



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

SOTTOFEDERAZIONE

PERSONALE DI MANOVRA

RAPPORTO DI ATTIVITÀ

2024

Indice

- 1. La parola al presidente centrale**
- 2. Commissione centrale (Cce) e Comitato centrale (CC)**
- 3. Sicurezza 2024**
- 4. Riunione del Comitato centrale**
- 5. Assemblea dei delegati**
- 6. Conferenza dei presidenti**
- 7. Giornata della migrazione / Clean**
- 8. Commissione donne**
- 9. Comunicazioni SEV**
- 10. Comunicazione delle FFS**
- 11. In conclusione**

1. La parola al presidente centrale

Il 2024 appartiene ormai al passato. Come ogni anno viene stilato un bilancio e vi sono indicazioni di quello che ci attende nel 2025. A inizio anno abbiamo dovuto salutare per sempre il nostro collega Bruno Kirchhofer, per lunghi anni membro della Commissione centrale. Ci sono sicuramente momenti più belli che andare a un funerale.

Per quanto riguarda la sicurezza sono successe varie cose. Dopo l'incidente mortale e le molte irregolarità registrate in tutte le Divisioni, si è cominciato a riflettere. Anche noi nella Sottofederazione abbiamo deciso che questo tema dev'essere sempre attuale. Il nostro incaricato per la sicurezza è il collega Christian Eichenberger. A FFS Cargo, l'anno ha preso avvio con una mail minacciosa della direzione Produzione. Questo però non va nella direzione giusta, se le sedi dotate di avvisatori di binario e di WaRa (funzione di avvertimento manovra) sono ben poche. Se poi si viene minacciati di conseguenze legali in caso di mancata osservanza, allora si vede che si è agito in maniera avventata e frettolosa. Gli addetti alla manovra si attendono strumenti di lavoro affidabili, per poter lavorare in sicurezza. Se ad esempio la nuova App Willy / Orca non funziona, e il mancato funzionamento ti ruba il tempo per effettuare in modo regolare i controlli dei treni e le altre verifiche, non deve stupire se poi capitano gli incidenti.

Anche nel Traffico viaggiatori vi sono state molte irregolarità. Nelle analisi sono state citate come discrepanze.

Sono giunte in porto anche le trattative salariali. Vi è stato un aumento generalizzato dello 0,8 per cento, un premio unico individuale dello 0,7 per cento e come compensazione del rincaro per il 2024 un ulteriore 0,5 per cento, pari a 500.– franchi.

I CCL di FFS e di FFS Cargo sono stati prolungati fino alla fine 2028, riportando un po' di quiete, ma ora l'azienda vuole rinegoziare le BAR. Un modo di procedere che è legato al progetto WEST (sviluppo ulteriore dei servizi a turni). Questo ci darà molto da fare nel 2025, perché le FFS vogliono personale flessibile e poter assegnare i turni come garba a loro.

Nel 2024 ci sono state elezioni di rinnovo degli organismi sindacali per il prossimo periodo amministrativo. La struttura demografica continua ad essere una sfida. Dobbiamo assolutamente trovare giovani pronti a lottare per buone e solide condizioni di lavoro e ad impegnarsi nelle sezioni, nelle sottofederazioni e nel SEV.

Dopo che Fabbio Winiger ha rinunciato alla sua carica, nella Cce gli è subentrato Christian Eichenberger quale vicepresidente, Rolf von Däniken è il nuovo segretario centrale. Rolf si è familiarizzato rapidamente con il nuovo lavoro ed è anche il responsabile per il reclutamento nella SF. Fa molto piacere vedere come funziona la collaborazione in seno alla Cce.

Ringrazio i miei colleghi della Cce, che mi assicurano il loro appoggio; insieme lavoriamo per il bene e gli interessi dei membri della RPV. Voglio estendere i ringraziamenti al Comitato centrale, ai presidenti sezionali, alla CVG e a tutti coloro che in qualche modo operano per la RPV e dedicano il loro tempo in favore dei nostri membri e del SEV.

2. Commissione centrale (Cce) e Comitato centrale (CC)

Nell'anno in esame 2024 questi organi erano così composti:

Commissione centrale

Presidente centrale	Danilo Tonina, Beringen
Vicepresidente	Christian Eichenberger, Bülach
Cassiere centrale	Heinz Schneider, Werdenberg
Segretario centrale	Rolf von Däniken, Birsfelden



Comitato centrale

CVG SEV	Richard Schlegel, Trübbach
Rappresentante Romandia	Frédéric Monnier, Lausanne
Rappresentante Ticino	al momento vacante

Commissione di verifica della gestione

Membro CVG	Peter Zürcher, Weinfelden
Membro CVG	Yüksel Ilican, Ostermundigen
Membro CVG	Roger Amsler, Staffelbach
Membro CVG	Daniel Purtschert, Littau

Comitato SEV

Danilo Tonina, Beringen
Christian Eichenberger, Bülach

Membro supplente	Daniel Purtschert, Littau
------------------	---------------------------

Migrazione	vacante
-------------------	---------

Rappresentante Commissione donne	vacante
---	---------

Commissione centrale

Nel corso del 2024 la Commissione centrale (Cce) ha tenuto tre riunioni a Buchs SG, tre a Sciaffusa e quattro online con Teams. Fra i temi trattati l'organizzazione dell'Assemblea dei delegati, il Comitato centrale e la Conferenza dei presidenti, oltre alle questioni legate alle FFS, alla CoPe e alle sezioni.

Corsi di formazione

Nel 2024 non vi sono stati corsi di formazione (l'ultimo risale al 2009).

Movimento soci

Le cifre dei nostri effettivi:

Membri RPV il 31 dicembre 2023:	1197
Membri RPV il 31 dicembre 2024:	1160

I nuovi membri sono stati 87.

In memoria

I seguenti colleghi ci hanno lasciato per sempre nel corso del 2024:

<u>Nome e cognome:</u>	<u>Sezione:</u>	<u>Anno di nascita:</u>
Bruno Kirchhofer	RPV Basilea	1951
Daniel Ellenberger	RPV Basilea	1962
Gerhard Arni	RPV Berna	1960
Roland Kropf	RPV Zurigo	1961
Tokey Haciali	RPV Svizzera centrale	1964
Christian Burnier	RPV Ginevra	1962

Vogliamo serbare un caro ricordo di loro e di tutte le colleghe e i colleghi sindacalizzati deceduti nell'anno in esame.

3. Sicurezza 2024

L'anno scorso vi sono stati diversi tentativi da parte di FFS Cargo di fare qualcosa alla luce dei numerosi incidenti, alcuni purtroppo con esito letale. Le misure qui indicate sono sempre valide e vengono attuate.

Istruzioni sulla sicurezza di Produzione Cargo

Le norme sulla sicurezza qui appresso elencate corrispondono alle prescrizioni già oggi in vigore e ai cosiddetti «Geste Métier» per i movimenti di manovra a FFS Cargo, esse vanno rigorosamente rispettate. La loro inosservanza mette a rischio la sicurezza tua e quella dei tuoi colleghi. Se non esegui a regola d'arte i lavori che ti sono affidati, commetti inoltre una violazione degli obblighi di diligenza e fedeltà. Questo può comportare implicazioni legate al diritto del lavoro.

Agire in modo consapevole in caso di «via libera con prudenza».

Il segnale basso che presenta l'immagine «via libera con prudenza» dev'essere quietanzato con l'annuncio ad alta voce «via libera con prudenza» e la rispettiva frenatura. Con le corse di manovra indirette, secondo la situazione la frenatura viene ordinata dal capomanovra con l'ordine «rallentare» o «vagone».

Trasmissione di informazioni sull'ordine di avanzare con le corse indirette.

La persona che dà l'ordine di avanzare trasmette l'informazione sulla posizione del segnale o degli scambi al conducente del veicolo motore e assicura così l'uniformità delle informazioni tra gli interessati. Ad esempio: Indietro, il segnale mostra «via libera con prudenza» ... / indietro, il primo scambio è in posizione giusta ecc.

Obbligo di utilizzare l'App WaRa (funzione di avvertimento manovra).

Dove disponibile, l'App WaRa dev'essere utilizzata in maniera obbligatoria. Sono possibili eccezioni, che sono definite nelle istruzioni sulla sicurezza.

L'App WaRa (funzione di avvertimento manovra) è stata adattata per il 21 maggio 2024. Essa visualizza, avvisa, allarma. Dopo una fase sperimentale di vari mesi, la nuova App «Funzione di avvertimento manovra» sarà implementata in fasi successive. Viene così messo a disposizione del personale di manovra uno strumento di lavoro che può impedire gli incidenti. Le celle Itis e i corrispondenti punti d'esercizio sono già stati aggiunti a quelli esistenti. (sono nuovi: Brugg, Goldau, Othmarsingen, Basilea, Rorschach, Berna, Langenthal, Olten, Wankdorf e San Gallo)

Utilizzo degli avvisatori di binario.

Dove possibile, i percorsi devono essere obbligatoriamente richiesti con l'avvisatore di binario (riduzione dei malintesi). Anche in questo caso ci sono eccezioni, che sono definite nell'istruzione sulla sicurezza.

Istruzione di lavoro sui dispositivi di protezione individuale (DPI) valevole dal 1° aprile 2024.

Si osservino l'articolo 4.3 Protezione dell'udito e l'Appendice A.

Articolo 4.3: Nella zona dei binari, durante le operazioni di aggancio / sgancio è obbligatorio il porto di una protezione dell'udito. Per queste attività si deve portare una protezione auricolare, non si tratta più di una raccomandazione ma di un obbligo.

Appendice A: ... il porto è obbligatorio al momento di agganciare / sganciare...

Sicurezza sul lavoro con le BR 193 (loc Siemens)

Questa locomotiva ha una cabina di guida sporgente in avanti. Secondo le PCT R 300.4 cifra 1.7.4, si può entrare fra i veicoli soltanto quando essi sono fermi e i respingenti o gli accoppiamenti si toccano reciprocamente.

Se la BR 193 dev'essere assicurata con staffe d'arresto, queste vanno posate direttamente davanti alle ruote.

La tavola d'avvertimento per staffe d'arresto va apposta al gancio di trazione. Scalette e corrimano frontali non devono essere utilizzati come pedane di manovra. La manovra va eseguita dalla cabina di guida.

4. Riunione del Comitato centrale

I partecipanti alla riunione del Comitato centrale a Chiasso sono stati accolti dal presidente centrale Danilo Tonina. Egli ha salutato in modo particolare Pietro Gianolli, per la traduzione simultanea, e Yuri de Basi e la sezione Ticino per aver organizzato la riunione. I presenti sono stati informati sulle nuove norme relative alla protezione dei dati. Tutti hanno accettato di essere fotografati e citati per nome.

Istruzione di lavoro «Dispositivi di protezione individuale (DPI)» valevole dal 1° aprile 2024. Devono essere osservati sia l'articolo 4.3 Protezione dell'udito sia l'Appendice A, articolo 4.3: Nella zona dei binari, al momento di agganciare / sganciare veicoli è obbligatorio indossare una protezione dell'udito.

Appendice A: ... il porto è obbligatorio al momento di agganciare / sganciare...

Anche la funzione di avvertimento manovra (WaRa) deve contribuire ad aumentare la sicurezza; questa funzione ha come obiettivo di ridurre il numero di casi legati a un segnale basso e le conseguenze che ne derivano nel settore centralizzato, come pure di aumentare la sicurezza nell'esercizio ferroviario. Oggi un quarto circa delle irregolarità di manovra è in relazione con la disposizione e la circolazione su percorsi di manovra dotati di segnali bassi. Molto spesso, la causa va ricondotta alle errate aspettative del capomanovra.

Affari sindacali

Alla sede centrale del SEV a Berna sono state occupate quasi tutte le funzioni vacanti. Il vicepresidente Patrick Kummer si occupa dei CCL e di salari; al posto di Jürg Hurni è arrivato Rene Zürcher che riprende il dossier Divisione P; Urs Huber è stato sostituito da Michael Buletti per il settore Infrastruttura; Susanne Oeler gestisce il dossier Immobili e Katrin Leuenberger la BLS.

Durante la riunione, Angelo Stroppini ha svolto una breve relazione sul tema «Ticino: un caso particolare». Il segretariato SEV di Bellinzona incontra regolarmente le varie sezioni ticinesi. La prevista liberalizzazione nel trasporto dei viaggiatori a livello di UE è causa di qualche preoccupazione. Nel 2025 potrebbe esserci un taglio delle prestazioni nel settore dei TP. In Ticino, negli anni 2022 / 2023 la mobilità è aumentata del 17 per cento. Di recente la sezione RPV Ticino ha eletto il nuovo comitato. Al momento vi sono due domande di protezione giuridica in corso.

Il salario nel servizio di manovra è ancora al passo coi tempi? Le rispettive professioni (manovra / Clean) andrebbero anche adeguatamente retribuite. Questo sarà un argomento per il prossimo CCL. Non sempre le assunzioni temporanee sono trasformate in pianta stabile. Un tema attuale sia in Ticino sia nel SEV.

5. Assemblea dei delegati

Il presidente centrale Danilo Tonina ha dato il benvenuto ai partecipanti alla 126esima Assemblea dei delegati. Ha ringraziato il particolare il collega Patrick Rouvinez per la traduzione simultanea. Durante la riunione vengono scattate alcune foto per il giornale e il nostro sito web. Tutti i presenti si dicono d'accordo.

Nomine 2025 - 2028

Sia la Commissione centrale (Cce) sia il Comitato centrale (CC) sono stati nuovamente eletti. Yuri de Biasi ha rinunciato al suo mandato di rappresentante per il Ticino e quale delegato alla Conferenza CCL. Riconfermata anche la CVG della sottofederazione. Daniel Purtschert resterà in questa commissione fino all'AD 2025. Per intanto rimane vacante il posto nella Commissione donne.

Affari sindacali

Rene Zürcher: porta i saluti della Direzione sindacale SEV e si presenta brevemente. Nel SEV dal 2018 quale segretario sindacale, ha preso il posto di Jürg Hurni. È specializzato nella LDL (centro di competenza Durata del lavoro)

Sicurezza:

Certificato di sicurezza (CSic) 2024

Negli ultimi mesi a FFS Cargo si è lavorato intensamente sul sistema di management e i processi. Alla Produzione sono già stati intrapresi vari miglioramenti, ad esempio per i locali comuni e sulle prescrizioni d'esercizio, con la formazione sui nuovi processi. Procedure chiare e comprensibili sono la base per poter ottenere il certificato di sicurezza.

Istruzione sulla sicurezza di FFS Cargo

I seguenti elementi sono stati adottati in modo vincolante o richiamati: Agire in modo consapevole in caso di «via libera con prudenza», trasmissione di informazioni sull'ordine di avanzare per corse a guida indiretta, impiego dell'App WaRa, impiego degli avvisatori di binario. La base per un lavoro in sicurezza è costituita dal rispetto delle regole e dei processi esistenti. Anche l'osservanza dei Geste Métier garantisce che ovunque si lavori allo stesso modo.

6. Conferenza dei presidenti

Il presidente centrale Danilo Tonina ha aperto l'annuale Conferenza dei presidenti, tenutasi in concomitanza con la riunione del Comitato centrale, l'ultimo giorno di settembre al Seehotel di Bönigen. Oltre ai membri del CC erano presenti la Commissione centrale e i presidenti sezionali o i rispettivi sostituti. Un saluto particolare è andato ai due traduttori simultanei Patrick Rouvinez per il francese e Pietro Gianolli per l'italiano, ringraziati per il non sempre facile compito della traduzione simultanea.

Lavoro di gruppo sul reclutamento

Su questo tema era presente a Bönigen la collega Steffi Fürst. Dopo una breve presentazione e una panoramica sul suo settore di attività al SEV, i presidenti e i loro rappresentanti hanno avuto la possibilità di riflettere in gruppo sul SEV e sul tema del reclutamento dei membri.

Uno sguardo al passato dovrebbe mostrare perché siamo entrati nel SEV e/o nel sindacato. Molti colleghi anziani ci hanno detto che fino a poco tempo fa non si trattava di decidere se aderire al SEV, ma solo quando. L'adesione è spesso associata ai termini «insieme», «lottare», «vincere», «fiducia» e «apprezzamento».

Questi valori possono essere declinati ancora oggi e anche in varie forme. Il CCL FFS e FFS Cargo, come pure le BAR, sono in prima linea quando si parla di lotta, collaborazione e successo. La fiducia si riflette nei nuovi membri e il loro numero è rallegrante. L'apprezzamento è legato al reclutamento e i migliori reclutatori vengono premiati per i loro sforzi.

Per quale motivo i nuovi membri aderiscono al SEV?

La protezione giuridica Multi Coop viene citata da tutti i gruppi, seguita dalle offerte formative di Movendo o dei corsi del SEV stesso. Il fatto che il SEV sia firmatario di diversi CCL e sia fortemente coinvolto nelle FFS è stato naturalmente menzionato da tutti; si è inoltre capito che non è possibile rinunciare ai valori sanciti dai CCL FFS e FFS Cargo.

Il fatto che anche gli apprendisti (gratuitamente) e i pensionati (metà della quota associativa) traggano vantaggio dall'appartenenza al SEV viene citato come motivo e non dovrebbe essere tralasciato quando si tratta di reclutare o mantenere i membri. La coesione, il rispetto reciproco e all'interno delle diverse categorie professionali hanno completato questa parte della domanda.

Le campagne di reclutamento, con o senza la partecipazione a una giornata di visita al SEV, devono e continueranno ad avere luogo. Ove possibile, queste dovrebbero avvenire direttamente con i membri o con coloro che si vogliono reclutare sul posto. Il contatto personale e diretto è auspicabile e dimostra l'apprezzamento reciproco.

Sicurezza:

Che vantaggi ha la riduzione a 20 Km/h nel servizio di manovra?

Che cosa è emerso dall'analisi? «In effetti, gli eventi e i costi dei sinistri sono in calo», ha spiegato la responsabile di progetto Darija Haas, «tuttavia i risultati del progetto pilota non mostrano un quadro ben preciso, vale a dire: non abbiamo potuto stabilire che questo sviluppo positivo sia direttamente legato alla riduzione a 20 km/h.» L'evoluzione è dovuta piuttosto a vari provvedimenti (per es. la comunicazione di manovra, la funzione di avvertimento manovra) e in particolare all'accresciuta consapevolezza e all'agire nella zona dei binari.

Per tale ragione la prescrizione relativa ai 20 km/h è stata nuovamente revocata dal 7 ottobre 2024.

Secondo le PCT, R300.4 cifra 3.6.1, durante la manovra, la velocità di corsa va adattata alla visibilità, alle condizioni locali e ai mezzi di frenatura disponibili. Si può circolare solo alla velocità che permette di fermare con sicurezza nel punto previsto.

È raro che FFS Cargo annulli qualcosa che ha introdotto essa stessa.

L'App WaRa (funzione di avvertimento manovra) visualizza, avvisa, allarma. Dopo una fase sperimentale di vari mesi, la nuova App «Funzione di avvertimento manovra» viene implementata in fasi successive. Viene così messo a disposizione del personale di manovra uno strumento di lavoro in grado di impedire gli incidenti.

7. Giornata della migrazione / Clean

Il 27 settembre 2024 si è svolta a Olten l'annuale giornata della migrazione SEV, organizzata al motto «Per la partecipazione politica e sociale e le pari opportunità sul lavoro». Punto centrale la relazione dell'esperto di politica sociale Alessandro Pelizzari, che ha parlato di condizioni di lavoro precarie. Egli ha mostrato l'importanza di un mercato del lavoro ben regolamentato e delle strategie sindacali in questo campo. L'evento, organizzato per la prima volta dalla segretaria per la migrazione Besa Mahmuti, ha registrato una buona frequenza e ha permesso un utile scambio di esperienze. Nel 2025 non vi sarà una giornata della migrazione.

La giornata Clean si è svolta il 27 gennaio a Goldau SZ, organizzata dalla sezione RPV Zurigo. I colleghi della pulizia carrozze di FFS Viaggiatori hanno discusso in primo luogo di temi legati alla formazione di base e continua e di «che cosa può fare il SEV per i collaboratori temporanei?». Al termine è stato allestito un catalogo di rivendicazioni all'indirizzo delle FFS.

La prossima giornata SEV avrà luogo il 15 febbraio 2025 e si occuperà di distribuzione e qualità. Anche questa sarà organizzata dalla sezione RPV Zurigo.

8. Commissione donne

Il posto per una nostra rappresentante è sempre vacante e noi cerchiamo una candidata.

9. Informazioni dal SEV

Negoziati con l'UE

Il SEV è sconcertato dal comportamento dell'UFT

Il SEV è soprattutto stupito dalla proposta dell'UFT di preparare una direttiva sugli standard sociali con l'istituzione di «salari minimi». Già dalla fine dello scorso anno, i partner sociali e il SEV in particolare avevano ripetutamente e chiaramente messo in guardia dal fatto che una tale direttiva non può sostituire efficacemente le trattative per i contratti collettivi di lavoro (CCL). L'UFT ha però ignorato anche questi avvertimenti, presentandosi improvvisamente come partner sociale al quale i rappresentanti dei lavoratori possono esprimere i loro «desiderata». In Svizzera, i rapporti tra le parti sociali funzionano diversamente. I sindacati chiedono che i partner sociali abbiano voce in capitolo nelle trattative per il settore ferroviario. Invece di una direttiva, la Svizzera deve insistere su CCL vincolanti, che devono essere rispettati dai partner europei. I salari minimi che l'UFT intende definire sono in realtà salari da dumping e non costituiscono quindi uno strumento adeguato. Inoltre, è necessario regolamentare molti altri aspetti, come il diritto alle vacanze, l'orario di lavoro (in particolare il rispetto della legge sulla durata del lavoro) e il controllo delle disposizioni. Tutto ciò è realizzabile solo tramite contratti collettivi di lavoro, com'è consuetudine in Svizzera e con istituzioni appropriate che ne sorvegliano il rispetto. La Svizzera deve altresì insistere nelle trattative affinché venga mantenuto il collaudato modello di cooperazione, che è utilizzato anche in molti paesi dell'UE e che garantisce il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario.

San Gottardo: prestazioni esemplari del personale ferroviario

Il deragliamento di un treno merci avvenuto il 10 agosto 2023 e la chiusura parziale della galleria di base del Gottardo hanno rappresentato una grande sfida per il personale ferroviario. «Solo grazie all'impegno dei ferrovieri è stato possibile mantenere l'esercizio ferroviario e ripristinare la piena funzionalità della galleria ferroviaria più lunga del mondo», afferma il vicepresidente del SEV Patrick Kummer. In condizioni difficili, il personale si è messo subito al lavoro per riparare gli ingenti danni all'interno della galleria. Anche il personale del treno e di locomotiva in servizio sui treni dirottati sulla linea di montagna ha dovuto affrontare molte sfide, come la modifica dei turni di lavoro con breve preavviso, l'allungamento dei turni di servizio e la riduzione dello spazio a disposizione sui treni. Il personale ha lavorato intensamente per mantenere in funzione l'esercizio sostitutivo. Per il SEV è chiaro che il normale esercizio della galleria di base del San Gottardo è ora nuovamente possibile grazie all'instancabile impegno del personale. Il SEV si aspetta che FFS e FFS Cargo tengano in debito conto questo fatto. Molte professioni ferroviarie sono ancora oggi pericolose e una piccola disattenzione può avere conseguenze enormi. Il vicepresidente del SEV Patrick Kummer sottolinea che «anche senza incidenti come quello della galleria di base del San Gottardo, il personale ferroviario è quotidianamente sottoposto a una forte pressione. Le FFS e FFS Cargo devono pertanto garantire che la carenza di personale venga colmata senza tergiversare e che la sicurezza del personale ferroviario rimanga una priorità assoluta». La galleria di base del San Gottardo è stata riaperta all'esercizio ordinario il 2 settembre 2024.

FFS, SEV e federazioni del personale prolungano la durata dei CCL sino al 2028

I contratti collettivi di lavoro (CCL) di FFS e FFS Cargo attualmente in vigore sono stati prolungati fino alla fine del 2028. Le FFS e la comunità di trattative composta da SEV, transfair, VSLF e AQTP sono liete di essere giunte a un accordo sulla proroga del CCL al termine di negoziati impegnativi con punti di vista divergenti.

La proroga sino a fine 2028 consentirà alle FFS di continuare a offrire alle proprie collaboratrici e ai propri collaboratori condizioni d'impiego interessanti e competitive, aspetto che sta molto a cuore sia alle FFS sia alla comunità di trattative. Alla luce della difficile situazione del mercato del lavoro e delle sfide finanziarie, le FFS e la comunità di trattative torneranno al tavolo dei negoziati già a inizio 2025. Ci si chinerà, fra le altre cose, sullo sviluppo delle regolamentazioni specifiche settoriali sulla durata del lavoro (BAR).

10. Comunicazioni delle FFS

Gruppo FFS

Le FFS e l'intelligenza artificiale (IA)

Ormai tutti ne parlano: intelligenza artificiale e ChatGPT. Nel bene o nel male questi temi sono diventati attuali e tali resteranno per molto tempo. Ora anche le FFS hanno un proprio accesso alla tecnologia di ChatGPT: la chat AI FFS. Se utilizzato in modo intelligente, questo può essere molto utile nel quotidiano.

Tra febbraio e marzo 2024 le FFS hanno compiuto con Alstom corse in telecomando con una loc del tipo AEM 940

Le corse di prova servono a verificare l'idoneità ai progetti di standardizzazione europei e la loro applicabilità in Svizzera. Nello specifico, a stabilire se per un cosiddetto «remote operator» (conducente del veicolo a distanza) sarebbe possibile, in esercizio automatizzato, condurre un treno in avaria verso un settore sicuro. Per intanto i treni a guida autonoma nel traffico viaggiatori non sono una priorità per le FFS.

Alle stazioni di servizio ferroviarie, le FFS aggiungono al diesel il 25 per cento di HVO, «Hydrotreated Vegetable Oil». In questo modo riducono le loro immissioni di CO₂.

Da aprile 2024 nelle 64 stazioni di servizio ferroviarie delle FFS si utilizza una miscela diesel, chiamata HVO Blend, con il 25 per cento di HVO. Questa miscela è compatibile con tutti i motori diesel e abbassa fino al 20 per cento le emissioni di CO₂.

Grazie alle migliori proprietà di combustione con HVO e meno particelle di fuliggine (circa il 19 per cento), FFS Cargo si attende anche intervalli di manutenzione più lunghi e una riduzione dei costi di manutenzione. I costi aggiuntivi del carburante alternativo si aggirano sul 10 per cento, corrispondenti a quasi 600 000 franchi l'anno per FFS Cargo.

FFS e discriminazioni, mobbing e molestie

Due sono le cose importanti: prima di tutto, alle FFS vale la tolleranza zero, per le FFS ogni caso è uno di troppo. Ogni caso annunciato viene analizzato scrupolosamente. Secondariamente, è cruciale che le persone interessate si facciano avanti. In caso di necessità rivolgendosi alla Consulenza sociale FFS

Il 1° maggio 2025 le FFS adottano le seguenti misure salariali per il personale subordinato al CCL:

1. Aumento generale del salario dello 0,8 per cento
2. Risorse per misure salariali individuali secondo il sistema retributivo per un totale di 0,7 per cento

3. Importo unico per ogni dipendente come compensazione del rincaro per il 2024 pari allo 0,5 per cento:

- grado di occupazione del 50 per cento e oltre: CHF 500.–

- grado di occupazione fino al 50 per cento: CHF 250.–

Il premio unico sarà pagato con il salario di gennaio 2025

FFS Cargo

Trasporto merci a gennaio 2024:

Il messaggio del Consiglio federale prevede diversi provvedimenti per la modernizzazione del traffico merci su rotaia e il rafforzamento del traffico a carri isolati. Dal canto loro le FFS comunicano di operare al rinnovamento del trasporto merci, puntando sui partenariati, una produzione ferroviaria ottimizzata oltre a moderne tecnologie.

Con un messaggio licenziato il 10 gennaio 2024, il Consiglio federale esprime la volontà di potenziare il traffico merci su rotaia dal punto di vista tecnico, finanziario e organizzativo. A tale scopo esso intende adeguare le condizioni quadro per il traffico a carri completi isolati (TCCI), e prevede anche un sostegno finanziario per un periodo limitato.

Il più grande cambiamento di sistema nella storia di FFS Cargo effettuato con successo

Dopo quasi 30 anni di esercizio, a fine 2023 è stato messo in pensione l'attuale sistema di prenotazione dei carri «Cargo Informations System» (CIS). L'adozione delle nuove applicazioni Cargo Digital, ORCA e Willy rappresenta una pietra miliare per FFS Cargo e si è potuta realizzare solo grazie al grande impegno di tutti gli interessati.

Durante la manovra, l'acqua che si raccoglie sui tetti dei carri si riversa sugli addetti alla manovra. Un fatto davvero sgradevole! FFS Cargo ha riconosciuto il problema e adotta una soluzione efficiente.

È un problema che si conosce da tempo nel servizio di manovra: quando piove, l'acqua si accumula sui tetti dei carri coperti del tipo 245 e 246. Quando questi veicoli vengono mossi, l'acqua finisce direttamente sul personale che si trova sul predellino del carro in questione.

Dopo un evento e grazie a svariate segnalazioni del personale interessato, è stata valutata una soluzione in grado di aumentare la sicurezza: fissare delle grondaie ai carri. I tipi di vagoni entranti in considerazione vengono dotati da Asset Management di due grondaie ad entrambe le pareti frontali. Degli oltre 1500 carri che prevede l'operazione, finora ne sono stati modificati appena 80.

Osservanza del segnale basso retrostante

Sempre più spesso si constata che i percorsi di manovra non vengono percorsi completamente o che in caso di mancata completa percorrenza i segnali bassi retrostanti non vengono osservati. Questo comporta gravi pericoli. I punti seguenti sono da osservare assolutamente:

- per quanto possibile utilizzare sempre completamente i percorsi di manovra
- per quanto possibile, fermare sempre in una sezione senza scambi
- in caso di scambi non occupati tra i veicoli da spostare e il prossimo segnale basso, si deve sempre osservare anche il segnale basso retrostante
- se il segnale basso retrostante si trova dietro i veicoli da spostare, e in mezzo vi sono scambi non occupati, il capomanovra deve assolutamente procurarsi il consenso del capomovimento

RACO (comunicazione di manovra)

La prova in esercizio ha preso avvio ad agosto 2024 a Bienne. L'implementazione del nuovo tablet «Activ 5» è prevista all'inizio del 2025.

G-ensis:

Il responsabile del traffico merci FFS ha riferito in merito al programma e alle tappe relative all'acquisto di nuove locomotive di linea. Insieme e come team Cargo la trasformazione è realizzabile!

Le Vectron sono arrivate

Le formazioni avvengono in modo positivo e FFS Cargo investe molto nelle nuove locomotive di linea noleggiate Vectron Br193. Come procedono le cose nelle singole sedi? Briga ha già potuto completare con successo la formazione, per Olten la conclusione è prevista poco prima del cambiamento d'orario del 15 dicembre. Lausanne-Triage e Bienne finiranno la prima fase della formazione per fine gennaio 2025. Dopo una breve pausa, si continuerà da marzo 2025 con le sedi di RBL e Bülach. Per finire, sarà poi il turno dei due depositi di Chiasso e Basilea. Così entro il mese di ottobre 2025, i quasi 550 tra macchinisti e macchiniste di FFS Cargo avranno fatto la conoscenza dei nuovi veicoli.

Traffico viaggiatori

La sede di Coira è stata chiusa con il cambiamento d'orario di dicembre 2024. (ora Rapperswil)

Sviluppo ulteriore del settore Condotta dei treni e manovra (ZFR)

Una bozza di concetto per lo sviluppo del settore ZFR e gli orientamenti previsti sono stati illustrati alle parti sociali. I lavori sono terminati per fine agosto 2024. Sono state presentate le conseguenze per i settori della condotta dei treni e la manovra.

11. Due parole per finire del vicepresidente centrale

Care colleghe e cari colleghi

In conclusione di questo rapporto di attività, vorrei ringraziare tutti coloro che lo scorso anno si sono impegnati per la nostra causa, in particolare i membri della Commissione centrale e del Comitato centrale per il loro lavoro e il loro appoggio.

Non posso dimenticare tutti i comitati di sezione che operano silenziosamente per noi manovristi. A loro va un grande e sincero grazie.

A nome della sottofederazione RPV ringrazio il SEV, la Direzione sindacale, le segretarie e i segretari sindacali e tutte le colleghe e i colleghi del SEV per la buona collaborazione e il prezioso sostegno in favore dei nostri membri e di tutti i lavoratori.

Il SEV è forte quanto lo sono i suoi membri!

A nome della Commissione centrale RPV

Bülach, 24 dicembre 2024

Per il rapporto di attività:
il vicepresidente RPV
Christian Eichenberger