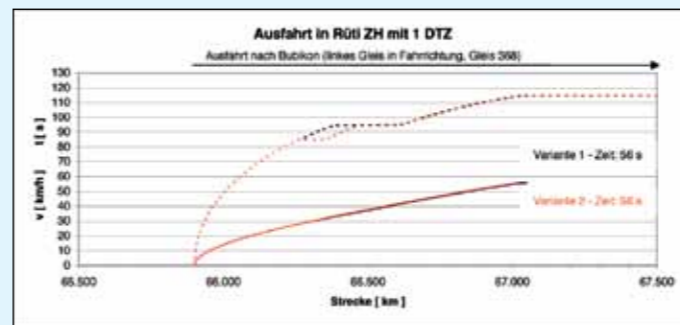
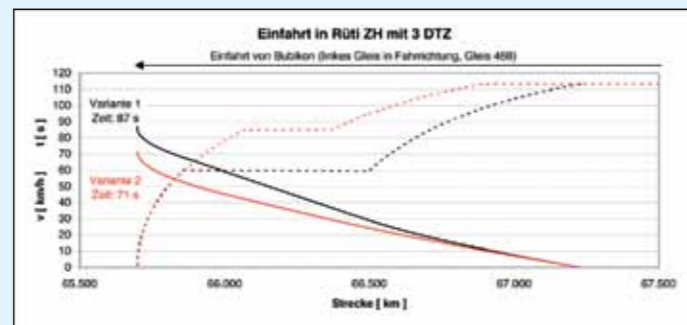
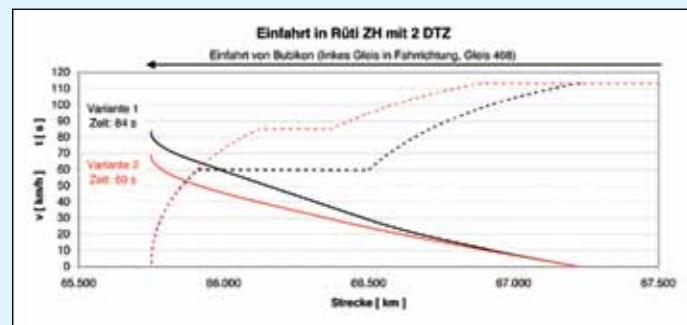
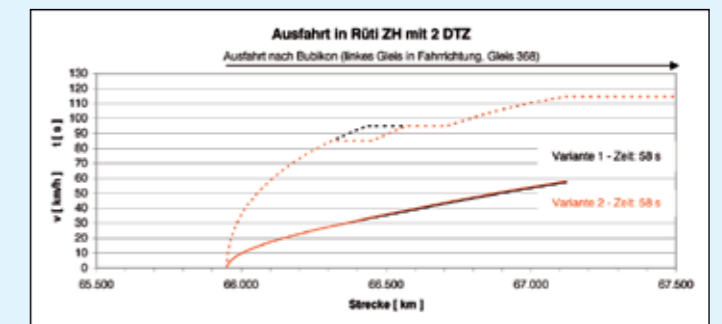


Risparmio di tempo con entrata variante 2:

	Variante 1 [s]	Variante 2 [s]	Risp. di tempo [s]
1 DTZ	80.5	66.8	13.7
2 DTZ	83.5	68.9	14.6
3 DTZ	86.5	71	15.5

Perdita di tempo con uscita variante 2:

	Variante 1 [s]	Variante 2 [s]	Perd. di tempo [s]
1 DTZ	41.3	42	0.7
2 DTZ	43.2	44	0.8
3 DTZ	45.1	46	0.9





Stimato Dani, Redattore del LocoFolio
Il LocoFolio 1/14 rispecchiava il tema del macchinista e il suo ambiente in modo molto preciso. Un fascicolo che informava interamente e includeva gli stenti del personale di locomotiva e li descriveva in un modo molto dettagliato. È merito del LocoFolio opporsi alla dittatura dell'inosservanza e di dare al personale di locomotiva, così affaticato dal sistema, un'infusione di carica ogni mezz'anno.

Per una volta in più, un'impresa esterna indipendente, la quale sostiene alla pari i pareri espressi da anni dai macchinisti, è riuscita a mettere su tutto il sigillo. La perizia «ambiente lavorativo del macchinista» indica sui principi generali semplici, chiamati «Basics» nel tedesco moderno e fa supporre naturalmente, che noi siamo gestiti da personale altamente qualificato. Se si legge regolarmente il LocoFolio, possono venire ogni tanto dei dubbi. Rimane la versione, che gli scrivani d'oggi siano dei perenni d'allora, oppure siano semplicemente oppressi dai tempi moderni che corrono, come viene comunicato regolarmente ai vecchi collaboratori, i quali mettono in discussione l'uno o l'altro processo.

Di tanto in tanto bisogna rammentare, che le FFS possiedono un ricordo storico. Con quest'ultimo non s'intende però il patrimonio storico, dove vengono stoccate provvisoriamente e definitivamente le vecchie locomotive e altre rarità. È molto più la storia di un tempo, nella quale alle FFS, prima di poter essere eletto capo macchinista, era un dovere raccogliere molti anni d'esperienza nei diversi reparti, avere una certa età al momento dell'elezione, saper diffondere un'autorità naturale e avere un superiore che portava il titolo d'ispettore. Anche se oggi il superiore non deve essere più un ispettore, alcuni punti vissuti in quei tempi sarebbero anche oggi delle buone basi.

Ti ringrazio per il tuo grande impegno e spero che possiamo godere ancora per molto tempo la tua professionalità. Con saluti collegiali

Peter Wyniger, deposito Lucerna

L'opinione del sig. Buschweiler

Lettera 2. Daniel Hurter, redattore del LocoFolio

Qui di seguito la comunicazione che il VSLF ha ricevuto poco dopo la pubblicazione del LocoFolio 1/2014:

«Egregio signor Giger,
È con vero interesse che ho letto l'ultima edizione del LocoFolio 1/2014. Come sempre, non ho potuto non sorridere, perché qui si tratta di satira allo stato puro, a partire dal discorso che ha pronunciato in occasione dell'assemblea generale. Mi fa piacere che ci siano dei macchinisti che sono entrati a far parte del vostro sindacato. Senza di loro, le FFS non potrebbero più esistere. Dico questo perché, dei circa 30 000 collaboratori delle FFS chi, al di fuori dei vostri soci, saprebbe mai come far funzionare una ferrovia? Tanto di cappello, qui non c'è altro da dire. Ma, mi creda, gli articoli pubblicati nel LocoFolio non sono che chiacchiere stupide e inutili. Danno veramente l'impressione di essere stati scritti da dei bambini capricciosi, arrabbiati per aver ricevuto un castigo. Quello che però è penoso, è che qui non stiamo parlando di bambini ma di persone adulte, da cui ci si potrebbe davvero aspettare un po' più di cervello. Ogni volta che salgo su un treno, sinceramente sono sempre un po' preoccupato se penso che alla guida ci potrebbe essere qualcuno del vostro sindacato. Qui, sì, che c'è un reale problema di sicurezza e che c'è un bisogno urgente di intervento da parte della direzione delle FFS. Lei, sig. Giger, e i suoi frustrati colleghi, dal mio punto di vista dovrete riflettere se non sarebbe meglio cambiare di datore di lavoro; questo, per garantire la sicurezza del traffico ferroviario.

Cordiali saluti
Karl Buschweiler»



Alla risposta del nostro presidente, il sig. Buschauer ha scritto quanto segue:

«Egregio signor Giger,
La ringrazio per la sua risposta. Il contenuto e lo stile della sua risposta non mi sorprendono affatto. Ha, infatti, lo stesso identico basso livello della relazione che ha pubblicato nel LocoFolio 1/2014 sulla recente AG, come pure della maggior parte degli articoli dell'ultima edizione del LocoFolio. Quando superbia galoppa, vergogna siede in groppa, ecco più o meno come si potrebbe riassumere la sua risposta. Invece di mettere in discussione la vostra condotta con un po' di autocritica, Lei e il suo seguito continuate imperterriti nella vostra convinzione di essere quelli che sanno sempre tutto. Mi permetterò quindi di comunicare al presidente del gruppo FFS Andreas Meyer la mia opinione sul possibile problema di sicurezza dei treni guidati dai membri del vostro sindacato. Sono davvero curioso di ricevere la sua risposta che non mancherò di inoltrarvi.

Cordiali saluti
Karl Buschweiler»

Non c'è proprio nulla da aggiungere a quanto è stato scritto. È però interessante il fatto che il nome «Karl Buschauer», che spesso e volentieri compare anche nelle colonne riservate ai commenti online di diversi giornali, altro non sia che uno pseudonimo. Dietro vi si nasconde il politico/CVP Stephan Gassmann, domiciliato nel cantone di Basilea Campagna, che dovrebbe essere ben noto a molti macchinisti della regione di Basilea per aver lavorato a suo tempo presso FFS Cargo in qualità di capo del reparto del personale. ➤

Scarica di ormoni

Nella tua funzione di dipendente FFS, molto probabilmente anche tu ti sarai accorto che, negli ultimi tempi, le postazioni di acqua potabile sono spuntate dal nulla come funghi. Diversity-Group VSLF

L'acqua impiegata proviene dalla rete di distribuzione idrica. L'acqua di rubinetto non è solo buona, ma anche economica. Si dice che bere tanto faccia bene, non solo per l'efficienza ma anche per la salute. E non solo! Perché, dietro, ci sta un calcolo molto sottile!

La nostra acqua potabile contiene dei quantitativi molto elevati di ormoni. Ormoni femminili, per l'esattezza: estrogeni! È provato scientificamente che questi ormoni scatenano un processo di effeminazione. Questo sta a significare che negli uomini causa il rimpicciolimento... no, non stiamo parlando del cervello! Per contro, fa aumentare il giro petto, ma la nostra autostima va a farsi benedire. «New Gender Management»**, questo è il nome di un progetto segreto, di cui solo pochissime persone sono a conoscenza.

Il problema dell'attuale Gender Management* è che finora ha entusiasmato solo un numero molto ristretto di persone, nel mentre il «New Gender Management» agisce dal basso verso l'alto. Per i macchinisti, questo dovrebbe segnare l'inizio di una nuova era. Del resto, ultimamente a più di uno è sorto il dubbio che, in quanto uomini, magari non siamo affatto adatti per questa professione, visto che dai manifesti e nei bandi di concorso non smettono di sorriderci delle macchiniste decisamente molto carine. Certo che, per chi di noi si ritrova con un bel pancione e una crescita sempre più contenuta di capelli in testa, è alquanto difficile avere voce in capitolo.

La penuria di macchinisti sta diventando sempre più acuta e, negli ultimi tempi, è palpabile quasi a livello fisico. Si raccomanda di non portarsi più dietro il cellulare delle FFS, onde evitare di riportare delle ustioni di secondo grado a causa dell'enorme valanga di SMS e dei continui tentativi di chiamata di cui siamo oggetto. Ci sono pochi macchinisti e chi, allora, può sistemare le cose? Le donne! Qui sembra esserci un potenziale incredibile ancora tutto da sviluppare, così si dice almeno. Supponiamo che, nei prossimi anni, la percentuale

delle donne aumenti del triplo. Gran bella cosa! Sarebbe fantastico! Se così fosse, in cabina avremmo nientemeno che una percentuale di donne del 99%. Mah! Ogni dieci uomini ci sarebbe allora una donna. Un potenziale davvero enorme!

Sarà indubbiamente una nuova e magnifica epoca. Personalmente, devo dire che apprezzo molto tutte le mie colleghe e che, in questi ultimi sei anni, non ce n'è stata una che mi abbia mai dato sui nervi, ciò che non posso dire altrettanto dei miei colleghi di sesso maschile. Tutte le donne che desiderano diventare macchiniste e che superano i test andrebbero assunte immediatamente! L'importante è che le donne siano a conoscenza del fatto che anche loro sono ammesse in cabina e, questo, da ben 16 anni.

Pensate un po', una bimba di quattro anni di Hintertupfigen-West era convinta che in cabina potessero lavorare solo le persone di sesso maschile e, oggi che di anni ne ha 20, questa sua convinzione è ancora ben radicata. Davvero incomprensibile!

E se le donne fossero ben informate e fossero anche più che benvenute, ma semplicemente non volessero diventare delle macchiniste? Questo non va bene! Le donne devono volerlo! Bisogna fare in modo che lo vogliano! Mantenendo una segretezza ancora più esasperata, si è allora deciso di dare il via alla terza fase, quella dell'«Even Newer Gender Management»***. Alle tipiche bevande da donne, tipo caffelatte, latte macchiato, latte alla vaniglia, ecc., ora vengono aggiunti anche degli ormoni. Questa volta, però, maschili: testosterone. Oppure pensate davvero che sia un caso se i distributori di caffè Starbucks sono spuntati improvvisamente un po' ovunque?

* Gender Management
** Nuovo Gender Management
*** Ancora più nuovo Gender Management

<http://www.tagesanzeiger.ch/leben/gesellschaft/Frauen-und-die-Einsamkeit-im-Fuehrerstand/story/22145268>



Cenone di Natale

Cenone di Natale per i macchinisti. Joe Brunner, macchinista di Lucerna

Puntualmente, già dal mese di ottobre le direzioni dei vari depositi cominciano a darsi da fare per organizzare il cenone di Natale. La partecipazione di quasi due terzi dei macchinisti sta ad indicare che questa necessità è molto sentita. È importante ricevere un grazie per il grande impegno di entrambe le parti, ossia le FFS e i dipendenti, almeno una volta all'anno. Per una volta, anche gli introversi macchinisti escono dal loro isolamento sociale e possono coltivare i rapporti con i propri colleghi. Assolutamente lodevole anche il fatto di adeguare i turni (ciò che in altri casi non sempre sarebbe possibile). E così, questi due terzi dei macchinisti hanno finalmente modo di ritrovarsi felici e contenti all'interno della grande famiglia FFS, ciò di cui sono molto riconoscenti. Semplicemente per ringraziare gli organizzatori per questa tanto apprezzata concessione.

Che ne è, però, dell'altro terzo dei macchinisti? Come potranno ricevere i loro dovuti ringraziamenti? Semplicemente con un biglietto di Natale prestampato con gli auguri di buon anno, tutto qua, questo basta e avanza. Non si è per niente disposti a scostarsi da questa linea di condotta per trovare una soluzione anche per il restante terzo dei macchinisti. Non vieni al cenone di Natale della grande famiglia delle FFS? Peggio per te! Noi ce la passiamo molto bene, e chi non vi partecipa, non sa cosa perde. Grazie per questa opinione, che condivido anch'io, e grazie per l'enorme stima. ➤

