

# **LocoFOLIO**

2024/2 RIVISTA DEL SINDACATO SVIZZERO PER MACCHINISTI E ASPIRANTI VSLF



# Offerta esclusiva di protezione giuridica per i soci del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

Una controversia legale, come si sa, comporta costi notevoli. Spesso le sole spese per tribunale e perizie superano già il valore litigioso – conviene quindi avere un'assicurazione di protezione giuridica. Con CAP potete contare sull'esperienza e la competenza di specialisti del settore per far valere le vostre ragioni.

Con la nostra Protezione giuridica privata e circolazione privaLex® andate sul sicuro. E potete integrarla con il modulo Multi Risk per tutelarvi anche da altri rischi come quelli connessi a informatica, incasso, diritto della costruzione, diritto scolastico, caso decesso o diritto di protezione dei bambini e degli adulti. Perché prevenire è meglio.

#### Cosa copriamo:

- onorari di avvocati
- spese ripetibili
- spese giudiziarie e d'inchiesta
- cauzioni penali
- costi per perizie
- spese di mediazione
- spese di viaggio per le udienze in tribunale
- spese di traduzione

## Richiesta di un'assicurazione di protezione giuridica privata e circolazione privaLex®

### Assicurazione per singola persona

<input type="checkbox"/> <b>Locatario</b>	<b>CHF 184.70</b> anziché 369.50/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 165.50/anno
<input type="checkbox"/> <b>Proprietario dell'abitazione all'indirizzo di domicilio*</b>	<b>CHF 222.50</b> anziché 416.80/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 203.30/anno

### Assicurazione per più persone

<input type="checkbox"/> <b>Locatario</b>	<b>CHF 220.60</b> anziché 441.20/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 196.50/anno
<input type="checkbox"/> <b>Proprietario dell'abitazione all'indirizzo di domicilio*</b>	<b>CHF 258.40</b> anziché 488.50/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 234.30/anno

**Vantaggi**

- ✓ **Premi economici:** sconto speciale fino al 50%
- ✓ **Prestazioni in denaro fino a CHF 750'000.-** per sinistro
- ✓ **Copertura in tutto il mondo**

\* Se siete proprietari di ulteriori immobili (ad es. casa di villeggiatura, seconda casa, immobili non abitati in proprio), contattate direttamente CAP Protezione giuridica (T 058 358 09 00, [underwriting@cap.ch](mailto:underwriting@cap.ch)) per ottenere un'offerta personalizzata.

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

0000410

Validità da (non prima di 1 giorno dopo il recapito a CAP)	N. socio
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>
Cognome/Nome	Data di nascita
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>
Via, n.	NPA/Località
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>
Telefono/Cellulare	E-mail
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

Dichiaro di essere socio/a del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di avere letto su [cap.ch](http://cap.ch) le Condizioni generali (CG) privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, le Condizioni generali (CG) Protezione giuridica immobili e le relative informazioni per i clienti.

Fanno fede le CG privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, edizione 09.2023, e le CG Protezione giuridica immobili, edizione 09.2021. La protezione giuridica in relazione all'attività statutaria del VSLF viene concessa esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF. I dati vengono trattati con il massimo riserbo. Il trattamento e la conservazione dei dati personali avvengono in stretta osservanza delle disposizioni della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. allestimento di un'offerta/polizza o recapito di documenti) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo tuttavia il diritto di trattare i dati dei clienti per l'ottimizzazione dei prodotti e per finalità di marketing interne. Il/La cliente ha diritto a essere informato/a e, a determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici. Ulteriori informazioni, anche su altri impieghi e altri destinatari dei dati forniti e sui diritti degli interessati, si trovano nelle nostre Informazioni sulla protezione dei dati ([cap.ch/protezione-dei-dati](http://cap.ch/protezione-dei-dati)).

Luogo, data	Firma
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

Inviare a: CAP Protezione giuridica | Casella postale | 8010 Zurigo  
 Per contattarci: T 058 358 09 00 | [underwriting@cap.ch](mailto:underwriting@cap.ch)

- 5 Editoriale
- 6 Breve intervista a Raoul Fassbind
- 8 Intervista a Hubert Giger
- 12 Retrospectiva dei 20 anni del VSLF
- 21 Coda dei treni nel trasporto merci internazionale
- 21 Tratti di frenata
- 22 L'impianto è conforme
- 24 Problemi in aumento con l'ETCS
- 26 Monitoraggio inadeguato della  $v_{max}$
- 26 Riflessioni su il rapporto sulla sicurezza 2023
- 26 Indicatori di pendenza
- 28 Disposizione dei segnali
- 30 Cosa fa realmente un macchinista Cargo?
- 38 la settimana di 32 ore
- 39 LEX 24/24
- 40 WC
- 41 Il macchinista in un'azienda a misura di famiglia ...
- 42 Ferrovia
- 44 Protezione della privacy dei collaboratori
- 46 Corsa a vista in presenza di persone sui binari
- 47 RailCube presso BLS Cargo
- 48 Il cellulare al posto di un piano di servizio fisso



**Markus Leutwyler**  
*Redattore*



**Stefan T. Gall**  
*Artdirector*

Mintage: 410 / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

LocoFolio 25/1: 14.6.2025 | Chiusura di redazione LocoFolio 25/1: 1.4.2025

Redazione LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com  
 Layout & Produzione: Stefan T. Gall artdirector@vslf.com  
 Traduzioni: (I) Anita Rutz (F) Matthieu Jotterand  
 Print: Feldner Druck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See



# Editoriale

*Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio*



Care lettrici e cari lettori,  
Care colleghe e cari colleghi,

Che cosa ci preoccupa concretamente nel nostro lavoro e nell'organizzazione del nostro tempo libero? Sorprendentemente, non sono soprattutto i grandi problemi, cioè il lavoro vero e proprio, i guasti o i veicoli. Si tratta fondamentalmente di piccole cose, ma sempre fastidiose, come i segnali poco visibili, i processi o le istruzioni inadeguati, le curve di monitoraggio del tutto ingestibili e cose simili. Sembra una storia infinita e ci si chiede perché sia così difficile risolvere questi piccoli problemi. Perché è così? Siamo aperti in tal senso e chiunque voglia fare qualcosa, anche ai livelli più alti, è caldamente invitato a farlo.

Ovviamente, ci sono anche dei problemi maggiori. L'aumento del lavoro notturno sta diventando sempre più un peso e viene compensato solo in maniera insufficiente dalle misure di compensazione. Le richieste di indennità del sabato e di un aumento degli indennizzi esistenti si fanno sempre più pressanti.

Questo è un punto centrale anche per Raoul Fassbind, che vorrebbe subentrare a Hubert Giger il prossimo marzo. Dal suo punto di vista, anche le fasce orarie previste nell'ambito della pianificazione integrata (IPP) sono una spina nel fianco. Scoprirete in una breve e simpatica intervista su quali altri aspetti vorrebbe concentrarsi.

Hubert Giger ha guidato con successo il comitato centrale del VSLF per quasi 19 anni e lascerà il suo incarico nel 2025. In tutti questi anni ha vissuto molte esperienze e ha molte cose interessanti da raccontare.

Ci spiega anche quali saranno le prime cose che farà dopo il suo «piccolo pensionamento», come lo chiama lui.

Molti di noi lavorano nel trasporto passeggeri e non hanno mai guidato un treno merci. Anch'io ho dovuto constatare che non ne so molto del settore

Cargo. Per cambiare questa situazione, ho accompagnato Beda Breu in una corsa da Landquart a Büllach. È stato molto interessante, istruttivo e anche divertente. Beda ci rivela anche quale animale ha quasi mangiato le sue cuffie antirumore!

È inverno, è buio, ma il riscaldamento nelle cabine di guida di norma funziona in modo affidabile. C'è qualcosa di rilassante e meditativo anche in una corsa nella nebbia, nella neve scintillante o sotto lo scintillio di Orione.

Auguro a tutti voi buone feste, un felice anno nuovo e tanta salute!

Markus Leutwyler,  
redattore del LocoFolio e macchinista  
del Deposito di Zugo

# Breve intervista a Raoul Fassbind – Candidato alla presidenza del VSLF

2 ottobre 2024 *L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio*

**Markus: Raoul, ci puoi parlare un po' di te?**

Raoul: Sono Raoul Fassbind, ho 37 anni e sono cresciuto a Horgen nella regione del lago di Zurigo. Dall'età di quattro anni fino ai quindici ho vissuto in Germania. I miei genitori mi hanno poi portato a Svitto e ora sono radicato in questa regione.

Da quindici anni sono un macchinista FFS. Ho seguito la mia formazione a Zugo e adesso lavoro nel deposito di Goldau.

**Markus: Da quanto tempo collabori con il VSLF?**

Raoul: A un certo punto ho avuto l'impressione che ci fosse urgentemente bisogno di me...-) All'inizio ho assunto alcune cariche all'interno della sezione: capo deposito, delegato, vicepresidente, presidente della sezione Lucerna-Gottardo, ora sezione della Svizzera centrale. Ben presto ho cominciato ad interessarmi anche al lavoro di comitato perché mi sarebbe piaciuto dare il mio contributo. Da cinque anni mi occupo principalmente di questioni relative al traffico viaggiatori e all'infrastruttura FFS. La collaborazione con il team è fantastica. Riesco a mettermi bene in gioco e anche a farmi valere. Grazie a questi presupposti, mi ritengo un candidato adatto a succedere a Hubert Giger.

**Markus: Qual è la tua motivazione? Che cosa ti aspetti?**

Raoul: Le sfide sono grandi, ma anche interessanti. So che ci sarà molto da fare. Quello che sicuramente sarà nuovo per me è una maggiore visibilità, ciò che non è propriamente nella mia natura. Mi reputo una persona piuttosto introversa ed è per questo che finora ho preferito lavorare da dietro le quinte.

**Markus: Come riuscirai a conciliare la vita familiare e il lavoro per il VSLF?**

Raoul: Nel frattempo sono separato da mia moglie, per cui posso disporre di

abbastanza tempo. Per contro, il lunedì non sarò disponibile per il VSLF. Anche se sono impiegato al 100% presso le FFS, il lunedì mi occupo dei miei figli. Gli altri giorni sono però pianificati esatta-

fondo che il comitato deve comunque sempre porsi.

**Markus: Cosa vorresti cambiare del VSLF e cosa vorresti portare avanti?**

Raoul: Forse la prima cosa che eliminerei è la croce svizzera dal logo:-) È una cosa un po' troppo patriottica per me, non è nella mia natura. L'orgoglio nazionale non è qualcosa che si basa sui propri risultati. Si nasce in un posto per caso, questo non è un valore a cui ci si dovrebbe aggrappare troppo. Ma, a parte gli scherzi, questa è solo una cosa marginale.

Vorrei portare avanti la nostra buona coesione, questo «realizzare qualcosa insieme». Il VSLF offre l'opportunità unica di impegnarsi direttamente per tutelare le condizioni di lavoro del personale di locomotiva. Ci sono solo due collaboratori CCL che possono negoziare e sviluppare ulteriormente il CCL FFS: al momento siamo io e Marc Engelberger. Ritengo che sia una risorsa molto importante che si tratta di coltivare.

Cosa dovremmo cambiare? Al momento si tratta piuttosto di piccole cose. In linea di massima, le cose stanno andando piuttosto bene. Probabilmente struttureremo e discuteremo i singoli argomenti in modo diverso durante le riunioni di comitato e troveremo delle altre soluzioni. Di recente c'è stato un certo ringiovanimento. Vorremmo mantenere anche la buona collaborazione con le FFS e le altre ferrovie. Negli ultimi tempi siamo riusciti ad avvicinarci maggiormente anche alle altre parti sociali e la nostra collaborazione è decisamente meno conflittuale rispetto a prima. Siamo riusciti a creare una buona collaborazione per trovare delle soluzioni e portarle avanti insieme.

**Markus: Quali obiettivi vorresti raggiungere?**

Raoul: L'obiettivo principale al momento riguarda le indennità che da anni non vengono più adeguate, né al carovita né ai recenti cambiamenti nei modelli dei turni.

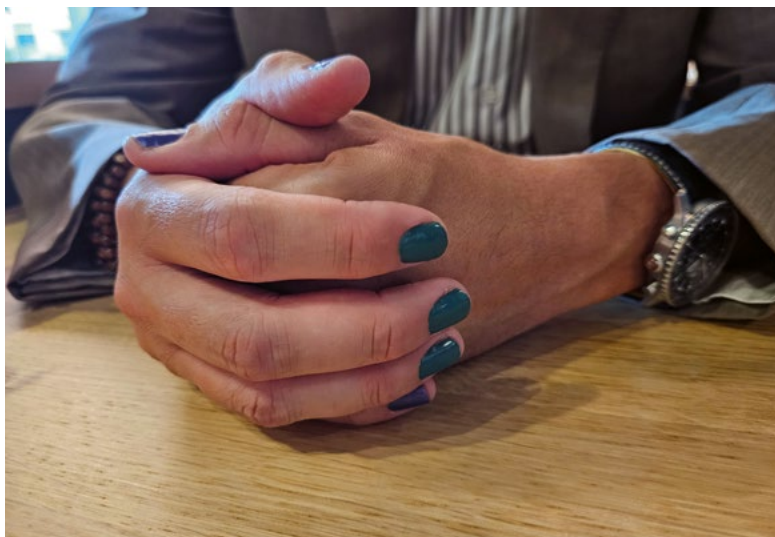


mente in stretta collaborazione con la mia ex moglie.

**Markus: Di cosa hai rispetto?**

Raoul: Quando vedo l'enorme mole di lavoro che Hubert ha saputo gestire, devo chiedermi se saprò farlo anch'io. Dove posso diventare più efficiente? A cosa devo rinunciare? Dove avrò bisogno di supporto? Ma queste sono domande di

Mi adopererò inoltre affinché nell'ambito dell'IPP non ci vengano assegnate fasce orarie al posto dei turni. Anche l'introduzione delle indennità del sabato è una questione importante. Ritengo che la posizione di partenza sia abbastanza buona. Le ferrovie stesse hanno una certa difficoltà a coprire i turni del sabato. Questo è sicuramente una leva da cui partire. In generale, a nostro favore gioca la tendenza a pianificare degli orari di lavoro poco attraenti che sono all'origine di una carenza di personale. Nell'attuale contesto finanziario, questo però è un compito alquanto impegnativo.



**Markus: Una domanda completamente diversa: come mai ti pitturi le unghie?**

Raoul: In realtà non è niente di sensazionale. Semplicemente mi piacciono i colori, la diversità e l'individualità. Le unghie colorate sono un piccolo tocco di colore in questo mondo spesso grigio. C'è poi un altro effet-

to collaterale. Le mie unghie colorate fanno scattare qualcosa in chi mi sta di fronte, ciascuno lo interpreta a modo suo e spesso

mi accorgo che ci ragionano su. Questo ha i suoi lati divertenti e interessanti.

**Markus: Quanto tempo impieghi per acconciarti i capelli?**

Raoul: Circa 12 secondi. Doccia, phon, un po' di schiuma, spazzola. Tutto qui.

**Markus: Cos'altro ti sta a cuore?**

Raoul: Sto ancora cercando di prendere confidenza con il mio nuovo ruolo. Al momento le attività quotidiane vengono senz'altro al primo posto.

Attualmente ci sono le trattative CCL, le trattative salariali e molti altri progetti. Tutto questo assorbe molto tempo. Una cosa che mi preme in particolare è però esprimere tutta la mia gratitudine nei confronti del VSLF.

Vorrei soprattutto ringraziare il vecchio comitato. Negli ultimi vent'anni, ha trasformato il VSLF in un sindacato forte, grande, indipendente e potente. Veniamo riconosciuti e presi sul serio. La situazione attuale

è molto buona e sono sicuro che potremo proseguire senza problemi.

**Markus: Sono certo che anche i nostri membri e il comitato ti sono molto riconoscenti per esserti reso disponibile ricoprire questa carica impegnativa. Grazie per l'interessante intervista. ➤**

## Indennità:

Di principio, le indennità sono dei compensi corrisposti per prestazioni speciali o specifici impegni di lavoro, come il lavoro notturno. Esse vengono corrisposte sotto forma di denaro o di supplementi di tempo. Le FFS, ad esempio, attualmente pagano 6.- franchi all'ora per il lavoro notturno, in aggiunta al supplemento di tempo, e 16.- franchi per il lavoro domenicale. È da molto tempo che questi importi non vengono più adeguati al caro-vita degli ultimi anni e alla crescente domanda di personale. Questo riduce l'indennizzo per il lavoro a turni in orari estremi, che tendenzialmente è in aumento. Da un lato a causa dell'aumento del traffico notturno e nei fine settimana, dall'altro a causa del crescente numero di attività accessorie nelle professioni d'ufficio. Le ferrovie qui stanno perdendo l'opportunità di reclutare più facilmente del personale disposto a lavorare in orari di lavoro poco attraenti. Si pone la questione di come contrastare questa situazione. Da un lato vi è l'urgente necessità di una compensazione monetaria più elevata. Dall'altro lato, l'aumento del lavoro notturno porta a maggiori supplementi di tempo e pertanto a dei conteggi pieni delle ore di lavoro. C'è quindi bisogno di più personale per riuscire a compensare i conteggi delle

ore di lavoro. A sua volta, ci si aspetta che il personale lavori in orari poco attraenti. È quindi necessario rendere questi orari di lavoro più allettanti, o attraverso turni più brevi o delle indennità monetarie significativamente più alte. Il lavoro d'ufficio deve diventare inoltre di nuovo meno interessante. Ciò richiede un orario di lavoro più equilibrato nei turni di guida, oppure degli approcci probabilmente impopolari come la rinuncia a tempi di transizione minimi nei turni d'ufficio, se questi non sono rilevanti per la sicurezza. Anche dopo un turno di notte, ad esempio, così sarebbe ancora possibile lavorare nell'ambito della gestione dei progetti. In linea di principio, spetta però alle ferrovie stesse risolvere questi problemi. Gli attuali sforzi grazie a una pianificazione automatizzata, spontanea e basata sulle esigenze individuali non risolveranno questi problemi, o almeno lo faranno solo per coloro che sapranno sfruttare al meglio le nuove possibilità.

## Griglie orarie:

Nel nuovo strumento di pianificazione IPP, si sta cercando di sostituire la rotazione annuale fissa dei turni a orari di lavoro precisi con un calendario dei giorni liberi con griglie orarie approssimative. Le ferrovie sperano così di poter reagire in

modo più flessibile alle fluttuazioni della domanda e agli orari dei cantieri. Questa soluzione è però fallace. Già solo l'orario di lavoro garantito previsto dal CCL obbliga le ferrovie a far lavorare il proprio personale. La pianificazione o la cancellazione a breve termine di servizi aggiuntivi dipendenti dalle condizioni meteorologiche, ad esempio, implica che il personale debba essere prima reclutato e, in caso di traffico o soppressione, poi anche pagato. Il coordinamento dei dipendenti che si prendono volontariamente dei giorni liberi dovrà ancora essere gestito manualmente. La sempre minore affidabilità degli orari di lavoro vincolanti porta ad un minore interesse da parte del personale a volersi discostare da questi orari di lavoro. A prescindere dalle griglie orarie. Il tempo libero viene pianificato e questa consapevolezza è già presente oggi. Se le ferrovie vogliono reclutare del personale disposto a intervenire in situazioni eccezionali flessibili, devono creare una struttura di base affidabile e solida e non trasformare le situazioni eccezionali flessibili in un principio di base. L'odierna tendenza non farà altro che portare in futuro il personale a imporre il proprio orario di lavoro alle ferrovie, ciò che si tradurrà sempre più in misure reazionarie che intensificheranno ulteriormente i problemi. ➤



## Intervista a Hubert Giger

L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler  
26.09.2024, Zurigo

**Markus: È poi ha visto la luce la famosa newsletter.**

Hubi: In realtà non sempre siamo stati bravi. Ci era stato chiesto di inviare le informazioni solo dopo le 8 del mattino successivo. Ma noi lo facevamo già la sera prima, alle 19, dopo la riunione. Non era opportuno che tutta l'azienda ricevesse le informazioni al mattino sulla base delle nostre newsletter. Avevo quindi spiegato che noi lavoriamo sempre in modo rapido ed efficiente e che le FFS erano comunque libere di pubblicare le newsletter prima. La qualità vince sempre.

**Markus: Come sei diventato presidente del VSLF?**

Hubi: Il mio predecessore, Theo Marti, aveva guidato il sindacato in modo affidabile e continuativo. Poi è arrivata una generazione più giovane con Stephan Gut, Dani Ruf e Andreas Jost. Il 2001 era l'epoca successiva alla separazione di traffico viaggiatori e traffico merci, alla fine delle ITC e delle FFS come azienda federale. È stato allora che sono sorti i primi importanti problemi che hanno generato una forte pressione sul personale di locomotiva. Ci siamo resi conto che dovevamo contrastare questo fenomeno e abbiamo iniziato a lavorare all'interno del comitato. Theo riteneva che fosse meglio passare le redini alla generazione successiva.

**Markus: Qual è stato il tuo primo incarico in seno al comitato?**

Hubi: Ero il coordinatore delle comunicazioni (Koko). Avevamo introdotto l'informatica con Word e la posta elettronica. Una cosa a dir poco rivoluzionaria! Mi piaceva molto lavorare al computer e avevo fatto in modo di avere un design standardizzato. L'e-mail aveva permesso di creare una rete di comunicazione efficiente e avevamo creato una homepage. In passato, nei depositi c'erano ancora gli avvisi che venivano inviati per posta. Il motto era: «Il VSLF c'è»... In seguito abbiamo fatto tutto via e-mail e i responsabili dei depositi li stampavano. Questo ci aveva permesso di essere ancora più veloci e di inviare le e-mail direttamente anche ad altri destinatari.

**Markus: All'epoca, all'incirca quante colleghe e colleghi annoverava il VSLF?**

Hubi: Più o meno un migliaio. Oggi siamo oltre 2'800.

Hubi apre una tabella sul suo portatile. Scopriamo che ha inserito ogni singolo aspetto della sua vita e del VSLF in tutta una serie di tabelle. E con mio grande stupore, le tabelle sono disponibili in qualsiasi momento.

Un momento... sì, all'incirca 1'000. Ah, interessante, il 1° agosto 1992, alle 08:25, ho guidato da solo il mio primo treno da Ziegelbrücke a Linthal come macchinista. È stato bello.

**Markus: Oggi potresti fare anche un calcolo esatto delle ore in cui hai lavorato.**

Hubi: Sì, certo, ma qui sono riportati anche tutti i miei peccatucci.

**Markus: Ah, è così! Ce ne sono allora?**

Hubi: Hmm, sì, è proprio così. «Inosservanza del cambiamento». Interessante.

**Markus: Cosa è successo dopo nel comitato? Quando sei diventato presidente del VSLF?**

Hubi: È stato all'assemblea generale di Twann nel 2006. Il mio primo incarico è stato quello di mettere fine alla sezione di Bienne. L'unica cosa che era rimasta di quella sezione era una scatola da scarpe piena di monete. Un inizio davvero triste!

**Markus: Che cosa è successo dopo?**

Hubi: Benedikt Weibel, l'allora direttore generale delle FFS, voleva negoziare il CCL. Aveva rescisso il CCL con le parti sociali, ma per queste trattative aveva bisogno di una situazione stabile. Le tensioni all'interno dei sindacati sono negative per i negoziati. È stata una lezione interessante: la ferrovia dipende da solidi partenariati sociali!

**Markus: È stato come fare un salto nell'acqua fredda?**

Hubi: Dani Ruf era il nostro esperto in materia di durata del lavoro e CCL. Ha sempre preso parte alle trattative insieme a Stephan Gut. Dani conosceva a memoria la LDL e la legge sul pubblico impiego e sapeva come muoversi in ambito finanziario.

**Markus: Com'era l'atmosfera e com'era l'ambiente in quei tuoi primi anni?**

Hubi: Era un ambiente davvero fantastico. Tutto era ancora molto militaresco. Si veniva chiamati in servizio come se si fosse ancora alla scuola reclute. Tutto era disciplinato chiaramente, gli avanzamenti, i servizi, l'ordine gerarchico. E la ferrovia era davvero una famiglia. Si conoscevano tutti i ferrovieri e anche i manovratori. Alle 10 del giorno prima ti veniva detto cosa avresti fatto il giorno dopo. A parte i giorni liberi, non si sapeva niente. Eravamo ancora anni luce dal poter pianificare il nostro tempo libero. Per contro, a un certo punto ti veniva assegnato un turno e questa pianificazione era vincolante. Ci si doveva guadagnare la carriera. Ci volevano dai dieci ai quindici anni per passare dalle riserve alla pianificazione vera e propria. Inoltre era importante vivere nei pressi del deposito. La vita ruotava attorno al lavoro. Anche gli amici erano i colleghi di lavoro. Il lavoro era la vita.

**Markus: Com'era rispetto ad oggi?**

Hubi: Quella del macchinista è ancora oggi una professione affascinante e speciale. Alcuni aspetti sono rimasti invariati: l'autonomia, la responsabilità individuale, gli orari di lavoro irregolari. Abbiamo la nostra tranquillità e nessun superiore che ci sta col fiato sul collo. Ci si sposta in tutta la Svizzera, si può vedere come cambia il tempo e l'avvicendar-



si delle stagioni. Sono grato per questo. Non è inoltre necessario lavorare sempre in un team. Oggi per molti questo però rappresenta quasi una minaccia... Anche oggi bisogna restare concentrati tutto il giorno. Questo mix è entusiasmante. Dall'altra parte, tutto questo può avere un impatto molto negativo sulla vita sociale.

Questo problema tende ad aumentare nel tempo. In passato si collaborava di più con le persone. Sia durante le manovre, nelle cabine di manovra che con il personale del treno. Oggi sono solo tutto il giorno. Quando vado a Ginevra, non vedo praticamente mai nessuno.

**Markus: Per tornare alla tua attività come presidente del VSLE, quali sono state le pietre miliari?**

Hubi: Quando ho assunto questa carica ero relativamente giovane e ingenuo. Mi ci è voluto del tempo per trovare il mio ruolo. Non avevo alcuna autorità o facoltà di impartire istruzioni, ma tutti volevano qualcosa da me... Anche il fatto di essere visto all'esterno come un rappresentante del personale di locomotiva è stato un peso all'inizio. I primi due anni sono stati più che altro di costruzione e consolidamento. Si trattava innanzitutto di stabilire i vari contatti e trovare i giusti interlocutori. All'inizio venivamo visti semplicemente come una sorta di «mafia zurighese».

Il nostro obiettivo era tuttavia quello di agire come un'associazione a livello nazionale. Tra Dani Ruf, Stephan Gut e me c'è sempre stata un'ottima intesa e non c'era alcuna rivalità. Svolgevamo le nostre attività con vero piacere e coglievamo l'occasione per far valere le nostre rivendicazioni al tavolo delle trattative. Questo ci aveva reso praticamente inattaccabili. Abbiamo dovuto anche andare oltre il nostro tipico istinto zurighese perché c'erano situazioni che riguardavano tutta la Svizzera, come ad esempio «Vision 2010». Per motivi politici, ai grandi depositi era stato assegnato il livello salariale 15. La distribuzione dei livelli salariali era del tutto arbitraria. San Gallo ce l'aveva, Romanshorn no, Lucerna e Zurigo ce l'avevano, Friburgo no, Basilea sì, Olten no... Nessuno sapeva spiegare perché fosse così. Vision 2010 è una delle più grandi catastrofi che i sindacati non solo hanno sottoscritto, ma addirittura avviato! L'idea era nata dal personale di locomotiva, i cui nomi sono ancora noti. Prima di Vision 2010, tutti i macchinisti erano assegnati al livello salariale 14. Un sindacato ha avuto l'idea di assegnare ad alcuni macchinisti il livello salariale 15 e, per contro, di introdurre i livelli 11 e 12.

Questo ha favorito alcune sedi con alcuni vecchi macchinisti, penalizzando così tutti gli altri. In generale, i macchinisti ora si venivano a trovare nel livello 11, che è inferiore a quello di un capotreno. L'avanzamento non aveva nulla a che fare con l'anzianità o le prestazioni; al contrario, c'era una distribuzione interna dei vari livelli salariali basata su una percentuale di persone. Si trattava di un'enorme arbitrarietà. Purtroppo, anche il VSLE vi aveva aderito. Questo è stato uno dei motivi che mi ha spinto ad entrare a far parte del sindacato. Tutti i nuovi macchinisti si erano ritrovati improvvisamente nel livello salariale 11, mentre alcuni di quelli più anziani erano passati al livello 15. Così si era subito capito da dove era venuta la proposta...

I sindacati l'hanno poi spacciata come una misura per ridurre i costi nel trasporto regionale, ciò che era assolutamente necessario. Naturalmente le FFS non avevano nulla in contrario.

**Markus: È così che anch'io ho vissuto i sindacati quando sono diventato macchinista. Tutto girava principalmente intorno ai colleghi che stavano per andare in pensione e che cercavano di assicurarsi una rendita quanto più alta possibile. A loro era del tutto indifferente quello che avremmo trovato noi giovani. Anche il mio stipendio iniziale e l'avanzamento salariale lasciavano alquanto a desiderare. Il VSLE ha poi disdetto Vision 2010. Come è successo?**

Hubi: C'era stata una piccola rivolta all'interno dei depositi che ne erano maggiormente penalizzati. Non era stato difficile sottoscrivere Vision 2010 perché non avevamo ancora di fronte persone interessate direttamente. Solo con il tempo sono emersi dei volti. C'era un forte malcontento tra i colleghi più giovani, e molti di loro erano andati via per trasferirsi presso altre ferrovie. In generale, la situazione era diventata insostenibile e i ricorsi legati alla disparità di trattamento avrebbero avuto delle ottime chance. Il VSLE ha pertanto disdetto Vision 2010, ciò che, a posteriori, deve essere stato anche nell'interesse delle FFS. I salari sono poi stati integrati in un nuovo sistema salariale e noi macchinisti abbiamo finalmente ottenuto una nostra curva salariale.

**Markus: Come hanno reagito gli altri sindacati?**

Hubi: Abbiamo detto chiaramente che non avremmo permesso agli altri sindacati di toglierci nemmeno un franco. Il fatto che ci fosse una sola categoria non è stato ben accolto da tutti, ciò che però abbiamo potuto giustificare con la nostra

particolare situazione lavorativa. A parte questo, Vision 2010 era in tutti i casi un qualcosa di unico. Quando si tratta di ridurre i costi, il personale di locomotiva è comunque sempre il primo ad essere preso di mira. Da un lato, siamo una categoria professionale piuttosto numerosa e, dall'altro, non siamo eccessivamente interconnessi all'interno dell'azienda e non abbiamo una lobby.

**Markus: Anche i salari sono poi stati adeguati in modo da ovviare a queste discrepanze nella curva salariale.**

Hubi: La ragione di questa stagnazione era dovuta al fatto che la curva salariale dipendeva dall'eventuale assunzione di nuovi macchinisti. Un avanzamento per il personale esistente era possibile solo quando subentravano delle nuove leve.

**Markus: Al momento dell'assunzione ci era stato promesso un avanzamento di 12 anni, ma senza un adeguamento in realtà sarebbero stati più di 25 anni.**

Hubi: Siamo effettivamente riusciti a ottenere degli adeguamenti, e soprattutto anche delle differenze tra classi dello stesso anno. La questione era delicata e c'erano ancora delle piccole disparità che non avevano potuto essere messe a posto.

**Markus: Adesso abbiamo un avanzamento salariale di 10 anni. E non è arrivato senza motivo. Come ci è riuscito il VSLE?**

Hubi: Un treno non può viaggiare con 0,9 macchinisti. Ai tempi di Andreas Meyer si era convinti che i treni sarebbero stati automatizzati entro qualche anno e che, nella sua forma attuale, il personale di locomotiva sarebbe finalmente diventato superfluo. Questo è uno dei motivi che ha causato la massiccia carenza di macchinisti all'inizio degli anni 2020. Questa carenza è culminata nella cancellazione di numerosi treni e nella chiusura di singole linee! Ho avuto solo pochi contatti con Andreas Meyer, ma mi ricordo molto bene di un incontro che abbiamo avuto a Zurigo. Meyer aveva accennato alla questione della carenza di macchinisti, dicendo che stava cercando delle soluzioni. A quel punto il treno però era già partito. Gli avevo consigliato di ridimensionare l'esercizio, altrimenti sarebbe successo in modo spontaneo e incontrollato. Una soluzione con gli effettivi esistenti non era più possibile. Tutti avevano accumulato tanti straordinari, il morale era sotto ai piedi e con esso anche la disponibilità a fare ancora più straordinari. Proprio come ultimamente alla RhB. Nemmeno io avevo qualcosa da proporgli. Una settimana di 50 ore per i macchinisti?

Perché? Perché il management non ha saputo vedere i segnali? Dopo aveva uno sguardo un po' triste... Nessuno ha dovuto assumersi la responsabilità, grazie al coronavirus.

Questa situazione ha portato a un ripensamento all'interno dell'azienda. Non si poteva rinunciare così in fretta al personale di locomotiva ed era importante tenersi stretti i giovani. La richiesta di un aumento salariale definito alla fine ha quindi trovato una porta aperta. Adesso sembra essere tornata una certa calma sulla questione. Un altro tema importante riguarda sicuramente il massimo salariale, che è ancora troppo basso del 30%. Se facciamo un confronto interno, siamo decisamente sottopagati.

Oltre alle FFS, ci sono anche altre ferrovie e affiliate. Anche loro sono molto importanti. Mi sono occupato del dossier THURBO. Quando l'azienda è stata fondata, si parlava di un avanzamento nell'arco di 20 anni. Vent'anni dopo, si era solo a metà strada. Concretamente, questo significa che gli obiettivi non sono mai stati raggiunti, non ci sono mai stati abbastanza soldi e la gente è stata truffata della metà del loro denaro. Oggi affronterei queste cose in modo diverso ma, in sintesi possiamo dire che, indipendentemente dal sistema salariale che uno ha, senza



il denaro necessario non funziona niente. I vecchi si tengono la grana e i giovani non hanno nessun avanzamento.

**Markus: Cosa faresti diversamente oggi?**

Hubi: Siamo chiari: se necessario, i soldi ci sono. Le FFS sono riuscite a gestire anche l'avanzamento decennale. Il denaro proviene dal settore pubblico, ad esempio dalle associazioni dei trasporti. Bisogna semplicemente ribadire che questo è quanto costa il lavoro in cabina. Calcolata per chilometro percorso, la nostra percentuale è relativamente bassa, ma ovviamente si cerca sempre di risparmiare ovunque. Presso THURBO siamo almeno riusciti a definire un avanzamento vincolante di 18 anni. Questo ha dimostrato che in un buon partenariato sociale tante cose sono possibili.

**Markus: Come entri in contatto con le persone, come costruisci una rete?**

Hubi: La rete è importante, ma non è l'unica. Dobbiamo anche esercitare una certa pressione e dare visibilità ai nostri punti di vista, ad esempio con le newsletter e il LocoFolio. In generale, le macchiniste e i macchinisti sono molto corretti e riservati, quindi è ancora più importante dare voce alla loro rabbia quando questa si manifesta. Poi si passa ai colloqui, in cui bisogna portare le giuste argomentazioni. In Svizzera, delle rivendicazioni giustificate hanno sempre delle buone chance.

**Markus: Come fai a capire cosa viene rivendicato?**

Hubi: È qui che noi del VSLF abbiamo un enorme vantaggio rispetto ad altre organizzazioni: siamo tutti macchinisti. Sappiamo esattamente quali sono i nostri problemi perché li sperimentiamo ogni giorno. Ci sono tre importanti elementi chiave: il salario, l'orario di lavoro (pianificazione, pause, regolamenti annuali, ecc.) e la strutturazione del lavoro (ergonomia, diversificazione, ma anche altri aspetti come i servizi igienici nelle stazioni). Dopo vent'anni di lotte, i salari adesso hanno raggiunto un livello più o

meno soddisfacente.

Abbiamo risistemato quello che era stato distrutto in un tempo relativamente breve.

**Markus: Un fenomeno recente è la concorrenza tra ferrovie.**

Hubi: In passato, era ben difficile che qualcuno lasciasse le FFS. La concorrenza è un'arma a doppio taglio. C'è chi lascia un'azienda cattiva e va in una migliore perché magari ha un treno espresso in più. Un altro fenomeno, però, è la fuga dalla cabina di guida. Chiunque si ritrovi ancora a lavorare in cabina a 50 anni sembra aver fatto qualcosa di sbagliato. Mi dispiace un po' che non si sia riusciti a rendere la nostra professione più attraente per evitare che la gente se ne vada. Elementi come l'imprevedibilità e l'irregolarità sono naturalmente rimasti, e questo a lungo andare scoraggia molti. Molte persone si cercano anche un lavoro d'ufficio,

almeno part-time. Perché tutti vogliono passare alla gestione delle locomotive, alla pianificazione, ad Infrastruttura o magari entrare in un qualche progetto? Ovviamente per sfuggire, almeno in parte, a questa irregolarità e monotonia del lavoro. È evidente che questa irregolarità non viene assolutamente compensata in modo inadeguato.

A ciò si aggiunge il rischio per la salute che ci può sbattere fuori dalla cabina da un giorno all'altro. Le visite dal medico ferroviario incombono su tutti noi come la spada di Damocle e, con l'avanzare dell'età, sempre di più. Anche gli esami periodici, dove si tratta di imparare montagne di prescrizioni in modo del tutto gratuito e nel proprio tempo libero, non sono necessariamente un aiuto in tal senso. In sintesi, la professione non è abbastanza attraente. Del resto, questo settore offre dei posti così ben pagati che in molti casi vale la pena cambiare lavoro. Cosa sta succedendo? In realtà ogni ferroviere dovrebbe voler diventare a tutti i costi un macchinista, ma avviene proprio il contrario!

Dobbiamo far fronte anche ad altre situazioni pesanti che non hanno invece un ruolo così importante in altri lavori. Ad esempio, spetta a noi arrivare puntualissimi al lavoro. Il fatto che le vie di comunicazione siano sempre più congestionate e imprevedibili va interamente a nostro discapito.

Mentre altri il sabato bloccano le strade per andare a fare shopping, noi riusciamo a malapena a raggiungere il nostro posto di lavoro. E, come se non bastasse, senza una specifica indennità.

**Markus: Conoscendoti, hai anche qualche idea concreta su come si potrebbe rendere la professione più attraente.**

Hubi: Le risposte si possono trovare nei LocoFolio degli ultimi 20 anni... Stiamo diventando ripetitivi. Ho l'impressione che non ci sia alcun interesse da parte dei datori di lavoro ad affrontare questo tema. Non bisogna sorprendersi se

la professione di macchinista viene declassata allo status di scaldasedie. La domanda è se il settore pubblico se lo possa realmente permettere. Trovo che sia semplicemente assurdo non riuscire a tenersi le persone dopo un anno e mezzo di formazione. Bisognerebbe prendersi cura di questa gente che viene addestrata a caro prezzo. Questo riguarda tutto il settore, ed è ancora più estremo nelle aziende di autobus. Anche trovare del personale all'estero non è più così facile e le riqualificazioni non sempre procedono come si vorrebbe.

**Markus: Parliamo ora del presente. Hai deciso di lasciare la tua carica. Perché proprio adesso?**

Hubi: I primi quattro anni sono stati all'insegna del consolidamento, poi c'è stata la fase della stabilizzazione, quindi sono arrivati gli interventi e tutto è andato bene. Gli ultimi quattro anni sono stati alquanto complessi e ho capito che volevo smettere. Poi c'è stata la brutale spaccatura con la morte di Stephan Gut. Da allora tutto è

Hubi: Anche se in realtà tutti i membri conoscevano il mio numero di telefono e il mio indirizzo, non avevo troppi contatti diretti per queste cose. Di solito le colleghe e i colleghi sono più propensi a rivolgersi al presidente di sezione. Venivo contattato molto più spesso dalle compagnie ferroviarie. E qui dovevo stare attento, in quanto venivo percepito anche come parte sociale e una semplice richiesta rivolta a me veniva poi interpretata come «di concerto con le parti sociali». È chiaro che dovevo fare un lavoro di triage. Le mie attività quotidiane consistevano nella preparazione delle riunioni di comitato, nell'invio di biglietti di auguri e di condoglianze, e nell'inoltro di e-mail alle persone responsabili. Credo di aver delegato molto poco. Per contro, ero naturalmente sempre aggiornato su tutte le questioni, cosa che ritengo fondamentale per un presidente.

**Markus: Presto avrai più tempo per te stesso.**

**Cosa farai nel tuo tempo libero?**

Hubi: Questo è sicuramente un processo non da poco per me. Il rinnovato comitato ha comunque segnalato che preferirebbe prendere in mano le redini autonomamente.

Lo accetto, naturalmente, ed è senz'altro la cosa giusta da fare. Questo mi permette anche di lasciare la presa più facilmente. Non vedo l'ora di bermi un buon caffè alla mattina e di poter leggere la NZZ. Penso che sarà una sensazione a dir poco liberatoria. Avrò sicuramente più tempo per andare a camminare e per occuparmi del giardino.

**Markus: Se ho capito bene, non dobbiamo aspettarci che dopo le tue dimissioni continuerai a dire la tua su tutto e tutti. Per altri ex direttori che si sono ritirati questo è un po' difficile...**

Hubi: Ho perfino pensato di scrivere da qualche parte una rubrica intitolata «Il vecchio senza filtri». Come rappresentante del VSLF, finora c'erano parecchie cose che non potevo dire.

**Markus: Hai degli hobby?**

Hubi: Le tabelle Excel!

**Markus: Ci si potrebbe fare un'arte!**

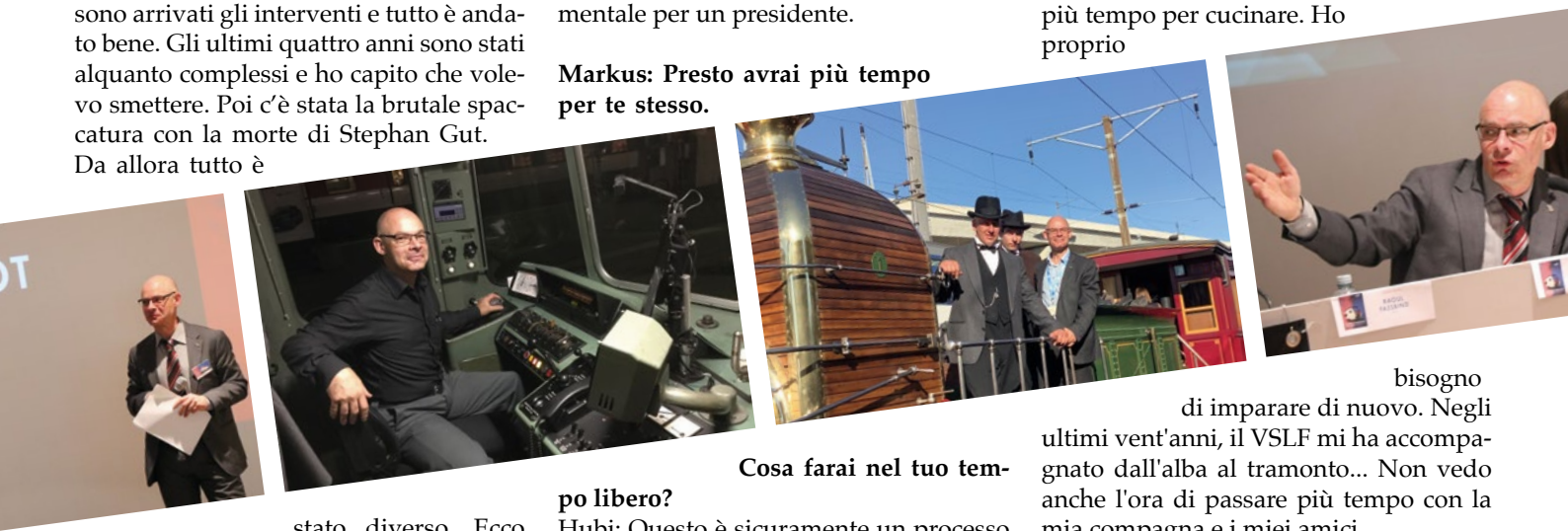
Hubi: No, sul serio, devo veramente imparare a passare il tempo facendo qualcosa che mi appaghi. Lo vivo un po' come un piccolo pensionamento. Mi piace ancora molto guidare. Se si riesce a prendere un po' le distanze dalle seccature quotidiane del lavoro, uno se la può passare relativamente bene.

**Markus: L'elenco degli hobby non è così lungo...**

Hubi: In realtà non ho nessun hobby particolare!

**Markus: E non hai nemmeno una Vision 2025?**

Hubi: Ho intenzione di costruire un nuovo pollaio. Vorrei anche dedicarmi alle cose di tutti i giorni in maniera più consapevole. Vorrei ad esempio prendermi più tempo per cucinare. Ho proprio



stato diverso. Ecco perché non devo necessariamente arrivare ai vent'anni di presidenza. Non è una questione di numero. Ho annunciato il mio ritiro già da tempo. Tutto sommato, il momento scelto è una decisione di pancia.

**Markus: La tua presidenza nel VSLF era un lavoro a tempo pieno?**

Hubi: Era la mia vita, il mio secondo lavoro, il mio bambino... Era anche la mia soddisfazione e la mia sfida. Ero però ancora attivo al 70% come macchinista. Lavoravo dalle tre alle quattro ore al giorno per il VSLF. Avevo bisogno dei fine settimana per coordinare il tutto e delle ferie per sistemare le cose.

**Markus: Oltre alle faccende più importanti, come le trattative CCL, c'erano sicuramente anche delle questioni minori che venivano portate alla tua attenzione. Come, ad esempio, se una suola si staccava da una scarpa di sicurezza e c'era qualcuno che si arrabbiava. Come gestivi queste bagatelle?**

bisogno di imparare di nuovo. Negli ultimi vent'anni, il VSLF mi ha accompagnato dall'alba al tramonto... Non vedo anche l'ora di passare più tempo con la mia compagna e i miei amici.

**Markus: Che consigli daresti al tuo successore?**

Hubi: Rimani autentico. Per me, il sistema di milizia è ciò che rende il VSLF ciò che è. Ho pensato più volte di assumere dei professionisti, ma questo comporta troppi svantaggi.

Poiché tutti svolgiamo questa attività, siamo molto più credibili perché sappiamo di cosa stiamo parlando. E, non da ultimo, tutto quello che negoziamo ci riguarda quotidianamente. È una gran bella cosa che riusciamo a trovare sempre sufficienti giovani leve.

**Markus: E scrivere un libro?**

Hubi: No, questa è acqua passata. Il tempo passa incredibilmente in fretta. I vecchi tempi non servono a molto.

**Markus: Hubi, è stato un periodo davvero fantastico con te! Grazie per tutto, per il tuo grande supporto e la tua motivazione per il LocoFolio.** ➔

# Retrospectiva dei 20 anni del VSLF

Le mie dimissioni da Presidente del VSLF sono una buona occasione per guardare indietro. Questo bilancio di 20 anni di VSLF riconosce il lavoro dell'intero VSLF e di tutti i suoi funzionari. Ho riassunto quelle che considero le pietre miliari più importanti, anche se ce ne sarebbero molte altre da citare. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

## Sviluppo del VSLF

Dopo l'insediamento del nuovo Comitato in seguito all'Assemblea generale del 18 marzo 2006 a Twann BE, è iniziata un'importante fase di sviluppo. L'organizzazione degli avvisi nei depositi, la presenza su Internet, i corsi di formazione, i processi e i contatti interni sono stati strutturati e in parte ricostruiti. Kay Rudolf (deposito di Coira) ha svolto un grande lavoro nel suo ruolo di segretario. Siamo riusciti a mantenere le strutture semplici ed efficaci fino ad oggi.

Il VSLF funziona ancora come un sistema di milizia, vale a dire che tutti i funzionari lavorano come macchinisti e il loro lavoro nel VSLF è solo parzialmente retribuito. L'unica eccezione riguarda la responsabile mutazioni.

La professionalizzazione del VSLF è stata più volte presa in considerazione. Tuttavia, le idee sono state ripetutamente respinte, in quanto l'assunzione del lavoro da parte di «professionisti» non prometteva un maggiore successo, ma avrebbe trasformato il VSLF in un datore di lavoro e le conoscenze acquisite nel lavoro quotidiano non avrebbero più potuto essere integrate direttamente. Siamo sempre stati in grado di ricorrere a specialisti per un aiuto esterno attraverso la CAP Protezione Giuridica. Ad esempio, Serge Flury, avvocato specializzato in diritto del lavoro, ci ha sostenuto attivamente in molte occasioni. Da ricordare la «sentenza arancione» (bonus durante le ferie) e vari procedimenti arbitrali. Al momento, la decisione di continuare a svolgere da soli il lavoro del VSLF è certamente ancora quella giusta. Vedremo cosa avrà senso fare in futuro.

Il LocoFolio, in particolare, è cresciuto da un piccolo giornale bimestrale a una solida rivista in formato A4, pubblicata inizialmente quattro volte l'anno e dal 2006 due volte l'anno. LocoFolio è diventato uno spaccato popolare del lavoro del sindacato e della professione di macchinista. La miscela di un solido lavoro editoriale e di un buon taglio ha dimostrato la sua validità. La pubblicazione del LocoFolio prima delle vacanze estive e prima di Natale è stata ideale anche per i responsabili delle ferrovie, compresi i politici e la stampa.

Dopo Roland Hurni (deposito di Basilea), nel 2006 il direttore artistico Stephan Gut (deposito di Zurigo) ha assunto la direzione del giornale. Nel 2009 sono subentrati Daniel Hurter e Richard Widmer (deposito di Zurigo) e dal 2016 Markus Leutwyler (deposito di Zug). Markus ha anche pubblicato il video «Fischer Bettwaren» come parodia delle FFS in occasione dell'AG di Basilea nel marzo 2018, che ha suscitato ampie risate.

Allo stesso tempo, dal 2004 è stato riorganizzato l'intero sistema di comunicazione. Un sistema di distribuzione con e-mail ai responsabili dei depositi ha garantito avvisi aggiornati in tutte le sedi dei depositi. L'informazione è stata intensificata e ha raggiunto oltre 850 newsletter in tre lingue entro la metà del 2024, vale a dire circa 85 newsletter all'anno. Le newsletter sono ampiamente riconosciute e diffondono in modo trasparente le informazioni, anche se solo regionali o poco importanti. Nel 2005 è stata lanciata una homepage completamente nuova e ampliata. È stata creata dal webmaster di lunga data Roland Brunner (deposito di Ziegelbrücke). La homepage vslf.com è diventata rapidamente un pilastro importante per l'intero sindacato. Nel 2016 il sito è stato completamente modernizzato e adattato alle più recenti tecnologie. Il sito è gestito dalla coordinatrice delle comunicazioni Koko, una funzione importante per il coordinamento di tutte le informazioni del VSLF, che finora era temporaneamente ricoperta da diverse persone.

Il lavoro di stampa è stato mantenuto costante ed è stato particolarmente intenso intorno al 2010. Il VSLF è stato sempre richiesto a causa degli incidenti e della grande carenza di personale di locomotiva in alcune località. Non tutti i contatti del VSLF con la stampa sono stati validi, ma nel contempo la stampa non era sempre aperta al dialogo con i datori di lavoro.

## Sviluppo del Comitato del VSLF

Dopo l'era di Hans-Georg Wiget (deposito di San Gallo, FFS P), che ha ricoperto la carica di presidente del VSLF dal 1994 al 1997, dal 1998 al 2005 è stata la volta di Theo Marty (deposito di Bellinzona, FFS

Cargo). È stato il momento in cui si è cercato di negoziare un CCL per i macchinisti in vista della creazione di FFS SA e di un nuovo contratto collettivo di lavoro (CCL). Il VSLF non è riuscito in questo intento, poiché tutti gli altri sindacati, insieme alle FFS, non erano disposti a intavolare trattative.

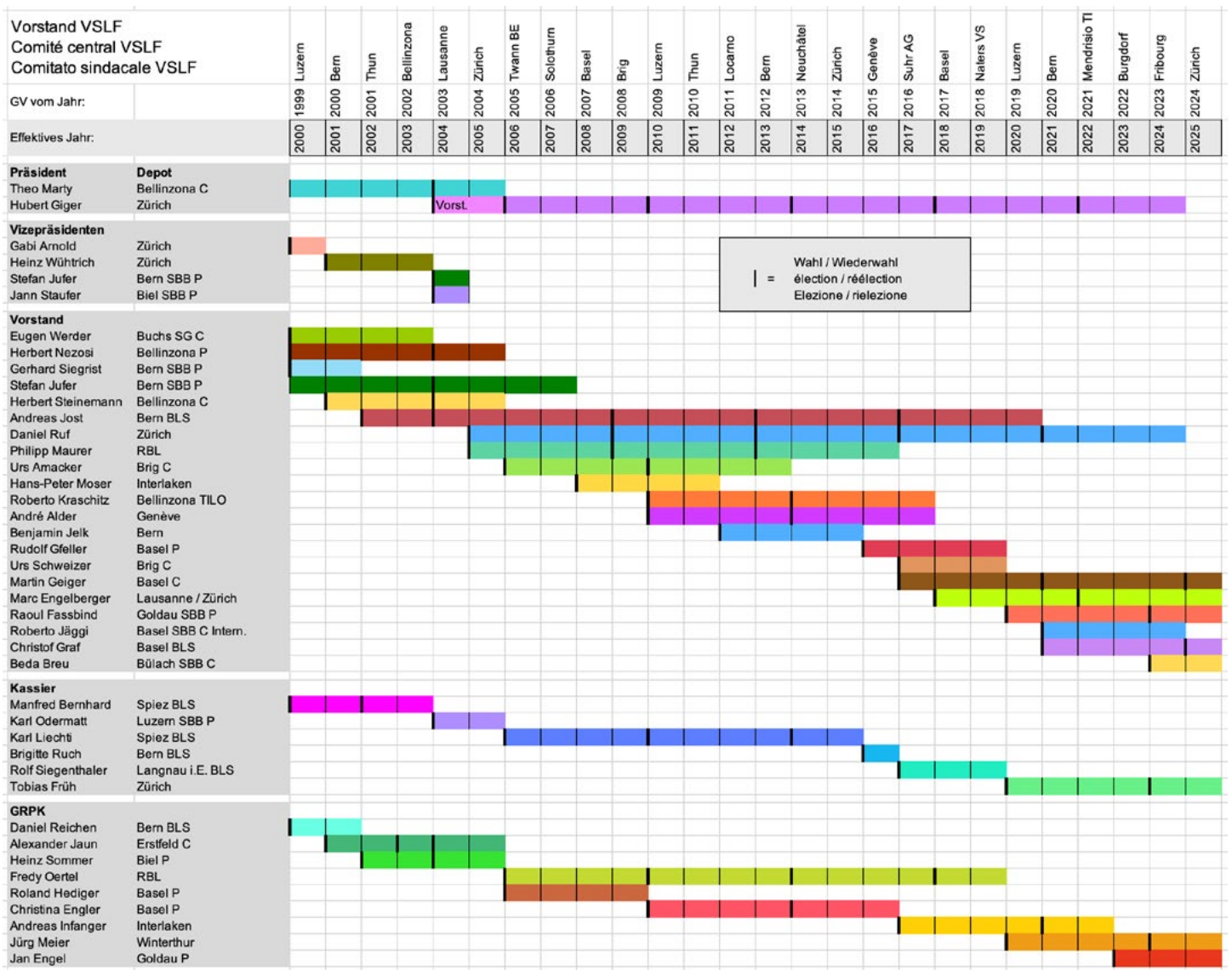
Il Comitato è sempre stato composto da un massimo di 9 persone. Nel 2005, lo Statuto del VSLF è stato modificato per abolire la carica di Vicepresidente. Ciò è avvenuto in seguito ad una mozione dell'AG di Bellinzona del 2003, in cui è stata respinta la nomina di un secondo Vicepresidente.

In occasione dell'Assemblea dei delegati del 2004 a Nottwil, è stato deciso che la carica di Presidente sarà eletta direttamente e che il numero dei membri del Comitato sarà determinato in base al numero di posizioni da ricoprire. Il Comitato dovrà poi costituirsi e nominare la Direzione tra i suoi membri.

Con la continua crescita del sindacato, anche il lavoro del cassiere è diventato sempre più ampio. Dopo che Karl Liechti (deposito BLS di Spiez) è stato cassiere per 10 anni, nel 2016 è subentrata Brigitte Ruch (BLS), che purtroppo ha dovuto cedere la tesoreria a Rolf Siegenthaler (BLS) dopo un solo anno per motivi di salute. Rolf ha introdotto i rendiconti AVS e le buste paga. Si è trattato di un passo importante per passare da una piccola associazione a un'associazione di categoria professionale.

A causa dell'onere causato dai due cambiamenti del fondo nell'arco di due anni e delle relative discussioni alle assemblee generali, il Comitato ha deciso di gestire il fondo in parallelo con due persone per garantire la stabilità e assorbire eventuali carenze. Nel 2020, Tobias Früh (FFS P Zurigo) ha assunto la carica di cassiere e Claudio Vanoli (FFS P Zugo) è stato il primo ad assumere il nuovo ruolo di vice cassiere, che non è un membro di Comitato. Il vice cassiere aiuta il cassiere, elabora le spese e, se necessario, può occuparsi di tutti gli affari.

Dal 1998 circa, le riunioni del Comitato del VSLF si sono sempre tenute al ristorante Gotthard di Arth-Goldau. Dal 2006



Comitato

si sono aggiunti Zofingen e Herzogenbuchsee. Ciò dipendeva principalmente dalla distanza che i membri del consiglio dovevano percorrere.

## Sviluppo delle sezioni

Nel 2006, la sezione di Biel/Bienne ha dovuto essere sciolta perché non c'era più un Comitato. I membri della sezione sono stati assegnati alla sezione di Losanna o di Berna in base alla loro lingua. Sotto la guida di André Alder (Dédé) (FFS P Ginevra), nel 2009 è stata fondata la sezione di Ginevra, separata da quella di Losanna. La nuova sezione si è sviluppata enormemente e ben presto circa il 90% dei macchinisti del deposito si è organizzato nel VSLF.

Ci sono stati anche cambiamenti di nome: la sezione «Hauenstein» è diventata «Hauenstein-Bözberg», «Lucerna» è diventata «Lucerna/Gottardo» e infine «Svizzera centrale». Ci sono stati anche cambiamenti di depositi, con il deposito

di Brugg AG che si è spostato dalla sezione Svizzera orientale alla sezione Hauenstein-Bözberg.

È sempre stato possibile trovare giovani talenti nelle sezioni e, di norma, tutti i posti sono stati occupati. Il funzionamento delle sezioni è importante per il sostegno e la rappresentanza dei soci in loco, nonché per la presenza del VSLF nei depositi. Purtroppo, il lavoro delle sezioni e dei depositi è sempre un po' messo in ombra e poco riconosciuto. Ciò è un peccato, perché l'accompagnamento dei soci alle udienze e le visite in classe sono contatti personali importanti che durano a lungo. Con un po' di impegno e di fantasia, i macchinisti possono essere facilmente raggiunti.

Nel limite del possibile, il presidente (centrale) partecipa anche alle assemblee generali annuali delle sezioni verso la fine dell'anno come rappresentante dell'intero Comitato. In questo modo, durante le assemblee di sezione si possono discutere informazioni attuali provenienti da altre ferrovie e questioni inter-

ne al VSLF, e allo stesso tempo si possono affrontare problemi e richieste a livello locale. Il contatto con la base durante le assemblee di sezione è più intenso e diretto rispetto all'assemblea nazionale di primavera.

Le «sottosezioni» SOB e Thurbo sono una specialità all'interno delle sezioni. Non sono vere e proprie sezioni, ma hanno strutture e riunioni proprie. Dal punto di vista statutario, sono affiliate alla sezione della Svizzera orientale e alla sua assemblea di sezione. I colleghi di SOB e Thurbo non sentono la necessità di creare una propria sezione e ritengono di essere in buone mani nella sezione della Svizzera orientale.

## Collaborazioni con i partner

Il VSLF collabora con CAP - Protezione giuridica da oltre 25 anni. CAP copre la protezione giuridica professionale per tutti i membri attivi. Inoltre, siamo riusciti a ottenere sconti per i membri sull'assicurazione di protezione giuridica privata

e per gli automobilisti di CAP, sull'assicurazione generale di Allianz e sulla casa malati KPT.

La collaborazione funziona molto bene ed in particolare, con la protezione giuridica professionale offriamo un importante servizio di qualità per tutti i nostri membri.

## Sviluppo delle collaborazioni internazionali

Il VSLF è stato membro fondatore del sindacato autonomo dei macchinisti EUROPA ALE nel 1989. Fino alla caduta della cortina di ferro, i suoi membri erano i sindacati dei macchinisti di Germania, Italia, Paesi Bassi, Svizzera, Spagna e Portogallo. Dopo il 1990 si sono aggiunti Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Bulgaria, Serbia, Romania, Grecia, Polonia, Croazia e successivamente Belgio e Danimarca.

A seguito di divergenze sull'opportunità che l'ALE aderisca alla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF, le tensioni interne hanno iniziato ad avere un impatto. Di conseguenza, nel 2018 i sindacati GDL (Germania), VVMC (Paesi Bassi), DJF (Danimarca) e VSLF sono usciti dall'ALE e hanno formato una nuova rete di contatti non consolidata.

In particolare, abbiamo sempre mantenuto i contatti con il GDL in Germania, che è di gran lunga il più grande e anche il più attivo sindacato (dei macchinisti) in Europa. Le sezioni di Ginevra e del Ticino mantengono contatti diretti con i sindacati vicini in Francia e Italia.

Il VSLF ha creato dei biglietti da visita per i macchinisti internazionali con i numeri di emergenza utili in caso di bisogno.

## Formazione VSLF

La formazione presso il VSLF è stata sistematicamente ampliata dopo il 2006 da Matthias Oppliger (deposito FFS P di Olten). Dopo decenni di organizzazione di corsi di formazione per esami periodici nella Svizzera tedesca presso il Bürgenstock, nel 2010 ci siamo trasferiti a Sigriwil, nell'Oberland bernese.

I corsi di formazione, che offriamo anche nella Svizzera francese e in Ticino, sono molto apprezzati e abbiamo ricevuto

Generalversammlungen VSLF						Anzahl Besucher: Mitglieder: Gäste:		
	Geschäftsjahr:	Datum	Lokalität:	Ort:				
1. Generalversammlung	1958	30. Nov. 1958	Rest. Waid	Zürich				
2. Generalversammlung	1959	8. Nov. 1959	Rest. Urania	Zürich				
3. Generalversammlung	1960	27. Nov. 1960	Rest. Urania	Zürich				
4. Generalversammlung	1961	5. Nov. 1961	Rest. Du Pont	Zürich				
5. Generalversammlung	1962	25. Nov. 1962	Rest. Du Pont	Zürich				
6. Generalversammlung	1963	24. Nov. 1963	Rest. Du Pont	Zürich				
7. Generalversammlung	1964	31. Jan. 1965	Rest. Du Pont	Zürich				
8. Generalversammlung	1965	30. Jan. 1966	Hotel Le Château	Lausanne-Ouchy				
9. Generalversammlung	1966	29. Jan. 1967	Municipio	Lugano				
10. Generalversammlung	1967	25. Feb. 1968	Hotel Hirschen	Zürich				
11. Generalversammlung	1968	2. Feb. 1969	Hotel de la gare	Biel				
12. Generalversammlung	1969	1. Feb. 1970	Rest. Schützenburg	Zürich				
13. Generalversammlung	1970	6. März 1971	Municipio	Lugano				
14. Generalversammlung	1971	5. März 1972	Rest. Du Pont	Zürich				
15. Generalversammlung	1972	4. März 1973	Salle communale	Lausanne-Paudex				
16. Generalversammlung	1973	3. März 1974	Hotel Mittenza	Muttenz				
17. Generalversammlung	1974	2. März 1975	Hotel International	Zürich				
18. Generalversammlung	1975	7. März 1976	Hotel International	Zürich				
19. Generalversammlung	1976	13. März 1977	Palazzo die Congressi	Lugano				
20. Generalversammlung	1977	5. März 1978	Hotel International	Zürich				
23. Generalversammlung	1978	4. März 1979	Hotel International	Zürich				
22. Generalversammlung	1979	2. März 1980	Hotel International	Zürich				
23. Generalversammlung	1980	8. März 1981	Hotel Rialto	Basel				
24. Generalversammlung	1981	7. März 1982	Hotel International	Zürich				
25. Generalversammlung	1982	6. März 1983	Hotel Cereda	Sementina TI				
26. Generalversammlung	1983	25. Feb. 1984	Hotel Elite	Brig				
27. Generalversammlung	1984	23. März 1985	Hotel Hilton	Basel				
28. Generalversammlung	1985	15. März 1986	Hotel International	Zürich				
29. Generalversammlung	1986	21. März 1987	Palazzo Municipio	Bellinzona				
30. Generalversammlung	1987	5. März 1988	Salle Communale	Lausanne-Paudex	95	93	2	
31. Generalversammlung	1988	4. März 1989	Hilton	Basel	108	107	1	
32. Generalversammlung	1989	17. März 1990	Pfarrheim	Brig	114	113	1	
33. Generalversammlung	1990	2. März 1991	Hotel Union	Luzern	156	152	4	
34. Generalversammlung	1991	21. März 1992	Hotel Ekkehard	St. Gallen	155	152	3	
35. Generalversammlung	1992	13. März 1993	Hotel Alfa	Bern	157	149	8	
36. Generalversammlung	1993	12. März 1994	Hotel Unione Bellinzona	Ticino	154	143	11	
37. Generalversammlung	1994	25. März 1995	Uni	Lausanne	112	98	14	
38. Generalversammlung	1995	23. März 1996	Swisshotel	Zürich	174	161	13	
39. Generalversammlung	1996	22. März 1997	Hotel Bären	Twann	146	136	10	
40. Generalversammlung	1997	28. März 1998	Hotel Hilton	Basel	161	243	18	
41. Generalversammlung	1998	13. März 1999	Simplonhalle	Brig	181	168	13	
42. Generalversammlung	1999	18. März 2000	Casino	Luzern	167	156	11	
43. Generalversammlung	2000	24. März 2001	Kursaal	Bern	194	147	47	
44. Generalversammlung	2001	23. März 2002	Hotel Seepark	Thun	126	115	11	
45. Generalversammlung	2002	15. März 2003	Castelgrande	Bellinzona	118	109	9	
46. Generalversammlung	2003	20. März 2004	Alpha Palmir	Lausanne	156	146	10	
47. Generalversammlung	2004	19. März 2005	Swisshotel	Zürich	135	122	13	
48. Generalversammlung	2005	18. März 2006	Hotel Bären	Twann	111	109	2	
49. Generalversammlung	2006	17. März 2007	Landhaus	Solothurn	138	120	18	
50. Generalversammlung	2007	15. März 2008	Hotel Hilton	Basel	166	142	24	
51. Generalversammlung	2008	28. März 2009	Simplonhalle	Brig	165	147	18	
52. Generalversammlung	2009	13. März 2010	Hotel Schweizerhof	Luzern	173	150	23	
53. Generalversammlung	2010	12. März 2011	Restaurant Freienhof	Thun	161	130	31	
54. Generalversammlung	2011	24. März 2012	Teatro di Locarno	Locarno	204	175	29	
55. Generalversammlung	2012	23. März 2013	Weltpostverein	Bern	197	157	40	
56. Generalversammlung	2013	22. März 2014	Aula des Jeunes-Rives, Université	Neuchâtel	189	150	39	
57. Generalversammlung	2014	21. März 2015	Papierfabrik Sihlcity	Zürich	220	175	45	
58. Generalversammlung	2015	19. März 2016	Uptown Geneva	Genève	142	111	31	
59. Generalversammlung	2016	18. März 2017	Bärenmattensaal	Suhr AG	203	152	51	
60. Generalversammlung	2017	17. März 2018	Volkshaus	Basel	183	137	46	
61. Generalversammlung	2018	16. März 2019	Zentrum Mission	Naters VS	181	130	51	
62. Generalversammlung	2019	21. März 2020	Verkehrshaus Luzern	Luzern	ABGESAGT			
63. Generalversammlung	2020	20. März 2021	Eventfabrik	Bern	ABGESAGT			
64. Generalversammlung	2021	19. März 2022	Hotel Coronado	Mendrisio TI	137	89	48	
65. Generalversammlung	2022	25. März 2023	Markthalle	Burgdorf BE	233	165	68	
66. Generalversammlung	2023	16. März 2024	Salle communale Saint-Léonard	Fribourg Poja	208	158	50	

Assemblée générales

buoni riscontri. Siamo anche riusciti ad attirare nuovi relatori e a mantenere il materiale aggiornato. Questo è uno dei motivi per cui il VSLF non ha assunto docenti esterni o servizi di supporto alla formazione.

Dal 2018 è stato inviato a tutti i soci un libretto FDV in tedesco e in francese con un design accattivante. Nel 2023, il VSLF ha potuto rilevare il programma di apprendimento «Phönix», purtroppo in precedenza solo in tedesco, dal suo creatore e ora lo gestisce direttamente.

Gli opuscoli FDV e il «Phönix» sono anche ottimi mezzi pubblicitari per il VSLF.

L'istruzione nel suo complesso è un pilastro importante del VSLF ed è ampiamente apprezzata. Il team di formazione è cresciuto di conseguenza e il carico di lavoro è aumentato. Anche a seguito del crescente numero di visite in classe.

## Assemblée generali

Nel corso del tempo, le assemblee generali del VSLF si sono trasformate in un vero e proprio evento della scena ferroviaria svizzera. La selezione di ospiti e relatori ha reso la parte pubblica dell'incontro sempre più interessante per tutti. Il caffè di benvenuto seguito da uno standing lunch hanno garantito incontri interessanti.

Mentre all'Assemblea generale del 2005, svoltasi nel marzo 2006 a Twann BE, erano presenti due ospiti esterni (compreso il relatore), all'Assemblea generale del 2023, svoltasi il 25 marzo 2023 a Burgdorf, abbiamo potuto accogliere ben 68 ospiti. Il numero di soci presenti a queste Assemblée generali è passato da 109 a 165. Va fatto notare che circa il 70% di tutti i macchinisti sta sempre riposando o è al lavoro, il che significa che la maggior parte dei nostri

soci non può partecipare all'Assemblea generale.

Le assemblee generali sono sempre state anche un indicatore della qualità del partenariato sociale con i rispettivi datori di lavoro, in quanto il nostro invito e la relativa partecipazione dimostrano rispetto e apprezzamento reciproci.

Uno dei momenti salienti delle Assemblee generali è stata sicuramente la visita dei Consiglieri federali e dei capi dei dipartimenti del DATEC, Doris Leuthard il 24 marzo 2012 a Locarno e Albert Rösti il 16 marzo 2024 a Friburgo. Il signor Rösti ha ricevuto in dono una balise ETCS, che ha suscitato sorrisi ed interrogativi a Berna.

delegati delle sezioni devono essere coinvolti. Questo strumento è stato utilizzato raramente negli anni 2000.

Nelle due assemblee generali del 2020 e del 2021, che hanno dovuto essere annullate a causa della pandemia COVID-19, gli affari statutari sono stati condotti per lettera circolare, garantendo così un minimo di controllo e di codeterminazione democratica per i soci. Il GRPK, inaspettatamente, si è assunto un compito importante e ha monitorato e supervisionato da vicino questo processo.

## Sviluppo del numero di membri

### Delegiertenversammlungen des VSLF

	Datum:	Lokalität:	Ort:
1. Delegiertenversammlung	9. Nov. 1964	Rest. Wilerhof	Olten
2. Delegiertenversammlung	30. Sept. 1966	Hotel Rothaus	Luzern
3. Delegiertenversammlung	31. Okt. 1968	Hotel Gütsch	Luzern
4. Delegiertenversammlung	30. Aug. 1986	Rest. Du Nord	Zürich
5. Delegiertenversammlung	22. Nov. 1989	Hotel Flora	Luzern
6. Delegiertenversammlung	26. Nov. 1990		Luzern
7. Delegiertenversammlung		Hotel Flora	Luzern
8. Delegiertenversammlung	19. Jan. 1998	Hauptpost	Luzern
9. Delegiertenversammlung	11. Sept. 2001	Restaurant Gotthard	Goldau
10. Delegiertenversammlung	13. Sept. 2004	Seminarhotel	Nottwil
11. Delegiertenversammlung	10. April 2020	Zirkularweg	Ersatz für absagte GV Lz
12. Delegiertenversammlung	10. Feb. 2021	Zirkularweg	Ersatz für absagte GV Bn

Assemblées des délégués

Un evento che non sarà dimenticato è stata l'assemblea generale del 2015 nella Papiersaal Sihlcity di Zurigo, quando il CEO delle FFS Andreas Meyer ha incontrato il presidente della GDL, Claus Weselsky. L'affermazione di Meyer nel suo discorso, secondo cui Weselsky dovrebbe «continuare la sua battaglia in Germania», ha portato a discussioni vivaci e accese.

Le relazioni annuali sul rispettivo esercizio finanziario contenute nell'opuscolo interno per l'Assemblea generale (opuscolo 2) sono sempre molto dettagliate e quindi istruttive. In occasione dell'Assemblea generale del 2007, tenutasi a marzo 2008 a Basilea, è stato introdotto il punto all'ordine del giorno «Riassunto» nella parte interna dell'assemblea, dove è stata illustrata l'attuazione delle proposte degli anni precedenti. Il Comitato può così dare prova del proprio lavoro.

## Assemblee dei delegati

Le assemblee dei delegati possono essere organizzate se la Direzione non vuole prendere decisioni importanti da sola e i

buito a questa delusione.

Per molti anni, il numero degli iscritti si è attestato a poco più di 1.000 unità. Questo numero è in seguito aumentato costantemente fino ad arrivare agli attuali 2.635 soci attivi, 221 soci pensionati, 66 soci onorari e 73 patrocinatori (settembre 2024).

Il fatto che tanti giovani colleghi ci abbiano dato fiducia e che i colleghi più anziani siano rimasti nel VSLF dimostra che si sta andando nella giusta direzione grazie al lavoro di tutti i funzionari. A questo punto, grazie a tutti.

È interessante notare che alcuni macchinisti lasciano il VSLF dopo il pensionamento. Ciò potrebbe indicare che molti membri vedono il VSLF come una vera e propria associazione di categoria piuttosto che come un club ferroviario.

Anche le visite dei professionisti nel corso degli anni hanno certamente contribuito al suo successo. I nostri argomenti a favore del VSLF sono convincenti e la fiducia dei macchinisti è la base del nostro lavoro.

## Successi ed insuccessi

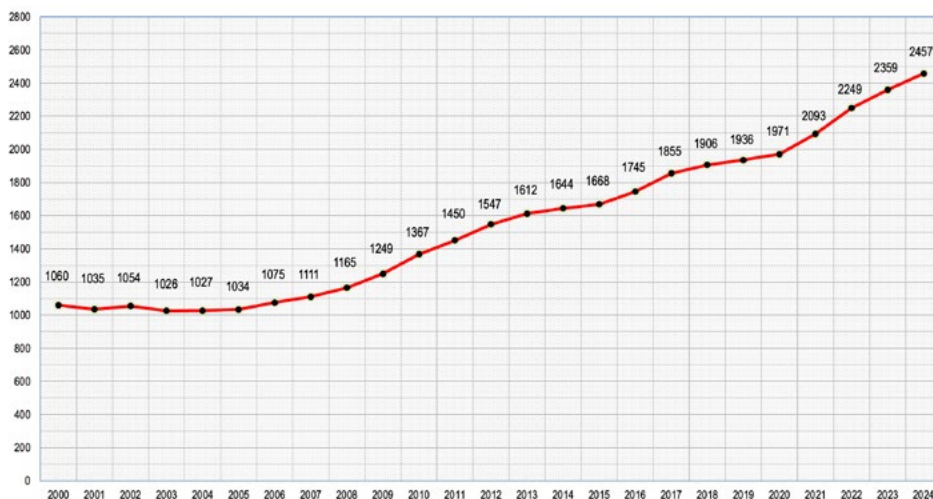
Come associazione di categoria e partner sociale è raro conseguire grandi successi. Ma quando succede, si comunica volentieri il risultato.

## Sviluppo delle ferrovie a scartamento normale in Svizzera

Il grande cambiamento per il personale di locomotiva delle FFS, e successivamente per le altre ferrovie, fu la trasformazione

Dopo le trattative per il primo CCL presso le FFS SA e la suddivisione del personale di locomotiva in servizio passeggeri e servizio merci il 31 maggio 2000, che ha rappresentato uno dei maggiori tagli al profilo professionale del personale di locomotiva dall'abolizione del servizio a due agenti, la delusione delle associazioni è stata grande.

Anche la suddivisione del personale nelle nuove filiali delle FFS (in particolare Turbo, Zentralbahn e TILO) ha contri-



Nombre de membres actifs du VSLF au 1er janvier de chaque année

in società per azioni di diritto speciale. Contemporaneamente è stato negoziato il primo CCL, che è stato successivamente «sviluppato». Vennero create le filiali delle FFS Turbo, TILO, RegionAlps e Zentralbahn, alcune delle quali erano praticamente aziende di macchinisti. Presso la casa madre FFS, il personale di locomotiva è stato suddiviso in FFS e FFS Cargo. Nel 2012 è stata scorporata FFS Cargo International.

Allo stesso tempo, vennero smantellate le strutture collaudate all'interno del vecchio «Trasporto ferroviario ed officine ZFW», che fin dalla creazione della ferrovia aveva il compito di garantire che per ogni treno fosse disponibile una locomotiva utilizzabile con personale capace. La ZFW funzionava in modo eccellente, dalla formazione alle segnalazioni.

Il «divide et impera» si applicava anche al personale di locomotiva. Le nuove filiali regionali permisero di introdurre salari più bassi e, nel complesso, furono creati molti nuovi posti di lavoro nei sempre più numerosi reparti di gestione.

Con l'espansione dei servizi ferroviari, in particolare nel trasporto regionale, era necessario un maggior numero di personale in cabina di guida, e questo aveva un costo. A posteriori, la divisione del personale di locomotiva e l'abbassamento dei livelli salariali sono stati una strategia vincente dal punto di vista delle FFS. Il VSLF ha cercato di fermare questo sviluppo intorno al 2000, in gran parte senza successo. Ciò è dovuto anche al fatto che gli altri partner non hanno collaborato. Grazie al lavoro del VSLF e alla situazione del mercato, sono stati ottenuti alcuni miglioramenti. Purtroppo, ci è voluto molto tempo.

Più volte abbiamo cercato di facilitare l'impiego misto del personale di locomotiva e quindi anche il risparmio per le ferrovie. Sia all'interno dell'azienda che tra le aziende ferroviarie. C'è una sostanziale mancanza di volontà da parte delle ferrovie, perché i responsabili metterebbero a rischio il proprio posto di lavoro. E la pressione a risparmiare è ancora troppo bassa.

## CCL per macchinisti

L'idea di un CCL separato per i macchinisti non ha potuto essere realizzata fin dall'inizio e non è (ancora) un problema per le ferrovie.

Dato che le officine e la manutenzione

sono veri e propri posti di lavoro industriali, l'infrastruttura può essere parzialmente assegnata alla costruzione e la parte restante della ferrovia è costituita da posizioni di pulizia, ufficio e amministrazione, è abbastanza concepibile che un giorno avrà senso un CCL per il «personale viaggiante». Il VSLF sarebbe allora una voce importante e preziosa al tavolo delle trattative.

Nel 2009 è entrato in vigore un «CCL quadro per le ferrovie a scartamento normale per il trasporto regionale di passeggeri». L'obiettivo era quello di garantire le principali condizioni di lavoro e di occupazione e i relativi standard minimi per il settore del «trasporto regionale di passeggeri». Tuttavia, contiene solo le condizioni minime e non è stato possibile estenderlo al trasporto internazionale di merci o alla lunga percorrenza. Le norme per l'eventuale assunzione di personale in caso di acquisizione di aziende hanno perfettamente senso. Una commissione mista permanente per il mantenimento dell'accordo non si è mai concretizzata, ed è per questo che l'attuale CCL quadro è probabilmente obsoleto.

## CCL BLS

La BLS ha ricevuto il suo primo CCL nel 2005. Dal punto di vista del VSLF, i miglioramenti rispetto alla normativa precedente erano inaccettabili e si è rifiutato di firmare. Dopo che il resto della comunità negoziale ha comunicato che questo primo CCL era un buon CCL, il capo delle FFS Benedikt Weibel ha annullato il CCL delle FFS e ha voluto un CCL «buono» con condizioni di lavoro peggiori.

Il VSLF ha poi firmato il CCL della BLS, senza la prevista perdita di membri. Il VSLF ha guadagnato credibilità e ha dimostrato di essere impegnato a favore dei macchinisti di tutte le ferrovie.

L'intera storia può essere letta su Internet:



## Commissione federale sull'orario di lavoro

Il VSLF ha cercato più volte di inviare una persona alla Commissione federale

per la legge sull'orario di lavoro. Ci è stato detto a porte chiuse che se avessimo avuto una donna ticinese, saremmo stati presenti. I posti in commissione per la parte dei lavoratori sono stati assegnati con decisione e saranno difesi. Crediamo che noi del VSLF, tutti macchinisti attivi, potremmo dare un contributo importante ai problemi del servizio irregolare e del trasporto pubblico quotidiano. Continueremo ad impegnarci.

Il fatto che la LDL sia in gran parte una legge del 1971 suggerisce che non è più compatibile con le attuali idee di salute e protezione dei lavoratori.

## FFS P «Vision 2010»

Nel 2005, con l'aiuto attivo delle parti sociali, si è verificata una delle più grandi catastrofi per tutto il personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori. Mentre in precedenza tutti i macchinisti erano stati assegnati al livello funzionale (FS) 14, gli FS 11, 12, 14 e 15 dovevano ora essere considerati come carriere per il personale di locomotiva. Tutti i futuri macchinisti sono stati assegnati alle FS 11 e 12 con l'obiettivo dichiarato di aprire la FS 15 al personale di locomotiva. Si badi bene, questo solo per anzianità e solo per la metà dei depositi.

Nell'introduzione di «Vision 2010» si legge che: «A partire dal 2007, molte licenze di trasporto regionale scadranno. Le reti possono essere messe a gara. L'obiettivo di FFS Traffico viaggiatori è quello di presentare offerte competitive per il trasporto regionale al fine di poter mantenere l'offerta».

Senza necessità, il livello salariale del personale di locomotiva è stato abbassato da FS 14 a FS 11 come nuova base. La massa salariale del personale di locomotiva è diminuita con ogni futuro macchinista, ma alcuni vecchi macchinisti di grandi località sono riusciti a passare all'FS 15. Un classico esempio di allarmismo, promesse per una presunta carriera e vendita del futuro per interessi particolari (di singoli funzionari).

Nel VSLF ci sono state grandi resistenze contro la «Vision 2010». La firma del VSLF non poteva essere impedita in quel momento. Resta da vedere se il VSLF avrebbe potuto impedire o evitare l'entrata in vigore di «Vision 2010».

Nel corso degli anni, questa attività si è rivelata non solo disastrosa per le entrate dei nuovi colleghi, ma anche una bomba



a orologeria per la politica del personale delle FFS. Ed è stato uno dei motivi principali per cui il «blocco nero di Zurigo» è entrato nel Comitato e nella Presidenza del VSLF in occasione dell'assemblea generale di Twann nella primavera del 2006.

## Cancellazione di «Vision 2010»

Nel 2009, i tempi erano maturi perché il VSLF annullasse l'accordo «Vision 2010». Tutti ci sconsigliavano di farlo, dicendo che la situazione sarebbe potuta peggiorare. Noi eravamo dell'idea che non sarebbe potuta andare peggio. E avevamo ragione.

Insieme ad FFS Traffico viaggiatori e HR, abbiamo trascorso quasi un anno a riorganizzare tutti i punti relativi al personale di locomotiva e a regolamentarli in modo adeguato: formazione di base, formazione e salario iniziale, rispetto delle fasce orarie, sedi di lavoro e servizi esterni, compensi all'estero, rispetto degli accordi (3x24h) e molto altro ancora. È stato ristabilito un po' di ordine e si è tornati a una retribuzione dignitosa.

Immagine 6 (disdetta Vision 2010) conferma delle FFS riguardo la disdetta di Vision 2010 con il VSLF

Ciò che non è stato possibile correggere è la concessione retroattiva dei fondi persi. Nel 2015 si sono svolte le trattative avviate dai nuovi macchinisti per ottenere un adeguamento salariale una tantum per i macchinisti impiegati nell'ambito di «Vision 2010». Si è trattato di un passo importante, ma purtroppo non è stato possibile ottenere il pagamento retroattivo delle perdite. Ancora oggi, questo divario nei salari percepiti e anche nel fondo pensione provoca amarezza. Questa ferita causata dalle parti sociali rimane aperta.

Nel 2020 è stato realizzato l'auspicio, espresso da tempo, di un aumento significativo dei salari per la formazione.

Ulteriori informazioni su «Vision 2010»:



un aumento salariale accelerato del 4,5% all'anno per il personale di locomotiva di categoria B. Ciò corrisponde a un aumento decennale del salario massimo.

Un successo importante e di rilievo, anche se in realtà corrisponde all'incirca all'aumento precedente alle FFS SA nell'era del pubblico impiego. Anche altre aziende ferroviarie hanno successivamente ottenuto aumenti salariali fissi, che per lungo tempo erano stati considerati impossibili.

Anche in questo caso non sono possibili pagamenti salariali retroattivi, il che non rallegra gli attuali macchinisti. I successi generano sempre dei perdenti reali o percepiti.

## AFSM-Esame di professione

In un prossimo futuro le macchiniste e i macchinisti potranno assolvere un esame federale di professione, e ottenere così il titolo di «macchinista con attestato professionale federale».

La creazione dell'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti consente il riconoscimento della qualificazione e l'integrazione nel sistema formativo di questa specifica attività. L'attestato professionale federale è un titolo di studio valevole illimitatamente, a differenza della licenza di conducente di veicoli motore rilasciata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Per le macchiniste e i macchinisti questo costituisce un vantaggio, in particolare qualora per ragioni di salute non fossero più in grado di condurre un treno. Con una formazione professionale superiore, a questa categoria di lavoratori si aprono nuove e più numerose possibilità di formazione successiva e di perfezionamento rispetto a oggi.

È il VSLF che nel 2011 aveva fatto scoccare la scintilla che aveva dato origine al progetto per l'ottenimento del riconoscimento federale della professione del macchinista. Il progetto, commissionato e ampiamente sostenuto da FFS HR, era stato gestito dai nostri colleghi macchinisti Benjamin Jelk e Felix Traber (entrambi membri del VSLF).

Desideriamo ringraziare tutti coloro che ci hanno sostenuti e che ci hanno permesso di conseguire questo importante obiettivo.

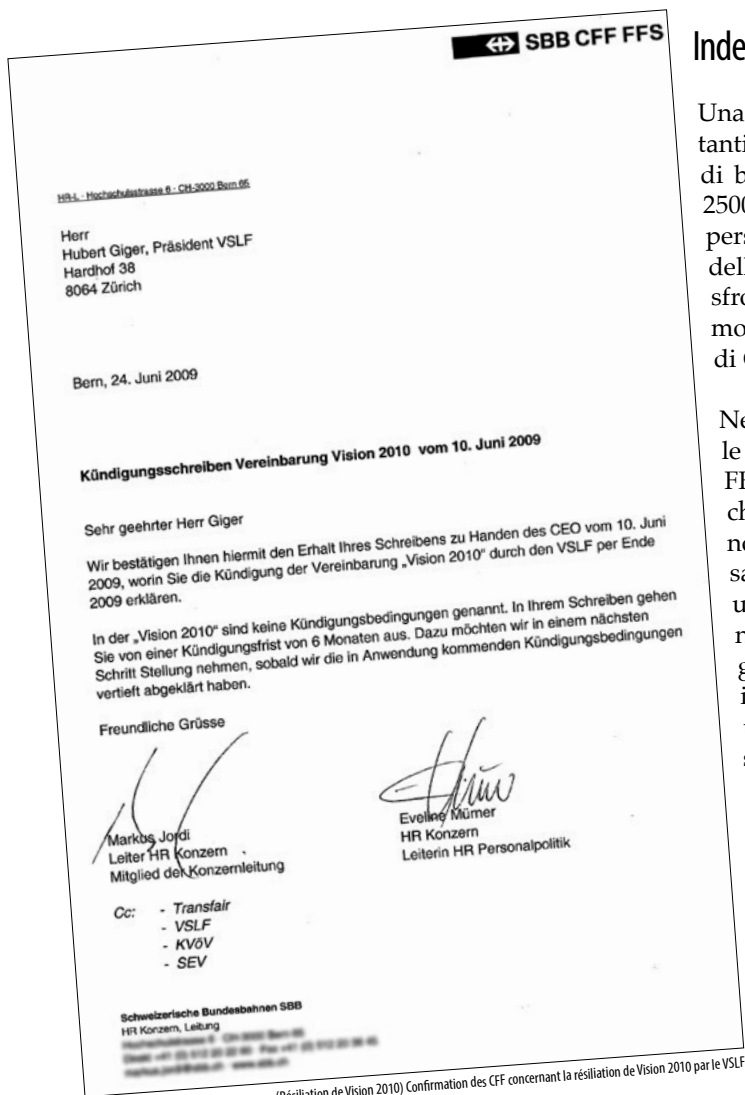
## Indennità estere/pause

Una delle tappe più importanti è stata la concessione di bonus internazionali di 2500 e 5000 franchi per il personale di locomotiva delle FFS sui servizi transfrontalieri nel 2011, promossi dalla sezione VSLF di Ginevra.

Nel 2013, nell'ambito delle trattative sulle BAR FFS P è stato concordato che il totale delle pause non retribuite per turno sarebbe stato limitato a un massimo di 60 minuti. Si è trattato di un grande successo, poiché il personale di locomotiva aveva spesso pause non retribuite fino a due o tre ore.

## Aumenti salariali fissi FFS

Nel CCL delle FFS, a partire da giugno 2022, è stato ottenuto



(Résiliation de Vision 2010) Confirmation des CFF concernant la résiliation de Vision 2010 par le VSLF

Il VSLF si è sempre adoperato per la sicurezza e la tecnica.

### Wimmis BE

Nel 2009, una persona è rimasta ferita quando un treno è partito da Wimmis con una porta ancora aperta. Il processo presso il Tribunale di Berna si è svolto nel 2013 e il VSLF ha sostenuto attivamente e direttamente il collega accusato con l'avvocato difensore. L'impegno del VSLF è stato ricordato a lungo alla BLS.

### Vauderens FR

La velocità di uscita dalla stazione di Vauderens FR in direzione di Losanna è di 95 km/h dal centro della stazione su 140 km/h. Il tragitto verso la stazione è stato monitorato dallo ZUB a partire dal 2007 circa, ma la balise dello ZUB era programmata in modo errato e non c'era un monitoraggio corretto ed una conseguente frenatura imposta.

Il personale di locomotiva aveva segnalato questa situazione di pericolo fin dal 2005, con varie segnalazioni da parte dei macchinisti. La situazione è stata criticata anche in occasione di una riunione



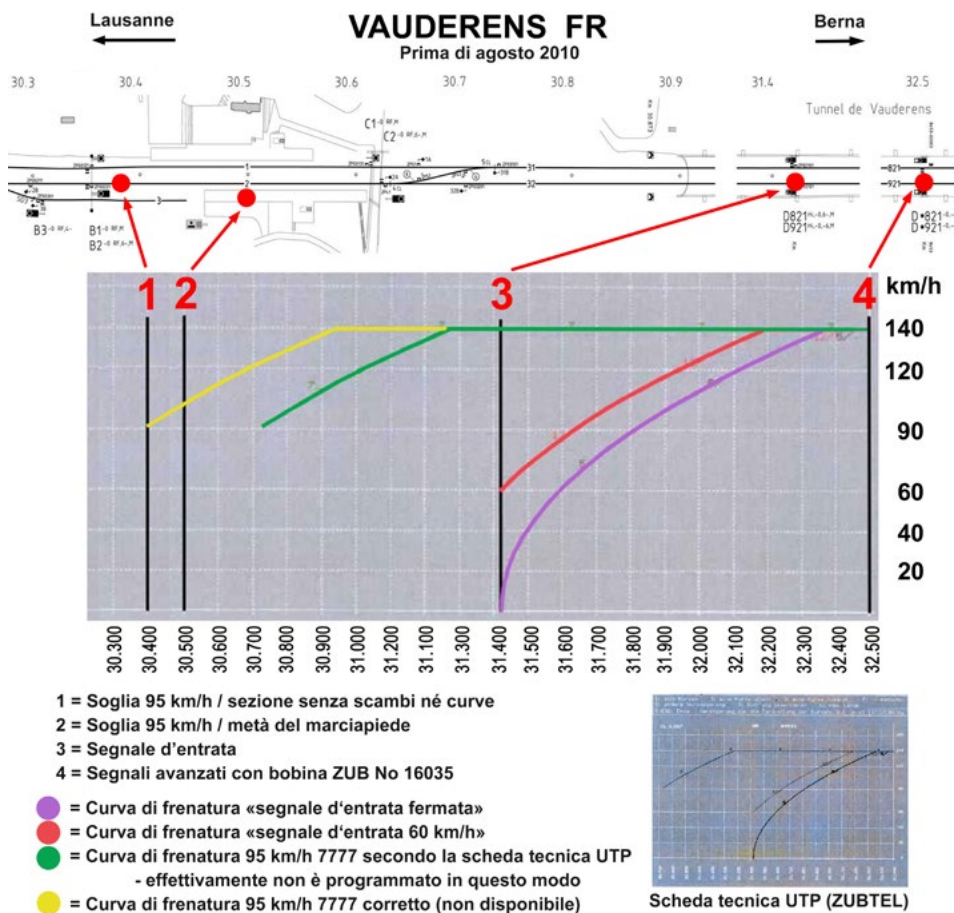
Vauderens (Google Earth)

del KVP con la presenza dei supervisori nell'aprile 2009. In tutti questi anni non è successo nulla; le risposte ufficiali sono state che tutto era in ordine e che il personale di locomotiva non poteva determinare l'effettiva programmazione dello ZUB sulla base del display in cabina di guida. Purtroppo, questo non era vero.

Il 19 agosto 2010, un IC2000 San Gallo - Genève si è imbattuto nella curva di Vauderens FR a 140 km/h senza frenare, mentre il limite era di 95 km/h. Probabilmente non ci sarebbe voluto molto perché le carrozze a due piani si ribaltassero.

Tutti i processi di segnalazione e le procedure interne non hanno funzionato. Il caso non è mai stato affrontato e i nomi di tutte le persone coinvolte all'epoca fanno pensare che sia stato così. Dopo lo scioglimento della vecchia ZFW, il personale di locomotiva troppo spesso non è stato preso sul serio, il che ha avuto un impatto negativo sulla cultura della segnalazione fino ad oggi. Processi inadeguati hanno sostituito i responsabili delle decisioni. Non siamo ancora riusciti a correggere questa situazione.

Grazie alla raccolta dei rapporti, il VSLF ha una buona panoramica degli incidenti in tutti i settori.



### Granges-Marnand VD

Il 29 luglio 2013, il nostro collega Jonathan del deposito di Payerne è morto tragicamente nell'incidente di Granges-Marnand VD. La diramazione a binario unico era gestita con la partenza autonoma del macchinista, anche se i sistemi di sicurezza non erano in alcun modo attrezzati per questo tipo di circolazione. In onore di Jonathan, al momento del suo funerale è stato indetto un «fischio per l'ultimo saluto» a livello nazionale, che è stato accolto molto bene.

Dopo l'incidente, le FFS hanno commissionato dei rapporti esterni sull'«Ambiente di lavoro dei macchinisti» e sul «Controllo dei treni». Il VSLF ha onorato questo incarico con una dichiarazione dettagliata e ha osservato che le interviste per il rapporto «macchinisti» devono essere descritte come non rappresentative. Sono stati affrontati punti preziosi, ma non sono stati risolti.

Dopo molti anni di richieste e in seguito a questo rapporto, le FFS hanno affrontato internamente il problema della regolamentazione. Il risultato è stato l'app per i regolamenti, ovvero un sistema di organizzazione digitale, ma

non una riduzione del flusso di regolamenti.

Ulteriori informazioni su Wimmis, Granges-Marnand e sul rapporto «Ambiente di lavoro dei macchinisti» sono disponibili qui:



In un incidente che ha coinvolto due treni passeggeri delle FFS a Rafz ZH il 20 febbraio 2015, un collega macchinista è rimasto gravemente ferito e altre sei persone hanno riportato ferite minori. Dal punto di vista del VSLF, l'impianto di segnalamento non ottimale di Rafz è stato in parte responsabile della confusione dei segnali. Su nostro suggerimento, la velocità alla partenza è stata limitata a 40 km/h per regolamento, in sostituzione della mancanza di monitoraggio ZUB alla partenza.

Il VSLF si è ripetutamente battuto per una corretta segnalazione in varie commissioni. In particolare, è stato ripetutamente criticato il sistema di segnalazione sinistra-destra ed è stato richiesto il rispetto delle specifiche.

Il VSLF è sempre stato molto critico nei confronti dell'intera digitalizzazione della ferrovia con i sistemi ETCS e ATO (Automatic Train Operation). Nel corso degli anni è diventato sempre più chiaro che i sistemi sono problematici e, in particolare, non mantengono la promessa di una maggiore capacità in nessuna forma. Inoltre, sono molto costosi e generano risparmi minimi, nel migliore dei casi.

La newsletter del VSLF del gennaio 2020, ad esempio, secondo cui l'ETCS di livello 1 richiede che i treni entrino nelle stazioni a 15 km/h, ha scatenato un vero e proprio terremoto nel settore. Ogni macchinista conosce bene tutti questi problemi nella vita quotidiana.

L'attuale tendenza verso i sistemi ATO, in cui il treno si guida da solo ma la responsabilità ricade sul macchinista, è una perversione della responsabilità, non porta alcun valore aggiunto economico e renderà il lavoro ancora meno attrattivo.

## Sviluppo del partenariato sociale

Il VSLF si è affermato come partner sociale affidabile. Le critiche e le richieste

sono sempre state giustificate e mai ideologiche. Abbiamo sempre cercato di ottenere ciò che era possibile e di riconoscere i problemi dei datori di lavoro.

Sin dall'epoca delle ferrovie statali, il VSLF è stato automaticamente incluso nelle prime trattative del CCL e riconosciuto come parte sociale a tutti gli effetti. Inizialmente attivi solo presso le FFS e la BLS, i nuovi partenariati sociali presso le nuove filiali sono nati automaticamente, soprattutto perché non è possibile negoziare senza parti sociali.

Il VSLF non era una parte sociale della SOB e, dopo che molti colleghi della SOB si erano organizzati nel VSLF, quest'ultimo ha chiesto di diventare una parte sociale nel 2007. C'è voluto un anno prima che fossimo in grado di cofirmare il CCL.

Il VSLF è aperto a nuove partnership sociali, ad esempio con le ferrovie a scartamento ridotto. Tuttavia, l'iniziativa deve partire dalla base, poiché i colleghi sul posto devono in gran parte organizzarsi e assumersi la responsabilità del partenariato sociale con il proprio datore di lavoro.

La riorganizzazione della cassa pensioni delle FFS a partire dal 2008 è stata una questione importante ed estremamente difficile in cui le FFS e noi partner sociali abbiamo fatto fronte comune. Nel 2000 è stata respinta la costituzione di una cassa pensioni e le conseguenze sono state gravi a causa della cronica sottocopertura che ne è derivata. La Confederazione, le FFS e gli assicurati attivi hanno fatto grandi sacrifici per molti anni per riorganizzare la cassa.

I contratti collettivi di lavoro sono stati disdetti solo due volte dai datori di lavoro. Una volta, nella primavera del 2006, da parte di Benedikt Weibel, Presidente del Consiglio di amministrazione di SBB AG. Ciò è avvenuto nel corso delle trattative per il CCL 3 delle FFS (2007).

La seconda disdetta è stata effettuata da FFS Cargo International nel 2022, a seguito di quello che consideriamo un completo fallimento delle trattative sul CCL. Il VSLF non ha accettato peggioramenti unilaterali per il personale che lavora in modo irregolare, per cui il CCL è stato annullato. Tutte le parti hanno rifiutato le rinegoziazioni richieste dal VSLF e hanno invece firmato un nuovo CCL insieme al risultato della negoziazione precedente. Poiché una procedura di conciliazione indetta dal VSLF non ha avuto esito positivo, il VSLF si è sentito

costretto, dopo molte esitazioni, a firmare il nuovo CCL.

Questo caso ha dimostrato chiaramente che anche i contratti sbagliati vengono firmati senza necessità e che il VSLF viene escluso come parte sociale senza esitazione. L'esclusione del VSLF sarebbe stata la via dell'«opposizione», che può avere conseguenze molto negative per tutti.

La carenza di macchinisti è sempre stata un grosso peso per il partenariato sociale. La situazione si è aggravata a tal punto che nel 2020 le FFS hanno dovuto sospendere il servizio su intere linee. Il sogno di treni automatizzati era finito.

Il VSLF ha sempre insistito sulla necessità di rispettare i regolamenti relativi agli orari e alle frequenze dei turni e sul fatto che non siamo disposti a fornire servizi aggiuntivi a causa di evidenti errori di gestione.

Sicuramente ha influito anche la sentenza del tribunale arbitrale del 2010 sulla violazione dei limiti dell'orario di lavoro presso FFS Trasporto Viaggiatori. È stata vinta da noi ed è stata un grande successo e una lezione sulle responsabilità interne non corrette. Di conseguenza, molti colleghi hanno potuto ottenere il pagamento del 125% delle loro ore di straordinari.

Il VSLF ha fatto ripetutamente ricorso ai tribunali arbitrali - a volte con maggiore, a volte con minore successo, ma mai senza giustificazione.

## Sviluppo della comunità negoziale

Insieme agli altri rappresentanti dei lavoratori del «Sindacato del personale dei trasporti SEV», dell'«Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP» e del «Sindacato del personale transfair», abbiamo costituito una comunità negoziale (CN) per quasi tutte le aziende ferroviarie. L'obiettivo è presentare un fronte unito al datore di lavoro e coordinare il più possibile gli obiettivi delle trattative.

La cooperazione è sempre stata caratterizzata da alti e bassi. Gli obiettivi sono talvolta divergenti e spesso dipendono anche dal numero di membri e dalle opportunità che ne derivano. Per molto tempo, il VSLF è stato visto come un junior partner piuttosto fastidioso. Oggi svolgiamo un ruolo attivo nella CN e siamo tra i responsabili dei negoziati.

## Contatti del VSLF

OuAccanto ai maggiori partner sociali, il VSLF ha avuto contatti costruttivi anche con la politica, i vari consigli di amministrazione, con il DATEC, l'UFT, il SISI e l'industria.

## Punti critici

Un limite del partenariato sociale, che rivela esplicitamente modelli di pensiero e di comportamento, è stato registrato all'inizio della pandemia di coronavirus. All'inizio di marzo 2020, abbiamo avuto un ultimo incontro in loco con la CN e la direzione delle ferrovie prima che il 19 marzo 2020 l'intero Paese venisse bloccato in una situazione senza precedenti. Solo la metà dei rappresentanti dei datori di lavoro era presente a questo caotico incontro, poiché la procedura per il trasporto ferroviario veniva discussa in background con il Consiglio federale e altri responsabili delle decisioni.

Alla fine dell'incontro, a noi parti sociali è stato chiesto di dare il nostro consenso alla sospensione delle regole sull'orario di lavoro, comprese quelle della LDL. Questo in considerazione delle conseguenze del tutto sconosciute del-

la pandemia per il Paese e delle misure da adottare di conseguenza. La ferrovia deve funzionare in ogni caso. Tradotto, significava: voi ferrovieri in prima linea dovete far funzionare il traffico a tutti i costi, aggirando ogni regola, e l'amministrazione si ritira a lungo ai domiciliari per tutelare la propria salute. Infatti, hanno iniziato a contrattare le condizioni senza di noi. Il lato oscuro si rivela spesso nelle situazioni di emergenza.

## Punti positivi

Tra i successi si può annoverare la possibilità di decorare una Re460 pubblicitaria. Dal 2013 ha potuto circolare per quasi 5 anni. Design: Stephan Gut.

## Futuro

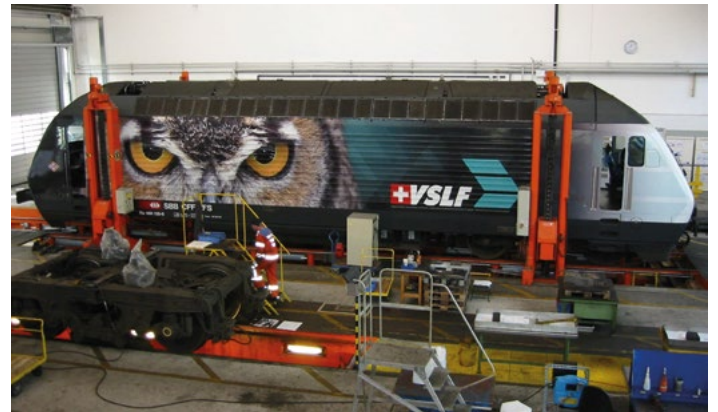
Era ed è un dato di fatto che si chiede sempre di più al personale di locomotiva, in quanto siamo la categoria di personale più numerosa nella maggior parte delle ferrovie, guadagniamo di più di base e generiamo anche il maggior numero di bonus a causa del nostro orario di lavoro estremo. Ecco perché esiste il VSLF. Il personale di locomotiva dovrebbe ricevere una retribuzione significativamente più alta, almeno

rispetto agli altri stipendi delle aziende ferroviarie.

È anche un dato di fatto che il personale di locomotiva è sempre stato amato solo in misura limitata. E così anche il VSLF. Ciò è probabilmente dovuto al fatto che poche persone sanno cosa comporta davvero questa professione nella pratica.

La base del VSLF è sempre stata la fiducia reciproca all'interno del sindacato, gli obiettivi comuni e la collegialità. Su queste basi, anche in futuro sarà possibile rappresentare professionalmente gli interessi del personale di locomotiva con un sistema di milizia.

Le basi sono buone e solide. E soprattutto c'è la fiducia dei dipendenti. Il VSLF può quindi continuare a guardare ad un futuro brillante.



Nel trasporto merci internazionale, succede ancora che i singoli paesi abbiano regole proprie per quanto riguarda la marcatura delle estremità dei treni merci. *Christof Graf, comitato VSLF, responsabile BLS*

Per molto tempo, in Svizzera era sufficiente una tavola o una luce di coda. Da qualche tempo ne vengono richieste due. In Germania, la presenza di due tavole di coda è sempre stato uno standard per i treni merci. Crossrail gestisce già alcuni treni attraverso l'Europa con due lampade posteriori.

Tuttavia, se un treno proveniente dalla Francia transita attraverso la Svizzera, le due luci di coda gialle previste dalle prescrizioni francesi devono essere sostituite a Muttenz con due tavole posteriori secondo le prescrizioni svizzere.

Queste rimangono sul treno fino al confine meridionale di Chiasso, Luino o Domodossola. Lì vengono nuovamente sostituite da due luci di coda secondo le prescrizioni italiane. Inoltre, i treni merci provenienti dalla Francia circolano generalmente in posizione di frenata «G», indipendentemente dal loro peso.

Pertanto, per tutti i treni provenienti dalla Francia che continuano a transitare in Svizzera, le luci posteriori francesi e, a seconda del peso, tutte le unità di frenatura, devono essere sostituite nelle stazioni di confine. L'operazione viene ese-

guita da un verificatore o dal personale di locomotiva.

Queste semplici realtà, come i segnali di coda dei treni, dimostrano che le regolamentazioni nel trasporto merci internazionale non sono sempre semplici, anche ai giorni nostri, caratterizzati dalla digitalizzazione e dall'automazione. Dall'altro lato, rimane invece un pezzo di romanticismo ferroviario del passato, come la chiave quadrata, che però viene sempre più sostituita da altri sistemi di chiusura. ➔



## Tratti di frenata

### Équipe tecnica

Più treni ci sono e più corta è la lunghezza delle sezioni di blocco, per cui si verificano sempre più spesso situazioni come quella riportata nella foto. Poiché c'è un solo conta-assi, l'ICE potrebbe facilmente sporgere di 3-4 metri nell'area antistante il segnale rosso.

Nonostante i tratti di frenata, il monitoraggio dei treni sta diventando sempre più restrittivo. Con i segnali di blocco come quelli della foto, non ci sono invece tratti di frenata. Ma su ogni treno c'è comunque sempre un macchinista che osserva i segnali e svolge il proprio lavoro con grande attenzione e senso di responsabilità. Un grande aiuto per la sicurezza.

Entrata a Berna da Wankdorf. ➔



# L'impianto è conforme - Un excursus nel funzionamento di FFS Infrastruttura

Autori: Simon Steinmann, copresidente  
VSLF Svizzera orientale  
Hubert Giger, presidente del VSLF

Le normative tradizionali tra posti di manovra, geometria dei binari, segnali e documentazione RADN vengono sempre più spesso mischiate e collegate tra di loro, da cui risultano molti casi speciali. Per il macchinista, un errore comporta solitamente una frenata dei sistemi di sicurezza fino a 0 km/h e, in certi casi, un procedimento disciplinare da parte del superiore. Come per molte altre situazioni durante la corsa, il risultato è uno stile di guida sempre più difensivo. Così non si possono guadagnare secondi o minuti, anzi li si perde.

Le conoscenze necessarie per uno stile di guida ottimale e sostenibile non sono disponibili.

Dalla modifica del RADN del 19.11.2023, quando si entra da Dulliken la stazione di Olten prevede una velocità scalare di 125-90 km/h.

Immagine 1: Al segnale d'entrata, dove il segnale anticipato per la sezione d'entrata successiva segnala come sempre una velocità di marcia massima di 5 / 90 km/h, si riceve un «Avviso 90» e si supera il primo scambio con «via libera» a 125 km/h. Come macchinista ora si sa di avere il tempo necessario per raggiungere la velocità segnalata di 90 km/h prima del successivo segnale principale.

Immagine 2: Dopo circa la metà della distanza dal segnale della sezione d'entrata, segue una «tavola di avviso per la modifica della velocità massima», dove secondo il RADN inizia la velocità scalare 90 km/h.

Immagine 3: Solo dopo circa 200 metri segue, come previsto, il segnale di sezione

d'entrata, che come sempre indica "Esecuzione 90".

Ecco come si presenta la situazione in una sezione della piantina di Olten. Il problema sussiste solo quando si viaggia in direzione di Olten; quando si circola

attraverso la linea di collegamento VL, la velocità è già segnalata a 90 km/h dal segnale d'entrata.

Dal punto di vista del personale di locomotiva questo è un fattore di disturbo. È



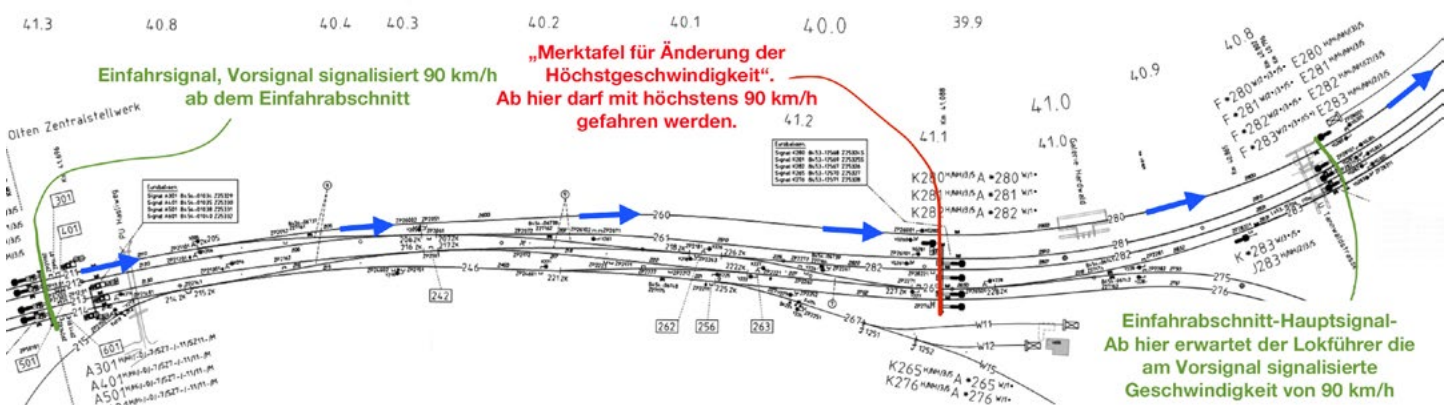
Segnale d'entrata, il segnale avanzato indica 90 km/h dalla sezione d'entrata.



«Tavola di avviso per la modifica della velocità massima». Da qui la velocità massima consentita è di 90 km/h.



Segnale principale della sezione d'entrata. Da qui, il macchinista deve rispettare la velocità indicata dal segnale avanzato.



un'ulteriore complicazione e una potenziale trappola. Qui si mischiano insieme i due sistemi di comando esterno e interno, ciò che non dovrebbe mai essere fatto. Normalmente, il comando interno (RADN) è sempre maggiore rispetto al comando esterno (segnali).

O si segnala «via libera» e si riduce la velocità mediante tavole di avviso, oppure si indica una velocità massima possibile e, se necessario, si segnala una riduzione della stessa. Una configurazione in cui viene segnalata una velocità inferiore su un segnale avanzato, ma che bisogna già raggiungere dopo la metà della distanza dal segnale principale corrispondente con una «tavola di avviso per la modifica della velocità massima», non è una soluzione intelligente.

Per l'ennesima volta è stata installata una trappola per macchinisti.

Abbiamo chiesto a FFS Infrastruttura di porre rimedio a questa situazione.

Il 20.12.2023 abbiamo ricevuto la seguente risposta da parte dei responsabili di FFS Infrastruttura:

*«Abbiamo discusso in merito alla situazione all'entrata di Olten da Dulliken nella piattaforma di segnalamento PlaSi. Dal punto di vista di Infrastruttura e della PlaSi, la segnaletica è conforme.»*

- *In base ai risultati dei controlli di routine della geometria del binario, la velocità è stata adeguata a una velocità di stazione scalare.*
- *Il segnale d'entrata mostra l'immagine 1 e il segnale avanzato può indicare W, Fb2\*, Fb3\* o Fb5\*.*
- *Il segnale principale indica «via libera» e il macchinista deve rispettare la velocità nel RADN, ad esempio la velocità di stazione scalare di 120 km/h per la serie R dal primo scambio e poi 90 km/h dalla tavola chilometrica.*
- *Il successivo gruppo di segnali al km 40.796 indica al massimo l'immagine Fb5. Sebbene il gruppo di segnali si trovi già nell'area a 90 km/h, la velocità di 90 km/h viene segnalata dal segnale avanzato, ciò che è corretto.*
- *Con la sostituzione della cabina di manovra (messa in esercizio 2031), il segnalamento sarà implementato con il sistema N. L'entrata sarà quindi segnalata con «M». Poiché la situazione attuale è conforme alle normative, rimarrà tale fino alla messa in esercizio della nuova cabina di manovra.»*

## Valutazione del VSLF

Ci rammarichiamo che le nostre perplessità non siano state prese in debita considerazione. Se si arriva ad un avviso dalla velocità stabilita dal comando interno (imm. 1 = RADN), si ha il «diritto» di rallentare fino al segnale principale corrispondente. Il fatto che in questa situazione venga semplicemente aggiunta una seconda soglia di velocità non viene esplicitamente vietato da nessuna parte, ma è in contrasto con una prassi logica e dei processi di lavoro chiari, secondo cui si esegue sempre e solo un ordine e non se ne combinano due contemporaneamente.

Purtroppo già da tempo il comando interno e quello esterno vengono mischiati e collegati tra di loro.

Si sottolinea che il segnalamento è conforme. Altri settori la descrivono anche come speciale. Noi invece riteniamo che non sia «ben fatta». E no, non è conforme, ma semplicemente «non è vietata» (ci chiediamo se sia realmente necessaria).

Constatiamo che gli utenti interessati dell'infrastruttura, ossia i macchinisti, non sono rappresentati all'interno della piattaforma PlaSi (la CoPe non era presente al momento della decisione). Infrastruttura, che annovera il maggior numero di persone, evidentemente ha l'ultima parola. Ciò che accomuna tutti i partecipanti è che non hanno alcun interesse diretto a garantire delle direttive semplici e chiare per dei processi di lavoro chiari in cabina di guida. Questo influisce direttamente sulla sicurezza. Noi vediamo OneFFS diversamente.

Purtroppo ci dovremo convivere, non abbiamo altra scelta. Questi casi speciali sono contrari all'auspicata operatività dell'infrastruttura. Come personale viaggiante, noi abbiamo imparato a tutelarci da questi «attacchi esterni» (frenate d'emergenza). Se ci sono più soglie di velocità, non scegliamo solo quella più bassa, ma anche la prima, anche se in quel punto è consentito viaggiare più velocemente.

L'obiettivo di Infrastruttura di accelerare la corsa con sempre più soglie di velocità non potrà avere successo. Al contrario.

Se siete interessati, saremo lieti di illustrarvi la questione in modo più dettagliato e di presentarvi le nostre soluzioni. Siamo inoltre dell'opinione che il personale di locomotiva debba avere un diritto di veto diretto su tali decisioni.

## Valutazione

È preoccupante il modo in cui viene regolamentata la procedura per la costruzione di infrastrutture critiche per la sicurezza. Ai tempi della «vecchia» Ferrovia Federale, c'erano ancora gli OLF (capomacchinisti). Per svolgere questa funzione era obbligatoria una laurea in ingegneria (elettrica o meccanica). Gli OLF avevano ampio diritto di veto sull'installazione dei segnali. Nel deposito di Romanshorn c'è ancora un vecchio modello di segnale in legno, che veniva utilizzato per verificare la visibilità dei segnali in loco. Senza l'approvazione dell'OLF l'infrastruttura non poteva essere costruita.

E oggi? Si ha l'impressione che le FFS vogliano davvero fare tutto ciò che è in loro potere affinché le configurazioni dei segnali e le «tavole con le soglie di velocità» vengano comunque implementate. La direzione dei treni ZFR delle FFS è coinvolta solo in minima parte, la decisione viene presa per consenso e una decisione negativa passa semplicemente al livello immediatamente superiore, che ha ancora meno interesse a un ritardo nella costruzione rispetto alla stessa PlaSi e dove ZFR non ha più alcuna influenza.

Tutte le regole vengono sempre rispettate, si tratta però di regole prescritte dall'infrastruttura stessa e che vengono approvate dallo stesso comitato "Regelwerk Technik" RTE. Non ci risulta che un rappresentante diretto del personale di locomotiva abbia diritto di veto.

Il personale di locomotiva continuerà a compensare le varie peculiarità e carenze nell'esercizio ferroviario con la prudenza e l'esperienza. Se a un certo punto questo non dovesse bastare... il VSLF è pronto a sostenerti.

## Lettera del VSLF a FFS Infrastruttura

*Insoddisfatto del sistema generale di segnalamento, nel febbraio 2024 il VSLF ha scritto alla direzione di FFS Infrastruttura chiedendo di poter entrare a far parte della piattaforma PlaSi. La richiesta riguardava principalmente la disposizione dei segnali e le conseguenti direttive per le velocità di percorrenza e la loro visualizzazione.*

*Negli incontri con FFS infrastruttura che si svolgono dal 2001 nell'ambito della «riunione di coordinamento per il segnalamento», non vengono quasi mai*

discusse le questioni di principio o al massimo vengono affrontate solo indirettamente.

Constatiamo che il punto di vista del personale viaggiante operativo ed esecutivo per un metodo di lavoro logico, uniforme e gestibile non ha alcun peso in materia di segnalamento e non viene preso in considerazione.

Evidentemente anche la direzione ZFR (FFS PV), gli esperti del segnalamento (FFS PV) e i rappresentanti della CoPe ZFR non hanno la possibilità di portare e rappresentare adeguatamente il punto di vista del personale di locomotiva.

Per questo motivo, il VSLF ha chiesto a FFS Infrastruttura di coinvolgere il personale di locomotiva nella piattaforma PlaSi tramite il VSLF stesso, con diritto di veto in caso di decisioni unilaterali.

In questo modo un segnalamento generalizzato logico, uniforme e gestibile e delle direttive in materia di velocità avrebbero un peso maggiore, al fine di garantire uno stile di guida lungimirante e sicuro.

Abbiamo sottolineato il fatto che le inadeguate direttive in materia di segnalamento e le conseguenti frenate d'emergenza favoriscono uno stile di guida molto più difensivo e lento. In questo modo i guadagni di tempo minimi calcolati vengono compensati negativamente, se non addirittura distrutti. Tanto più che questo impedisce uno stile di guida uniforme e quindi pianificabile del personale di locomotiva da parte di I-B.

## Risposta di FFS Infrastruttura

Nella sua risposta del marzo 2024, FFS Infrastruttura ha fatto presente che nella piattaforma PlaSi sono rappresentate sei ITF, la commissione del personale CoPe e Infrastruttura e che le decisioni vengono generalmente prese all'unanimità.

I rappresentanti non sono nominati da Infrastruttura ed è responsabilità delle rispettive ITF e della commissione del personale eleggere i propri rappresentanti.

Ci rammarichiamo che il nostro coinvolgimento non sia stato possibile e che il VSLF, in qualità di organizzazione indipendente, non possa contribuire con delle prese di posizione importanti e neutrali. ➡

## Problemi in aumento con l'ETCS L1 LS (Parte 1)

Mancata visualizzazione sullo schermo nell'ETCS L1 LS - e relative conseguenze  
Équipe tecnica del VSLF

Nella newsletter del VSLF no. 812 del 17 maggio 2024, il VSLF ha riferito in merito alla programmazione errata delle balise nell'ETCS L1 per quanto riguarda l'attivazione dei segnali.

Il 22.07.2024 alle ore 7:28 le FFS ci hanno scritto:

Ciao Raoul,

Il VSLF ha contattato SP in merito alla programmazione delle balise nell'ETCS L1. Nel frattempo abbiamo chiarito la questione (con I-NAT-BST).

Nel rollout dell'ETCS, le balise sono state programmate in modo che il monitoraggio esistente non venisse visualizzato sui veicoli ETCS BL3 in caso di basse velocità. Questo problema è stato identificato nel 2021 e verrà risolto nell'ambito del progetto «Ottimizzazione del rollout ETCS L1 LS a livello svizzero». Al problema concreto di Killwangen è stata data la massima priorità e verrà corretto entro la fine di luglio 2024 per i segnali 93R, F\*\*83 e E\*88. Dopodiché le velocità basse verranno nuovamente visualizzate sul DMI. I macchinisti saranno informati dalla direzione ZFR in coordinamento con I-NAT.

Cordiali saluti

Sicurezza operativa

Produzione traffico viaggiatori / Sicurezza, qualità e ambiente

Il 22.07.2024 alle 07:28 il VSLF ha scritto:

Buongiorno,

Grazie per le informazioni.

Dal momento che il personale di locomotiva non può fare affidamento sul fatto che l'abilitazione del monitoraggio della sicurezza nell'ETCS Level 1 LS venga visualizzato o meno con un'attivazione dei segnali in caso di basse velocità, per tutelarsi contro eventuali conseguenze in materia di diritto del lavoro opererà per la variante più moderata e sicura. Le perdite di tempo di viaggio saranno comunque compensate dal prolungamento dei tempi di percorrenza in tutta la Svizzera. Quindi non ci sono problemi.

Poiché la visualizzazione delle velocità nella colonna di sinistra dell'ETCS L1 LS ha molto spesso una logica incomprensibile e in definitiva non rappresenta un'informazione affidabile, per tutelarsi in genere è consigliabile ignorarla. La perdita di tempo di viaggio non è responsabilità del personale di locomotiva.

Cordiali saluti

## Problemi in aumento con l'ETCS L1 LS (Parte 2)

Progetto «Ottimizzazione ETCS L1 LS» FFS Infra  
Équipe tecnica del VSLF

### Obiettivo del progetto:

Il progetto «Ottimizzazione ETCS L1 LS» si prefigge di ottimizzare il monitoraggio della velocità di un treno nell'ambito del sistema di controllo ETCS L1 LS. Il progetto prevede principalmente l'adeguamento dei dati ETCS in circa 11.000 punti di controllo dei treni. Poiché l'implementazione avviene su tutta la rete di linee FFS segnalate otticamente, al termine del progetto il monitoraggio di fondo sarà lo stesso ovunque. Non sarà più necessario adottare uno stile di guida difensivo. Questo avrà un effetto positivo sull'efficien-

za operativa, pur mantenendo gli attuali standard di sicurezza.

Durata: Il progetto di FFS Infrastruttura ottimizzerà tutti i punti di controllo dei treni (balise) entro la fine del 2028.

### Équipe tecnica del VSLF

Riassumendo: A causa della programmazione restrittiva delle curve di frenata e delle segnalazioni poco funzionali, a volte si deve guidare molto lentamente.



I nostri colleghi delle centrali operative sanno molto bene quali sono le conseguenze. Da oltre quattro anni si sta tentando di ridurre al minimo i problemi, nella speranza di poter ritornare allo stato, già alquanto carente, di prima. I costi saranno elevati, i benefici moderati. Ov-

viamente la Svizzera non definisce i parametri autonomamente.

Nel giro di un anno o due, i macchinisti si saranno abituati a uno stile di guida molto difensivo, o meglio, avranno dovuto abituarsi, perché le frenate d'emergenza ricar-

dono sempre su di loro e vengono sanzionate dai superiori. Di conseguenza, l'unica soluzione è allungare i tempi di percorrenza dei treni e costruire binari aggiuntivi senza permettere la circolazione di più treni. Costi molto elevati per una minore capacità e nemmeno un po' di sicurezza in più. ➤

## Problemi in aumento con l'ETCS L1 LS (Parte 3)

Hubert Giger, macchinista FFS V Zurigo

Il problema delle strane visualizzazioni nella colonna di sinistra dello schermo ETCS, che a volte sono valide, a volte sono informative e a volte non appaiono affatto, è

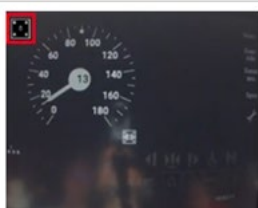
ben noto (vedi Parte 1 e Parte 2). Questo porta a una guida sempre più difensiva, in quanto il macchinista non ha più una visione d'insieme di ciò che viene monitorato e pertanto di come deve guidare.

La notizia bomba è arrivata all'inizio di agosto 2024: la velocità di rilascio obbligatoria da rispettare in presenza di

Ausgangslage 2:

- Restriktivste überwachte Geschwindigkeit innerhalb der Fahrerlaubnis (LSSMA) «0»
- Am DMI wird keine Befreiungsgeschwindigkeit (RS) angezeigt

→ Fahrt erlaubt mit  $v_{max}$  15 km/h



ogni caso, comporta delle enormi perdite di tempo di percorrenza. Il problema è già ora talmente evidente che le ITF non entrano nemmeno più nel merito delle segnalazioni dell'infrastruttura sulle perdite di tempo di percorrenza dei veicoli interessati.

A quanto pare i francesi hanno chiesto che questa direttiva venga integrata nell'ultima versione del software senza essere visualizzata sullo schermo. È evidente che la Svizzera non è stata in grado di prevedere i problemi che avrebbe comportato. Adesso i problemi fanno già parte della nostra quotidianità, a conferma del fatto che gli organi regolatori non conoscono affatto il lavoro del personale di locomotiva.

Se non fosse che la cosa è ormai, forzatamente, del tutto indifferente agli utenti, si dovrebbe parlare di un vero disastro. Non ci si può opporre alla tecnologia programmata e alla fine c'è più tempo di lavoro.

L'infrastruttura si nasconde dietro l'UFT e l'UFT si nasconde dietro l'Europa. Conclusione: nessuno è responsabile. Ma i nuovi sistemi di sicurezza europei non sono neanche lontanamente in grado di mantenere quanto promesso. Se ti rendi conto che stai cavalcando un cavallo morto, scendi!

È ora di prendere delle decisioni per il futuro.

Chiunque creda alle attuali goffe promesse che i problemi possano essere risolti con la correzione del software e nuove balise, rimarrà presto amaramente deluso. In primo luogo, gli ostacoli operativi saranno solo attenuati e, del resto, solo pochi veicoli sono dotati di questi sistemi problematici. Con ogni nuovo veicolo ETCS-only, si perdono riserve di tempo di percorrenza e la stabilità operativa diminuisce.

In ambito ferroviario abbiamo già vissuto molte cose spiacevoli, ma qui stiamo veramente toccando il fondo. Sappiamo però per esperienza che sicuramente ci sono ancora margini di peggioramento. Nel bacino delle ferrovie, inondato di denaro, c'è abbastanza spazio per far affiorare altri cadaveri tecnologici. Sono più di dieci anni che mettiamo in guardia contro questi sviluppi e, purtroppo, è sempre più evidente che avevamo ragione. ➤

## IR Dosto Befreiungsgeschwindigkeit

**Befreiungsgeschwindigkeit mit BL3 SRS 3.6.0 im L1LS**

Seit Mitte August 2024 werden die ersten IR Dosto mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 kommerziell eingesetzt. Mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 wurde gegenüber ETCS BL3 SRS 3.4.0 (erkennbar am Piktogramm im Führerstand) eine signifikante Änderung in der fahrzeugseitigen Überwachungs- und Anzeigephilosophie auf dem DMI umgesetzt. Dies kann dazu führen, dass bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 die Befreiungsgeschwindigkeit nicht immer angezeigt wird. In einem solchen Fall ist die Fahrt nur mit 15 km/h erlaubt.



Piktogramm «Softwareupdate»

Beim beschriebenen Systemverhalten der Anzeige auf dem DMI mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 handelt es sich in erster Linie um ein ergonomisches Anzeigeproblem, die Überwachung «auf ein Halt zeigendes Signal» erfolgt weiterhin sicher. Grundlage: P 20462766, Betriebsvorschrift SBB Verkehr (7 A1) ETCS Ergänzungen und Zusatzinformationen.

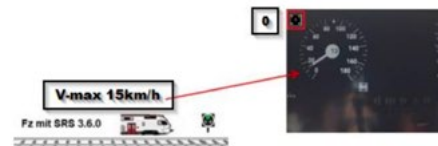


Abbildung DMI

### 7 A1

P 20462766  
Befreiungsgeschwindigkeit (RS) mit BL3 SRS 3.6.0 im L1LS

#### 1 Befreiungsgeschwindigkeit (RS) mit BL3 SRS 3.6.0

##### 1.1 Ausgangslage

Ab Mitte August 2024 werden die ersten RABe 512 mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 kommerziell zum Einsatz kommen.

Mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 wurde gegenüber der ETCS BL3 SRS 3.4.0 eine signifikante Änderung in der fahrzeugseitigen Überwachungs- und Anzeigephilosophie auf dem DMI umgesetzt.

Die Übergänge zwischen Überwachung der Höchstgeschwindigkeit (Ceiling Speed Monitoring «CSM»), Überwachung der Zielgeschwindigkeit (Target Speed Monitoring «TSM») und Überwachung der Befreiungsgeschwindigkeit (Release Speed Monitoring «RSM») hängen nicht mehr hauptsächlich von der Distanz zu einem Ziel ab, sondern von der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit.

Dies kann dazu führen, dass bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 die Befreiungsgeschwindigkeit nicht immer angezeigt wird.

segnali che indicano una fermata non verrà più visualizzata. Per la precisione, a volte sì e a volte no. La conseguenza è la nuova prescrizione che prevede che si debba sempre guidare a 15 km/h in presenza di un segnale disposto su fermata. Dal momento che la segnalazione non appare più, non si sa quando si deve frenare e quindi si comincia a raggiungere la velocità di 15 km/h subito dopo il segnale avanzato, indipendentemente dalla distanza. A seconda del punto di vista, questa situazione può essere disastrosa o irrilevante in caso di entrate lunghe; in

## Monitoraggio inadeguato della v<sub>max</sub>

Équipe tecnica del VSLF

E-mail di ottobre 2024 al personale di locomotiva:

### Monitoraggio sbagliato della v<sub>max</sub> per la serie N tra Winterthur e San Gallo

Buongiorno a tutti,

Il 29 settembre 2024 sono state adeguate le velocità di stazione, di linea e di curva per la serie N sulla tratta tra Winterthur e San Gallo e poi sono state comunicate tramite V-app. Grazie alle segnalazioni ricevute si è tuttavia constatato che le velocità indicate non sono corrette.

Direzione di marcia Winterthur - San Gallo:

A Schneit nach Elgg viene monitorata una velocità di 140 km/h invece di 145 km/h. L'uscita dalla stazione di Gossau in direzione San Gallo viene monitorata a 125 km/h invece dei previsti 135 km/h. Gli organi competenti sono informati e apporteranno i necessari adeguamenti.

Vi auguro un viaggio sicuro e tranquillo.  
Cordiali saluti

Sono molti anni che non si riesce a gestire il processo relativo all'aumento delle velocità nella documentazione delle linee e a programmare il monitoraggio di conseguenza.

Il risultato sono delle frenate d'emergenza (sanzioni) con tutte le conseguenze che ben conosciamo (sfaccettature, guasti ai sistemi di localizzazione dei treni, usura del materiale, spreco di energia, messa in pericolo dei passeggeri e del personale, molte segnalazioni e elevati costi di manodopera).

In caso di aumento delle velocità, si raccomanda di non adottarle ancora per un paio di mesi, finché qualche collega non sia stato «beccato» e il gestore dell'infrastruttura non abbia corretto i propri errori.

La qualità, la comprensione del sistema e la precisione non possono essere date per scontate. ➔

## Riflessioni su il rapporto sulla sicurezza 2023 trasporto pubblico e trasporto ferroviario di merci

Martin Schneeberger è stato per molti anni macchinista delle FFS ed è un socio sostenitore del VSLF.

L'11.06.2024 alle 16:58, Martin Schneeberger ha scritto:

A: Martin Feller, responsabile BLS Rischio, Sicurezza, Gestione della Qualità (RSQ) e Accesso alla rete  
Produzione ferroviaria BLS SA

Ciao Martin,

Per informazione e come spunto di riflessione a proposito delle affermazioni sull'ETCS a pagina 18.

Ho un'opinione diversa in merito all'affermazione sull'ETCS: «L'uso di una tecnologia al passo con i tempi e quanto più possibile omogenea offre le migliori condizioni per un esercizio ferroviario efficiente e sicuro». Dal mio punto di vista, l'ETCS non è per nulla omogeneo e l'esercizio non diventerà più efficiente, anzi, è proprio il contrario!

Cordiali saluti  
Martin Schneeberger

Consulente senior / Consultant  
railbex gmbh  
<https://railbex.com>

Ecco il link al rapporto: ➔



Hornussen - Daniel Schärer

## Indicatori di pendenza

In occasione di un incontro che si è tenuto nell'ottobre 2024, FFS Infrastruttura ha informato le parti sociali che gli indicatori di inclinazione in linea di massima continueranno a essere installati e sottoposti a manutenzione.

Questa è un'ottima notizia, in quanto i segnali sono importanti per uno stile di guida attento al risparmio energetico e ai materiali. Grazie a tutti i responsabili.

E-mail di Toni all'infrastruttura:

Data: 24 ottobre 2024

Buongiorno a tutti,

Ieri mi trovavo nell'area di Sempach-N. per visionare l'installazione dei nuovi indicatori di inclinazione riflettenti. Le posizioni di montaggio e le altezze delle tavole sono state realizzate perfettamente secondo le indicazioni del geometra e le nostre istruzioni. La segnaletica su questa sezione di binario è completa e quindi in ottimo stato.

I miei più sinceri ringraziamenti per questo lavoro esemplare ed eccellente! Ti prego di trasmettere i miei ringraziamenti agli installatori interessati.

Cordiali saluti

Anton Grolimund  
Esperto esaminatore UFT e SNCF / colaudatore  
Ingegnere HTL ➔

**GENERALVERSAMMLUNG  
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE  
ASSEMBLEA GENERALE**

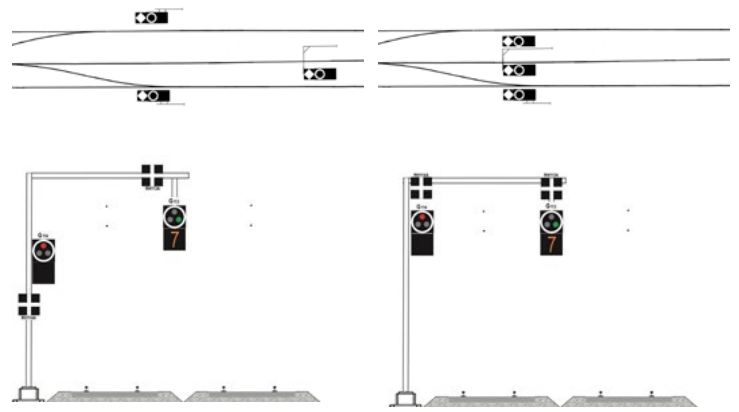
**15.3.25  
ZÜRICH**

**TECHNOPARK ZÜRICH**



[vsf.com](http://vsf.com)





## Disposizione dei segnali

*Équipe tecnica del VSLF*

I segnali sono collocati a sinistra. Questo è importante per decidere se bisogna rispettarli o meno.

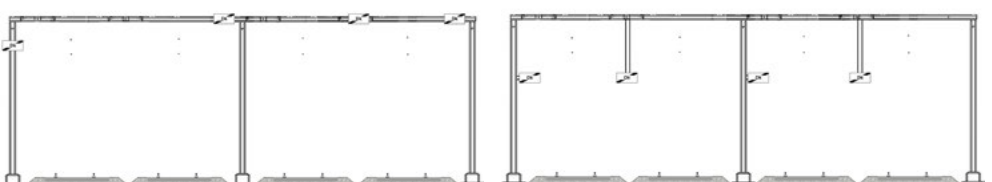
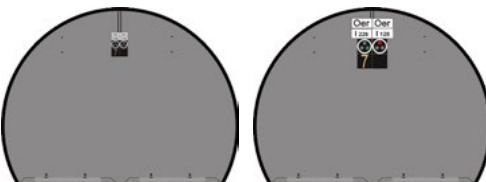
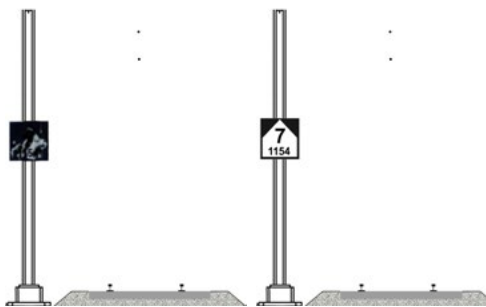
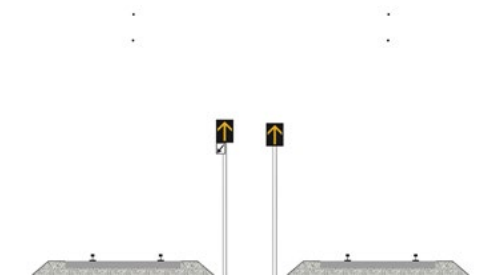
Conoscere la linea qui è di scarso aiuto, in quanto solitamente si considera solo l'itinerario normale e la corretta segnalazione è particolarmente importante per le tratte meno frequentate.

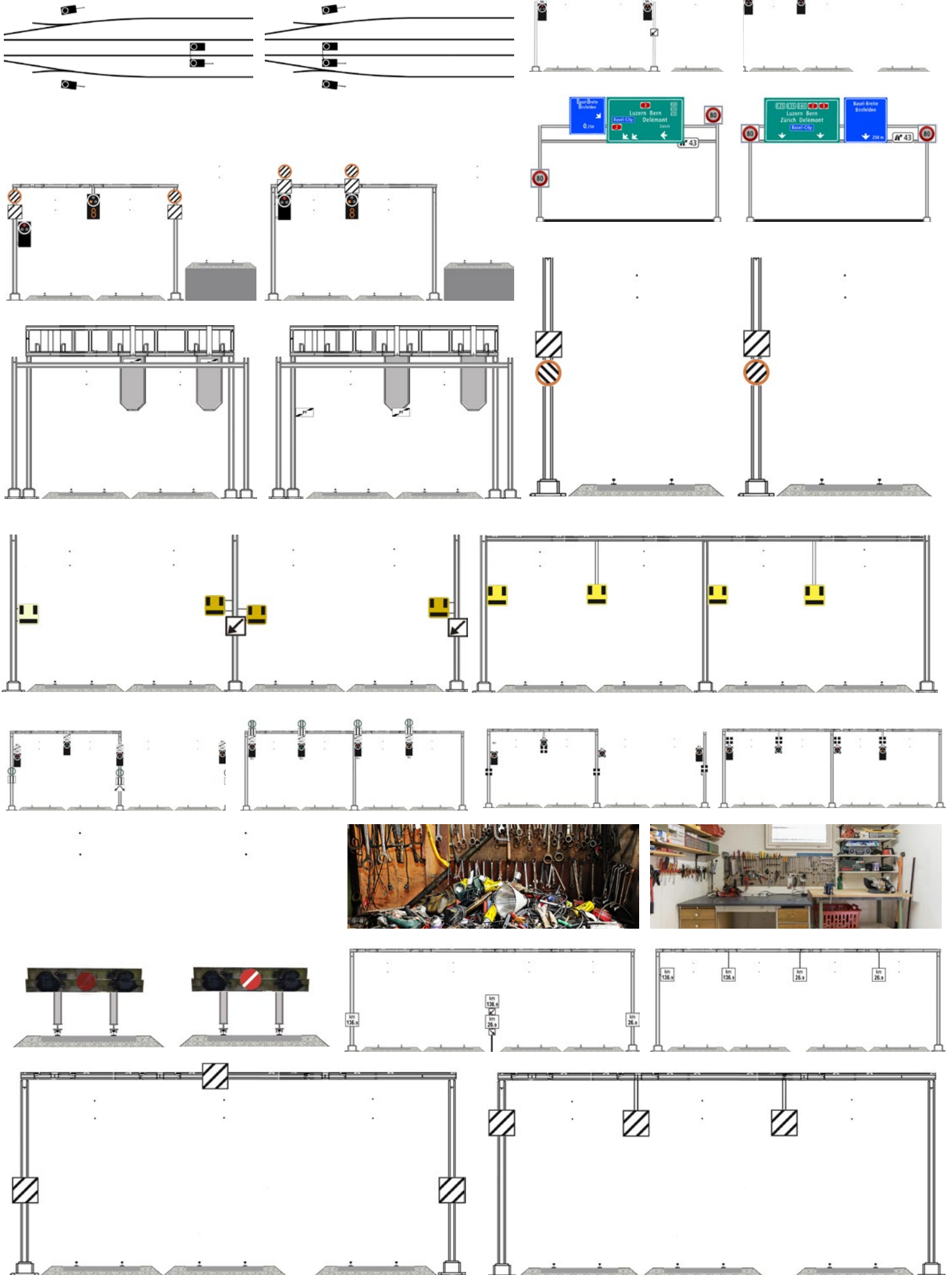
È inoltre importante avere una buona visione d'insieme. L'ideale è quando i segnali vengono collocati in una posizione standardizzata e strutturata. Auspicabile sarebbe se avessero tutti la stessa altezza e venissero collocati uno sopra l'altro.

Purtroppo è ormai assodato che i lavori vengono eseguiti a proprio piacimento e senza alcuna logica. È difficile credere che i segnali vengano approvati anche dall'UFT. La situazione è a tratti molto caotica, ciò che è indegno delle ferrovie svizzere.

Per illustrare il problema, riportiamo alcuni esempi concreti. Tutti gli esempi sono concepiti proprio così. A sinistra il cattivo originale, a destra la possibile segnalazione ordinata.

Magari qualche responsabile si vergogna così tanto da prodigarsi per ricreare un po' di decenza e di ordine. Il personale se lo merita. ➡





# Cosa fa realmente un macchinista Cargo?

La maggior parte dei macchinisti delle ferrovie svizzere lavora nel trasporto passeggeri. A seguito della separazione in Traffico viaggiatori e Cargo, il macchinista UBV (senza restrizioni) è diventato una rarità. Come macchinista V, mi sono reso conto di sapere poco o niente del lavoro dei miei colleghi Cargo. Ma adesso le cose devono cambiare! Beda Breu mi ha infatti invitato ad accompagnarlo durante un suo turno di lavoro.

*Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio*





La prima cosa in programma è una corsa di servizio fino a Landquart. Beda sfrutta il tempo della corsa per Landquart per determinare la forza di ritenuta minima per la messa in sicurezza del treno a Bülach. È di 20 kN ed è sufficiente un freno a mano. Pratico. Le corse di servizio sono molto frequenti presso FFS Cargo. Dopo la corsa c'è una pausa, non retribuita, di un'ora. A differenza di Traffico viaggiatori, anche le pause superiori a 60 minuti non vengono retribuite. Il conteggio parte solo dal 75° minuto. «Spesso le pause sono previste in orari disagiati, come a mezzanotte», spiega Beda. «A molti colleghi questo dà molto fastidio perché è praticamente impossibile sfruttare il tempo libero che ci viene imposto.»

Il lavoro vero e proprio inizia dopo la messa in servizio di una Re 620 per raggiungere Zizers. Il nostro treno, già completamente formato e controllato, è nell'area di stazionamento. Dal momento che nessuno è raggiungibile, Beda si mette a controllare i numeri dei carri. Ci sono solo due treni e i numeri corrispondono a quello sul binario di destra. Il treno è lungo 208 metri e pesa 408 tonnellate. «È un treno vuoto e quindi piuttosto leggero e piccolo per i nostri standard. Ieri ho guidato un treno Hupac da Bülach a San Paolo e ritorno. Era di oltre 500 metri e pesava 1600 tonnellate. La trazione era composta da due BR 185 tedesche.»

Beda aggancia autonomamente la locomotiva al treno e collega la condotta principale del freno. Non c'è una condotta di alimentazione e nemmeno una condotta UIC o EP. Durante l'accoppiamento, Beda ha l'obbligo di indossare dei tappi per le orecchie e i corretti indumenti da lavoro.

«Il mio gatto mi ha quasi fatto sparire i tappi! A casa li ho lasciati cadere per sbaglio e, siccome i due tappi sono collegati con un cordoncino, il gatto ci si è subito avventato sopra. Per fortuna sono stato un po' più veloce del mio Siloh», dice Beda ridendo.

Il nostro treno è «tecnicamente ok», ma Beda è responsabile anche della prova dei freni. Ogni asse viene controllato per verificare se il freno è «bloccato» o «rilasciato». Alcuni macchinisti V probabilmente lo conoscono ancora dai tempi delle RBe540 o degli EW I+II, quando i ceppi dei freni venivano ancora control-



*Beda al lavoro nella mega sala pause di Landquart.*

*Qui c'è ancora un bagno come ai tempi della nonna.*



Lo stress è tutto ciò che NON È una PAUSA CAFFÈ!



lati con un «bastone». La prova dei freni dura quasi un'ora. «Anche qui si voleva risparmiare tempo, ma non funzionava in quanto c'erano dei ritardi.»

Lasciamo Landquart alle 22:42 e arriviamo a Bülach via Altstetten, Würenlos e Regensdorf. Durante il tragitto, riceviamo ripetute segnalazioni ADL. In generale, la velocità è piuttosto bassa rispetto ai treni V, cioè intorno ai 60-80 km/h. Ciò che mi colpisce è la lunga «onda verde». Solo a Reichenburg ci arriva un avvertimento. In tutta calma, un treno come questo lo si può guidare in modo molto fluido e regolare.

Una volta arrivati a Bülach, Beda mette in sicurezza il treno e lo parcheggia per la notte.

Beda ha iniziato il suo apprendistato presso la SLM come tecnico-meccanico nel 1984. «Già allora ero un grande patito della ferrovia», dice Beda sorridendo. Fare il macchinista era assolutamente il lavoro dei suoi sogni. «Ancora oggi è la mia grande passione.» Beda ha lavorato ancora sulle ultime Re 4/4, cioè costruiva gli utensili per la produzione. Nel 1988 ha fatto la scuola reclute come «trombettista» con il corno francese. Nel dicembre 1988 ha completato la sua formazione di macchinista.

Nell'agosto 1990, Beda ha guidato il suo primo treno da solo ed è stato assunto come macchinista di riserva a Zurigo.

I macchinisti UBV venivano impiegati sia nel trasporto merci che in quello passeggeri, ciò che comportava una grande diversificazione. Quali erano i momenti più difficili? «C'erano dei periodi in cui dovevamo fare dei turni di manovra per settimane intere. Ogni tanto si aveva nostalgia del lavoro di linea. Un altro turno impopolare prevedeva un pernottamento a Ziegelbrücke. Dopo dei giorni liberi, ci si annunciava al responsabile della pianificazione per chiedere informazioni sul servizio del giorno dopo. Per la maggiore si trattava del turno di riserva delle 20:00, di un turno di manovra, del riscaldamento notturno o, appunto, di un pernottamento a Ziegelbrücke». Ai tempi i macchinisti potevano essere dislocati in altri depositi senza essere interpellati.

### Quali erano gli highlight?

«Un bell'Intercity veloce era sempre il benvenuto. Ma anche un servizio con merci varie». I treni a carico generale («Stücker») partivano ad esempio da Coira e in una stazione su due venivano aggiunti dei vagoni supplementari. Questo riempiva un'intera giornata di lavoro.





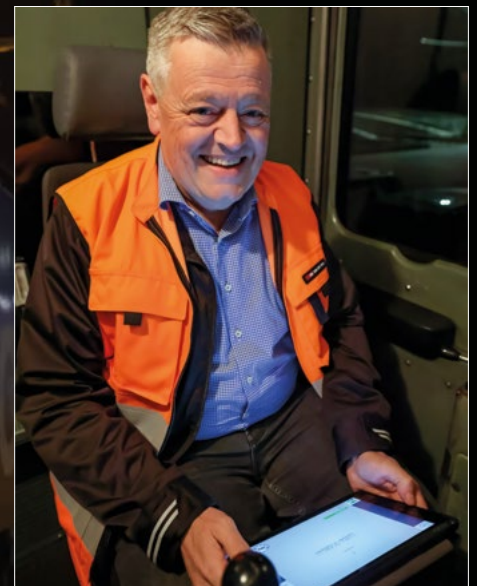


*Controllo e messa in servizio di una Re 620 010.*

Nel 2000, c'è stata la separazione di V e M. Beda aveva inizialmente lavorato nel trasporto passeggeri. Dopo l'Expo.02, ha deciso di passare alla divisione Cargo in quanto, con le sue lunghe corse fino a Ginevra, trovava il lavoro nel trasporto passeggeri sempre più monotono e pesante. Cargo, invece, garantiva molti fine settimana liberi, ciò che apprezzava molto.

Com'è oggi lavorare per Cargo?

«A Bülach guidiamo molti treni per il trasporto di ghiaia, oltre naturalmente ad occuparci dei trasporti fino a Singen, Costanza e Kleinhüningen. Il lavoro è ancora molto diversificato grazie ai treni cisterna, ai treni per il trasporto di ghiaia, ai treni Hupac e a un vasto rayon.»



*Il numero di matricola di Beda inizia ancora con un «1».*



*Pronti per partire per Zizers con il treno loc.*



*Ritiro del documento presso il «self-service» di Zizers.*



*Qui ci sono ancora scambi a leva!*



*Prima di partire Beda controlla se il treno è messo in sicurezza.*



*Il documento  
e i carri coin-  
cidono.*





## Che differenze ci sono rispetto a V?

«Nella preparazione del treno facciamo tutto da soli. Non ci sono né agenti di scorta né fogli di carico permanenti. Solo il controllo tecnico viene effettuato da un ispettore. Il controllo tecnico riguarda i dischi dei freni, gli accoppiamenti, i portelloni, i fissaggi del carico, le molle... Abbiamo già avuto dei danni con i carri per il trasporto di ghiaia a causa dei sassi che volavano dappertutto. L'ispezione tecnica è davvero molto importante.

Presso Cargo abbiamo del materiale rotabile molto più vecchio rispetto a V. Mi piacciono molto i vecchi veicoli a commutazione graduale, che conosco molto bene anche grazie al mio apprendistato. Nella maggior parte dei casi il sistema di condizionamento dell'aria, che in passato mancava o non funzionava, funziona anche sui vecchi veicoli. Tuttavia, questo ha richiesto anni di sforzi.



*Si passa all'accoppiamento e alla prova dei freni!*



Per lavorare, Cargo è piuttosto piacevole. Per contro, abbiamo molti servizi notturni e del primo mattino. Raramente guidiamo al limite, ma per lo più dietro ai treni regionali. Questa calma è però molto importante, soprattutto con i treni particolarmente pesanti. Uno stile di guida costante fa risparmiare tempo ed energia. Con un treno da 1800 tonnellate come questo non si può accelerare rapidamente. Soprattutto in caso di pioggia, è particolarmente impegnativo e richiede molta esperienza. I treni non hanno il freno R, per cui lo spazio di frenata è molto più lungo e bisogna guidare in modo molto più lungimirante.



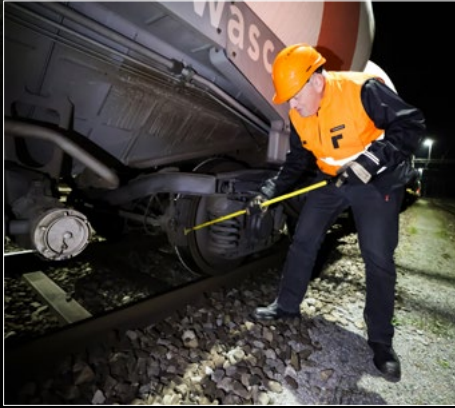
*I tappi per le orecchie hanno quasi fatto una brutta fine a causa del gatto.*



*Accoppiamento.*



*I freni sono ok!*



Ecco perché non ci si ferma a Chämleten e Zythus o a Glanzenberg e Schlieren. I treni merci sono spesso gestiti dall'ADL, ciò che presenta dei vantaggi e degli svantaggi. Per esperienza, in genere ho sempre guidato esattamente come indicato dall'ADL. A volte l'ADL ci rallenta e si viene accodati dietro a un treno regionale. Con queste velocità basse, un treno lento difficilmente può essere gestito in modo decente, oltre al fatto che la concentrazione ne risente. Sarebbe meglio prevedere una fermata permissiva. Penso che si potrebbero dis-

tribuire i tracciati in modo più intelligente risparmiando così molte risorse.»

Il fatto che a Beda piacciono i vecchi treni lo conferma anche la sua passione per i treni storici. Lavora infatti come macchinista volontario preso la storica ferrovia Mittelthurgau.

**Beda, come vedi il futuro di Cargo?**

«Siamo molto preoccupati per i deficit. Com'è possibile che siamo costantemente

alla guida e comunque non si guadagna niente? Ho anche notato che i nostri treni sono sempre più corti. Probabilmente è più redditizio solo a partire da dieci o più vagoni, ciò che spesso non abbiamo. I treni completi (treni per il trasporto di ghiaia, treni cisterna, Huckepack) sono più redditizi. Ci auguriamo di poterli espandere ancora di più. L'automazione dell'esercizio è ancora molto lontana, dal momento che è troppo costosa e ancora prematura. Non funziona come dovrebbe nemmeno con l'accoppiamento



*Il segnale di uscita passa su «aperto 40».*





*Per la maggior parte del tempo abbiamo via libera, con occasionali segnalazioni. Il primo avviso lo vediamo solo a Reichenburg.*



*Attraverso la notte e la nebbia in direzione Bülach.*



*Il turno finisce a Bülach all'una di notte. Il treno è stazionato in attesa del prossimo collega del mattino.*



automatico. Le locomotive ibride sono più fonte di preoccupazione che altro.»

**Quali sono i tuoi impegni in seno al VSLF?**

«Sono segretario CoPe per l'area Est e, insieme a Martin Geiger, faccio parte del comitato del VSLF nella divisione Cargo. Sono molto interessato agli aspetti regolatori e alle regolamentazioni sulla durata del lavoro. Tre anni fa sono stato eletto nella CoPe come uno dei quattro candidati. Martin Geiger mi ha poi chiesto se volevo condividere con lui questa divisione nel VSLF. Insieme formiamo una

grande squadra. Grazie al mio lavoro nel comitato posso restituire qualcosa ai miei colleghi. Negli ultimi trent'anni ho tratto profitto dal sindacato e adesso ho la possibilità di dare il mio contributo per assicurare delle buone condizioni di lavoro».

Per me, come macchinista V, questa opportunità è stata molto interessante. Sebbene molte cose siano molto simili, ci sono comunque delle differenze. Ad esempio, la corsa è generalmente più tranquilla e ha molte meno fermate. Dall'altra parte, può essere impegnativo gestire un treno lungo e pesante in ma-

niera sicura ed efficiente. In caso di errore, il sistema è molto meno indulgente rispetto a un piccolo treno regionale. Lavorare nel trasporto merci comporta anche una maggiore preparazione del treno.

**Beda, tante grazie per il tuo contributo!**



# E se osassimo anche noi? ... la settimana di 32 ore

Lunghi turni di servizio che iniziano alle 2 di notte? Può funzionare a lungo termine? Quali sono le condizioni quadro che devono cambiare se si vuole che il lavoro notturno rimanga gestibile?

*Matthieu Jotterand, presidente della sezione VSLF di Ginevra*

Alzarsi alle due di notte e lavorare fino a tarda mattinata, alzarsi meno presto ma lavorare per quasi dieci ore... Siamo tutti d'accordo: i turni sono lunghi... troppo lunghi.

Non c'è bisogno di particolare empatia o di studi per capire che i dipendenti che lavorano a tutte le ore del giorno e della

corrispondono, approssimativamente, al 10% dell'orario di lavoro. In altre parole, lavora l'equivalente di 36,9 ore settimanali invece di 41 ore. In realtà, anche un po' di più, perché le indennità monetarie non riducono per difetto il tempo di lavoro.

E una cosa è chiara: con l'aumento delle cadenze e lo sviluppo del traffico

sarebbe quella di ridurre il numero dei giorni di ferie per accorciare i turni. Per dei dipendenti che già faticano a conciliare la loro vita privata e professionale a causa degli orari di lavoro irregolari, questa soluzione non è semplicemente concepibile.

La seconda soluzione consisterebbe nell'alleggerire i turni per renderne più sopportabile la durata. Questa soluzione ha poco senso dal punto di vista economico e nessuno trarrebbe realmente beneficio da una simile misura.

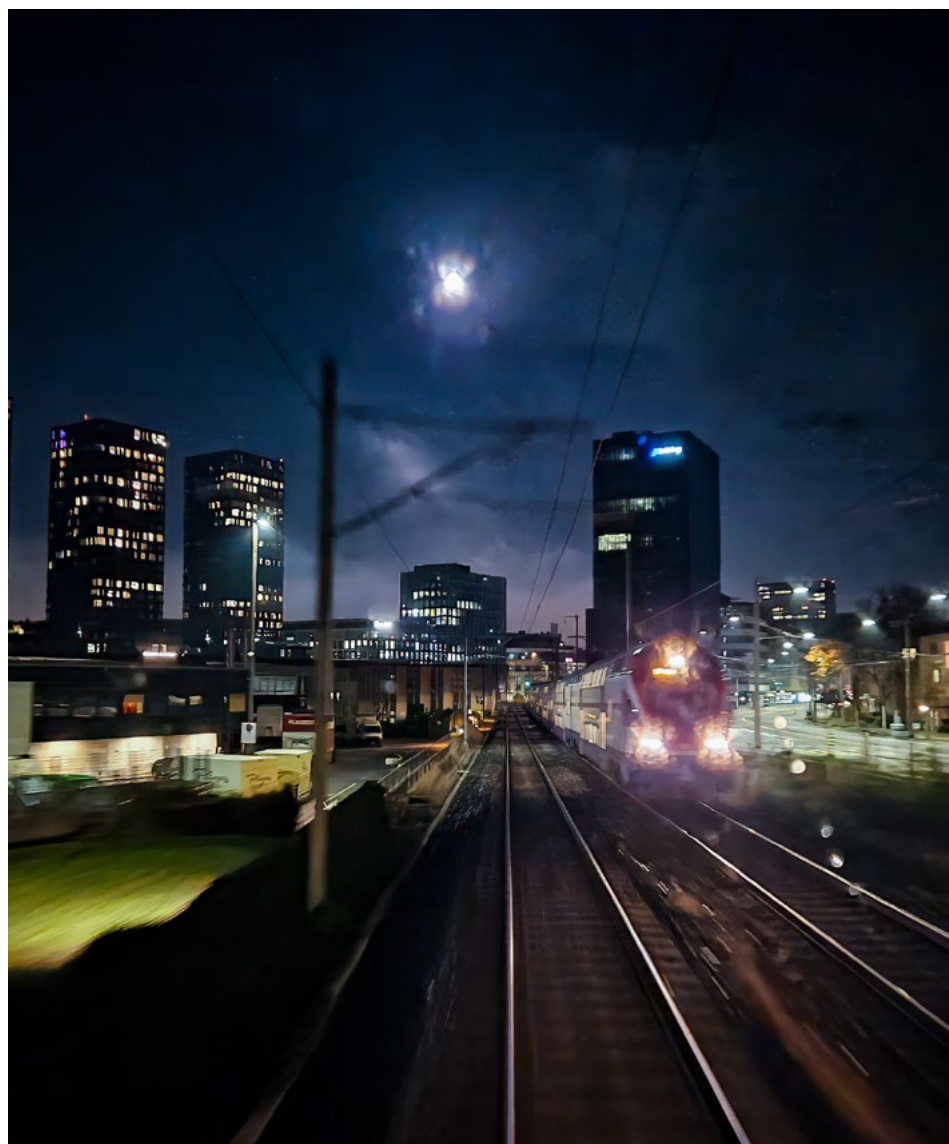
Infine, l'ultima soluzione sarebbe quella di ridurre l'orario di lavoro (senza ridurre i salari) in modo da poter realmente accorciare i turni, oppure di lavorare un giorno in meno alla settimana per compensare i turni che hanno un impatto così forte sul corpo e sulla mente.

La riduzione dovrebbe tenere conto della necessità di tutelare la salute dei lavoratori esposti a un rischio cancerogeno (si veda il numero precedente), e consentire di rendere nuovamente attraente la professione per poter reclutare le nuove leve necessarie allo sviluppo dei trasporti pubblici.

Sì, questo avrebbe un certo costo. Ma se si considera quanto denaro si può spendere per l'ETCS, per la presunta automazione o per i vari programmi informatici dai benefici incerti, questo sicuramente non dovrebbe rappresentare un problema. A ciò si aggiunge il fatto che le indennità monetarie non sono (praticamente) state indicizzate da decenni: raddoppiarle significherebbe semplicemente riportarle al livello degli anni '70 e '80!

Che ciò avvenga aumentando le indennità notturne o riducendo il numero medio di ore settimanali è irrilevante, ma la necessità c'è! Non possiamo più tollerare che i nostri colleghi si mettano a lavorare a tempo parziale perché non ce la fanno più, riducendo di fatto il loro orario di lavoro... ma a caro prezzo!

In una newsletter, il VSLF ha espresso la propria soddisfazione per la riduzione dell'orario di lavoro dei nostri vicini germanici. Sarebbe ora di rivendicarla a gran voce anche qui da noi! ➤



Zurigo Altstetten - Markus Leutwyler

notte hanno maggiori probabilità di accumulare stanchezza rispetto a quelli che hanno un orario di lavoro diurno e regolare. Come sottolineato nel precedente LocoFolio, questi ritmi di lavoro hanno un impatto duraturo sulla salute.

Le indennità notturne (in termini di tempo e denaro) per il macchinista attualmente

notturno, molti macchinisti stanno raggiungendo i loro limiti e il sistema è sull'orlo del collasso. I turni sono lunghi quasi quanto gli orari d'ufficio, e a volte anche di più, se non sono addirittura «estremi» (chi non ha avuto il «piacere» almeno una volta di lavorare dalle 5 alle 15?). Per cambiare questa situazione le soluzioni possibili sono tre. La prima

Dall'entrata in servizio del Léman Express, nei fine settimana i treni circolano 24 ore su 24. Tuttavia, dalla domenica al giovedì, gli ultimi treni partivano da Ginevra all'una di notte e i primi treni circolavano intorno alle 4 del mattino.

*Matthieu Jotterand, presidente della sezione di Ginevra*

Dall'entrata in servizio del Léman Express, nei fine settimana i treni circolano 24 ore su 24. Tuttavia, dalla domenica al giovedì, gli ultimi treni partivano da Ginevra all'una di notte e i primi treni circolavano intorno alle 4 del mattino. Il deposito di Ginevra ora vivrà però una prima assoluta in Svizzera: servizi regionali per tutta la notte, sette giorni su sette! Nei prossimi anni vedremo se questa offerta troverà un suo pubblico, ma questo riguarda il macchinista solo marginalmente.

Quando verrà introdotto il servizio 24 ore su 24, due sfide riguarderanno però direttamente i macchinisti: la sicurezza del personale (e ovviamente dei passeggeri) e la questione del lavoro notturno. Purtroppo, nessuno di questi aspetti è stato affrontato seriamente.

Partiamo dall'aspetto della sicurezza. Non c'è bisogno di salire a bordo a mezzanotte per rendersi conto che ogni giorno trasportiamo sui treni persone di ogni tipo e che a volte questo porta a situazioni violente e a situazioni pericolose e/o spiacevoli. È anche chiaro che di notte questi comportamenti vengono amplificati in modo significativo a causa di diversi fattori.

Sui treni della S-Bahn di Zurigo ci sono numerose pattuglie di sicurezza e controlli dei biglietti, a volte anche in abiti civili, che sono molto efficaci.

Sebbene la «Grande Ginevra» sia un agglomerato urbano paragonabile a Zurigo, qui non è previsto qualcosa di analogo! I rischi per la sicurezza vengono completamente sottovalutati e la stragrande maggioranza dei treni circola senza organi di controllo, con il macchinista come unico rappresentante delle FFS. Peggio ancora, le pattuglie di sicurezza in stazione tendono a far salire sui treni le persone «indisciplinate» per sbarazzarsene! Su

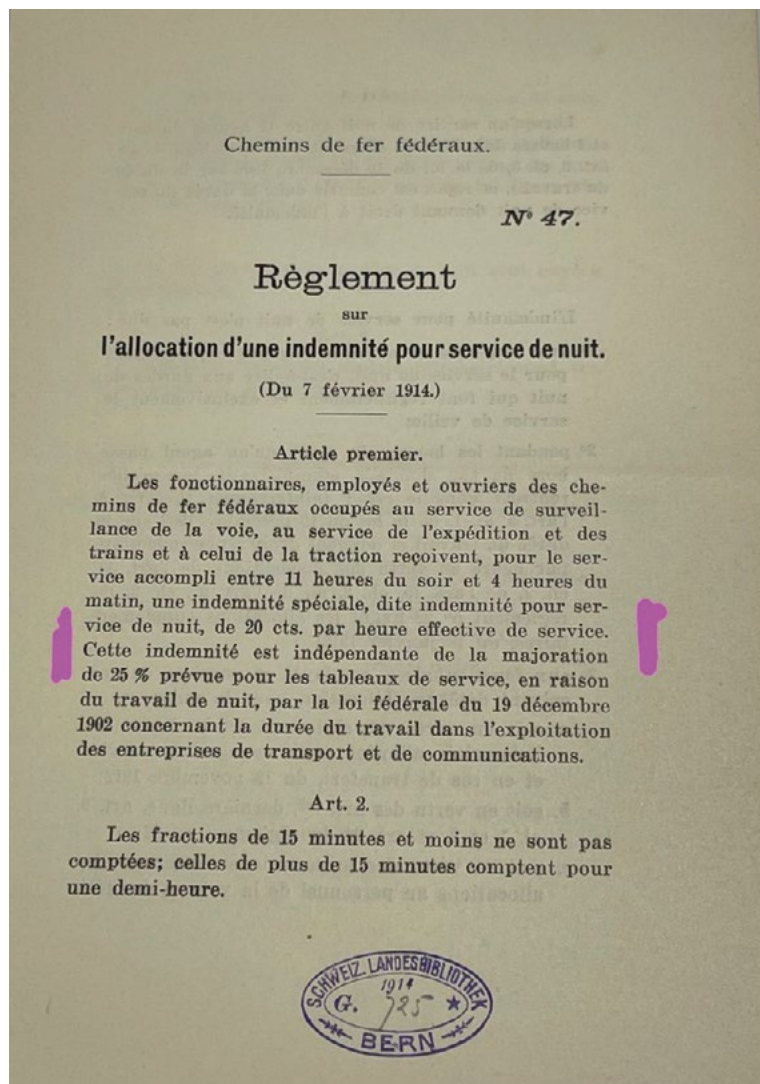
suggerimento del VSLE, i partner sociali ginevrini hanno espresso i loro timori e la necessità di mettere a disposizione più personale di controllo. La risposta è stata che ci sarebbe stata una sola pattuglia lungo tutto il perimetro della seconda «S-Bahn» più grande della Svizzera. Per quanto riguarda il controllo dei biglietti, gli «abusivi» possono stare tranquilli: la KBC è a corto di personale. Che si trat-

direzione sta deliberatamente ignorando, è la salute del personale e, non da ultimo, la retribuzione/valorizzazione del lavoro notturno. Ricordiamo che il lavoro notturno è probabilmente cancerogeno (vedi LoFo 2023/2) e che, sebbene il suo volume sia in costante aumento, la retribuzione è rimasta invariata da anni. E, peggio ancora, è assolutamente stagnante, il che significa che è diminuita drasticamente rispetto al costo della vita! L'indennità per il lavoro notturno oscilla leggermente, ma è rimasta relativamente stabile dal dopoguerra. Per quanto riguarda l'indennità per il servizio notturno, che nel CCL è fissata a 6.- franchi all'ora, la sezione di Ginevra ha voluto tornare un po' indietro nel tempo grazie all'Archivio storico delle FFS.

Prima del CCL, nell'era gloriosa dell'ex regia federale, era il regolamento R 113.3 che stabiliva l'importo. A memoria di macchinista, ammontava a 5.80 franchi, poi a 6.-, cioè almeno da alcuni decenni. Tenuto conto dell'inflazione, per rimanere stabile questa indennità dovrebbe essere di oltre 10.- franchi all'ora nel 2024!

Un importo che sarebbe del tutto adeguato e che consentirebbe di ridurre più facilmente anche il grado di occupazione e, pertanto, di recuperare le energie dopo dei faticosi turni di notte! Inoltre, tenuto conto che i danni alla salute causati da questi turni sono ormai scientificamente provati, sarebbe più che legittimo aumentare le misure compen-

sative. Il lavoro notturno sta aumentando in modo esponenziale e la direzione non se ne preoccupa minimamente! Al contrario, sta guardando fino a che punto si può spingere e continua a minacciare di rescindere il CCL e i BAR per indebolire le poche regole che ancora ci tutelano. È probabile che ci attendano degli aspri conflitti sociali, provocati proprio dal datore di lavoro che ha infranto la pace del lavoro! Teniamoci pronti! ➤



ti dell'installazione delle balise ZUB nei punti pericolosi (Granges-Marnand) o delle porte dell'EW IV (Baden), non è purtroppo difficile trovare degli esempi in cui le FFS non sono intervenute prima che si verificassero degli incidenti mortali. Non resta che sperare che la mancanza di sicurezza del personale sui treni regionali di notte non vada ad allungare questo elenco. Un altro aspetto problematico del servizio notturno continuato, che la

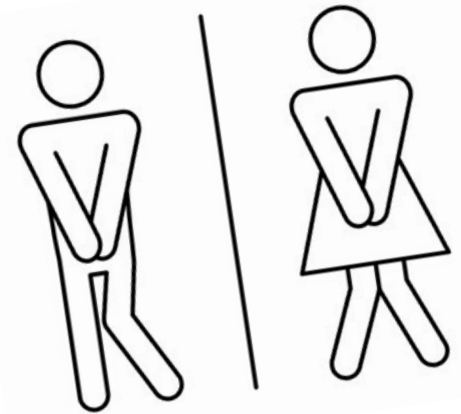
Il nostro posto di lavoro è la cabina di guida. Durante la corsa non è possibile recarsi alla toilette. Durante le fermate, è possibile solo in misura limitata se il treno ha una toilette funzionante e la fermata dura più di 3-4 minuti. *Équipe HR del VSLF*

Di norma, andiamo alla toilette dopo essere arrivati in stazione e aver consegnato il treno. Questo spesso comporta una buona camminata a piedi che, in caso di interruzioni di lavoro, spesso non avviene durante l'orario di lavoro.

È un po' come dover uscire da una sala riunioni, percorrere 400 metri e poi tornare indietro. Quindi, ad esempio, dalla Hilfikerstrasse 1 alla Hilfikerstrasse 3 fino al 3° piano e poi giù fino in fondo del piano.

Quello che è particolarmente fastidioso è che nell'area dei negozi di molte stazioni ci sono le toilette per il personale del negozio, ma non possono essere utilizzate dal personale delle FFS. È il caso di Berna e Zurigo.

Chiediamo ai responsabili degli immobili e alla CoPe di fare in modo che questi servizi igienici siano accessibili anche al personale di locomotiva. È importante e, a volte, anche urgente. Grazie. ➤



Arth-Goldau - Dario Häusermann



# Il macchinista in un'azienda a misura di famiglia ...

Il 18 ottobre 2023 abbiamo appreso su Intranet che le FFS hanno ottenuto il «label Pro Familia» a seguito di un sondaggio condotto tra il 2 maggio e il 2 giugno 2023. *Membro anonimo, regione Svizzera occidentale*



## Conosci Pro Familia?

Pro Familia Svizzera è l'organizzazione mantello di quasi cinquanta organizzazioni nazionali e cinque sezioni cantonali, tutte impegnate a favore delle famiglie, in particolare dei genitori, dei bambini e dei giovani.

Pro Familia Svizzera mette in rete le famiglie, le organizzazioni di genitori e le sezioni cantonali di Pro Familia e contribuisce a rafforzare la posizione delle famiglie, tenendo conto della loro diversità. L'organizzazione mantello si è posta l'obiettivo di promuovere una politica familiare positiva in Svizzera.

Il centro di competenze di Pro Familia Svizzera sostiene le aziende e il settore pubblico nello sviluppo di politiche a favore della famiglia. I temi più importanti sono la compatibilità tra lavoro e famiglia, la solidarietà tra le generazioni, il reinserimento delle madri nel mercato del lavoro e la prima infanzia.

Secondo la comunicazione pubblicata su Intranet, le FFS sarebbero quindi un'organizzazione a misura di famiglia e si differenzerebbero dagli altri datori di la-

voro in Svizzera soprattutto nei seguenti punti:

- *Offerte di lavoro part-time e congedi di paternità*
- *Compensazione degli straordinari*
- *Agevolazioni per i familiari*
- *Considerazione della situazione familiare da parte dei superiori*
- *Opportunità di promozione per i lavoratori part-time*
- *Considerazione della situazione familiare da parte dei colleghi*
- *Pianificazione delle ferie a misura di famiglia*
- *Possibilità di lavorare da casa*
- *Diversi punti di questo elenco danno da riflettere e ci si chiede se nell'assegnazione del label non ci si sia dimenticati di noi macchinisti.*

Il sistema a punti impiegato per il personale di locomotiva consente davvero di coordinare le ferie con gli altri membri della famiglia, soprattutto tenuto conto del fatto che la loro fruizione viene espressamente limitata durante i giorni festivi e le vacanze scolastiche?

In un'epoca in cui si aggiungono sempre nuove prestazioni, le cadenze aumentano e gli orari di lavoro diventano sempre più estremi, sempre più colleghi pensano di ridurre il proprio grado di occupazione, soprattutto per poter tenere il passo e condividere almeno una parte della vita quotidiana con i propri familiari.

La maggior parte delle richieste di tempo parziale rimane nello status di «richiesta», dal momento che la carenza di personale dovuta ad un'assegnazione eccessivamente generosa del part-time porta a un sovraccarico del rimanente personale. Questa insicurezza impedisce di conciliare la vita privata e la vita professionale.

Dati questi presupposti, si può davvero affermare che i superiori tengono realmente conto della situazione familiare del macchinista?

Sulla pagina Intranet «diversity & inclusion» delle FFS dedicata alla compatibilità tra vita privata e vita professionale, possiamo trovare la seguente affermazione.

*“Un buon equilibrio tra vita professionale e vita privata promuove la salute e la motivazione delle collaboratrici e dei collaboratori, che hanno numerose possibilità di strutturare il proprio orario di lavoro in base ai loro desideri, alla loro situazione familiare e alle loro esigenze. In collaborazione con delle aziende esterne, le FFS offrono alle proprie collaboratrici e ai propri collaboratori diversi servizi di consulenza e l'accesso a vari centri specializzati per aiutarli a trovare la soluzione migliore per poter conciliare lavoro e vita privata. In questo modo ogni collaboratore può trovare il perfetto equilibrio tra lavoro e vita privata».*

Se la tua motivazione come macchinista è aumentata, puoi strutturare il tuo orario di lavoro secondo i tuoi desideri e ti senti parte integrante dei programmi #oneFFS, non esitare a condividere la tua esperienza... ➤



## La Germania come modello ferroviario

Équipe estera del VSLF

Immagine della stazione ferroviaria di Titisee sulla Höllentalbahn, nel sud-ovest della Germania. Tre binari, tre segnali, tutti correttamente posizionati a destra. A nessuno verrebbe in mente di collocare il segnale del binario 1 a sinistra solo perché è più semplice. Delle direttive chiare, logiche e standardizzate, eseguite correttamente.



## Istruzioni di lavoro

Gruppo HR VSLF

Se un'istruzione stabilisce che bisogna lavorare in base alla situazione, allora non si ha più un controllo sui processi. Tanto più che il lavoro viene assegnato al minuto, è rilevante per la sicurezza e ogni azione è descritta nei minimi dettagli. Quindi non c'è spazio per lavorare in funzione della situazione. A meno che non si voglia declinare le proprie responsabilità e delegarle verso il basso. Questa filosofia esisteva già in passato: «Fai il tuo lavoro, il tempo è assegnato». Ha funzionato, solo però che non serviva per riempire interi reparti di lavoro superfluo.

PP Sistema di management  
Condurre il treno  
Principi della messa in servizio e del ricovero

Istruzione di lavoro  
Principi della messa in servizio e del ricovero

5.1. Incarico per la messa in servizio  
Il ricovero viene pianificato secondo la situazione, tenendo conto delle regole di pianificazione tra processi diversi.

## Flirt con una nuova curva di frenatura

Alcuni colleghi hanno notato che da qualche tempo circolano dei treni Flirt con una curva di frenatura diversa. Il comportamento in frenata è completamente diverso dal solito. I treni frenano molto meno e il freno pneumatico viene attivato poco o per niente. Dalla cabina di guida non è possibile riconoscere se un treno sta circolando con una curva di frenatura nuova o una vecchia. I freni sono ovviamente l'elemento più importante per noi macchinisti e quindi si tratta di un aspetto particolarmente sensibile. È vergognoso che si traffichi alle nostre spalle senza che noi si venga informati in maniera adeguata. Ci auguriamo che la potenza di frenata decisamente inferiore non si ripercuota negativamente sulla sicurezza.

## Messaggio di un collega alla redazione del LocoFolio

Salve a tutti,

*Presto me ne vado e probabilmente non tornerò più. Infatti, a quanto pare i «rimpatri» non sono i benvenuti. Qui mi asterrò dal dire qualcosa di negativo sul mio CLP di Zurigo, per cui mi limiterò a dire che non sto facendo passi avanti alle FFS e che non ricevo alcun supporto. Anzi, il CLP mi ha piuttosto piantato un coltello nella schiena. Quindi volto pagina e realizzo un desiderio che avevo da tempo, ossia non lavorare più in cabina al 100%. A breve comincerò a lavorare per un'altra ITF, principalmente in ufficio. Sono contento e non vedo l'ora di affrontare questa nuova sfida, ma allo stesso tempo trovo mortificante il fatto di non vedere altra via d'uscita in un'azienda così grande se non quella di andarmene...*

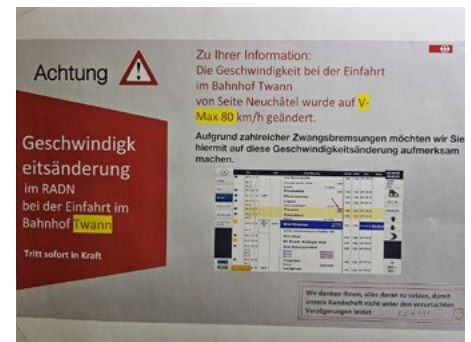
Peccato che perdiamo un altro collega valido e di lunga data. Gli auguriamo tutto il meglio per il suo futuro!

## Informazioni sui tratti di rallentamento nel RADN

Équipe tecnica del VSLF

In occasione delle riunioni sulla sicurezza con le FFS, il VSLF ha ripetutamente segnalato il fatto che i tratti di rallentamento vengono unicamente annunciati con l'informazione 80 km/h nel RADN e pertanto non c'è nessun avviso in cabina di guida. Questo è inaccettabile; sono anni che il VSLF richiama l'attenzione su questo problema.

Nel caso di Twann, i problemi sono diventati molto importanti al punto che FFS Infra e Traffico viaggiatori si sono sentite in dovere di pubblicare, oltre alle consuete schede informative, un comunicato ufficiale nell'app delle prescrizioni.



Dopo ripetuti interventi da parte nostra, i tratti di rallentamento verranno nuovamente dotati di segnali di cantiere e di un avviso sul segnale avanzato, come è giusto che sia. Ringraziamo tutti coloro che ci hanno sostenuto.

HRFF Einstellung  
Ausdruck vom 11.03.2024 - nicht offiziell

**Erinnerung: Twann – Bahnhofs-geschwindigkeit 125/80 km/h gemäss RADN**

Herausgeber: PP-GP-ZPR  
Beschreibung:  
Geschätzte Lokführerinnen

Mit dieser Nachricht möchte ich euch daran erinnern, dass die Bahnhofs-geschwindigkeit in Twann, Richtung Neuenburg, gemäss RADN seit dem 30. Oktober 2023 125/80 km/h beträgt.

Seit Mitte Februar wurde eine deutliche Zunahme von ZUB-Zwangsbremungen festgestellt. Wichtig zu wissen ist, dass in jedem Fall der Einsatz des Infrastrukturkettens notwendig war, um eine Isolationsstation zu betreten. Wenn die Magnetschienenbremsen aktiviert werden, bilden sich Metallpartikel, die sich auf den Fugen der Gleisbohlen ablagern. Dadurch wird das Gleis nach Abfahren des Zuges als belegt angezeigt. Dies hat zur Folge, dass das Lokpersonal der nachfolgenden Züge ein Sammelraster auslösen und auf Sicht fahren muss.

Kumuliert belaufen sich die dadurch verursachten Verspätungen auf 8369 Minuten, was etwas mehr als 139 Stunden entspricht.

Mit dem Ziel, dass diese Zwangsbremungen aufhören und alle Lokführerinnen erneut auf die Bahnhofs-geschwindigkeit in Twann aufmerksam gemacht werden, hat Infrastruktur seit dem 5. März 2024 eine Langsamfahrschleife mit 80km/h eingerichtet. Diese ist bis am 12. März 2024 gültig.

Ich danke euch, dass ihr den auf der Fahrdrehung aufgestellten Bahnhofs-geschwindigkeiten besondere Aufmerksamkeit schenkt – es geht dabei um Pünktlichkeit, den Komfort unserer Kundinnen und das reibungslose Funktionieren der Bahnanlagen.

Ich wünsche euch eine gute Fahrt auf der Linie am Jura-Stöfuss.

Vincent Delaney  
PEX

Report de travailage %

Station	120	125	130	135	140
Bi Proc. Anlage Ost	60	60	60	60	60
Biel/Bienne	80	130	130	130	125
K. Aut. 110	80	130	130	130	100
Tüschert Twann	120	120	100	100	100
Ligerz	100	120	120	115	110
Chavannes	110	110	110	110	110
Poudelle	130	130	130	120	115
La Neuveville	130	130	130	120	115
Le Landeron	130	130	130	120	115

Gültig ab: 12.03.2024  
Verf. am: 08.03.2024

Für mich als gelesen markieren

Il 09.07.2024 alle 11:46, Griesser Marcus SBB CFF FFS ha scritto:

Caro Hubert,

Abbiamo analizzato la questione della segnalazione delle riduzioni di velocità in caso di cantieri con gli esperti di FFS Infrastruttura e Produzione Traffico viaggiatori. La semplificazione e la riduzione dei costi nella visualizzazione dei rallentamenti per i cantieri di lunga durata nel RADN non giustificano gli svantaggi per il personale di locomotiva dovuti alla mancanza di una segnalazione esterna e di un avviso. In futuro, la riduzione della velocità nei cantieri di FFS Infrastruttura sarà sempre segnalata con segnali di rallentamento. La RTE 20410 sarà modificata di conseguenza.

Il mandato di segnalare i tratti di rallentamento a Twann viene emanato da FFS Infrastruttura e dovrebbe essere realizzato al più tardi entro la fine di agosto 2024.

Le specifiche velocità dell'impianto continueranno a essere visualizzate ai macchinisti tramite il RADN. Un attento esame delle modifiche apportate al RADN è essenziale per una circolazione sicura dei treni.

Cordiali saluti  
Marcus

FFS SA  
Sicurezza aziendale  
Trüffelstrasse 2, 3000 Berna 65

Presidente VSLF praesident@vslf.com  
Oggetto: Re: Nota sulla discussione tecnica con le parti sociali 01/24 del 3 maggio 2024  
Data: 10 luglio 2024 alle 11:50  
A: Marcus Griesser

Caro Marcus,

Grazie per la comunicazione.  
È sicuramente una buona decisione per le FFS.  
Grazie.

Ci auguriamo di riuscire a ottenere dei validi miglioramenti per il personale in prima linea, che è sotto pressione, anche per altre problematiche. Questi risparmi unilaterali sui costi non sono sicuramente nell'interesse di una oneFFS.

Cordiali saluti  
Hubert

Costi del progetto per il nuovo tunnel a doppio binario tra Ligerz e Twann: 431 milioni di franchi. Dovrebbero pur starci dentro un paio di batterie per i segnali di rallentamento.

## Requisiti per il lavoro a turni e il servizio di picchetto

Estratto dal verbale della Commissione del personale di FFS Infrastruttura:

«La carenza di personale qualificato diventa sempre più preoccupante, soprattutto nelle professioni artigianali. A volte la capacità di intervento su chiamata per riparare i guasti non è più disponibile. Motivo: i requisiti (turno, servizio di picchetto, ecc.) non concordano con i salari».

Le trattative sulle indennità per i turni di notte, del sabato e della domenica e un adeguamento al rincaro sono evidentemente necessari per aiutare i datori di lavoro a mantenere le attività. ➤

## Porte aperte durante la corsa

Équipe sicurezza del VSLF

Durante la corsa a 80 km/h il display nella cabina di guida indica «Porte aperte». Come macchinista, bisogna fidarsi nel fatto che non è possibile partire con le porte aperte e che quindi la segnalazione non ha alcuna rilevanza. Forse.

L'industria evidentemente fornisce dei veicoli i cui display non rispecchiano lo stato effettivo. Questo è lungi dal trasmettere una sensazione di fiducia. ➤



Foto Dario Häusermann

# Protezione della privacy dei collaboratori

Il VSLF ha scritto alle FFS sottoponendo alcuni casi problematici nella collaborazione. Le FFS hanno preso molto seriamente la nostra richiesta e l'hanno approfondita. Ringraziamo le FFS per aver dato seguito alla nostra richiesta e per gli esaurienti accertamenti.

Il tutto parte dalle segnalazioni pervenute al VSLF, in quanto nelle centrali operative BZ e Traffic Control Center TCC le telecamere riprendono costantemente delle immagini sia sulle banchine che nelle cabine di guida. I nostri membri hanno inoltre evidenziato degli altri punti sulla questione.

## Istanza del VSLF al gruppo di coordinamento CCL FFS SA

16 febbraio 2024

Chiediamo dei colloqui in materia di dati personali / collettivi all'interno della FFS SA.

- **Protezione dei dati:** Presso le FFS, una cerchia molto ampia di collaboratori ha accesso ai dati e ai nomi dei dipendenti attivi, da cui è possibile risalire ai loro servizi, alle loro attività concrete e ai loro risultati lavorativi. Questi canali sono aperti in un'unica direzione.
- **Anonimato:** Divulgazione unilaterale di nomi e altre informazioni nella comunicazione. Una parte dei collaboratori al massimo è raggiungibile e nota in una funzione o con numeri di telefono non definiti. Inoltre, gli indirizzi e-mail e le informazioni riportate nell'elenco telefonico sono memorizzati solo come dati collettivi. Questo è in contrasto con la totale trasparenza dell'interlocutore e dello scrivente. Questa disparità non solo è fuori luogo e ingiustificata, ma anche discriminatoria (ed è in contrasto con l'idea di OneFFS con l'assunzione di responsabilità individuali).
- **Monitoraggio sul posto di lavoro:** Molte aree degli impianti ferroviari e dei marciapiedi vengono monitorate mediante telecamere. Queste immagini vengono utilizzate da diversi reparti e consentono una visione diretta sulle attività del personale (di locomotiva). I nomi e i servizi dei collaboratori interessati possono essere visualizzati liberamente tramite il numero del treno. Non è accettabile

*che i collaboratori siano sempre sotto costante sorveglianza.*

- **Protezione dei dati:** Abbiamo ricevuto delle segnalazioni secondo cui i dati concernenti i casi di segnaletica sono disponibili su Intranet con i relativi nomi.
- **Protezione dei dati:** In caso di frenate d'emergenza dovute ai dispositivi di sicurezza dei treni moderni, siano essi interventi giustificati o meno, le informazioni vengono automaticamente comunicate ai reparti delle FFS e ai rispettivi produttori di veicoli / industrie. È possibile risalire in qualsiasi momento al nome della persona alla guida del treno.
- **Preghiamo FFS HR di comunicarci quali sono i reparti responsabili, in modo da poter discutere la questione e porre rimedio a questa situazione. Tante grazie.**

CCL FFS: «L'accesso ai dati di altre persone è consentito solo ai collaboratori che devono accedervi in ragione della loro funzione». Riteniamo che questo principio sia stato violato.

Restiamo volentieri a vostra disposizione per eventuali domande.

Hubert Giger  
Presidente del VSLF

Martin Geiger  
Comitato del VSLF

## Evasione degli accertamenti da parte delle FFS

In risposta a una richiesta scritta del VSLF, un responsabile della protezione dei dati e una responsabile delle risorse umane si sono consultati con i rappresentanti del VSLF e hanno redatto un rapporto completo con l'esposizione dei singoli punti. A tal proposito sono stati condotti dei colloqui con specialisti di Corporate Security, Traffic Control Center TCC, della Gestione treni e della pianificazione.

## Rapporto delle FFS in merito alla richiesta del VSLF del 16.02.2024

(sintesi del VSLF)

### 1. Accesso eccessivo ai dati dei collaboratori (proporzionalità: need-to-know)

Il principio della proporzionalità stabilisce che l'accesso ai dati personali debba essere limitato alle persone che ne hanno bisogno per svolgere la propria funzione (principio need-to-know). L'accesso ai dati dei dipendenti è necessario per scopi operativi e non viola la protezione dei dati.

Le autorizzazioni sono state predisposte correttamente, ma non vengono ancora controllate sistematicamente e regolarmente. I responsabili devono effettuare un controllo in tal senso.

### 2. Accesso unilaterale a nomi e altre informazioni / anonimato (disparità di trattamento)

Il personale di locomotiva può essere chiaramente identificato da altri gruppi di persone attraverso la sua pianificazione e la guida del veicolo e, da un punto di vista operativo, deve necessariamente essere così. Per contro, i collaboratori del TCC o di una centrale operativa, ad esempio, non sono necessariamente identificati per nome.

I collaboratori attivi nelle centrali sono stati informati che si devono identificare quando vengono contattati, e che pertanto l'anonimato di un numero di telefono standardizzato o di una casella di posta collettiva può essere abolito. Può risultare fastidioso se non si sa con chi si sta parlando, non c'è però nessuna discriminazione.

### 3. Monitoraggio sul posto di lavoro (videocamere)

In alcune stazioni ferroviarie vengono installate delle telecamere nell'area dei marciapiedi. Lo scopo di queste telecamere è quello di garantire la sicurezza nel traffico ferroviario e non di monitorare i dipendenti. In una clausola aggiuntiva, tutti i dipendenti interessati vengono informati del monitoraggio mediante telecamere nella loro area di lavoro. Le relative registrazioni possono essere visionate solo dal reparto azien-

dale «video», ad esempio nell'ambito di indagini penali.

I dipendenti delle FFS, responsabili tra l'altro del monitoraggio e del controllo del traffico ferroviario, hanno accesso solo alle immagini dal vivo, ciò che è necessario e proporzionato dal punto di vista operativo. Il fatto che anche il personale ferroviario talvolta compaia su queste immagini e che possa essere identificato attraverso i numeri dei treni e i piani di servizio viene considerato come ragionevole.

L'eventuale identificazione del personale ferroviario attraverso le immagini dal vivo non sta a significare che gli elementi emersi vengano utilizzati per accusare i dipendenti. Non c'è un monitoraggio mirato e non autorizzato del personale di locomotiva.

#### 4. Protezione dei dati dopo dei casi di segnalazione in Intranet

Non sono state individuate delle violazioni sistematiche della protezione dei dati. In un solo caso, un formulario è stato accidentalmente archiviato in modo errato.

#### 5. Protezione dei dati in caso di frenate d'emergenza (segnalazione diretta alle FFS e all'industria)

Le frenate d'emergenza vengono documentate sistematicamente. Per molte frenate d'emergenza o se non è stata fatta alcuna segnalazione, il macchinista viene contattato per approfondirne le cause. Questo è necessario in quanto circa la metà delle frenate d'emergenza sono rilevanti ai fini della sicurezza. Grazie ai dati e alla pianificazione, anche altre persone possono risalire al macchinista interessato. Con i dati forniti all'industria non è possibile risalire al macchinista.

## Conclusioni delle FFS

Le FFS sono riconoscenti per ogni segnalazione di presunte ed effettive violazioni in materia di protezione dei dati e prendono la cosa molto sul serio.

Nel caso in questione si tratta di un episodio che si basa su un unico errore individuale. Il processo interessato è quindi stato ottimizzato in modo da poterlo escludere in futuro.

È stato inoltre individuato un potenziale di ottimizzazione in Sopre nel controllo delle autorizzazioni già concesse. I processi interessati verranno adeguati.

Non sono state riscontrate delle violazioni sistematiche in materia di protezione dei dati. Le FFS si attengono al principio della protezione dei dati e garantiscono che i dati dei collaboratori siano accessibili solo in caso di necessità.

## Valutazione

Hubert Giger, Presidente del VSLF

Fin qui tutto bene: Le prescrizioni e le specifiche vengono rispettate, i processi funzionano. Ciò che può essere percepito come una fonte di disturbo è dovuto all'esercizio e va quindi accettato. È ragionevole. Il resto è disciplinato in una clausola aggiuntiva.

Ci fa particolarmente piacere che le FFS abbiano preso molto seriamente la nostra richiesta e l'abbiano approfondita in modo professionale. Possiamo quindi considerare chiusa la questione.

Eppure molte cose rimangono ancora aperte. Tutto il giorno bisogna, ad esempio, inserire il proprio numero personale nei sistemi, il che può anche essere visto come una sorta di spersonalizzazione. In teoria, sarebbe senz'altro possibile gestire i collaboratori utilizzando solo un numero «fittizio», senza risalire alla persona.

Non sarebbe pertanto il macchinista XY ad essere responsabile di un caso di segnalazione, ciò che in poco tempo sarebbe noto a mezza azienda, bensì «il macchinista del treno 17398» o la persona con il numero fittizio. Per la separazione dal numero personale u128663, e quindi dal nome, la digitalizzazione sarebbe l'ideale.

Ci dobbiamo ormai convivere. Il macchinista e altri dipendenti non solo vengono ripresi da tutte le telecamere, ma anche per ogni singola manipolazione sui veicoli, fino all'utilizzo degli strumenti di lavoro. Ossia un monitoraggio praticamente totale. Ma tutto è legale e protetto. Chiunque faccia una telefonata al servizio movimento in una delle tante stazioni monitorate dalle telecamere presenti sui marciapiedi, deve aspettarsi che l'interlocutore lo stia osservando. Lo stesso vale per quando si sale o si scende dalla cabina di guida, si cambia direzione di marcia o semplicemente per scoprire che aspetto uno possa avere.

Non dovrebbe essere difficile capire che, a livello inconscio, può risultare stressante essere sempre sotto costante sorveglianza. Speriamo di essere riusciti a sensibilizzare un po' l'azienda. Sarebbe auspicabile che tutti i dipendenti che hanno accesso ai dati

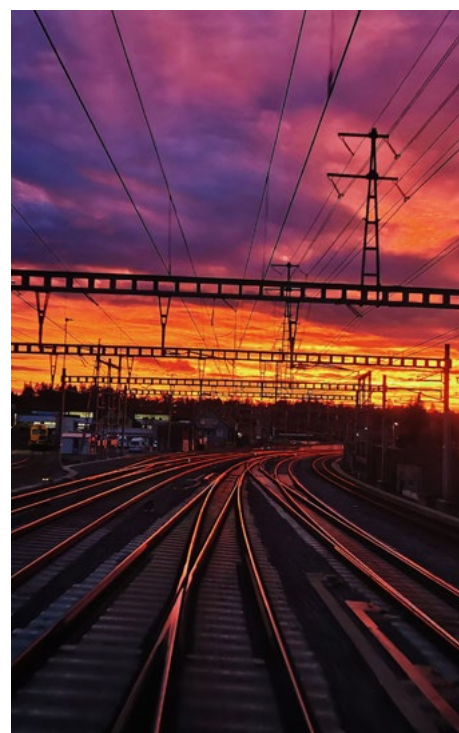
e alle immagini venissero espressamente e ripetutamente informati che queste informazioni sono particolarmente sensibili e pertanto devono essere trattate come tali.

Un'ultima osservazione: Al personale di locomotiva è stato assicurato che i dati sulle frenate d'emergenza non sarebbero stati utilizzati in modo improprio per la gestione del personale. Questo però è esattamente ciò che succede oggi. Con gli interrogatori che ne derivano e conseguenze in materia di diritto del lavoro. Ormai siamo scottati e la fiducia la si gioca una volta sola.

## Dossier personale e protezione dei dati FFS

Di norma le frenate di servizio ZUB / ETCS non vengono riportate nei dossier personali. In caso di irregolarità, come il ripetersi di situazioni analoghe, ma anche a seconda del tipo concreto di casi ZUB, è possibile fare una nota e riportarla nel dossier. Rientra nell'ambito della funzione direttiva il fatto di trattare gli eventi legati alla sicurezza.

Se il CLP cambia, verrà «inoltrato» solo il dossier, ma non le note personali. Le note non vengono pertanto archiviate nel dossier personale. Se le cose dovessero andare diversamente, vi preghiamo di informare sia noi che FFS HR.



# Corsa a vista in presenza di persone sui binari

Se viene segnalata la presenza di persone accanto o sui binari, FFS Infrastruttura si avvale della direttiva «Domande & risposte della direzione Prescrizioni operative Infrastruttura», quindi predispone «corsa a vista». La direzione ha chiarito questo aspetto anche dal punto di vista giuridico, in modo da tutelare le FFS. Se questo tutela anche il personale di locomotiva è però tutto da vedere. Ciò solleva la questione di fondo se questo approccio sia corretto, dal momento che in caso di persone si tratta di oggetti in movimento. *Équipe tecnica del VSLF*

La procedura in caso di persone sui binari non è disciplinata in modo specifico né nelle PCT né nelle nostre prescrizioni operative. Non vi è alcuna garanzia che un treno possa fermarsi in sicurezza davanti a un oggetto in movimento, anche a bassa velocità. Tanto più che una persona ubriaca, sotto l'effetto di droghe o con tendenze suicide, ad esempio, è imprevedibile. In diversi paesi, se ci sono persone sui binari, la linea viene chiusa fino a quando non viene controllata.

Oltre alla prevista «corsa a vista», oggi ci si avvale sempre più spesso del segnale ausiliario, dal momento che con Digit-by-Digit non è più possibile inviare una notifica protocollata in tempo utile. Tuttavia, il macchinista di norma non si rende conto che con il segnale ausiliario deve prestare attenzione a qualsiasi persona.

Dal nostro punto di vista, la «corsa a vista» deve permettere di riconoscere un ostacolo di grandi dimensioni o un veicolo ferroviario, e non delle persone sui binari (tecnicamente, le persone non sono un «ostacolo» per il treno). (Sulla ROLA, sull'ultimo vagone viene sempre caricato un camion perché i carri piatti sono praticamente irriconoscibili con la «corsa a vista»).

Il VSLF ha pertanto scritto all'UFT, in qualità di autore delle PCT, e a FFS Infrastruttura, in qualità di committente, per chiarire la questione.

*E-mail del VSLF all'UFT:*

*Egregi signori,*

*Vi sottoponiamo la seguente richiesta di informazioni.*

*Concerne la «corsa a vista» dei treni secondo le PCT e l'interpretazione della prescrizione.*

*Prescrizioni svizzere sulla circolazione PCT:  
Concetto di corsa a vista*

*Velocità di corsa, adeguata alle condizioni di visibilità, di 40 km/h massimo, che permette di fermarsi tempestivamente prima di un eventuale ostacolo riconoscibile a distanza di visuale. In casi singoli, le specifiche d'ordine superiore prevedono altre velocità massime.*

*Diverse ITF già da tempo partono da questo presupposto e applicano l'ordine di «corsa a vista» in caso di sospetto o di segnalazione di persone sui binari o nelle immediate vicinanze.*

*Contrariamente alle ITF, noi interpretiamo la «corsa a vista» come la necessità di riconoscere degli ostacoli, per esempio dei veicoli ferroviari o degli oggetti di grandi dimensioni come automobili, tronchi d'albero o frane. Una persona con tendenze suicide o sotto l'effetto di alcol o droghe, è un oggetto in movimento e può non essere riconoscibile. Tanto più che, da un punto di vista tecnico, una persona non rappresenta un ostacolo per un treno.*

*All'estero, la procedura spesso prevede che in caso di persone sui binari o nelle immediate vicinanze le corse vengano interrotte fino a quando non viene segnalato che la linea è libera.*

*Vi preghiamo di farci sapere la vostra interpretazione, in qualità di autorità di vigilanza del traffico ferroviario e di autore delle PCT, della «corsa a vista» in caso di presenza di persone sui binari. Provvederemo ad informare i nostri membri di conseguenza.*

*Restiamo volentieri a vostra disposizione per eventuali chiarimenti.*

*Cordiali saluti  
Hubert Giger  
Presidente del VSLF*

Risposta dell'UFT:

*La definizione di corsa a vista riportata nelle PCT di principio non esclude alcun ostacolo. Non è specificato se si tratta di un ostacolo «statico» (ad es. massifrane) o «dinamico» (ad es. animali, persone). Il termine comprende quindi entrambi. Una definizione esaustiva di ostacolo riconoscibile a distanza di visuale non è possibile o comporterebbe diverse pagine, rispettivamente una definizione di esclusione. Per questo motivo, nelle PCT è stata adottata l'attuale definizione generica.*

*Per contro, le istruzioni sul comportamento da adottare sono definite in modo chiaro: velocità di corsa, adeguata alle condizioni di visibilità, di 40 km/h massimo, che permette di fermarsi tempestivamente prima di un eventuale ostacolo riconoscibile a distanza di visuale. Nel caso di un evento con corsa a vista, si dovrebbe quin-*

*di valutare se le istruzioni sono state eseguite in modo corretto, ossia tenendo debitamente conto della situazione concreta. Ai sensi delle PCT, è tuttavia chiaro che una collisione con un ostacolo che entra improvvisamente (dinamicamente) nel profilo limite non è o non può essere evitata anche se il veicolo procede a vista.*

FFS Infrastruttura

## Attivazione del segnale ausiliario

In linea di principio, le prescrizioni prevedono che il capomovimento possa attivare un segnale ausiliario solo in caso di perturbazione, conformemente a R300.9, par. 2. Questo non include il caso di «persone nell'area dei binari». Di recente su alcuni itinerari è stata implementata la funzionalità «Corsa a vista - Itinerari», che normalmente è presente solo sulle tratte FSS. Il capomovimento può quindi impostare un itinerario con corsa a vista (codice operativo «Corsa a vista»), ciò che significa che il macchinista deve procedere in modalità «corsa a vista». Dal punto di vista del capomovimento non si tratta di un'attivazione del segnale ausiliario, ma dal punto di vista del macchinista lo è, dal momento che la spia rossa lampeggia nel sistema esterno. Nel documento I-FUB 13/21, la direzione FFS Infra prescrive al capomovimento che la circolazione a vista sulle linee con segnalazione esterna possa avvenire solo dopo previa comunicazione al personale di locomotiva, con relativo obbligo di quietanza.

Conclusione: Sulle tratte con segnalazione esterna, il segnale ausiliario non viene generalmente utilizzato in caso di «persone nei pressi dei binari». Fanno eccezione alcune tratte con la funzionalità «corsa a vista», ciò che però deve essere comunicato preventivamente. Se queste regole non vengono rispettate, la direzione FFS Infra prega di trasmettere una notifica ESQ in modo da poter analizzare i casi.

Ci sono poi le tratte con segnalazione in cabina di guida (SCab): le PCT prevedono l'attivazione di una corsa a vista in caso di «persone nei pressi dei binari», senza ulteriori condizioni (comunicazione). Secondo la direzione Infra, di norma il personale di locomotiva viene comunque informato se il treno deve

circolare a vista a causa della presenza di «persone nei pressi dei binari».

#### **Direzione Prescrizioni operative Infrastruttura:**

Le direzioni regionali hanno l'obbligo di prescrivere «corsa a vista» conformemente alle domande e risposte allegate:

#### **Situazione di partenza**

Il capomovimento riceve una notifica che segnala la presenza di una persona esterna alla ferrovia in prossimità dei binari (nella zona di pericolo). Come vengono informati i macchinisti? Quando può essere ripristinato il «normale esercizio»?

#### **Notifica**

In linea di principio, i macchinisti devono essere informati mediante formulario d'ordini (ordine 6 / corsa a vista), con obbligo di protocollo. Nell'eventualità di una segnalazione al capomovimento con breve preavviso, può essere assolutamente sensato che in caso di bisogno il macchinista in questione

venga informato solo mediante obbligo di quietanza o una chiamata d'emergenza. Ossia, il treno è già in viaggio e non si potrebbe più fermare prima del luogo segnalato.

#### **Ripristino dell'esercizio normale**

Non appena le fonti di pericolo sono state escluse, le misure (ad esempio, la corsa a vista) volte a ridurre i rischi possono essere revocate:

- La persona nell'area dei binari è stata fermata oppure
- dopo che 2 macchinisti hanno confermato di non aver visto nessuno nella zona a rischio interessata.
- Per gli impianti più complessi, è assolutamente sensato estendere questa procedura a più treni.
- Si rinuncia a una componente temporale.

Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT

#### **Spiegazione dei termini**

Corsa a vista

Velocità di corsa, adeguata alle condizioni di visibilità, di 40 km/h al massimo, che permette di fermarsi tempestivamente prima di un eventuale ostacolo riconoscibile a distanza di visuale. In casi singoli, le prescrizioni specifiche d'ordine superiore prevedono altre velocità massime. ➔



## RailCube presso BLS Cargo



Nel novembre 2023, il programma di pianificazione RailOpt della BLS Cargo è stato sostituito da RailCube. RailCube è un programma standard che Crossrail utilizza da tempo in Germania e in Belgio.

*Christof Graf, Comitato VSLF, responsabile BLS*

Quando è stato introdotto in Svizzera presso BLS Cargo sono però emersi grossi problemi. Non era più chiaro quali locomotive fossero previste per quali treni, o addirittura dove si trovassero i treni stessi. Di conseguenza, alcuni treni hanno dovuto essere cancellati.

Anche l'aggiunta e la rimozione di locomotive causa grossi problemi al sistema. È anche capitato che poco prima o durante il servizio tutto il servizio non venisse più visualizzato. Questo ha comportato molto lavoro extra e molte telefonate in più tra il personale di locomotiva e la logistica. Si è inoltre reso necessario creare ulteriori posti di lavoro per tentare di risolvere tutti i problemi che sono emersi. Il traffico ha potuto essere mantenuto solo grazie alla grande flessibilità del personale di locomotiva.

Un altro problema riguardava il conteggio dei tempi di lavoro. Poiché Produzione ferroviaria BLS, che impiega tutti i macchinisti della BLS, continua a utilizzare RailOpt per la pianificazione e quindi anche i conteggi dei tempi di lavoro vengono generati attraverso questo sistema, si sono verificati

problemi con le interfacce da RailCube a RailOpt. Di conseguenza, i servizi venivano visualizzati in modo errato nei conteggi. Gli straordinari venivano indicati come ore supplementari, nei conteggi mancavano dei giorni interi oppure venivano registrati dei tempi sbagliati. Simili interfacce, come quelle per il conteggio dei tempi di lavoro, dovrebbero essere testate prima di essere introdotte. Una contabilizzazione errata delle ore comporta anche una grave perdita di fiducia nell'azienda e viene percepita come una mancanza di apprezzamento.

In generale, le informazioni sul nuovo sistema sono state molto scarse. Le comunicazioni sui problemi di RailCube erano minime o nulle. È inoltre emerso che, da un lato, il sistema non è stato programmato in modo soddisfacente e, dall'altro, che gli utenti della logistica non sono stati sufficientemente formati. Ci auguriamo che la formazione venga intensificata.

Ancora oggi il sistema non funziona in modo soddisfacente. Manca ancora, ad esempio, l'indicazione su dove debba essere stazionata la locomotiva durante la

preparazione e il successivo ricovero. Questi dati devono ancora essere inseriti dal disponente per ogni servizio. Se non lo fa, viene inserito solo l'orario, ma non il lavoro effettivo.

Con l'introduzione di RailCube ci si prefiggeva di ridurre il numero di telefonate alla logistica, ma si è verificato esattamente il contrario. Anche il carico di lavoro della logistica è aumentato rispetto al vecchio sistema RailOpt.

Una nota positiva è che, se è davvero perfettamente funzionante, l'app può rappresentare una semplificazione per il personale di locomotiva. Tutte le informazioni relative al servizio sono memorizzate in un unico tool, quindi tutti i documenti e anche chi consegna a chi o prende in consegna il treno. Questo non era il caso per RailOpt.

C'è da sperare che Produzione ferroviaria BLS abbia imparato qualcosa dall'introduzione di RailCube presso BLS Cargo e che non si verifichino gli stessi errori con il progetto RailCore, che sta per sostituire RailOpt. ➔

# Il cellulare al posto di un piano di servizio fisso

Un breve racconto del 2021 di Rolf Bolliger, macchinista in pensione di Lyss.

L'espresso Losanna-Zurigo era particolarmente affollato quando Robert aveva cambiato treno per poi proseguire il viaggio verso casa. Poco prima di partire, un uomo era entrato nello scompartimento respirando affannosamente e si era seduto nel posto vuoto di fronte al pensionato Bracher. Dal suo zaino penzolava un giubbotto di protezione arancione.

Robert Bracher, in pensione già da 20 anni, aveva subito capito che l'uomo che gli stava di fronte doveva essere un macchinista. Prima ancora di lasciare la stazione in direzione di Renens, i due si erano messi a parlare di cose di lavoro. Il collega aveva detto di lavorare per FFS Cargo e che un'ora prima gli era stato comunicato tramite cellulare che il suo treno di ritorno da Losanna Triage a Bienne era stato cancellato.

Rovistando nello zaino strapieno, il macchinista aveva tirato fuori una bottiglia di acqua minerale e un panino. Non aveva ancora aperto la bottiglia che il suo cellulare aveva cominciato a suonare. L'aveva portato diligentemente all'orecchio e aveva detto «Oui, j'ai compris!».

Incuriosito, il pensionato gli aveva chiesto se poteva sapere cosa gli era stato detto. «A Neuchâtel devo prendere il treno regionale per Bienne e a Corneau devo mettermi alla

guida di un treno cisterna per Bienne PB», aveva spiegato.

«Nella divisione Cargo, il nostro servizio viene definito o semplicemente modificato quasi ogni giorno tramite cellulare», si era



Foto: Markus Leutwyler

lamentato il macchinista. «Quando lavoro io, avevamo una pianificazione fissa e, soprattutto, un servizio misto», aveva replicato Robert, non senza un certo orgoglio e

condiscendenza, e aveva continuato: «Un treno passeggeri per Lyss e Payerne fino a Losanna e poi si tornava a Bienne con un treno merci, e la giornata era sempre molto variata!». Il collega Cargo non aveva detto niente e aveva dato un bel morso al suo panino. «Quelli erano ancora i tempi del servizio misto ubv», aveva pensato il pensionato Bracher mentre lasciava che il collega mangiasse in pace il suo panino.

Quando il treno era arrivato a Neuchâtel, il collega Cargo era ancora intento a chiudere tranquillamente il suo zaino, ma intanto l'ICN era ripartito. «Non avresti dovuto scendere qui?», aveva chiesto Robert al suo collega. È meglio se non dico quello che è successo dopo! Quando il collega si è finalmente calmato, aveva portato il cellulare all'orecchio destro e aveva segnalato la sua disavventura al reparto competente.

No, Robert Bracher non aveva gioito affatto per questa sbadataggine, ma era sceso con orgoglio dal treno a Bienne insieme al collega Cargo ripensando a quando non esisteva ancora il cellulare ufficiale per i macchinisti e c'era ancora un servizio misto diversificato con treni espressi, treni merci e treni regionali. Il collega Cargo si era affrettato a scendere le scale della banchina senza nemmeno dire «arrivederci». ➤

## IN MEMORIAM



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

**Martin Schneller**

\*1952

† 14.6.2024

**Erich Wyss**

\*1939

† 27.09.2024

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







Foto: Markus Leutwyler

