


16:39 Di. 24. Dez. 📶 🔋 97%

Impostazioni 🔍 Ricerca 📄 Modifiche 👤 Logout 

Temi PCT Modifiche Preferiti Altri documenti Guida de fr it

Modifiche

Filtrare ▼

Periodo:

< 📅 24 Feb 2019 >

< 📅 19 May 2020 >

📄 Programma di studio obbligatorio: La voce del presidente	🕒 12 giorni fa	Valido dal 12.12.2019
📄 Interviste con Andreas Meyer, CEO FFS e Jacques Boschung, responsabile FFS Infrastruttura	🕒 6 giorni fa	Valido dal 18.12.2019
📄 Elenco degli svantaggi per il personale di locomotiva, programma ATO presso SOB, burnout	🕒 3 giorni fa	Valido dal 21.12.2019
📄 Buon Natale!	🕒 oggi	Valido dal 24.12.2019
📄 Programma di studio obbligatorio per quadri dirigenti: Lettere alla redazione Materie d'esame: „Salari migliori“, „estremamente pericoloso“, „emergenza toilette“, „speed recruiting“	🕒 tra 3 giorni	Valido dal 27.12.2019
📄 Tanti auguri di Buon Anno!	🕒 tra 7 giorni	Valido dal 24.12.2019
📄 Letture complementari allo studio autodidattico: „Formazione preparatoria per conducenti“	🕒 tra 11 giorni	Valido dal 4.1.2020

segna come letto →

< > 🔄 🏠

Care colleghe e care colleghi

Quello che avevamo predetto già da anni, si sta purtroppo avverando. I treni vengono soppressi per la mancanza di macchinisti. In Svizzera. Di cantieri e eventi estivi ce ne sono tutti gli anni, ma non hanno mai portato la ferrovia al limite del collasso come adesso. Contrariamente al termine «cancellazione dei treni», con «disposizione del personale a breve termine» si vuole mantenere viva la speranza che magari da qualche parte sbuchi fuori ancora qualche macchinista. Per quanto riguarda Cargo, parte delle consegne delle merci non può più essere garantita, mentre nel traffico in transito ormai vige il principio di «vivere alla giornata». È solo grazie alla nostra flessibilità se si riesce ad evitare situazioni ancora peggiori. Per non parlare poi dello stato del materiale rotabile.

Un anno fa chi avrebbe mai pensato che saremmo arrivati a questo punto? Un capo dei quadri medi mi aveva detto: «È una vergogna che vengano cancellati dei treni ordinari della S-Bahn». È proprio vero. Tutto questo è dovuto all'allettante prospettiva di una ferrovia digitalizzata completamente automatica.

La fiducia cieca nell'industria e nelle promesse del settore IT stanno avendo un effetto devastante. Sempre più concentrati sulla fattibilità tecnica, si sono completamente ignorate delle questioni cruciali sul reale valore aggiunto e sulle conseguenze per il personale. Invece di trovare delle

soluzioni, si arriva sempre più spesso a conclusioni avventate, con un conseguente effetto boomerang ancora più negativo. Non avrei mai immaginato che dopo l'introduzione di Sopre e, successivamente, con la ristrutturazione della divisione viaggiatori WEP, tutti i piccoli e grandi errori si sarebbero accumulati e moltiplicati così rapidamente.

Il tutto è iniziato il 1° aprile

Le nuove strutture e le idee degli ex responsabili FFS hanno prodotto l'effetto massimo. È senz'altro realistico il timore che le cose non siano destinate a migliorare a medio termine. E come potrebbero? Tutte le energie delle tante task force al momento sono concentrate sul tentativo di risolvere dei problemi.

Vorrei ricordare che la sottodotazione di macchinisti non è particolarmente preoccupante. È semplicemente a causa di SOPRE, WEP e della formazione minima dei macchinisti se non possono più essere impiegati in modo produttivo. I costi legati al mantenimento dell'odierno livello di affidabilità, che è sempre più basso, sono enormi. Possiamo senz'altro confermare che sono anni che noi segnaliamo queste problematiche a chi di dovere, come pure ai presunti responsabili, questioni che riguardano Sopre e Caros, l'ADL, la segnalazione dei posti di fermata, le prescrizioni, la regolamentazione dell'orario di lavoro, i conteggi

del tempo di lavoro, la formazione, i piani di impiego, le percentuali numeriche, la sicurezza, la comunicazione e, non da ultimo, la cultura nei confronti del personale. «Noi» non significa solo il VSLF, bensì tutti i collaboratori che hanno un atteggiamento critico. Questo perché, in quanto collaboratori e parti sociali, abbiamo un forte interesse per la ferrovia e perché noi siamo leali. Non si è voluto dare ascolto alla base operativa. Le nostre perplessità e le nostre proposte spesso sono state viste come un fattore di disturbo o come anacronistiche, o semplicemente non ci è stato prestato ascolto perché avrebbero messo in discussione certe utopie o sarebbero state in contrasto con il pensiero gerarchico che si è volutamente diffuso. Il personale è stato lasciato indietro e intanto il treno è partito. Ancora non riusciamo a percepire la volontà di discutere con noi su un piano di parità. Qui si dovrebbe intervenire drasticamente e fare tabula rasa, ma ci sono troppe esistenze e troppi benefici in gioco. È inoltre evidente che tutti coloro che hanno contribuito a provocare questo stato di cose, non sono in grado di essere critici con sé stessi, perché anche per questo ci vuole una certa dose di volontà.

Cosa fare adesso?

Il VSLF ha deciso già da tempo di non sostenere questa mediatizzazione negativa e di gestire i problemi internamente. Questa

carezza di macchinisti, di cui sono responsabili, ci riguarda solo in modo indiretto. Con le ferrovie noi abbiamo degli accordi, dei CCL e delle regolamentazioni che devono essere rispettati. Che i treni circolino o no, non dipende più da noi.

All'interno del comitato del VSLF si è discusso a lungo ed è con grande convinzione che abbiamo definito insieme il nostro approccio strategico.

Ci vogliamo concentrare di nuovo maggiormente sulla classica rappresentanza dei nostri membri. Noi macchinisti e tutti i colleghi che lavorano in ferrovia, al momento siamo le ultime persone che ancora prendono delle decisioni importanti sul piano della sicurezza, assumendosene tutta la responsabilità. Dobbiamo assolvere pienamente questo compito, per i nostri clienti e per la nostra impresa. Indipendentemente dalla pressione legata alla tabella di marcia.

Se dovessero verificarsi dei problemi nel corretto esercizio dell'attività professionale, noi siamo con voi e sappiamo come dobbiamo muoverci. Dopo il tragico decesso di Bruno a Baden, tutti indistintamente, compresa la direttrice del DATEC, hanno ribadito che la sicurezza ha la priorità assoluta. Ed è così.

Siamo qui per voi, anche affinché possiate beneficiare dei giorni di riposo e delle straordinarie di cui avete diritto. Per farvi, per esempio, un bel giro in bici in Africa. Date sempre le giuste priorità. Non siamo dei questuanti, bensì dei dipendenti e delle parti contraenti.

C'è speranza?

Si comincia ad avvertire qualche segnale positivo. La BLS, per esempio, ha tirato il freno a mano per quanto riguarda un sistema di pianificazione digitale. Alla luce del sistema Sopre, si tratta di una decisione molto saggia e lungimirante. Se puntiamo di nuovo su un trasporto ferroviario sem-

plice, robusto, gestibile e affidabile, c'è ancora qualche possibilità di continuare ad essere la migliore rete ferroviaria del mondo. A frapporti a questo obiettivo ci sono l'ATO, il programma SmartRail 4.0, l'ETCS e i Bombi. E, per lo stesso motivo, anche dei sistemi di pianificazione completamente collegati in rete.

Quello che FlixBus e Uber non sono riusciti a ottenere, lo stanno facendo le ferrovie da sole: La seria intenzione di cancellare dei treni e delle linee e di garantire i servizi mediante l'impiego di bus. L'autorità di vigilanza ritiene che tutti i treni debbano circolare. Presto le cose potrebbero però farsi difficili anche per l'UFT, qualora le ferrovie dovessero pretendere di far lavorare i propri macchinisti, addetti alle distribuzioni e altri colleghi oltre i limiti consentiti dalla legge sulla durata del lavoro LDL. In tal caso, la decisione di cosa abbia la priorità non spetta più alle ferrovie.

Quale sarebbe la soluzione?

Ecco come io vedo le cose: Quando si deve eseguire un lavoro, innanzitutto è necessaria una formazione completa dell'attività; l'esperienza pratica è assolutamente indispensabile. Si ha poi bisogno di uno strumento di lavoro valido e adeguato, di sufficiente materiale di ricambio, di energia, acqua, luce, ecc., di un chiaro processo di lavoro, di piani comprensibili, di un buon coordinamento tra colleghi e di una tabella di marcia realistica. Ovviamente, una persona responsabile dovrà anche essere sempre raggiungibile. Anche la pianificazione di riserve garantisce un risultato di alta qualità, nel rispetto dei tempi previsti.

Nell'ambito delle ferrovie tutto questo non c'è più. Se al momento della preparazione e del ricovero dei treni teniamo conto di tutti questi aspetti, questo ci garantirà la stabilità e, di conseguenza, la puntualità. In questo modo sarà possibile accantonare

la maldestra idea di integrare delle riserve di tempo aggiuntive durante la corsa.

Un sistema particolarmente sollecitato come quello della rete ferroviaria svizzera, ha finalmente bisogno di soluzioni end-to-end e non di sistemi informatici del tutto inadeguati.

Come vanno le cose per il personale (di locomotiva)?

In merito all'umore del personale, non c'è bisogno che vi dica niente. Un quadro vicino alla direzione generale mi ha detto: «Abbiamo completamente perso il personale di locomotiva e del treno». Personalmente, condivido questa opinione.

Per chi non è del settore: Tutti sono al corrente di quali siano i punti dolenti. Le numerose lettere alla redazione pubblicate su questo LocoFolio sono un buon punto di partenza. Ma solo per coloro che sono veramente interessati.

E adesso?

Molti colleghi ci dicono di amare ancora la loro professione. Da parte nostra, faremo tutto il possibile per continuare a migliorare le condizioni generali per far sì che questa attività sia ambita anche in futuro. Qualcosa si sta muovendo anche sul fronte dei salari e la direzione presa è chiara. È probabile che presto il mercato aumenterà le forcelle salariali come da CCL e che accorcerà le progressioni salariali. Se così non fosse, presto salteranno ancora più corse per mancanza di personale. Anche le cose negative hanno dei risvolti positivi.

Auguro a tutti voi di trascorrere qualche giornata tranquilla e di godervi i momenti con i vostri cari.

Come sempre, buon viaggio e poche arrabbiature in testa al treno.

Cari saluti

Il vostro presidente
Hubert Giger

Intervista ad Andreas Meyer, CEO FFS SA

Il colloquio è stato condotto da Markus Leutwyler presso il ristorante del personale "Oase" di Zurigo in data 16 ottobre

Markus: Andreas, hai annunciato le tue dimissioni da CEO delle FFS. Per quando finirai, avrai lavorato alle FFS per 14 anni. Di cosa vai orgoglioso e cosa faresti in maniera diversa?

Andreas: Innanzitutto, guardo avanti. C'è ancora molto da fare – più tardi torneremo sicuramente su questo argomento. Se però mi guardo indietro, c'è una cosa di cui sono particolarmente orgoglioso: sono riuscito a sviluppare la ferrovia integrata, anche sul piano giuridico, e a preservare la totalità delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza. Questi sono due fattori di successo. Sono particolarmente soddisfatto anche di quello che sono riuscito a fare per la Divisione Immobili. Senza questa divisione il terzo punto non sarebbe mai stato possibile, ovvero il risanamento della cassa pensioni. Anche l'ulteriore sviluppo di Cargo, che ora trova perfino dei partner, è una bella soddisfazione. Non è quindi solo una buona azienda, ma è anche concorrenziale, una "bella creatura".

Markus: Che cosa si intende esattamente quando si parla di ferrovia integrata?

Andreas: Quando sono arrivato qui si percepiva una forte divisionalizzazione. Le singole divisioni si erano allontanate le une dalle altre. Ai clienti, però, non interessa se un ritardo è dovuto a traffico viaggiatori o ad infrastruttura. Ciò che conta per loro è un sistema integrato e, pertanto, un'offerta completa da parte di un unico fornitore. Anche il traffico a lunga percorrenza con un unico fornitore, ossia le FFS, è un fattore centrale di successo nel trasporto pubblico. Per il personale operativo, l'importanza di una cooperazione tra ITF era chiara sin da subito, ma non lo era altrettanto in ambito politico e dirigenziale.

Markus: La divisionalizzazione per noi rappresenta ancora una sorta di spaccatura. Il processo di riunificazione prosegue? Oppure, a livello dirigenziale, siete già un'entità unica?

Andreas: Sono orgoglioso del mio team dirigenziale che non pensa più in termini di divisioni, bensì si considera parte di un sistema globale. Questo lo si può vedere, per esempio, nel programma "Puntualità dei clienti" oppure in "Agenda 2020". Ci sono voluti molti anni per introdurre di nuovo questa filosofia.

Markus: Ci vorrà però ancora del tempo finché raggiungerà anche i livelli gerarchici più bassi.

Andreas: Si tratta infatti di una questione che seguo con particolare attenzione. La collaborazione a livello dei vertici è molto buona, ma vedo che non funziona altrettanto bene per tutti i livelli inferiori.

Markus: Di cosa non sei stato soddisfatto?

Andreas: A tenermi maggiormente occupato sono stati gli incidenti gravi. Sul luogo dell'incidente di Granges-Marnand, era quasi mezzanotte quando ho conosciuto i genitori del macchinista deceduto, una cosa che mi ha toccato molto da vicino. Ma anche l'incidente di Baden, con tutte le sue tragiche circostanze. A Bellinzona, invece, probabilmente ai tempi avevo premuto un po' troppo sull'acceleratore e così ho scatenato uno sciopero. C'è anche la questione dell'introduzione dei treni a lunga percorrenza a due piani che, al momento, sta procedendo in maniera tutt'altro che soddisfacente. Ci auguriamo di aver raggiunto una buona stabilità e che, al momento di leggere questa intervista, siano stati integrati nell'orario.

Markus: Ovviamente lo spero anch'io... Ancora una cosa a proposito degli aspetti negativi. Quando da qualche parte qualcosa va storto, le reazioni non si fanno mai attendere. In pratica, la colpa è sempre di Meyer, anche quando le cose si verificano presso un'altra ITF. Tu non sei solamente il CEO delle FFS, ma sei anche l'uomo Andreas Meyer. Come vivi questi attacchi? E com'è per la tua famiglia?

Andreas: È un dato di fatto che per fare questo lavoro bisogna avere una buona resistenza, ma anche la pelle dura. Altrimenti non lo si dovrebbe fare. Non intendo minimizzare i problemi operativi, come gli errori nella pianificazione dei macchinisti o i forti ritardi nella fornitura dei Dosto da parte di Bombardier: devo però constatare che l'opinione mediatica non sempre è in linea con l'opinione pubblica. Questo è un anno che è stato caratterizzato da critiche molto violente, in particolar modo dopo un incidente, ma parlando con la gente mi accorgo che continua a stare dalla parte della ferrovia. Senza la ferrovia non funziona niente. Una Fête des Vignerons con 1000 treni speciali non sarebbe per esempio stata possibile, come del resto anche la

Festa federale di lotta svizzera e dei giochi alpini. Non abbiamo mai registrato un simile aumento della domanda. Questa è una vera e propria contraddizione! I media si lamentano e intanto quest'anno noi registriamo più del 7% di clienti in più.

Markus: I clienti dicono però anche che, di fatto, le FFS detengono il monopolio e che quindi non hanno altra scelta.

Andreas: Non dovrebbero! Potrebbero anche viaggiare di meno oppure utilizzare un altro mezzo di trasporto. Ma torniamo alla questione dei media: quando si legge qualcosa o quando noi esprimiamo i nostri punti di vista, puntualmente un terzo viene riprodotto in maniera corretta, un terzo manca e un terzo è semplicemente sbagliato. Eppure, continuiamo a leggere i giornali tutti i giorni. Io trovo però che, proprio nell'era della digitalizzazione dove tutti scrivono a tutti, ci vorrebbe una scrupolosità maggiore proprio per evitare di pubblicare chissà quali affermazioni solo perché due persone interpellate a caso dicono che è così. Dopotutto, degli articoli non sufficientemente approfonditi compromettono la nostra reputazione, non necessariamente la mia, anche perché non è così importante, bensì di tutta un'impresa. Ritengo che questo non sia corretto nei confronti del lavoro effettivo dei nostri collaboratori.

Markus: Ai singoli è del tutto indifferente quello che dicono le statistiche. Quando a qualcuno salta la coincidenza e manca ad un appuntamento, non gli serve a niente sapere che altri nove treni stanno viaggiando puntualmente. E di sicuro troverà anche un mezzo di comunicazione che sarà ben contento di divulgare la sua storia.

Andreas: Non voglio di certo minimizzare il problema. Operativamente parlando, questo è stato un anno molto impegnativo. Riusciamo comunque a fornire delle grandi prestazioni, anche se spesso in modalità task-force.

Markus: Cosa significa?

Andreas: C'è costantemente bisogno di interventi speciali. Solo così siamo in grado di soddisfare la domanda. Voi macchinisti purtroppo lo sapete fin troppo bene. Ma torniamo alla domanda su come io riesca a gestire la cosa. Magari ci sono quei cinque giorni all'anno in cui devo ammettere di



averne abbastanza. Per 360 giorni all'anno, le cose funzionano relativamente bene e riesco ad affrontare bene il tutto. A volte però ci sono delle cose che fanno davvero male, come adesso che ho annunciato le mie dimissioni. Quello che è stato scritto da parte di qualche commentatore è decisamente un po' troppo. Non mi conoscono nemmeno!

Markus: Tu leggi i commenti?

Andreas: Sì, questo è necessario per poter valutare la situazione. Di solito leggo i giornali nel fine settimana. Chi è maggiormente toccato sono però i miei genitori. Abitano a Birsfelden, una città in cui per la maggiore vivono postini, doganieri e ferrovieri. Spesso si sentono chiedere che cosa stia facendo il loro "Ändeli" per essere criticato così tanto? Per loro è estremamente difficile.

Markus: E la tua famiglia?

Andreas: Anche loro sono delusi del bilancio che è stato stilato sul mio operato. I miei figli dicono però che sanno benissimo quanto mi sono impegnato per le FFS. In fin dei conti, l'hanno vissuto sulla loro pelle, dal momento che sono stato spesso assente. Adesso si chiedono se un simile impegno ne valesse veramente la pena.

Markus: Com'è una tua settimana tipo? Quanto lavori all'interno delle FFS e quanto esternamente, per esempio in ambito politico?

Andreas: Questo chiaramente dipende molto dalla situazione del momento. Innanzitutto cerco di gestire l'azienda internamente e non mediante una copertura mediatica. Un'impresa come le FFS offre però anche molte possibilità di collaborare a dei progetti esterni. Cerco di concentrarmi su quei progetti con cui si può muovere

qualcosa, come i lavori preliminari per la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, il coinvolgimento nello sviluppo del cuore di Basilea o nei possibili scenari associati alla stazione sotterranea di Lucerna dove ci deve essere una buona interconnessione tra traffico regionale, traffico a lunga percorrenza e gli altri servizi legati alla mobilità. La cosa importante è definire le rispettive responsabilità: chi fa che cosa? In un sistema integrato sono coinvolte moltissime persone e, pertanto, è di fondamentale importanza definire esattamente chi è l'interlocutore responsabile. Un altro compito riguarda la cooperazione con il consiglio di amministrazione e la sua presidentessa. Per me, una grande priorità riguarda i quadri superiori. Si tratta di avere una visione comune delle priorità, ma anche della linea di condotta. Nella nostra impresa ci sono 33.000 collaboratori e tutti devono portare avanti la stessa linea all'interno dei rispettivi livelli, fino alla base operativa.

Markus: Al nostro livello si ha l'impressione che le responsabilità non sempre siano chiare.

Andreas: Quando non sapete qualcosa e non c'è nessuno in grado di spiegarvelo, chiedete a me! Se qualcosa non è chiaro, sono più che disponibile per fare chiarezza. Capisco bene dov'è la sfida: da una parte, voi guidate il materiale rotabile di FFS traffico viaggiatori o Cargo e, dall'altra parte, utilizzate le strutture di infrastruttura. Voi vedete molte cose in molti ambiti e quindi c'è bisogno di chiare responsabilità e di chiari canali di comunicazione. Ritengo che la cosa dovrebbe essere piuttosto chiara, ma ho notato che non sempre è così. Ecco perché per me è di fondamentale importanza discuterne anche con le parti sociali e capire dove ci sono ancora

dei dubbi. Delle responsabilità poco chiare non vanno mai bene.

Markus: Prima dicevi che ci possiamo rivolgere a te. Suppongo che non ti farebbe piacere ricevere delle mail direttamente?

Andreas: Ovviamente non posso evadere tutto da solo. Ritengo però sia importante tastare il polso. Infatti, ricevo spesso delle segnalazioni, sia dall'interno che dall'esterno, e le analizzo tutte insieme alle mie colleghe e ai miei colleghi. Ho qualche difficoltà con le richieste poco chiare e che io stesso non so come interpretare. I casi concreti, delle specifiche domande o segnalazioni sono invece sempre di grande utilità e, nella maggior parte dei casi, anche costruttivi. Chiaramente, poi ci sono anche le mail che esprimono un forte senso di frustrazione.

Markus: Qui da noi, la frustrazione è in costante aumento. Noi siamo il primo, o l'ultimo, anello di tutta la catena, a dipendenza di come si vedano le cose.

Andreas: Il personale viaggiante viene in prima linea e non è l'ultimo anello!

Markus: Credo che molti non si sentano capiti o presi sul serio.

Andreas: Questa è una faccenda molto complessa: là fuori, sia i macchinisti che gli assistenti clienti ogni giorno vedono un'infinità di cose. Contrariamente a chi sta seduto in ufficio, voi viaggiate di continuo. Chi vede molte cose, ne vede molte di positive ma anche di negative, tutte informazioni che voi poi ci trasmettete. Mi dà veramente fastidio quando le vostre segnalazioni non ricevono una risposta adeguata. Se tu mi scrivi qualcosa, automaticamente ricevi un feedback da parte mia. Nel vostro canale di comunicazione sembra che questo non sempre sia il caso. Ci sono situazioni per le quali non sempre c'è una soluzione magica a portata di mano, ma questo andrebbe almeno spiegato.

Markus: Senza dubbio, da noi questo è un punto cruciale. Ho però l'impressione che la percentuale di risposta alle nostre "idee" (ex PCM) sia migliorata. C'è però ancora un certo disinteresse per la nostra situazione.

Andreas: Voi avete la sensazione che le pressioni su di voi aumentino di continuo. Un piano di marcia sempre più intenso, i cantieri, sempre più prescrizioni, le lingue, degli esami impegnativi... Vi capisco molto bene. Chiedo però anche un po' di comprensione e di fiducia in coloro che cercano di smistare al meglio le vostre segnalazioni. Ma, da quello che sento, ho l'impressione che il feedback non sia ancora sufficiente. Forse la soluzione migliore sarebbe di fare una telefonata ogni tanto, invece di spedire solo delle mail.

WELLNESS HIT AM THUNERSEE

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



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

Im Angebot inklusive ist

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

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

«Panoramacard»

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



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



SOLBADHOTEL
SIGRISWIL

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

Markus: Per quando cederai il comando l'anno prossimo, pensi di riuscire a portare a termine tutti i tuoi progetti? Cosa passerai ad altri e cosa invece comincerai di nuovo?

Andreas: In un'azienda come le FFS, c'è sempre parecchio da fare e si aggiungono sempre delle cose nuove. Le grandi sfide di cui ti parlavo prima, la ferrovia integrata, le concessioni per il traffico a lunga percorrenza e Cargo, sono state molto importanti per me. Non è mia intenzione dare di tutto solo un'immagine positiva. Vorrei un passaggio delle consegne ordinato. Le sfide dovranno essere definite nel modo più chiaro possibile. Che cosa c'è da fare e dove; i vari progetti sono stati avviati e chi prenderà il mio posto avrà delle basi su cui poter continuare a costruire. Ci sono diverse cose che sono riuscito a riportare sulla giusta strada: sono infatti riuscito a invertire la rotta per quanto riguarda il mantenimento insufficiente dell'infrastruttura. La base era data dall'audit sulla rete. Abbiamo ricevuto anche il benestare per gli stanziamenti necessari. Non sono una persona che parla solo in positivo, bensì uno che cerca di mettere sul tavolo tutti i punti salienti in maniera chiara e aperta. Sarei davvero contento se per il prossimo orario potissimo integrare ancora meglio il treno della Bombardier. Vorrei inoltre riuscire a concludere i lavori relativi alla gestione dell'incidente di Baden (progetto "Sicuro!") e a definire delle misure in modo da semplificare il lavoro del mio successore.

Markus: Al momento l'immagine pubblica delle FFS non è delle migliori. Abbandoni una nave che sta affondando?

Andreas: No, assolutamente no! È proprio il contrario. Anche se questo è stato un anno particolarmente impegnativo, le FFS hanno ottenuto dei risultati incredibili. Tutti li possono vedere. In un anno di campagna elettorale è evidente che non si trova molta gente pronta a lodare le FFS. Le critiche alle FFS portano più voti e, per i giornali, una maggiore tiratura. Per contro, alla notizia della nostra cooperazione con Swiss o del rafforzamento del trasporto combinato i media dedicano decisamente molto meno spazio. Con delle belle storie non si possono riempire i giornali.

Markus: Tu non ti consideri una persona che parla solo in positivo. Come vanno allora le cose ai livelli gerarchici che stanno sotto di te? A volte si ha l'impressione che lì le cose non siano necessariamente così.

Andreas: C'è grande rispetto per la pubblicità negativa. Se ripenso a tredici anni fa, noto che anche il tono delle parti sociali è cambiato. Dopo l'incidente di Baden, ci

saremmo seduti intorno al tavolo, senza fare tante speculazioni. Prima si aveva più riguardo per la reputazione dell'impresa. Questo inevitabilmente porta i nostri dirigenti e i nostri responsabili della comunicazione a essere più prudenti. Nessuno vuole essere messo sulla graticola. Un tono diverso andrebbe a vantaggio di una cooperazione costruttiva.

Markus: Tu ritieni pertanto che il fatto di non parlare solo in positivo sia una risposta agli eventuali attacchi?

Andreas: Io stesso sono conosciuto per essere uno che parla chiaro e che gioca a carte scoperte. Sono però anche capace di incassare le critiche. Molti altri ne hanno però un grande rispetto. È soprattutto quando qualcuno si prende delle bastonate per delle cose che vengono travisate o amplificate che le cose si fanno difficili. Spesso non riusciamo nemmeno a stare al passo con tutte queste smentite.

Markus: Torniamo ancora una volta alla nave che affonda. La mancanza di macchinisti è davvero un grosso problema. Le ore straordinarie sono state trascinate in avanti come con uno spazzaneve. Adesso però è finito contro il cordolo del marciapiede. I treni vengono soppressi.

Andreas: Questo è un problema serio. Ma, prima di tutto, vorrei cogliere questa opportunità per esprimere la mia gratitudine a tutti i macchinisti, ma anche per scusarmi. Sono consapevole di quanto spesso vi venga chiesto di rinunciare al vostro tempo libero. Grazie per il vostro grande impegno! Si sono verificate delle pianificazioni sbagliate. Gli effetti dei cantieri, come per esempio l'ampliamento nell'area del lago di Zugo, sono stati sottovalutati. È vero, abbiamo gettato le basi, ma bisognerà attendere almeno fino al 2021 finché questi macchinisti avranno completato la loro formazione. A peggiorare le cose c'è anche il fatto che ci sono ancora degli "esperti" dei media che raccontano che presto i macchinisti non saranno più necessari. Questa è la cosa più assurda che sia mai stata scritta!

Markus: Anche tu però ne hai già parlato.

Andreas: No, no, no! Io ho solo detto che i treni saranno supportati maggiormente dalla tecnologia. Non ho mai detto che i treni viaggeranno senza conducente. Al contrario: proprio adesso stiamo mettendo in esercizio dei treni, come il Giruno o il Dosto, che resteranno in servizio per una durata di 25 anni e che non sono previsti per una guida autonoma. Non c'è una professione più sicura di quella del macchinista. E, questo, in un mercato ancora in piena crescita. Anche il dibattito sui cambiamenti climatici gioca a nostro favore – il

90% della nostra corrente proviene dall'energia idroelettrica sostenibile.

Markus: Ai tempi contavate sul fatto che molte attività avrebbero già potuto essere automatizzate entro il 2019?

Andreas: No. Abbiamo semplicemente sottovalutato la grande mole di lavori di costruzione e di trasporti supplementari. Già solo per via del blocco della parte orientale del lago di Zugo, nell'ambito di Cargo e traffico viaggiatori giornalmente abbiamo bisogno di 30 macchinisti in più perché i servizi rischiano il collasso.

Markus: Ho letto che i quadri avranno di nuovo più competenze e più responsabilità. Come ci dobbiamo immaginare questo? I quadri non si sono sempre assunti delle responsabilità? Non erano sufficientemente competenti prima?

Andreas: Questo è un aspetto fondamentale di una trasformazione culturale che si protrarrà per decenni. Per certi aspetti, alle FFS vige ancora un sistema militare. Anche l'aspetto gerarchico prima veniva percepito in maniera estrema. Oggi ho partecipato ad una manifestazione in cui hanno preso parte 600 pensionati. Hanno raccontato delle cose che oggi voi non sareste più disposti ad accettare. Il nostro mondo sta diventando sempre più esigente: desideri dei clienti, condizioni meteorologiche sempre più estreme, flussi informativi, dinamica concorrenziale... Non sempre riusciamo a prescrivere in modo capillare ai livelli più bassi quello che dev'essere fatto. Dobbiamo poter contare sul fatto che ogni dirigente svolga il proprio lavoro nel miglior modo possibile e che possieda le competenze necessarie. Per far questo, ha bisogno di un certo margine di manovra, per esempio anche nei confronti delle persone che lavorano nell'impresa o dei clienti. Da parte di tutti i collaboratori, questo però presuppone che vi sia la volontà di vedere le responsabilità e di assumersela. In base alla nostra formula vincente, un elemento centrale è proprio la fiducia nel personale.

Markus: Se questo lo si applica al nostro livello, allora significa che è anche possibile cancellare un treno, per esempio se riteniamo che la sicurezza sia minacciata. Approvi anche una simile decisione?

Andreas: Sì. Simili decisioni purtroppo hanno dovuto essere prese anche nel corso di quest'anno. Penso per esempio al sovraffollamento dei treni attraverso la GbG, quando si sono dovuti mandare via dei passeggeri. Non possiamo affermare che la sicurezza è importante per noi e continuare a circolare lo stesso. Spesso il confine non è ben distinto e si tratta di ponderare le cose per bene. Deve sempre

prevalere un sano buonsenso. Quando qualcuno prende una decisione del genere, ha sempre tutto il mio supporto. Il fatto di avere un margine di manovra significa anche che non sempre tutto va secondo i piani e che possono verificarsi degli errori.

Markus: Gli avvenimenti di quest'anno ci hanno resi molto più sensibili. Tanto per fare un esempio, un collega si è rifiutato di fare una corsa da Zurigo a Berna perché la spia delle porte era rossa. Il treno è stato cancellato.

Andreas: Questo è un caso molto chiaro. Sul piano della sicurezza, a volte ci sono delle situazioni in cui gli effetti possono essere attutiti con delle misure di accompagnamento.

Markus: Si legge spesso del divario che esiste tra la base e i quadri. Pensi di riuscire ad affrontare anche questa problematica? Hai qualche idea per migliorare i contatti?

Andreas: Per quel che mi riguarda, ho sempre cercato il contatto con la base operativa e quindi mi dà molto fastidio il fatto che ci sia questo divario. Ho sempre trovato molto utile ascoltare le opinioni della base. Abbiamo tanti livelli gerarchici e dobbiamo poter contare sul fatto che tutti i dirigenti svolgano al meglio il loro lavoro all'interno dei rispettivi livelli. Un elemento importante consiste anche nello spiegare le decisioni prese dall'alto. In questo contesto, ai livelli superiori abbiamo fatto dei grandi passi in avanti. Anche la tendenza all'interno dei quadri intermedi è positiva. Nell'ambito dei quadri inferiori c'è invece una sorta di interruzione. Io lavoro principalmente con i quadri superiori e intermedi e i risultati sono ottimi. Trovo ingiusto che si parli sempre solo di quello che in tedesco chiamano il "Lehmschicht" - ossia un certo numero di funzionari dirigenti che, grazie alla loro posizione di forza, riescono sapientemente a bloccare qualsiasi iniziativa che appare lodevole e utile, ma che in un qualche modo mette in discussione il loro ruolo -, dal momento che i quadri intermedi devono affrontare un'infinità di sfide importanti.

Vi sarei davvero riconoscente se in questo non facile periodo di transizione sarete un po' comprensivi nei confronti dei dirigenti. La loro situazione è abbastanza difficile. Cito ad esempio Linus Looser che, parallelamente alla direzione di tutta la produzione ferroviaria, si è fatto carico sin da subito anche della task force che sta facendo luce sull'incidente di Baden. Accordate la vostra fiducia ai nostri quadri e continuate a comportarvi sempre in maniera leale e corretta. Da parte loro, mi aspetto un certo apprezzamento nei confronti del perso-

nale di locomotiva, ma questo vale anche nell'altra direzione.

Markus: Incoraggi i dirigenti dei livelli inferiori anche a cercare un contatto con la base?

Andreas: Assolutamente sì! Questo è il loro compito. Io cerco di dare il buon esempio, ciò che finora ha dato i suoi frutti e ha creato uno spirito migliore tra i dirigenti. Quando sono arrivato, l'ambiente non era particolarmente buono. Ognuno viveva nel proprio mondo.

Markus: Cosa ti mancherà di più? E cosa di meno?

Andreas: Mi mancheranno le persone. Con molte di loro ho instaurato dei rapporti di amicizia. Ho avuto tanta difficoltà a trovare il momento giusto per dare le mie dimissioni. Quando si è ferroviari, lo si è per sempre... Viviamo in un'epoca così affascinante! Comunque sia, consegnerò un'impresa dove tutto è molto trasparente. Quando sono arrivato, non era così. Tutti questi progetti interessanti e le persone all'interno dell'impresa mi mancheranno. Anche se ovviamente continuerò a fare qualcosa. Coltivare le rose in giardino decisamente non fa per me.

Markus: Ti farai ancora vedere di tanto in tanto qui da noi?

Andreas: Su questo punto occorrerà fare attenzione. Non è mai una buona cosa se il vecchio capo mette ancora il naso dappertutto. Una cosa che di sicuro non mi mancherà sono i media domenicali. Tutti gli anni ci sono almeno cinque domeniche in cui arrivano delle sorprese spiacevoli, per cui si tratta di reagire molto in fretta. C'è sempre una qualche notizia distorta

che deve essere smentita quanto prima possibile. Si tratta poi di emanare un comunicato o di fare un'intervista. La domenica di solito faccio cena con i miei figli. La maggior parte delle volte devo lasciare la tavola verso le otto per prepararmi per il giorno dopo, anche se mi piacerebbe tanto poter fare delle belle chiacchierate con loro davanti ad un bicchiere di vino.

Markus: I tuoi figli allora sono già abbastanza grandi?

Andreas: Hanno rispettivamente 20, 21 e 23 anni.

Markus: Cosa farai dopo le FFS?

Andreas: Ho già qualche idea, ma voglio prendermi un bel po' di tempo e non buttarci in qualcosa di nuovo senza prima aver riflettuto per bene. Magari assumerò un mandato in qualche consiglio di amministrazione. Mi interessa sempre molto tutta la catena della mobilità, l'energia, l'infrastruttura e la digitalizzazione. Adesso so molte cose su ciò che si dovrebbe fare e anche su ciò che non si dovrebbe fare. Dei settori in cui la digitalizzazione porta dei reali benefici sul piano della sostenibilità o della competitività del paese.

Markus: A posteriori, come vedi i contatti con i macchinisti e con il VSLF?

Andreas: Ho sempre apprezzato molto i contatti con il personale viaggiante. È lì il cuore dell'impresa. Ho ricevuto tante segnalazioni valide e concrete e, per la maggiore, gli scambi sono stati costruttivi. Capisco però anche quando capita che qualcuno sbotti. Qualche volta anche il presidente del VSLF, che non si è mai risparmiato nemmeno a livello mediatico... Devo dire che ogni tanto avrei tanto volu-

to che si potessero chiarire le cose direttamente. Ma, magari, questo riuscirà meglio a chi verrà dopo di me.

Markus: Lo si sarebbe veramente ascoltato sul serio?

Andreas: Certo! Non ho mai mancato di rispondere alle mail di Hubert Giger.

Markus: Per i macchinisti le cose oggi vanno meglio o peggio di quando sei arrivato tu?

Andreas: Questo è stato un anno particolarmente difficile per i macchinisti. Il personale di locomotiva è insufficiente e ci sono tanti cambiamenti a breve termine nei servizi. Le tecnologie informatiche dovrebbero agevolare i macchinisti, ma non sempre danno i risultati sperati. Anche la formazione è sotto pressione. Il personale di locomotiva è molto importante per la nostra impresa. Quello che vorrei è poter sentire di nuovo l'orgoglio di essere macchinisti. Mi ricordo di quand'ero un bambino e i macchinisti, nelle loro pulite tute bianco-blu, svolgevano il loro lavoro con grande orgoglio, quasi esagerato rispetto agli altri colleghi. Anche le macchiniste e i macchinisti di oggi possono essere orgogliosi di se stessi. È incredibile il contributo che tutti loro e tutti noi diamo per il nostro paese. Ovviamente questo vale anche per tutti coloro che lavorano in ferrovia. Trovo che internamente questo andrebbe riconosciuto di più mentre, esternamente, andrebbe valorizzato maggiormente.

Markus: Tutta questa faccenda dell'automatizzazione ha sicuramente danneggiato la nostra reputazione. Al di fuori del mondo ferroviario sono molti quelli che pensano che in cabina non facciamo praticamente più niente e che potremmo tranquillamente essere rimpiazzati da dei robot. Tu cosa ne pensi?

Andreas: Anche se l'anno sta per finire, per me il lavoro non è ancora finito. Mi assumerò pienamente le mie responsabilità fino all'ultimo giorno e spero che questo lo si percepisca anche da questa intervista. Vorrei cogliere questa opportunità per ringraziare tutti indistintamente per la vostra grande flessibilità e per l'enorme impegno che avete sempre dimostrato. Vi assicuro che, passo dopo passo, verremo fuori da questa situazione grazie a più personale dove ce n'è di bisogno e a più materiale rotabile. Per le imminenti festività vi auguro di riuscire a trovare, malgrado tutto, qualche giorno per riposarvi e per ricaricare le batterie in vista del nuovo anno.

Markus: Tante grazie e, per quando sarà il momento, tanti auguri per le tue sfide future!

Inasprimento sistematico

Lettera alla redazione. *Olivier Gauderon, macchinista FFS Friburgo*

8.10.2019

Buongiorno sig. Looser,
Né lei né io possiamo negare che al momento il nostro reparto non stia attraversando un periodo particolarmente roseo. Nel fine settimana, la stampa ha ampiamente riferito sull'argomento. Mi rivolgo a Lei perché la situazione e la collaborazione con il reparto pianificazione sta peggiorando di mese in mese e, in particolare modo, per quanto riguarda l'osservanza dei termini di preavviso e la comunicazione in caso di cambiamento dei turni. Questi aspetti sono chiaramente disciplinati nel documento P20003174, comma 4.5! Regolarmente, però, non vengono rispettati dagli addetti alle distribuzioni. Ed è quello che mi è capitato di nuovo domenica 20 ottobre quando, senza il mio consenso, la fine del mio servizio è stata modificata dall'orario iniziale delle 20h03 alle 23h51 (il giorno dopo avevo libero, ciò che è ancora di più una mancanza di rispetto!). Sono alle FFS da quasi 30 anni, da sempre pianifico la mia vita privata in base all'attività professionale e raramente chiedo dei giorni liberi o il cambiamento dei miei turni. In cambio, mi aspetto però un po' più di rispetto per la mia vita privata.

Per il bene della mia salute, della mia vita privata e della mia famiglia, non sono più d'accordo di restare passivamente alla mercé della pianificazione. Con delle straordinarie che, messe insieme, presto saranno nell'ordine delle tre cifre, tutti i giorni dimostro ampiamente la mia flessibilità e la mia abnegazione.

Cordiali saluti
Olivier Gauderon
Macchinista FFS Friburgo

Buonasera sig. Gauderon,
La ringrazio per la sua e-mail e soprattutto per il suo grande impegno. Purtroppo è un dato di fatto che siamo tutti molto sollecitati. Abbiamo esaminato il suo caso e le posso comunicare quanto segue:
Per motivi a noi sconosciuti, il sistema SO-PRE ha segnalato il servizio come attivo, anche se non era così. Per finire, la pianificazione mensile ha assegnato questo turno ad un altro collaboratore al fine di garantire questo servizio. Il collaboratore a cui inizialmente era stato assegnato questo turno non figurava nella pianificazione prevista per quel giorno. Senza sapere che c'era un errore, la pianificazione ha assegnato al collaboratore un altro servizio. Dal punto

di vista dell'addetto alle distribuzioni non c'era pertanto motivo di informarla, dal momento che il cambiamento aveva avuto luogo il 13.09.2019. Il responsabile della pianificazione ovest ha inoltrato questo caso a IT-TC-Sopre. Ci auguriamo che si sia trattato di un caso isolato, ma non mancheremo di seguire la cosa da vicino.

Desidero scusarmi con Lei per la mancata informazione.

Cordiali saluti
Linus Looser

Inasprimento sistematico e pianificato delle condizioni

I costanti peggioramenti lamentati da Oliver sono stati criticati apertamente anche dalla LPV e dalla CoPe. Questo ci viene confermato anche da tutta una serie di notifiche che ci sono pervenute e dalle conversazioni che abbiamo avuto con i nostri colleghi.

Il fatto che nell'ambito di FFS traffico viaggiatori vi siano delle riflessioni di più ampia portata per imporre al personale ulteriori peggioramenti importanti nonostante la tabella di marcia annuale, non lascia ben sperare. Le parole chiave sono "calendario dei giorni di riposo in base all'attività stagionale" e "continui cambiamenti nella ripartizione dei servizi". La cosa triste è che queste misure hanno un forte impatto sulla vita privata dei macchinisti e che risolvono i problemi della ferrovia soltanto in minima parte, se non addirittura solo in maniera provvisoria.

Nel corso dell'estate, la direzione delle FFS ci ha comunicato l'esito di un'indagine esterna che ha concluso che, in generale, come datore di lavoro le FFS possono essere considerate da buone a molto buone e che i salari sono buoni. Anche noi siamo di questo avviso.

Allo stesso tempo, lo studio ha rivelato che il personale che svolge un servizio irregolare non ha delle condizioni di lavoro al passo con i tempi, è soggetto ad un elevato sovraccarico sul piano della salute e non percepisce un'adeguata retribuzione. Anche noi siamo di questo avviso.

Il fatto che ora questa stessa impresa preveda dei sistematici peggioramenti per il personale che svolge un servizio irregolare, come pure, grazie a CAROS, anche presso FFS Cargo, sottolinea l'impellenza di operare dei cambiamenti importanti in tutti i settori. (hg)

«Beam me up, Sopre»

Noi macchinisti siamo meglio del capitano Kirk. Dal cambio orario di dicembre 2018, i servizi dei macchinisti del deposito di Ziegelbrücke sono stati programmati nel sistema SOPRE. *Rapporto di Jan Zweifel, deposito di Ziegelbrücke*

Si segnalano i seguenti errori di fondo:

1. Per una pianificazione e una configurazione seria dei servizi, agli addetti alla pianificazione annuale viene concesso troppo poco tempo. Per la pianificazione, SOPRE ha bisogno di molto più tempo rispetto al PIPER.
2. Senza le necessarie conoscenze per lo svolgimento di una manovra (smistamento) e delle specifiche particolarità del nostro deposito, purtroppo vengono generati dei servizi che non sono assolutamente fattibili.
3. La raffigurazione dei turni previsti, nel sistema SOPRE è purtroppo illeggibile.

Nella fattispecie:

Vorrei illustrare con due esempi quello che ha previsto per noi la pianificazione annuale. Nel servizio Ziegelbrücke ZB 123 per il treno 18228 oppure nel servizio ZB 124 per il treno 18226, l'addetto alla pianificazione parte dal principio che si possa

partire senza nessuna preparazione nel secondo esatto in cui inizia il tempo di lavoro per la relativa manovra. Il previsto tempo di 10 o 12 minuti inoltre è assolutamente insufficiente. Siccome a Ziegelbrücke i binari di ricovero corrono paralleli ai binari adiacenti al marciapiede, per ogni manovra dobbiamo fare sempre due movimenti, compreso il cambio di cabina, e non possiamo raggiungere i binari di partenza con una sola corsa.

E così, noi del deposito di Ziegelbrücke siamo ancora meglio del capitano Kirk dell'astronave Enterprise. Perfino Kirk ha bisogno di una manciata di secondi per comunicare via radio: „Beam me up Scotty“... Con questo ho voluto dimostrare che è praticamente impossibile svolgere il proprio lavoro in base alla prevista pianificazione. Ho immediatamente segnalato la questione per iscritto al capo del personale di locomotiva CLP e al nostro rappresentante APK. Dal mio punto di vista, si è poi re-

agito in modo troppo poco incisivo e con tempi eccessivamente lunghi, per cui al momento questi servizi sono rimasti più o meno gli stessi. La mia forza di persuasione, sia nei confronti del CLP, che del rappresentante APK e dell'addetto alla pianificazione annuale, per adeguare un servizio completamente sbagliato, evidentemente era assolutamente insufficiente.

Tempo effettivo necessario:

Non mi sono lasciati sfuggire l'occasione per dimostrare all'addetto alla pianificazione qual è il tempo effettivo necessario per una manovra con due movimenti e un cambio di cabina. Come prima cosa c'è da dire che, per queste specifiche manovre, mancano dei tempi generali di riferimento. Da non dimenticare inoltre che, a seconda della stazione, per questa manovra normalmente si prevede mezz'ora di tempo, ciò che ancora una volta conferma le mie considerazioni sui tempi necessari.

Intervento no.	Tempo necessario in min.	Intervento
1	1	Procurarsi le informazioni relative al movimento di manovra da eseguire (consultare il punto 1 del processo di lavoro Movimento di manovra -> LEA e TIP 2, dove si trova il treno, dove deve andare, dove bisogna fermarsi)
2	3	Spostarsi per raggiungere il treno (possibile valore intermedio per ZB)
3	4	Salire sul veicolo / Mettere in servizio il veicolo oppure breve prova dei freni se è già stato messo in servizio / Se necessario, trasmettere ai passeggeri l'annuncio di scendere / Richiedere l'itinerario di manovra / Aspettare finché il segnale di manovra è disposto su via libera
4	2	Guidare il veicolo fino al binario di inversione
5	2	Mettere fuori servizio il veicolo nel binario di inversione e lasciare la cabina o il veicolo
6	3	Spostarsi per raggiungere l'altra cabina
7	4	Salire sul veicolo / Mettere in servizio il veicolo / Richiedere l'itinerario di manovra / Aspettare finché il segnale di manovra è disposto su via libera
8	2	Guidare il veicolo fino al binario d'arrivo
9	2	Se necessario, accostare e accoppiare
10	2	Mettere fuori servizio il veicolo nel binario d'arrivo e lasciare il veicolo
	25	

In conclusione:

I tempi riportati nel summenzionato elenco non sono eccessivi e potrebbero essere utilizzati come base di riferimento per le manovre di smistamento a Ziegelbrücke. Anche se a noi macchinisti non vengono assegnati dei tempi di spostamento e, ultimamente, nemmeno più per la messa in servizio e fuori servizio all'interno dell'area di un binario, è un dato di fatto che si tratta di interventi che comunque devono essere eseguiti e, pertanto, questi tempi devono essere assegnati. Il fatto di richiedere l'intervento di un secondo macchinista non serve a molto. Viene meno solo il punto 6 (i tempi di spostamento per raggiungere l'altra cabina). È anche chiaro che al momento della prima corsa fino

al binario di inversione, per i punti 1-3 si debbano prevedere all'incirca 8 minuti. Dovrebbe pertanto essere evidente che è praticamente impossibile eseguire una manovra di smistamento in 10 o 12 minuti, anche con un secondo macchinista. Dal momento che questi gravi errori nella pianificazione sono già stati segnalati da diversi miei colleghi, non mi resta che sperare che il nuovo programmatore (quello precedente già non c'è più) non faccia più questi errori e tenga di nuovo maggiormente conto della nostra situazione a Ziegelbrücke. Se finora le cose hanno comunque funzionato bene, è anche dovuto al fatto che, per puro senso del dovere, alcuni collaboratori hanno finito prima la loro pausa o si sono presentati in anticipo sul posto di lavoro.

Ancora una cosa. Stando alle e-news, il numero dei casi di segnalazione è sensibilmente aumentato nell'ambito del servizio di manovra. Sempre secondo le e-news, per ovviare a questo problema è importante che nel servizio di manovra non ci si faccia mai mettere fretta. L'impresa predica bene ma gli addetti alla pianificazione annuale razzolano male e, così facendo, mettono palesemente in gioco la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Commento di Hubert Giger, presidente del VSLF:

Questa, purtroppo, è una situazione che si presenta quotidianamente alle FFS e che Jan Zweifel ha saputo descrivere molto bene.

Ai macchinisti che si occupano dello smistamento, ogni giorno si pone questo interrogativo: lavorare nel tempo libero oppure ritardare la partenza del treno. Dal momento che la maggior parte dei macchinisti si presenta al lavoro per svolgere le proprie attività al meglio e per garantire la puntualità ai nostri clienti, va da sé che questo interrogativo non manca di creare uno stress non indifferente ed è fonte di continua frustrazione. A quanto pare, non c'è nessuno in grado di trovare una soluzione ma, nel frattempo, questa situazione

Zeit	Dauer	Gleis	02:21 - 10:40
05:43	40'	1	20524 Zug Traktion 1 DPZ Kommander ZB L&M 20 -> ZB 070
06:29	1'	E20524	Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
06:39	3'	20521	Absetzen ZB 070 -> ZB 070
06:53	21'		Auf-/Rückstellen Traktion 1 DPZ Kommander ZB ZB 070 -> ZB 070
06:59	10'	40	18228 Zug Traktion 2 DPZ 02-20 via Seite WK, Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
07:08	1'	8	11828 Kuppeln Traktion 3 DPZ von/wachh Kp Sp von 18271, 18 von 18276, 12 von 18266 ZB 070 -> ZB 070
07:14	10'	30	20026 Zug Traktion 2 DPZ 13-20 via Seite WK ZB 070 -> ZB 070
07:29	0'	20028 * 20028	Haltezeit ZB 070 -> ZB 070
07:34	40'	8	20526 Zug Traktion 2 DPZ 13-20, 13- 20 Kommander ZB ZB 070 -> ZB 070
08:17	1'	A8	11008 Entkuppeln Traktion 2 DPZ von/wachh Kp Sp für 30531, 0 für 302930 ZB 070 -> ZB 070
08:18	30'	A8	20028 Auf-/Rückstellen Traktion 2 DPZ 02-20 via Seite WK, Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
08:28	10'		Wagen ZB 070 -> ZB 070
08:53	3'	8	18021 DP Dienstfahrt ZB 070 -> ZB 070
08:58	1'		DP Wagen ZB 070 -> ZB 070
09:00	30'		Pause ZB 070 -> ZB 070
09:08	1'		Wagen ZB 070 -> ZB 070
09:16	1'		Durchgehende Besetzung ZB 070 -> ZB 070
09:21	1'		Zug ZB 070 -> ZB 070

Zeit	Dauer	Gleis	02:28 - 10:27
05:43	20'	11	20524 Zug Traktion 2 DPZ 13-27, 13- 27 von/wachh Kp Sp für ZB 070 -> ZB 070
06:06	34'	18226	IBN (vollständig) Traktion 2 DPZ 02-1, 20-6, 20-7 ZB 070 -> ZB 070
06:44	10'	108	11816 IBN (vollständig) Traktion 1 DPZ von/wachh Kp 11800 ZB 070 -> ZB 070
06:52	20'	108	11816 Zug Traktion 1 DPZ Kommander ZB Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
06:57	0'	11016 * 11016	Durchgehende Besetzung ZB 070 -> ZB 070
06:57	1'	8	11816 Kuppeln Traktion 2 DPZ von/wachh Kp Sp von 11811, 0 von Sp 11814 ZB 070 -> ZB 070
06:53	24'	8	11816 DP Dienstfahrt ZB 070 -> ZB 070
06:51	10'	11	20524 Auf-/Rückstellen Traktion 2 DPZ 13-27, 13-27 via Seite WK, Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
06:57	10'	18226	Auf-/Rückstellen Traktion 2 DPZ 02-1, 20-6, 20-7 via Seite WK, Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
07:03	20'	40	18220 IBN (vollständig) Traktion 2 DPZ 02-4 von/wachh Kp 18206 ZB 070 -> ZB 070
07:08	10'	40	18220 Auf-/Rückstellen Traktion 2 DPZ 02-4 via Seite WK, Kuppeln ZB 070 -> ZB 070
07:41	1'		Wagen ZB 070 -> ZB 070
07:46	30'		Pause ZB 070 -> ZB 070
08:01	1'		Wagen ZB 070 -> ZB 070
08:06	30'	8	20027 Auf-/Rückstellen Traktion 2 DPZ von/wachh Kp Sp für 11811, 0 von Sp 11814 ZB 070 -> ZB 070

ne perdura già da quasi un anno. Il fatto di dover lavorare con un simile livello di stress e frustrazione, a lungo termine è dannoso, ma anche indegno di un datore di lavoro al passo con i tempi. Qui non si tratta di una manciata di minuti di tempo di lavoro, bensì di correttezza, di puntualità dell'esercizio, di orgoglio professionale, di soddisfazione professionale, di un senso di impotenza, di sentirsi abbandonati a se stessi e di giustizia. Questo è solo un esempio tra centinaia d'altri. Questa è una prassi alle FFS. Né io né Jan riusciamo a trovare qualcuno che si assuma la responsabilità. Tutti obbediscono agli obiettivi di costo voluti dall'alto e tutto il resto passa in secondo piano.

In modo esemplare e oltremodo leale nei confronti del datore di lavoro, Jan si è dato la pena di risolvere il problema grazie a questo testo costruttivo. Per esperienza personale, temo che anche Jan sia destinato a fallire come tanti prima di lui. È ancora giovane e sarebbe il futuro delle FFS.



Rispetto

Lettera alla redazione di un macchinista di riserva FFS V del deposito di Zurigo

È da quasi tre anni che lavoro come macchinista presso il deposito di Zurigo e che faccio parte del gruppo 33 (riserva). Dal 1° aprile 2019, la situazione dei termini di preavviso è nettamente cambiata sotto tutti gli aspetti.

È già capitato più volte, per esempio, che nel primo giorno di lavoro dopo un giorno libero non venga assegnato un servizio. Anche la fine del servizio alle 0:04, se non addirittura all'1:40, nell'ultimo giorno di lavoro della settimana lavorativa, non è una rarità. Ci arrivano inoltre delle e-mail con la richiesta di fornire dei giorni di lavoro supplementari, dal momento che come macchinisti di riserva ci sono molti giorni in cui fino a poco prima dell'inizio del lavoro ancora non ci è stato assegnato alcun servizio.

Questo e altri aspetti della pianificazione dei servizi sono fonte di una certa insoddisfazione. Sarebbe auspicabile che in futuro i termini venissero nuovamente rispettati, permettendoci così di svolgere di nuovo con grande piacere questo nostro fantastico lavoro.



Salari più alti

Lettera alla redazione di un macchinista FFS



Sono qui ormai già da diversi anni e nel frattempo ho imparato ad osservare in modo critico l'evoluzione della nostra professione. Negli ultimi anni il carico di lavoro è aumentato rapidamente. I tempi di guida sono aumentati di anno in anno e, nel frattempo, non c'è più margine di manovra. Sono in molti a sentirsi come tanti limoni spremuti. Non di rado le pause sono possibili solo dopo il numero massimo di ore di guida. La densità dei segnali è aumentata in modo esponenziale, oltre al fatto che il macchinista è tenuto a fornire del lavoro supplementare sia nell'ambito del servizio clienti che per quanto riguarda i lavori preparatori legati ai supporti elettronici. A tutto questo ora si sono aggiunte anche le competenze linguistiche avanzate "A1+" con relativo esame, anche se nella vita di tutti i giorni raramente si possono utilizzare. Senza un studio autodidattico intensivo difficilmente questo è fattibile. Le FFS pretendono sempre di più dal personale di locomotiva e ci si chiede quando verrà finalmente ricompensato. Da anni si registra una penuria di macchinisti, che continua ancora oggi e, anzi, sta peggiorando sempre di più. Sono anni che tiriamo fuori le FFS dai guai. La quotidianità è diventata sempre più frenetica e impegnativa e, nel contempo, anche le responsabilità sono in costante aumento. Mancano anche le nuove leve. Le FFS hanno serie difficoltà a riempire i loro corsi di formazione con dei candidati idonei. Il mercato del macchinista è ormai prosciugato. Tenuto conto di tutti questi aspetti, chiedo salari più alti per il personale di locomotiva. Tutti siamo, e dobbiamo essere, estremamente flessibili e dobbiamo prendere continuamente tutta una serie di decisioni importanti entro tempi sempre più brevi. Al giorno d'oggi questo non è più così ovvio. Sono anni che non si muove niente sul piano dei salari. Adesso sono le FFS ad avere bisogno di noi. Sono dell'opinione che ci siamo più che guadagnati dei salari più alti, ce li siamo proprio meritati.

Pernottamenti

Équipe tecnica VSLF

A causa della mancanza di personale di locomotiva nella Svizzera orientale, ai macchinisti della Svizzera romanda viene chiesto di fare delle corse fino a Zurigo, di pernottare in albergo e di effettuare un turno a Zurigo.

Questo logicamente funziona solo se sono in grado di guidare i veicoli della S-Bahn e se sono abilitati a percorrere le linee della regione. Questo dimostra chiaramente che il personale può essere impiegato in maniera economica e produttiva solo se ha ricevuto una formazione completa su più veicoli e su più linee.

Attualmente si persegue la strategia di prevedere una formazione solo su un numero limitato di veicoli e di linee. Prima di tutto perché è più conveniente, anche se la cosa viene ben presto relativizzata nel momento in cui si constata che durante il loro tempo di lavoro non sono in grado di guidare determinati treni.



Burnout tra il personale FFS – Le psicologhe mettono in guardia

Insegnanti, medici, poliziotti: queste professioni "godono" della reputazione di portare il personale all'esaurimento. Anche i ferrovieri presentano sempre più spesso dei sintomi da burnout. Un collaboratore ha affermato che «siamo come il Titanic». Qui c'è una falla. Dalla riorganizzazione*, non si fa altro che togliere l'acqua per non affondare. *Articolo del Blick del 4 ottobre 2019*



I numerosi programmi di risparmio e la penuria di personale in cabina hanno degli effetti non indifferenti sulla salute dei collaboratori. La sindrome da burnout è uno stato di esaurimento emotivo. Chi ne è colpito soffre di disturbi del sonno, stanchezza cronica e mancanza di energia. Subentra un senso di vuoto. La concentrazione diminuisce e spesso si dimenticano le cose che, per i macchinisti, è particolarmente pericoloso. Conducono dei treni che trasportano persone. Un errore può comportare la perdita di vite umane.

«Chiunque può esserne colpito», dice la psicologa Beatrice Neff (44) che lavora per l'organizzazione non-profit "Perspektive" in Turgovia. Il suo ambito di specializzazione: la salute mentale, la promozione della salute e la prevenzione.

In merito alla sindrome da burnout, afferma che «delle condizioni difficili sul posto di lavoro ne favoriscono l'insorgenza». Vi rientrano anche dei salari inadeguati, delle istruzioni poco chiare, la mancanza di prospettive professionali e lo scarso apprezzamento. [...]

A ciò si aggiunge il fatto che il profilo richiesto e la pressione sono in costante aumento. I macchinisti non di rado lavorano per due settimane consecutive senza interruzione. Anche la loro attività è sempre più impegnativa, come ha sottolineato più volte la psicologa del lavoro ETH Gudela Grote (58) 1). I treni raggiungono velocità più elevate, gli orari sono cadenzati in maniera più ravvicinata, i segnali si susseguono ad un ritmo serrato, il traffico è in costante aumento. Tutto questo favorisce l'insorgere di grosse difficoltà in cabina.

Non da ultimo, le FFS sono nel bel mezzo della riorganizzazione più importante degli ultimi 20 anni. La divisione Traffico viaggiatori è stata completamente ristrutturata. Si tratta dell'unità più importante del gruppo. Si sono messe insieme delle équipe e sono state riassegnate le respon-

sabilità. Il tutto in brevissimo tempo. Questo è anche il contesto di un triste punto culminante nella storia delle «ferrovie svizzere del burnout», quando un'ambulanza ha dovuto prelevare un ferroviere con funzioni direttive direttamente dal posto di lavoro. Aveva lavorato fino allo sfinimento.

Commento di Hubert Giger, presidente del VSLF:

La situazione non la si potrebbe riassumere meglio di così. Soprattutto la questione del carico legato all'attività del macchinista è stata evidenziata molto bene dalla sig.ra Grote. Non si tratta quindi solo di una nostra valutazione. Non si intravede un alleggerimento della nostra attività, dal momento che ogni innovazione e ogni nuova soluzione elettronica comportano un lavoro supplementare.

1) La sig.ra Gudela Grote è professoressa di psicologia del lavoro e dell'organizzazione, nonché esperta del mondo del lavoro presso l'ETH di Zurigo. Fa parte di un team di 13 esperti della società PricewaterhouseCoopers SA che, su mandato del Fondo di digitalizzazione delle FFS, ha effettuato uno studio di base sul tema del mondo del lavoro delle FFS del futuro.

Il Fondo di digitalizzazione è stato lanciato dalle FFS e dalle parti sociali con l'obiettivo di determinare le opportunità e le sfide legate alla digitalizzazione, come pure gli ulteriori sviluppi futuri ad essa connessi, nell'interesse delle FFS e dei loro collaboratori e di sviluppare delle soluzioni.

In un primo studio di base della società PricewaterhouseCoopers, sono stati lanciati tre pacchetti di lavoro:

Pacchetto di lavoro 1 – Evoluzione delle tendenze nel mondo del lavoro, descrizione delle best practice, delle opportunità e delle sfide per le FFS e per i loro collaboratori.

Pacchetto di lavoro 2 – Descrizione di due varianti di evoluzione per l'anno 2035 e documentazione delle differenze qualitative delle competenze.

Pacchetto di lavoro 3 – Quantificazione delle modifiche delle competenze e definizione di misure e raccomandazioni per il mondo del lavoro delle FFS.

Il VSLF svolge un ruolo attivo nel comitato del Fondo di digitalizzazione, come pure nell'ambito del gruppo di accompagnamento dello studio.

*Riorganizzazione per lo "sviluppo ulteriore del Traffico viaggiatori FFS (WEP) del 01.01. e 01.04.2019



Intervista a Jacques Boschung

Jacques Boschung, responsabile di FFS Infrastruttura dal 01.01.2019. Il colloquio è stato condotto da Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio, il 2 ottobre a Schönenwerd.

Markus: Innanzitutto ti ringrazio sentitamente per aver accettato di prendere parte a questo colloquio! Dall'inizio dell'anno sei a capo della Divisione Infrastruttura. Com'è stato l'inizio?

Jacques: È andato bene, le mie aspettative sono state pienamente soddisfatte. Ero stato preparato molto bene. Anche l'accoglienza da parte dei collaboratori è stata buona. In occasione di una riunione di direzione, una volta hanno partecipato anche dei delegati. Dopo la riunione, uno di loro mi si è avvicinato e mi ha detto: "In direzione ridete addirittura!" Certo! Senza un po' di humour non posso lavorare.

Markus: Si parla spesso di cambiamento culturale. In quale direzione si sta andando?

Jacques: Una parola chiave è "passione". Nei miei precedenti posti di lavoro, questa passione doveva essere creata artificialmente. In ferrovia questo non è necessario. La passione dei ferrovieri è molto forte. Un altro aspetto è la cultura dell'uguaglianza. Chiaramente anche qui ci sono delle gerarchie. È tuttavia importante tener conto dell'opinione di tutti ed è questo che vorrei sviluppare all'interno della Divisione Infrastruttura. Sto imparando molto anche dai miei contatti con i partner sociali. Per me questa è la "voice of the field", la voce del campo.

Markus: Noi macchinisti siamo gli utenti dell'infrastruttura. Che rapporti hai con noi macchinisti? Siamo dei richiedenti o dei committenti?

Jacques: Io lo vedo piuttosto come un rapporto cliente-fornitore. Nella Divisione Infrastruttura, i nostri clienti sono le ITF. Voi siete i collaboratori dei nostri clienti.

Markus: A volte abbiamo l'impressione che si conoscano troppo poco le nostre esigenze. Per esempio, nel caso della posa inadeguata dei segnali.

Jacques: Questo lo posso capire perfettamente. A volte ci sono tensioni anche all'interno della nostra divisione. Ci sono situazioni in cui non si presta abbastanza attenzione ai risultati. Quello che però

conta è il risultato finale. Anch'io comunemente vedo qui ancora un potenziale di miglioramento. Questo rientra nel cambiamento culturale.

Markus: Ho l'impressione che questa svolta culturale porti la tua firma. Com'è stata accolta all'interno della divisione?

Jacques: All'inizio dell'anno abbiamo fatto un "tour de Suisse" e abbiamo visitato 1500 collaboratori. Il 95% delle persone interpellate ha dichiarato di capire la necessità di questa missione. Malgrado tutto, la strada è ancora lunga.



Markus: Credo che a volte ci sia un problema di comunicazione tra noi e i vari livelli gerarchici. Tu cosa ne pensi?

Jacques: Presso Dell, dove lavoravo prima, c'era una cultura molto aperta. Alle FFS abbi-

amo ancora una cultura prevalentemente gerarchica. Con la digitalizzazione si va verso un progressivo appiattimento delle gerarchie. Il monopolio dell'informazione è destinato a finire.

Markus: Purtroppo questo non sempre funziona. Ultimamente stavo conducendo un treno in direzione di Ginevra. Da Losanna, però, la corsa è stata cancellata. I primi a saperlo sono stati i passeggeri che hanno informato il capotreno che, a sua volta, ha poi informato anche me...

Jacques: La stessa cosa è capitata anche a me durante una corsa in cabina con Hubert Giger. Abbiamo bisogno di migliorare il sistema di informazione.

Markus: Che cosa possiamo fare noi macchinisti per mettere a frutto le nostre conoscenze? Voi cosa fate per sfruttare al meglio queste nostre conoscenze?

Jacques: In base al motto "Avere la ferrovia sotto controllo in futuro", sicuramente qui si dovrà fare di più. Stiamo riflettendo su come migliorare il flusso di informazioni verso di voi, per esempio con un tool. Se vogliamo raggiungere questo obiettivo, dobbiamo in tutti i casi far capo alle vostre conoscenze specialistiche. Anche qui le parti sociali svolgono un ruolo fonda-

mentale, perché hanno il nostro stesso obiettivo: che il sistema ferroviario funzioni. Vogliono delle reazioni positive da parte dei nostri clienti e non di certo una pubblicità negativa. E vogliono anche che i giovani siano ancora interessati al mondo della ferrovia.

Markus: Avete già dei piani concreti circa uno strumento di informazione?

Jacques: Non ancora. Ma è chiaro che è inaccettabile che un passeggero sia meglio informato del macchinista. Il miglioramento della catena informativa è un "must". Mi impegnerò personalmente in tal senso. In fin dei conti, questo significa anche un servizio migliore per i nostri clienti.

Markus: Questo sarebbe sicuramente un tassello importante nella lotta contro la frustrazione dei macchinisti. Spesso, infatti, abbiamo l'impressione di non essere presi abbastanza sul serio.

Jacques: Durante quella corsa in cabina in cui tutto è andato storto, anch'io mi sono sentito frustrato. C'erano dei problemi e Hubert aveva dovuto sollecitare di continuo delle informazioni. Non gli era nemmeno stato comunicato il numero del treno sostitutivo!

Markus: Prima mi parlavi dei contatti con i partner sociali. Hai delle idee anche su come avvicinarti maggiormente ai collaboratori?

Jacques: Sì, certo. Nell'ambito di infrastruttura è in corso la cosiddetta "trasformazione I 2.0". Abbiamo creato un cosiddetto "mission control", formato da 99 collaboratori della base operativa... «i 99». Chiunque lo desiderasse, si poteva annunciare per una cooperazione su base volontaria. Se ne sono annunciati cento, sia tra i dipendenti che i quadri di base. Hanno il compito di accompagnare questa trasformazione e di assicurarsi che manteniamo la strada giusta. Ancora una volta, questa è la cultura dell'uguaglianza. Non siamo tutti uguali, ma c'è comunque una cultura dell'uguaglianza.

Markus: È possibile che venga estesa anche al nostro settore?

Jacques: Questo è fuori dal mio controllo, ma vedo dei buoni spunti nell'ambito di SmartRail 4.0. D'altra parte, se disponessimo di uno strumento di informazione più



efficace avremmo anche delle aspettative maggiori... "give and take".

Markus: Cosa mi dici dei problemi attuali, per esempio dei ritardi? Noi macchinisti sappiamo meglio di chiunque altro a cosa sono dovuti.

Jacques: A livello di Gruppo, c'è un programma denominato "Puntualità dei clienti 2.0". Non so però se anche voi vi siete rappresentati. Dovrò chiarire la cosa.

Markus: Tu sei membro della direzione del Gruppo. Come vedi la situazione attuale? C'è tanta frustrazione, sia da parte dei dipendenti che dei clienti. Secondo te, quali sono i punti nevralgici?

Jacques: La mia impressione è che le cose siano molto meno gravi di quanto affermi la stampa. Se facciamo un confronto con altri sistemi ferroviari nel mondo, possiamo senz'altro dire che noi siamo una perla rara! Incredibile il contributo che voi collaboratori date ogni giorno – tanto di cappello! Bisogna imparare anche a prendere un po' le distanze dalla pubblicità negativa. Sono convinto che il cambiamento culturale di cui parlavo prima potrà fare molto per far stare tutti meglio di nuovo. Io avverto questa passione per la ferrovia tutti i giorni, sia da parte nostra di infrastruttura che da parte del personale di locomotiva. Se riusciamo a favorire il senso di appartenenza, ci sentiremo di più parte di un insieme.

Markus: Da quello che sento in giro, molti colleghi ritengono che "le cose vanno di male in peggio". Cosa pensi di fare per ristabilire di nuovo la fiducia nella direzione del Gruppo? I valori del sondaggio sulla soddisfazione del personale non dovrebbero essere particolarmente buoni...

Jacques: Innanzitutto, si tratta di capire a cosa si riferiscono le risposte. A questo proposito, ho fatto degli accertamenti a tappeto. A volte una risposta riguarda direttamente proprio la dirigenza del Gruppo. In altri casi la valutazione negativa è da ricondurre ad una scarsa cooperazione.

Markus: Che esperienze hai fatto finora sul piano della cooperazione con il VSLF?

Jacques: Fatta eccezione per la corsa in cabina che ho menzionato prima, finora non ho avuto ancora molti contatti. Sono però molto fiducioso che riusciremo a instaurare un'ottima collaborazione in futuro. Le vostre conoscenze pratiche sono molto importanti per tutti noi.

Markus: Tante grazie per questa interessante conversazione! È bello sentire con quanto slancio e quanta energia ti riprometti di migliorare la situazione attuale!

Da quest'anno FFS Cargo è una società indipendente. In qualità di impresa autonoma, FFS Cargo avrebbe dovuto trovare un partner per collaborare attivamente al futuro orientamento del traffico merci su rotaia. *Martin Geiger, responsabile Cargo VSLF*



© George Trüb

Ora questo partner è stato trovato: si tratta dei fornitori di servizi logistici Planzer, Camion Transport, Galliker e Bertschi. La fusione di queste imprese si chiama Swiss Cargo AG. L'obiettivo consiste nel migliorare in modo duraturo le potenzialità nel traffico a carri completi e nel trasporto combinato e di rafforzare ulteriormente la competitività. Che con dei partner così forti la competitività possa essere migliorata o non si sia piuttosto creato un monopolio dei trasporti, è solo una questione di punti di vista.

Nell'ambito del personale questi cambiamenti non mancano di suscitare timori, preoccupazioni e insicurezza, soprattutto quando per tanto tempo non vi è una comunicazione chiara su quali potranno essere gli effetti di una simile fusione. Per quanto concerne il settore informatico, si è fatto capo ai collaboratori del Gruppo che ora hanno un proprio reparto IT. Cosa ne

sarà però di tutti gli altri settori, come HR e formazione? Ci sono tanti interrogativi su cui i macchinisti spesso discutono, dal badge FFS all'accesso ai locali per le pause, ma anche interrogativi in merito alla cassa pensioni, alle direttive del Gruppo o alle agevolazioni per la mensa. È un dato di fatto che ci sono ancora tante questioni aperte. È proprio in tempi come questi, caratterizzati da una penuria di personale e da un mercato inaridito, che sarebbe più che mai importante fare chiarezza se si vogliono conservare i dipendenti e se si vogliono trovare dei nuovi giovani collaboratori. Anche se il vento è girato e per i sindacati questo sarebbe un buon momento per sottoporre le proprie richieste e sollecitare i tanto attesi miglioramenti, le FFS continuano ad essere sorde ai nostri appelli. L'unica cosa che ci arriva da loro sono le sempre nuove richieste per una flessibilità ancora maggiore e una pianificazione

del tempo libero sempre meno prevedibile. Oppure dei progetti che riprendono da capo i soliti problemi e che, per finire, non migliorano proprio niente. Accoppiamenti automatici che non rispettano il rettangolo di Berna e che vengono approvati dall'UFT, esami di lingua e ricertificazioni per dei sistemi IT inservibili nel proprio tempo libero, ma anche il programma di pianificazione Caros che non permette di ricostruire i conteggi dei tempi di lavoro e, pertanto, non consente più un controllo del tempo effettivo di lavoro e del salario che ne deriva, sono solo alcuni dei principali esempi. Il personale ne ha abbastanza di tutti questi progetti e esperimenti pilota. Quando un collaboratore è già in parte soddisfatto solo per il semplice fatto che degli accordi o dei patti vengono rispettati, allora va peggio di quanto pensassimo, perché questa si chiama rassegnazione, che è veleno per un'impresa. L'enorme riduzione di 750 posti di lavoro che era stata annunciata, fortunatamente non si è avverata. Restano aperti più punti di servizio di quanto ipotizzato e potranno continuare ad essere operativi. Questo è anche dovuto al fatto che i clienti sono disposti a pagare di più pur di consentire una copertura dei costi di produzione. Questo tuttavia non ha mancato di sorprendere i clienti che si sono trovati con le spalle al muro. Dal momento che Cargo ha stipulato solo dei contratti di durata annuale, resta da vedere quanti sono i clienti che avranno approfittato dell'anno a loro disposizione per avvalersi di altre opportunità. Non resta che aspettare.



Markus Streckelsen, Leiter Vertrieb & Chief Transformation Officer SBB Cargo AG / Hans-Jörg Bertschi, Exekutiver VR-Präsident Bertschi AG / Josef Jäger, Direktor Camion Transport AG / Andreas Meyer, CEO SBB AG / Christoph Hammer, CFO SBB AG / Rolf Galliker, VR-Präsident Galliker Holding AG / Nils Planzer, CEO Planzer Holding AG / Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo AG

C'è poi la questione della sicurezza:

I macchinisti Cargo continuano a viaggiare attraverso la Svizzera e nei paesi confinanti con i loro mezzi di trazione, senza o con un impianto di climatizzazione difettoso, anche quando le temperature sono molto elevate. Contrariamente agli accordi, i giorni di malattia dovuti ad una PU danno il via ad una gestione delle assenze che grava ulteriormente sul collaboratore. Sulla base di queste premesse, risultano ancora più sorprendenti le info trasmesse al personale, secondo cui i veicoli motore con le porte non bloccate che vengono stazionati nelle stazioni di manovra chiuse al pubblico, sono estremamente pericolosi. Noi del VSLF non possiamo che essere sorpresi della priorità che riveste la questione della sicurezza.

Per ribadire le necessità del settore Cargo, noi del VSLF abbiamo istituito un Gruppo Cargo. Il primo incontro si è tenuto ad ottobre di quest'anno, con la partecipazione di rappresentanti dei diversi depositi, come pure di Cargo International, BLS e EDG. L'obiettivo è quello di trovare delle soluzioni a dei problemi comuni per far sentire maggiormente la nostra voce in mezzo a questo smembramento di Cargo. Il primo incontro è stato molto interessante e ha riscosso un notevole successo. Per il prossimo anno sono previsti degli altri incontri.

Detto per inciso:

Traffico viaggiatori sta reagendo al problema dei treni in ritardo. In questo contesto, ho notato che si fa una distinzione tra ritardo dei treni e ritardo dei clienti. Il motivo di questa differenziazione è il seguente: Se un treno con 10 passeggeri ha un ritardo di 4 minuti e un treno con 500 passeggeri ha 4 minuti di ritardo, la (non)puntualità del treno è la medesima, ma la (non)puntualità dei clienti del treno con 500 passeggeri è maggiore; questo rientra nella puntualità dei clienti.

Questo, per un'impresa come le FFS, significa che per la soddisfazione dei clienti dei treni belli pieni devono assolutamente essere puntuali. Affinché un orario cadenzato possa funzionare, ne consegue che per ogni treno si dovrebbe prevedere una sosta nelle diverse stazioni, a volte molto frequentate, per una durata tale da consentire a duecento o più passeggeri di salire e scendere.

Per noi macchinisti Cargo questo significherebbe che, negli orari marginali, a causa delle soste troppo lunghe e dei treni passeggeri gestiti dall'ADL che circolano più lentamente, dovremmo procedere pianissimo. La grande potenza dei corti e veloci treni merci così non può generare il valore aggiunto auspicato.

“Estremamente pericoloso”

Stavo consultando l'app delle prescrizioni “Di Log” di FFS Cargo quando, in una comunicazione al personale di locomotiva Cargo sul tema della chiusura ermetica delle locomotive, mi è saltata agli occhi l'espressione “estremamente pericoloso”. *Stefan Rindlisbacher, macchinista Cargo Basilea*

Che sia “estremamente pericoloso” è una questione di punti di vista, in quanto l'accesso all'area ferroviaria è vietato alle persone non autorizzate.

Non è forse estremamente pericoloso attraversare una stazione a tutta velocità quando i marciapiedi sono strapieni di gente, quando i nuovi segnali vengono comunicati troppo tardi, quando il macchinista deve lavorare con temperature estreme su dei mezzi di trazione senza o con un impianto di climatizzazione difettoso, o quando lo spazio libero (rettangolo di Berna) per l'accoppiamento è insufficiente? Di esempi ve ne potrei fare ancora tanti. Ognuno di voi dovrebbe riflettere attentamente sulla questione. Alla luce di queste considerazioni, non posso che arrivare alla conclusione che con l'espressione della comunicazione “estremamente pericoloso” si stiano semplicemente dando le priorità sbagliate.



Mezzi di trazione stazionati presso la stazione di manovra Limmattal

Stimati collaboratori, Sabato 19 ottobre 2019 stavo facendo un turno come macchinista presso la RBL. Nel pomeriggio sono entrato alla RBL con uno degli ultimi treni in arrivo e ho dovuto mettere fuori servizio la mia locomotiva nel gruppo 600. Sono necessariamente dovuto passare davanti a diverse locomotive che erano già state stazionate e così ho controllato le porte di questi veicoli per verificare se erano chiuse. Siccome per la maggior parte dei veicoli non era così, ho deciso di controllare anche le locomotive stazionate davanti alla mensa.

Vorrei rendervi partecipi di questa mia deludente constatazione:

- 18 locomotive controllate
- 3 locomotive erano chiuse conformemente alle direttive
- 15 locomotive non erano bloccate e per 2 di queste le porte erano solo socchiuse

Negli ultimi tempi gli atti di vandalismo (furto di stemmi, numeri, ecc.) si sono nuovamente moltiplicati.

È inoltre estremamente pericoloso se dei non addetti ai lavori si avvicinano a dei veicoli, sostando così nei pressi della linea di contatto inserita, in quanto potrebbero anche mettere in moto i veicoli. (...)

È davvero deludente dover constatare come le direttive in materia di sicurezza vengano osservate dal personale di locomotiva.

Invito tutti i macchinisti a rispettare le direttive per evitare il ripetersi di simili episodi in futuro.

Grazie per la vostra attenzione.
XY, capo settore G-PN-LPC-ROT



L'aggancio automatico rallenta i treni.
Équipe tecnica del VSLF

Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti, e Nicolas Perrin, direttore di FFS Cargo, sono stati intervistati dalla Rivista Cargo 2/19 in merito all'aggancio automatico e ad altre innovazioni che riguardano principalmente il materiale rotabile. Il fatto che la Confederazione incoraggi il trasporto delle merci su rotaia e che questo rispecchi quanto espresso dalla popolazione, è senz'altro molto positivo. Le merci devono essere trasportate quanto più possibile su rotaia.

Una delle novità di FFS Cargo consiste nell'introduzione dell'aggancio automatico, un dispositivo che semplifica il lavoro di accoppiamento e aumenta la sicurezza del personale. Il lavoro degli specialisti di manovra è infatti faticoso sul piano fisico e poco ergonomico.

Malgrado questi aspetti positivi, si osservano però anche dei problemi a livello pratico. L'uso dell'aggancio automatico riduce la sezione della condotta di alimentazione dei freni del treno. Per ovviare a questo inconveniente, nel calcolo del freno bisogna tener conto di un peso del freno inferiore per i singoli vagoni, ciò che comporta una categoria di freno inferiore e, pertanto, anche una riduzione della velocità massima di linea. Ogni macchinista potrà fornirvi i relativi dettagli tecnici.

È evidente che così la composizione dei treni è più rapida e meno onerosa, ma poi provoca una fila d'attesa tra i treni merci che sperano di ottenere l'accesso a delle linee ferroviarie che sono già sovraccaricate. Uno degli obiettivi del trasporto merci in realtà sarebbe quello di viaggiare più rapidamente, per potersi inserire nel trasporto viaggiatori già esistente. Come sempre, il diavolo si nasconde nei dettagli.



«Un'impresa pionieristica per il futuro del traffico merci»

ATO / SmartRail 4.0

Secondo i comunicati stampa, la situazione è la seguente. Presso SOB, le prime corse notturne con dei treni a guida autonoma, sotto la stretta sorveglianza di un macchinista, sono previste per novembre 2019 nel Toggenburg. Hubert Giger, Presidente del VSLF

A partire da dicembre 2020, queste corse sono previste anche con dei treni regolari. Il progetto pilota è finanziato dall'Ufficio federale dei trasporti UFT che ha stanziato 16 milioni di franchi.

Stando a quanto si afferma, la realizzazione di questo progetto prevista per il 2040, che in totale costerà 3 miliardi di franchi, permetterà di risparmiare 450 milioni all'anno e i movimenti di manovra diventeranno più sicuri. Questo progetto pilota in Svizzera orientale è parte integrante di SmartRail 4.0.

Non appena si sarà risolto il problema del rilevamento esatto della posizione della coda del treno, la capacità di linea inoltre potrà essere aumentata di quasi il 30%.

Quindi, non c'è molto di nuovo. Il fatto che l'ulteriore ampliamento dell'ETCS Level 2, che costituiva la base per lo sviluppo del progetto dei treni senza conducente, non sia più all'ordine del giorno e che nel corso dell'estate siano emersi dei problemi in materia di sicurezza, ha sollevato tutta una serie di nuovi interrogativi.

Cabine di manovra digitali in Germania

«Schweizer Eisenbahn Revue» 11/2019

Senza ulteriori misure strutturali, con il passaggio all'ETCS e alle cabine di manovra digitali DSTW ci si prefigge di aumentare la capacità della rete ferroviaria "del 35%".

Al momento non è ancora dato sapere come questo possa essere fattibile per i tratti che sono già fortemente trafficati e che attualmente sono al centro dell'attenzione. In seguito al passaggio dalle cabine di manovra tradizionali con segnali esterni al sistema ETCS Level 2 con segnalazione in cabina, in Svizzera si è constatato che il numero delle linee disponibili è diminuito di circa il 10%.

Ci sono, per esempio, delle curve di frenatura che presentano dei margini di sicurezza talmente elevati da costringere i macchinisti a guidare con eccessiva cautela se non vogliono rischiare una frenatura d'emergenza.



Non si riesce a capire come si possa pensare di abbassare annualmente i costi operativi, nonostante i treni provvisti di macchinisti e dei veicoli con un'elettronica sempre più costosa. Se prima o poi ci dovessero essere dei risparmi, non sarà grazie ai treni a guida autonoma, bensì aumentando la capacità dei treni, ciò che renderebbe superflua la costruzione di nuove linee.

Questi obiettivi sono stati rimandati a un futuro lontano. Vi è motivo di temere che si dovranno investire degli altri miliardi di franchi.

Concessioni per il traffico a lunga percorrenza SOB

Sia le FFS che il VSLF si aspettano da parte della SOB delle informazioni aggiornate in merito al traffico a lunga percorrenza che sta per essere introdotto nella Svizzera orientale. Per i macchinisti, tra un anno si preannunciano degli spostamenti importanti che avranno delle conseguenze non indifferenti per il personale. Delle prime informazioni affidabili sarebbero utili prima del 2040.

Errore orario - data Teloc

Nuovi errori nel nuovo sistema di protezione dei treni:

L'orario e la data del Teloc e la sua indicazione sul DMI-ETCS attualmente non sono più sempre esatti.

Cause:

I ricevitori GPS del Teloc utilizzano un contatore delle settimane per il calcolo della data attuale. Questo contatore viene periodicamente azzerato (pressappoco ogni 20 anni). Ciò è avvenuto sugli equipaggiamenti Alstom dei veicoli con il vecchio modulo GPS (Teloc 1550, 2550, 2550 MVB) a fine luglio.

Misure:

Con i veicoli si può circolare con l'orario e data sbagliati.

Si chiamano Teloc i dispositivi di registrazione a bordo dei veicoli che sono collegati ai sistemi di sicurezza e ai sensori di movimento. Simili annunci non rinforzano la fiducia nella tecnologia. Una simile situazione sarebbe impensabile in altre industrie.

La digitalizzazione crea sempre nuovi problemi

Dopo gli importanti incidenti in materia di sicurezza verificatisi a Flüelen e Vevey, ad ogni nuova correzione del sistema si aggiungono dei nuovi problemi. Équipe tecnica del VSLF

Questo è un bene per la salvaguardia dei posti di lavoro nell'industria e nella ferrovia, ma è un male per i clienti e per i contribuenti. Un sistema di sicurezza lo si può padroneggiare ancora solo se durante la

corsa il personale di locomotiva si ricorda dei vari PDF e di quale sia la velocità prevista per i singoli veicoli. Queste direttive provvisorie se non altro valgono anche nei giorni festivi.

Version	1-0	verfügbare Sprachen	DE, IT, FR
Betroffene Divisionen	Infrastruktur, Personenverkehr, Cargo,		
Spezifische Empfänger / Verteiler	LIDI C 531, C 211 (nur elektronisch)		

«System Failure» (SF) im Levelübergang L0 → L2 in Brunnen und Villeneuve

1. Allgemeines

Beim Levelübergang Level 0 auf Level 2 kann es vorkommen, dass gewisse Fahrzeuge in die Betriebsart «System Failure» (SF) wechseln.

2. Betroffene Fahrzeuge

Von dieser Störung sind folgende Fahrzeuge betroffen:

- > alle Re 474
- > alle BR 189
- > folgende Re 460
000-3, 002-9, 003-7, 005-2, 006-0, 007-8, 010-2, 012-8, 013-6, 014-4, 018-5, 020-1, 021-9, 030-0, 034-2, 037-5, 038-3, 039-1, 040-9, 041-7, 042-5, 047-4, 050-8, 054-0, 055-7, 057-3, 058-1, 060-7, 063-1, 068-0, 070-6, 076-3, 078-9, 095-3, 096-1, 103-5, 105-0, 106-8, 112-6, 113-4, 116-7, 117-5

Diese Störung kann auftreten, wenn mit den betroffenen Fahrzeugen schneller als unten aufgeführt über den Levelübergang L0 → L2 gefahren wird:

- Brunnen – Sisikon: 80 km/h
- Roche – Villeneuve: 120 km/h

Die Fahrzeuge vom Typ Re 460 können wie folgt unterschieden werden:

Betroffene Fahrzeuge		Nicht betroffene Fahrzeuge	
ETCS SW PACKAGE	Index	ETCS SW PACKAGE	Index
4.9.20	-	4.7.17	-
Alstom Transport		Alstom Transport	

3. Vorgehen bei «System Failure» (SF)

Vorgehen, falls ein Fahrzeug beim Levelübergang in die Betriebsart «Trip» (TR) wechselt:

1. Kontaktaufnahme mit dem Fahrdienstleiter
2. Fahrzeugreset durchführen
3. ETCS-Dateneingabe und Anforderung der Betriebsart «SR»
4. Entgegennahme Sammelformular Befehle
5. «SR» quittieren
6. Fahrt bis vor das folgende ETCS Haltsignal (Halt erwarten)
7. «TAF» bestätigen
8. Nach Erhalt der «CAB-Fahrerlaubnis» Weiterfahrt in «FS» oder «OS»

4. Hintergrund

Nach der RBC-Anpassung vom 15.07.2019 (Odometrie-problemen bei Fahrzeugen mit einer ETCS-Fahrzeugausrüstung von Siemens) hat sich gezeigt, dass bei Alstom-Fahrzeugen vom Typ Re 474, BR 189 und Re 460 Probleme im Levelübergang L0 → L2 in Brunnen und Villeneuve auftreten.

Der Fehler wird ausgelöst, da im gleichen Rechnerzyklus der ETCS-Fahrzeugausrüstung die Befehle zum Levelwechsel zweimal eintreffen (1x vom RBC mit einer Distanz in x Metern und 1x ein unmittelbarer Levelwechsel durch die Balise). Diese beiden Befehle führen dann zu einem Wechsel in die Betriebsart «System Failure» (SF).

4.1. Weiteres Vorgehen

Die Arbeiten für die Umsetzung einer technischen Lösung sind gestartet. Analog zur vorgenommenen Anpassung im Levelübergang in Castione-Arbedo ist eine Anpassung der Balisenkonfiguration erforderlich, um dieses Fahrzeugproblem zu eliminieren. Sobald die technische Lösung umgesetzt ist, werden wir wieder informieren.

SICURO!

Linee direttive per il partenariato sociale con la FFS SA. Informazioni da parte del comitato del VSLF

Nell'ambito del progetto "Sicuro!" lanciato dalle FFS nello scorso mese di settembre, questo autunno oltre alla CoPe, anche le parti sociali sono state invitate a prendere parte ai vari pacchetti di lavoro. Questo progetto ha lo scopo di fornire alle FFS un'analisi più approfondita dei processi di partenza dei treni, del sistema di informazione e dell'implementazione delle ultime disposizioni dell'UFT dopo l'incidente di Baden.

In risposta ai quesiti posti dal VSLF, ci è stato confermato che, per esempio per quanto riguarda il sistema di informazione, si è riscontrata già da tempo la necessità di introdurre dei miglioramenti.

Un fattore chiave in questi ambiti è senza dubbio una "Just Culture" a livello aziendale che tuttavia, come ipotizzato dall'aviazione, difficilmente può essere trasferita alla ferrovia. Il progetto comprenderà anche delle perizie esterne indipendenti.

Per un'analisi approfondita dei rispettivi ambiti di competenza, i diretti responsabili e i reparti SQA (sicurezza, qualità e ambiente) non hanno bisogno della nostra collaborazione. Per questo motivo, il VSLF ha deciso di rinunciare ad avere un ruolo attivo nell'ambito dei suddetti pacchetti di lavoro. Qualora i responsabili delle FFS dovessero realmente riscontrare una necessità di interventi concreti, un simile progetto rappresenterebbe un valido mezzo per trovare una soluzione.

Le FFS fanno circolare anche i veicoli con dei difetti a componenti rilevanti per la sicurezza

La disposizione del 1° luglio 2019 con le relative direttive ha suscitato grande incertezza e preoccupazione nel personale di locomotiva.

Su richiesta del VSLF, il 27 settembre 2019 ha avuto luogo un colloquio con il capo della sicurezza delle FFS Patrick Hadorn, il capo del reparto sicurezza, qualità e ambiente SQA e altri rappresentanti di SQA e di Produzione ferroviaria Operating. Innanzitutto si è sottolineato il fatto che il titolo provvisorio è fuorviante e che, per esempio, una porta esterna bloccata rappresenta una componente importante ai fini della sicurezza. Tanto più deplorabile è il fatto che nonostante la nostra segnalazione in merito al titolo della disposizione, si sia comunque deciso di pubblicarlo, creando così inquietudine nel personale.

Si era tutti d'accordo sul fatto che l'informazione ai macchinisti in merito ai danni ai veicoli (cartoncino marrone) dei treni con più elementi non è ottimale e che un avviso tramite lo strumento Tip2 non può essere una soluzione. Sono anni che non si riesce a trovare una soluzione migliore. Questo problema è stato discusso anche durante il recente colloquio tra il VSLF e l'UFT (vedi newsletter no. 602).

Accordo in merito alle informazioni nell'ambito delle FFS

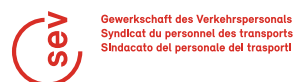
Il VSLF ha disdetto l'accordo con le FFS del 2011 in merito al flusso di informazioni tra le parti sociali e le FFS, dal momento che è diventato obsoleto e non rispecchia più le procedure attuali.



Prospettive future del personale di locomotiva

Nella NZZ am Sonntag dell'11 agosto 2019, nell'articolo sui treni automatici sono stati citati sia il SEV che il VSLF. *Hubert Giger, Presidente VSLF*

La cosa ci ha incuriosito e quindi abbiamo deciso di interpellare i nostri partner sociali della comunità di negoziazione, SEV, transfair e AQTP, per sapere come vedono loro il futuro del macchinista. Ecco il feedback.



SEV: Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV:

Per quanto riguarda la dichiarazione che ho fatto alla NZZ, mi sono basata su un testo della LPV che si può consultare sul nostro sito Internet in merito ai 100 anni del SEV. Potrai trovare il testo di Hans-Ruedi Schürch sotto: <https://100.sev-online.ch/de/zukunft/sev-2040/>

La nostra presa di posizione, approvata dal congresso, sulla questione della digitalizzazione è riportata nel documento di sintesi "digitalizzazione della mobilità". Vedi Internet.

LPV: Hans-Ruedi Schürch, presidente centrale LPV

Nel 2040 esisterà ancora la figura professionale del macchinista? Che aspetto

potrebbe avere un nuovo profilo professionale sul treno?

Sicuramente la figura del macchinista continuerà ad evolvere anche nei prossimi vent'anni. Ma sono convinto che entro il 2040 sulle rotaie svizzere non avremo treni senza dipendenti con competenze di guida. La vera domanda è: ci sarà ancora qualcuno seduto nella cabina di guida, e questa persona parteciperà attivamente alla guida del treno?

La figura professionale potrebbe dunque trasformarsi in una combinazione di macchinista, tecnico di bordo e assistente dei viaggiatori. E l'aumento delle competenze complicherà ulteriormente la già difficile ricerca di nuove leve.

Quali saranno le grandi sfide future nel vostro ambito?

La sfida più grande sarà quella di assicurare che i sistemi digitali ci supportino adeguatamente, ma non ci sostituiscano in misura tale da dover intervenire soltanto in caso di emergenza; la vigilanza dovrà sempre essere garantita, tutte le competenze necessarie potranno essere richiamate immediatamente anche in caso di guasto del sistema e noi potremo reagire in tutta sicurezza.

Altrettanto impegnativo sarà il reclutamento di nuovi colleghi e colleghe che vorranno ancora esercitare l'affascinante professione di macchinista. Ma se i direttori delle principali imprese ferroviarie continueranno a parlare di treni a guida autonoma, questo non farà che dissuadere ulteriormente i potenziali interessati.

<https://sev-online.ch/it/il-sev/kongress/kongresso-2019/positionspapier/>



transfair: Bruno Zeller, Capo della divisione trasporti pubblici:

Caro Hubert, transfair si immagina il macchinista in cabina ancora per decenni. Nella nuova strategia «ConnexiO» di "O" si parla di commistione tra la mansione di macchinista, assistente ai clienti e collaboratore nel ristorante di bordo. Ho fatto qualche domanda a Thomas Brandt che risponderà ai miei interrogativi nel prossimo giornale e sulla pagina web di transfair. Per gran parte delle linee, i treni probabilmente non circoleranno mai non accompagnati. Abbiamo inoltre pubblicato sul Tagesanzeiger il seguente articolo sulla mobilità. Cordiali saluti

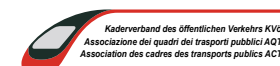
Imprese pubbliche di trasporto forti

Le imprese di trasporto stanno valutando nuove offerte di mobilità e tentano di prendervi piede. transfair ritiene che questi sforzi rappresentino una grande chance. In futuro si deve puntare su una copertura completa di servizi di mobilità orientati alla clientela forniti dalle imprese di trasporto e, di conseguenza, nel quadro del servizio pubblico. La premessa è naturalmente che l'odierno esercizio ferroviario e degli autobus possa essere gestito anche in avvenire con la dovuta qualità e affidabilità. Nei prossimi decenni, ad esempio, le FFS (e non solo loro) dovranno «padroneggiare la ferrovia», il che richiederà personale motivato e ben qualificato in tutti i settori aziendali.

Delle prestazioni affidabili nel settore dei trasporti pubblici potranno essere garantite solo ed esclusivamente se i collaboratori disporranno di posti d'impiego sicuri e di condizioni di lavoro eccellenti. Urgono persone che comprendano come funziona l'attuale business dei trasporti. Con questo transfair vuole anche dire che le esigenze di consulenza e assistenza personale dei clienti dovranno essere adempiute sul posto. Servono inoltre sforzi nell'ambito della formazione e del perfezionamento per poter esplorare dei nuovi settori d'attività con nuovi processi. Se ora si investe sempre di più in nuove attività estese lungo la cate-



na della mobilità, è doveroso continuare a garantire condizioni di lavoro stabili nel settore dei trasporti pubblici elvetico.



Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP

L'AQTP ci ha inviato il rapporto di un lavoro effettuato da Deloitte.

Il titolo del testo è: Effetti dell'automatizzazione sui collaboratori, sulle imprese e sul sistema di formazione.

Deloitte offre alle organizzazioni dei servizi integrati nei seguenti settori: Audit & Assurance, Consulting, Financial Advisory, Risk Advisory e Tax & Legal.

<https://www2.deloitte.com/ch/de/pages/innovation/articles/competencies-in-the-digital-age.html>

Riepilogo:

Opportunità: Grazie alla digitalizzazione, i lavori monotoni e faticosi possono essere ridotti drasticamente, alleggerendo così l'attività del lavoratore. Per quanto riguarda le situazioni creative e non standardizzate, l'essere umano continua ad essere insostituibile. In questi casi, il robot è costretto a capitolare.

Rischi: La digitalizzazione è il motore del cambiamento sociale. La vita professionale sta cambiando rapidamente nel «mondo del lavoro 4.0». L'evoluzione delle nuove tecnologie, i nuovi modelli aziendali, l'automatizzazione e la flessibilizzazione degli orari solleciteranno e condizioneranno sempre più l'essere umano.

Sfida: La digitalizzazione e l'automatizzazione sono destinate a ridefinire il mondo del lavoro. Le sfide legate al futuro digitale potranno essere affrontate con successo solo mediante un processo di apprendimento continuo e qualitativo.

Per concludere, una valutazione dell'AQTP sulle sfide che il partenariato sociale dovrà affrontare.

Valutazione all'attenzione del partenariato sociale: I partner sociali si adoperano per garantire delle condizioni di lavoro e delle soluzioni valide, lungimiranti e competitive,

come pure il mantenimento della capacità del mercato del lavoro e, di conseguenza, la sicurezza sociale di tutti i collaboratori. La spesa che ne deriva non deve essere vista come un costo, bensì come un investimento per il futuro. L'apprendimento continuo deve diventare una competenza chiave!



VSLF: Hubert Giger, Presidente VSLF: Con diversi articoli sul LocoFolio, noi del VSLF ci siamo espressi più volte in merito alla questione della futura tecnologia in ambito ferroviario.

<https://www.vslf.com/info/locofolio/locofolio-archiv>

Per quanto riguarda l'evoluzione della professione di macchinista, per il futuro immaginiamo dei costanti cambiamenti, come del resto è avvenuto anche negli ultimi 150 anni. I grandi cambiamenti annunciati da molti, ossia i treni a guida autonoma (GoA 3 + GoA 4), ora sono stati limitati a dei treni automatici con il monitoraggio in cabina da parte del macchinista (GoA 2). E così sarà ancora per molti anni o decenni. La digitalizzazione in cabina è una realtà già da molto tempo.

Non crediamo pertanto in un radicale cambiamento della funzione principale del nostro profilo professionale in quanto, dal punto di vista economico, per le ferrovie avrebbe poco senso cambiare le cose. Oltre al monitoraggio della corsa, in una forma o nell'altra il macchinista dovrà fungere sempre più da "manager in loco". Già oggi il macchinista è di gran lunga l'unico collaboratore della ferrovia a bordo del treno e nelle stazioni. Alcuni requisiti sono pertanto destinati a cambiare, ma molti resteranno gli stessi.

Dal momento che il traffico, e in particolare i trasporti pubblici, aumenteranno nel prossimo futuro, sarà sempre più importante reclutare del personale valido e sviluppare delle idee nuove e delle innovazioni. Quello che non cambierà, sarà una professione speciale che si basa sulla responsabilità personale, su una buona salute e su orari di lavoro irregolari.

Un sindacato più forte per meno soldi



Nuove regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro (BAR) per il personale di locomotiva dall'orario 2020/2021

Thurbo e la Comunità di negoziazione, formata dai sindacati SEV, VSLF e transfair, hanno negoziato le nuove regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro (BAR) per il personale di locomotiva. I nuovi BAR per il personale di locomotiva prevedono dei sostanziali miglioramenti sia in materia di pause che di tempi di spostamento e vengono incontro alle richieste più volte espresse dai macchinisti. L'esito dei negoziati è correlato anche alla soppressione della compensazione di 20 minuti per le pause inferiori ad un'ora e alla maggiorazione del 30% per le pause fuori sede.

I punti principali sono i seguenti:

- Per ogni turno di lavoro, la somma di tutte le pause non retribuite è limitata ad un massimo di 60 minuti. Le pause superiori a 60 minuti vengono retribuite.
- Per ogni turno di lavoro, si prevede un calcolo forfettario di 6 minuti per gli spostamenti, indipendentemente dal numero di pause o di interruzioni del lavoro durante il servizio.

- Al posto dell'attuale regolamentazione che consente di lavorare al massimo durante tre domeniche e giorni festivi consecutivi, le parti sociali hanno elaborato una proposta alternativa, ossia di assegnare ogni quattro settimane un intero fine settimana libero ai collaboratori. Dal momento che questo comporterebbe dei cambiamenti nelle rotazioni annuali, la proposta verrà messa ai voti dei macchinisti nel novembre 2019.

Fatta riserva per i necessari adeguamenti del sistema SOPRE, i nuovi BAR per il personale di locomotiva entreranno in vigore dal nuovo orario, previsto per il 13 dicembre 2020. Per il piano orario del 2020 vigono le disposizioni degli attuali BAR.

Didascalia:

Da sinistra: Urs Sennhauser, responsabile personale locomotiva Thurbo; Hubert Giger, presidente del VSLF; Christian Saxer, responsabile finanze Thurbo; Werner Rüegg, segretario del sindacato Transfair; Claudia Bossert, direttrice Thurbo; Martin Allemann, esperto tempo di lavoro SEV; Michael Burri, macchinista VSLF; Felix Birchler, segretario del sindacato SEV; Res Grimm, macchinista SEV-VPT Thurbo.

LDL

Domanda sull'art. 4a della LDL "Concessione di un supplemento di tempo".

Ciao Michael,
Ciao Hubert,

Leggendo l'art. 4a della LDL si deve concludere che si ha diritto ad un indennizzo dalle ore 22:00 alle 6:00 e, dal mio punto di vista, anche se non si tratta di un turno di notte. L'art. 7b della OLDL prevede che questo supplemento di tempo venga applicato al 30% solo se si inizia prima delle ore 4:00 e poi dalle 4:00 alle 5:00. Non si definisce però cosa succede quando un servizio inizia tra le ore 4:00 e le 5:00. Probabilmente qui si applica l'art. 9 della LDL secondo cui: "È considerato lavoro notturno quello svolto tra le 24:00 e le 4:00."

L'art. 7.5 del CCL Thurbo stabilisce che si debba prevedere un supplemento di tempo per il lavoro notturno. Se però mi viene assegnato un turno del primo mattino che inizia alle ore 4:00, non viene considerato come turno di notte e pertanto non è soggetto ad un supplemento. Personalmente, mi è difficile capire cosa si debba applicare. Sarebbe bello se qualcuno del VSLF esaminasse a fondo la questione. Grazie per il vostro feedback.

Cordiali saluti
Urs Howald
Macchinista Thurbo

Buongiorno Urs,
Purtroppo questa direttiva è fuorviante. L'ordinanza in effetti prevede un supplemento di tempo tra le ore 22:00 e le 06:00, ma fa stato solo quanto riportato nell'art. 7. La commissione LDL non è ancora riuscita a far approvare la cosa. Finora è stata attuata soltanto nel quadro dei CCL.
Cordiali saluti da parte del VSLF

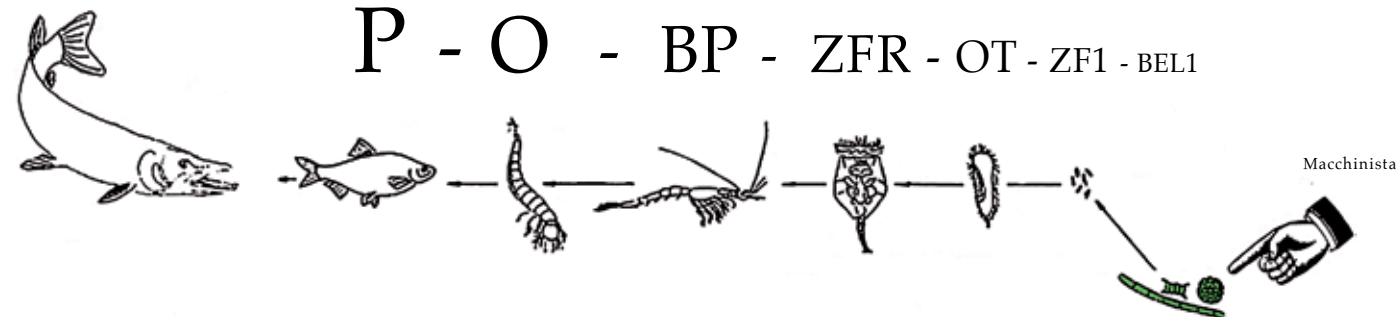
Daniel Ruf
Comitato del VSLF



Elenco degli svantaggi per il macchinista

Sotto molti punti di vista, l'attività del macchinista non è paragonabile alle altre professioni. Qui di seguito abbiamo riassunto le principali condizioni di lavoro speciali e il quadro di riferimento per il nostro lavoro di tutti i giorni. Raccomandiamo vivamente questa lettura a tutti coloro che non capiscono il perché di certe nostre rivendicazioni. Potrà essere utile anche per l'applicazione di modelli salariali onesti. *Comitato VSLF*

CEO



Ferie:

- Non si possono scegliere liberamente le ferie. Le ferie estive sono possibili al massimo ogni due anni.
- Le settimane in cui si possono prendere le ferie sono condizionate dal traffico stagionale e, nell'ambito delle FFS, ultimamente anche dal sistema Flexa.
- Per i gruppi con veicoli speciali e una pianificazione particolare, il numero di ferie simultanee può essere ulteriormente ridimensionato.

Termini di preavviso / Distribuzione:

- Gli orari di lavoro vengono definiti per ogni singola giornata di lavoro, dalle ore 0:00 alle 24:00, ciò che chiaramente influenza anche sugli orari e sul programma giornaliero del giorno prima e di quello successivo.
- La notificazione dei turni di lavoro (tra le ore 0:00 e le 24:00, con l'eventualità di dover lavorare fino alle ore 9:00 del giorno seguente) spesso avviene con un preavviso molto breve (36 ore, ma anche meno, prima dell'inizio del lavoro).

Spostamenti:

- I tempi di trasferta con l'auto verso altre sedi di lavoro vengono calcolati in base alla tabella "Michelin". I rischi di ingorghi e ritardi nel traffico sono a carico del personale di locomotiva (bisogna iniziare puntualmente il servizio).
- Dal momento che lavoriamo sui primi e sugli ultimi treni, per gran parte dei turni dobbiamo raggiungere il deposito in auto, ciò che presuppone il fatto di possederne una (a proprio carico).
- Le indennità per i servizi notturni con la S-Bahn e i bus devono essere versate interamente anche per l'andata e il ritorno dal posto di lavoro.

Tempo di lavoro:

- Ogni turno viene calcolato con una precisione al minuto. Il tempo di lavoro senza una pianificazione delle attività da parte del sistema viene considerato un regalo.
- La durata e il luogo delle pause sono pre-stabiliti.
- La situazione relativa alle pause e alla fine del lavoro possono cambiare in qualsiasi momento.
- Per i macchinisti Cargo in transito la fine del lavoro è regolarmente diversa rispetto a quanto pianificato (anche di ore).
- I ritardi dei treni e i guasti spesso vanno a penalizzare le pause o le interruzioni del lavoro.
- Le attività accessorie spesso sono computate su base forfettaria e, pertanto, a seconda del servizio e dei precedenti giorni liberi, presuppongono una certa flessibilità da parte dei collaboratori.

Giorni liberi:

- I giorni liberi spesso vengono concessi solo se si fornisce un giorno di lavoro aggiuntivo. In linea di massima, vale il principio del "goodwill" della pianificazione, senza il diritto di veto. Ci sono tantissimi addetti alle distribuzioni che fanno tutto il possibile per venirci incontro.

Intensità del lavoro:

- L'intensità del lavoro non la si può scegliere e dipende dal tipo di treno, dal veicolo, dai segnali e dalla velocità.

Preparazione del lavoro:

- La configurazione dei servizi assegnati, conformemente alla LDL / OLDL, va verificata nel proprio tempo libero in quanto, nonostante tutti i sistemi di pianificazione elettronici, non può esse-

re garantita ed è prescritta dalla legge. Questo va verificato anche in caso di cambiamenti nel servizio o di eventuali guasti.

Salute:

- In caso di sospetto, per esempio, di un'emorragia celebrale a seguito di una caduta, si rischia il ritiro della licenza di guida. Il recupero della stessa può comportare un certo dispendio di tempo e delle spese.
- A causa degli orari di lavoro che cambiano di continuo e del lavoro notturno in costante aumento, è assolutamente indispensabile godere di un'ottima salute.

Posto di lavoro:

- Il fatto di pigiare di continuo sul pedale dell'uomo morto impedisce una posizione di guida normale e una corretta ergonomia.
- Il rumore in cabina è elevato.
- La climatizzazione non sempre è garantita.

Conseguimento della licenza:

- L'esame periodico e, rispettivamente, il costante mantenimento delle competenze, devono avvenire nel proprio tempo libero.
- Le competenze linguistiche richieste da un po' di tempo, ora spesso devono essere acquisite nel proprio tempo libero. Il conseguimento del livello richiesto va completamente a scapito del tempo libero.

Tutti i punti che abbiamo riportato vengono visti dal datore di lavoro come una prestazione scontata e non vengono considerati, o solo in modo marginale, nella graduatoria salariale.

Toilette difettose

Il 1° settembre 2019, un treno si è dovuto fermare perché tutte le toilette erano difettose e i passeggeri avevano "necessità" di andarci. Ne ha parlato anche il "Blick". *Louis Tester, agente di scorta*

Un portavoce delle FFS ha cercato, come sempre, di calmare le acque. "Succede raramente...", "disponibilità di oltre il 97%...", "non si deve per forza trattare di un difetto". Va da sé che i problemi erano stati segnalati già da molto tempo.

L'agente di scorta Louis Tester ha formulato il proprio punto di vista in modo molto appropriato e poi l'ha fatto pervenire a chi di competenza. Come macchinisti, durante la lettura si avverte una sensazione di déjà-vu. Non sappiamo forse tutti come vanno le cose? Le nostre notifiche che, nella migliore delle ipotesi, sospettiamo abbiano unicamente lo scopo di far sorridere, normalmente dove finiscono? Direttamente nel cestino. Ecco perché pubblichiamo qui volentieri il testo di Louis.

Egregio signor Schärli, Chi le scrive è, secondo l'articolo del Blick del 02.09.2019, il capotreno "incazzato" del treno 2078. Avrei tanto apprezzato se mi avesse contattato personalmente prima di rivolgersi alla stampa. Personalmente, ritengo che le FFS dovrebbero avere una comunicazione più corretta e sincera verso l'esterno.

Sui treni 511, abbiamo senza dubbio un problema di disponibilità dei WC. Questo glielo posso confermare, come del resto credo anche ognuno dei miei colleghi del personale del treno. Io stesso lo scorso autunno ho dovuto fare una fermata extra a Lenzburg per permettere a 17 bambini di andare alla toilette.

Quello che più mi dà fastidio del treno 2078 in questione è il WC piccolo che, stando al supporto del materiale rotabile, era chiuso già da tre giorni a causa di un intasamento. Con un treno in simili condizioni non ci si deve sorprendere se il bagno dei disabili prima o poi si ritrova con il bioreattore completamente pieno.

Ho l'impressione che questo stato di cose venga semplicemente tollerato. Noi del personale del treno continuiamo a segnalare la precaria situazione dei WC di questi treni, ma non succede mai niente. Nello specifico caso di questo treno, ho informato il TCC (Train Control Center), ribadendo che sarebbe necessario ritirarlo dalla circolazione. Non si è fatto nulla e il treno ha continuato a circolare. Penso che, per una volta, alla nostra azienda non farebbe male ammettere che ci sono delle défaillances. Il mantra secondo cui



andrebbe tutto bene dal momento che, in totale, avremmo una disponibilità del 97%, non interessa più di quel tanto ai nostri clienti e nemmeno a noi collaboratori, visto che poi siamo noi a finire nei pasticci.

Caro signor Schärli, qui si tratta di fermarsi a riflettere, di cospargersi il capo di cenere e darsi da fare per migliorare le cose, il tutto condito da un pizzico di umiltà. Sono fermamente convinto che è quello che vogliono sentire dalle FFS (dalla direzione) sia i nostri clienti che noi "comuni mortali".

Alle parole devono assolutamente seguire i fatti e, pertanto, non ci dovranno essere ulteriori tagli alla manutenzione. Questo, per me, significa niente più riduzione dei salari e delle risorse del personale.

Ma perché lo scrivo poi, tutti questi inconvenienti dovrebbero essere noti già da tempo. "Le cose si muovono troppo lentamente". Noi del personale del treno vorremmo tanto che ci si ascoltasse di più, ma anche che ci si prendesse sul serio quando segnaliamo delle critiche ai nostri superiori.

Questo favorirebbe un clima positivo, nel senso di costruttivo, in seno alle FFS e ci darebbe l'opportunità di far sì che l'impresa torni ad essere quella che era una volta, con un prodotto di cui poter andare orgogliosi.

Cordiali saluti dal capotreno incazzato. ➔



Una questione di responsabilità, ovvero perché diventa sempre più difficile

Per affrontare i problemi operativi in maniera efficace, corretta e rapida è prioritario poter disporre di direttive chiare su cui poter fare affidamento. L'ideale sarebbero dei diagrammi di flusso in grado di garantire dei processi efficienti, senza interpretazioni errate. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Nell'ambito della ferrovia purtroppo le cose vanno nella direzione opposta. Dei documenti inutilizzabili, composti da svariate decine di PDF, ciascuno dei quali può arrivare fino a 300 pagine, costituiscono la base delle direttive che tutti sono tenuti a rispettare. Che questo sia praticamente impossibile, appare chiaro a chiunque abbia un minimo di criterio.

In occasione di un incontro, un responsabile della divisione Sicurezza, Qualità, Ambiente / Gestione della sicurezza mi ha fatto una domanda che ho trovato a dir poco sconcertante, ossia se noi macchinisti rispettiamo sempre rigorosamente tutte le direttive. Ma, cosa dovremmo rispondere? Chiaramente no...!? Tanto più che la maggior parte dei regolamenti sono stati emanati proprio da questa stessa divisione.

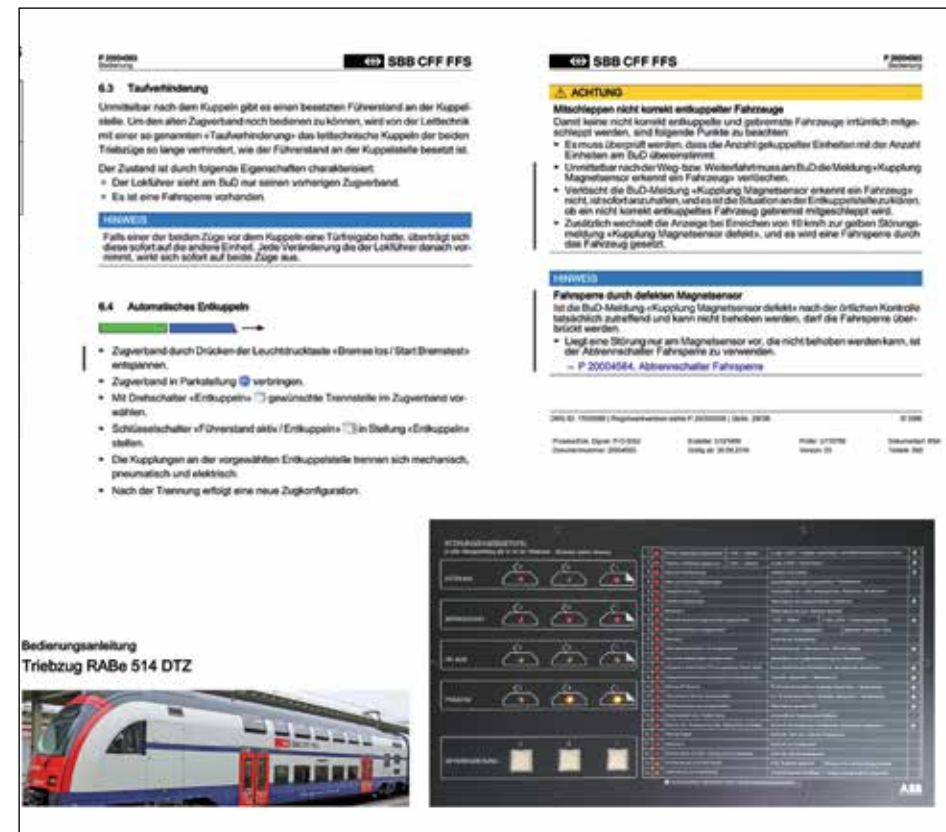
Due esempi semplici e attuali mostrano come mai dei macchinisti che lavorano in modo corretto contribuiscano ad un aumento dei ritardi e delle soppressione dei treni. A titolo di premessa, bisogna sottolineare che con l'attuale congestionamento della rete ferroviaria si fa presto a decidere di non far più partire un treno, preferendo sopprimerlo e toglierlo dalla circolazione. Dobbiamo inoltre dire che in questi settori già da anni il personale di locomotiva non è più formato o gestito in maniera adeguata.

Re 450 DPZ S-Bahn di Zurigo:

L'indicatore di guasto in alto a sinistra nella cabina segnala diverse anomalie nella composizione del treno. A questa segnalazione una volta seguivano delle indicazioni sulle azioni da intraprendere in caso di accensione dei singoli LED. Adesso, invece, l'indicazione di un guasto è contrassegnata da un asterisco. La spiegazione relativa all'asterisco è riportata qui di seguito: Consultare l'opuscolo del materiale rotabile / le prescrizioni operative / il manuale di istruzioni.

- Opuscolo del materiale rotabile: 16 pagine.
- Prescrizioni operative: 670 pagine.
- Manuale di istruzioni: 272 pagine.

Risultato: Dopo l'accensione di un LED, la fermata in una stazione, i primi contatti, i controlli del caso e la decisione circa i passi da intraprendere, compresa l'evasione di tutte le telefonate in entrata e una corretta informazione dei clienti, nel frattempo di sicuro sono passati almeno 20 minuti. P.S.: La gestione locomotive e l'helpdesk non



si assumono alcuna responsabilità, spesso non hanno una formazione adeguata nell'ambito della circolazione e le decisioni vengono lasciate al macchinista.

Re 514 DTZ S-Bahn di Zurigo:

Dato l'aumento dei problemi, le prescrizioni relative al sezionamento delle unità mediante accoppiatore automatico sono state ulteriormente specificate. Per l'attivazione dello sganciamento automatico, sotto "ATTENZIONE" il primo punto riporta quanto segue: "Bisogna controllare che il numero delle unità accoppiate concordi con il numero delle unità sul BuD (terminale operativo e diagnostico)".

Questo è possibile solo mediante controllo in loco dei punti di accoppiamento, per cui bisognerebbe raggiungerli a piedi, per poi tornare nuovamente alla testa del treno. Avanti e indietro per quasi 400 m. Personalmente, a me non è mai capitato, anche perché il tempo per farlo non è stato pianificato. La conseguenza sarebbe un ritardo nella partenza e un binario occupato per i successivi treni.

Conseguenza

Dal momento che nelle imprese non c'è più nessuno in grado di assumersi delle

responsabilità, dovremmo tutelare gli interessi dei nostri clienti, della sicurezza e del nostro datore di lavoro e rispettare scrupolosamente le prescrizioni punto per punto. Se però le direttive e i processi sono in contraddizione tra di loro, purtroppo per il macchinista non è più possibile rispettarle e prendere delle decisioni. Così è proprio impossibile. In caso di problemi legati al diritto del lavoro, il VSLF è sempre disponibile per i propri membri. ➔



Presso diverse stazioni principali, le FFS hanno dato il via al cosiddetto "speed recruiting". Ruedi Renggli, macchinista in pensione

Analogamente allo "speed dating" in cui maschietti e femminucce si possono incontrare nel modo più rapido ed efficiente possibile, a coloro che sono interessati alle FFS è stata offerta la possibilità di candidarsi direttamente sul posto. Il nostro fedele lettore, nonché ex macchinista, Ruedi Renggli ha formulato alcune considerazioni al riguardo:

Se si arriva al punto da dover cercare dei nuovi macchinisti sul posto, ossia nelle stazioni, allora significa che le FFS hanno seri problemi sul fronte del reclutamento di personale di locomotiva!

Da una parte, le FFS motivano l'attuale carenza di macchinisti con i diversi cantieri e i molti servizi ferroviari extra e, dall'altra parte, riconoscono che negli ultimi anni c'è stata una pianificazione del personale sbagliata. Le vere cause delle attuali difficoltà di reclutamento e dell'importante sottodotazione di personale sono però molto più profonde e non risalgono solo a qualche anno fa.

L'adozione di varie misure di ristrutturazione e le incomprensibili decisioni prese nel 2000, hanno generato nel personale grande insicurezza e tanta rabbia. È soprattutto nell'ambito del personale di locomotiva che i sondaggi sulla soddisfazione del personale hanno rivelato dei risultati che sono scesi ai minimi storici! Non da ultimo, i radicali tagli alla formazione hanno rappresentato anche una ferita non indifferente per il nostro orgoglio professionale; un aspetto da non trascurare!

Questi tagli massicci hanno sollevato un coro di proteste da parte del personale di

locomotiva, in quanto queste misure di risparmio sono state indubbiamente introdotte a scapito dell'esperienza pratica nella conduzione dei treni, ossia della sicurezza nell'esercizio ferroviario. L'esempio più lampante rimane il famoso caso di segnaletica di Sargans, in cui l'Orient Express non aveva rispettato un segnale di via impedita dal momento che, secondo un comunicato di DT (!), il macchinista aveva ancora troppo poca esperienza per guidare dei treni passeggeri pesanti...

A proposito di ottimizzazione dei costi, mi ricordo ancora molto bene di una conversazione con l'allora capo dell'ufficio della circolazione (2000) che, in merito ad un intervento del suo superiore (un ex funzionario "W"), si era lamentato con me dicendo: "La presenza di riserve dovrà essere ridotta". Alla mia domanda di chi poi si sarebbe assunto la responsabilità di questa chiara e incomprensibile misura di risparmio (meno personale di riserva = riduzione dei servizi), la risposta era stata la seguente: "Ordini dall'alto"... Si è risparmiato ovunque fosse possibile. La cosa più importante era che i quadri al vertice potessero documentare delle "cifre importanti" a livello contabile!

Di quel periodo mi ricordo anche di un altro colloquio con un capo del personale. Durante quel colloquio avevo toccato anche la questione dei pessimi valori del sondaggio sulla soddisfazione del personale, come pure del carico di lavoro in costante aumento nella nostra vita professionale di tutti i giorni. La sua risposta mi aveva letteralmente sconvolto. "Il fatto di impiegare un macchinista nel servizio movimento

fino al suo pensionamento, non rientra più nei nostri obiettivi. Più chiaro di così!

Nel pacchetto delle misure di risparmio evidentemente rientravano anche i salari iniziali dei giovani macchinisti. Con un salario così basso è praticamente impossibile reclutare dei giovani con delle buone qualifiche. Presumibilmente, o inevitabilmente, date le sempre più grandi difficoltà nel reclutare nuovi candidati, i requisiti per l'esame d'ammissione hanno dovuto essere abbassati. Questa perdita di qualità la si è poi vista più tardi al momento degli esami.

Ai nostri tempi, erano rarissimi i casi in cui qualcuno interrompeva anzitempo il proprio percorso professionale. Al giorno d'oggi, invece, le classi si assottigliano sempre di più già durante la formazione!

Questi sono alcuni dei motivi del perché, a livello di reclutamento del personale di locomotiva, i responsabili delle FFS oggi sono costretti ad utilizzare tutte le risorse disponibili e a correre ai ripari!

Ebbene, ritengo che al giorno d'oggi non si possa pensare di risolvere questo problema del reclutamento di nuovi macchinisti grazie ad un'offensiva pubblicitaria su vasta scala all'interno delle stazioni FFS. Al contrario, si dovrebbe migliorare l'attrattività della professione del macchinista grazie a delle misure efficaci, al fine di ricostruire una base di fiducia in seno al personale di locomotiva. Il personale non è qui solo per "funzionare" e fare soldi. Il piacere nel proprio lavoro, che presuppone del personale motivato, è in assoluto l'elemento più importante per un'impresa di servizi di successo come le FFS! ➔



Chi era interessato a diventare macchinista, aveva quindi modo di acquisire parte

Già negli anni '70 si registrava una penuria di macchinisti. Il macchinista Ruedi Renggli aveva avuto l'idea di prevedere una formazione preparatoria per conducenti, analogamente a quella prevista per l'aviazione.

delle conoscenze prima di iniziare la formazione vera e propria. La sua idea aveva suscitato un certo interesse e così ben presto aveva potuto organizzare i primi corsi. Un elemento importante consisteva in un filmato super 8 che aveva girato lui stesso. L'ha messo gentilmente a disposizione del VSLF, dopodiché noi l'abbiamo digitalizzato. Rilascieremo il film più avanti sulla pagina Facebook del VSLF.

Nonostante il grande successo che aveva riscosso, la formazione preparatoria per conducenti non era stata introdotta a livello nazionale. Il progetto pilota era stato sacrificato nel nome della limitazione del personale decisa dal parlamento. ➔

Care lettrici e cari lettori dell'edizione cartacea del LocoFolio in lingua italiana. Vorrei saperne un po' di più su di voi e conoscervi meglio. Siete disposti a rispondere a qualche domanda? Ve ne sarei davvero grato!

Vi prego di inviare le vostre risposte a: locofolio@vslf.com

1. Più o meno quanti articoli del LocoFolio leggete? (pochi - ca. ¼ - ca. ½ - ca. ¾ - più di ¾)
2. Ritenete importante ricevere una versione cartacea, oppure una versione online andrebbe altrettanto bene? (il formato cartaceo è importante / è sufficiente la versione online)
3. Quali sono gli argomenti che vi interessano?
4. Vi andrebbe eventualmente bene leggere il LocoFolio in un'altra lingua? (sì, in francese / sì, in tedesco / no, p.f. in italiano)
5. Ritenete importante ricevere il LocoFolio anche con le informazioni sulle altre regioni linguistiche?
6. Siete attivi come macchinisti/e, pensionati, altro personale FFS/Tilo, esterni?
7. Quanto è importante per voi il LocoFolio come fonte di informazione? (non è importante, importante, molto importante)

Grazie tante!



Informazione per pensionati-lavoratori
Esiste la possibilità di continuare a lavorare nell'ambito del servizio movimento anche dopo il pensionamento.

Attenzione: Come membri del VSLF, con lo status di "pensionati" non si è più coperti dall'assicurazione giuridica professionale CAP!

Se desiderate comunque disporre della copertura assicurativa CAP, siete pregati di farne richiesta mediante questo formulario. Analogamente ai membri attivi del VSLF, è prevista una quota mensile di Fr. 34.- (30.-) che viene riscossa mediante fattura. Registrazione via: <https://www.vslf.com/it/contatti/contatto-membri/pensionati-lavoratori>

In memoriam Hans G. Wägli

Si è spento Hans G. Wägli

Hans G. Wägli ha lavorato per più di 40 anni con grande passione per le FFS. La sua carriera è filata dritta come sui binari: da capostazione è arrivato a rivestire la posizione di capo dell'ufficio stampa. Nel 1980 ha redatto il primo «Wägli» che, nel frattempo, è entrato a far parte dei classici della rete ferroviaria svizzera. Dopo 30 anni, è stata pubblicata la terza edizione di questa importante opera, in cui sono riportati tutti i singoli scambi e binari, ma anche tutte le pendenze, le altitudini, le lunghezze delle gallerie e tutti gli edifici ferroviari lungo la rete ferroviaria. Ha scritto inoltre il libro "Hebel, Riegel und Signale" che sintetizza la storia dei sistemi di sicurezza ferroviari dall'inizio dei primi segnali e scambi meccanici. Il testo si concentra prevalentemente sugli avvenimenti in Svizzera. Vi sono descritti anche gli sviluppi all'estero, ma solo nella misura in cui hanno influito sul nostro paese o ai fini di una migliore comprensione del contesto. Innumerevoli riferimenti a installazioni, specificità locali e eventi ravvivano e illustrano la sua opera che, tuttavia, non ha la pretesa di essere esaustiva.

Hans ha sempre partecipato alle nostre assemblee generali.

Ricorderemo sempre Hans con profonda stima e gratitudine.

Il comitato del VSLF

IN MEMORIAM

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

<h3>Heinz Mägli</h3> <p>Sezione Basel *1963 + 24. 5. 2019</p>	<h3>Ernst Burkhardt</h3> <p>Sezione Ostschweiz *1931 + 26. 6. 2019</p>
---	--

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