

Risparmiate  
sul premio fino al  
**10%**

Le voglio  
tutte e due.

**Una cassa malati online semplice e una consulenza personalizzata?**

In qualità di membri del VSLF le riceverete tutte e due, ma spendendo molto meno. Per cambiare cassa malati bastano pochi cli: [kpt.ch/vslf/it](http://kpt.ch/vslf/it)



## Editoriale

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

+VSLF

«Capito. Rispondere!»

Chiunque abbia avuto almeno una volta a che fare con una radiotrasmittente, conosce questo radiomessaggio come le proprie tasche. Si chiude la chiamata e si lascia libero il canale per l'altro interlocutore. Questo lo conosco bene dalla mia attività di vigile del fuoco, dove la capacità dei canali è limitata e (nella maggior parte dei casi) i contenuti sono importanti, se non addirittura di vitale importanza. Lì tutto ha sempre funzionato correttamente, anche nei bunker più profondi.

„LISA“, è così che si chiama la nuova rice-trasmittente per le manovre di smistamento. Se solo fosse semplice come i pratici apparecchi analogici di una volta! Purtroppo, il radiomessaggio più frequente del LISA è „Non ho capito – ripetere“.

In generale, la comunicazione è un tema centrale nell'ambito delle ferrovie, e lo è ancora di più alla luce della crescente tendenza alla centralizzazione e alla riduzione del personale sul posto. Se, una volta, era ancora possibile vedere un responsabile della circolazione dei treni che dalla sua torre osservava i binari per avere un quadro generale della situazione, al giorno d'oggi al massimo lo si vedrà guardare gli aerei che sfrecciano in cielo.

È evidente che la questione della comunicazione tra il macchinista e la centrale d'esercizio dev'essere analizzata più da vicino, in quanto i malintesi possono avere delle conseguenze devastanti. L'Ufficio federale dei trasporti ha pertanto definito i requisiti che i macchinisti devono soddisfare per comunicare in una lingua straniera. A sua volta, questo presuppone il possesso di un'adeguata formazione che dovrebbe essere impartita tramite un E-Learning-Tool che, però, finora non ha funzionato. Le domande d'esame infatti esulavano completamente dal nostro contesto e dal nostro ambito lavorativo. Sono molti i candidati che non sono riusciti a superare l'esame, tra cui anche alcuni che sono bilingui. Questo argomento è stato trattato anche da Gaby Fischer e Matthieu Jotterand.

La scorsa estate ho avuto modo di partecipare a diversi incontri e anche ad un seminario sui PCM. Più si saliva di livello e più cambiava il „wording“ utilizzato. Durante i workshop e le riunioni si discuteva di „mindsets“ e di „learnings“. Appena dicevo qualcosa di buono, erano „tutti con me“. Purtroppo, non in cabina. A volte ave-

vo l'impressione che chi sta „ai piani alti“ non abbia la benché minima idea di cosa succede „ai piani bassi“, sulle rotaie, ciò che invece sarebbe di estrema importanza, dal momento che ogni singola decisione che viene presa alle alte sfere ha delle ripercussioni dirette sul nostro lavoro. Non è che adesso mi aspetti dei corsi di base da ripetere ogni cinque anni..., ma un po' più di vicinanza alla tematica che ci concerne di certo non farebbe male.

La comunicazione può avvenire in molti modi. Il supporto cartaceo è considerato ormai superato, anche se personalmente trovo che senz'altro abbia i suoi vantaggi. E non solo quando la carta è avvolta su un rotolo di cartone. Vi si possono prendere degli appunti, la si può portare ovunque con sé e non necessita né di corrente né di una connessione dati. I comunicati cartacei possono essere appesi ovunque e chiunque li può vedere quando ci passa davanti. Certe volte può però essere anche uno svantaggio, come per esempio quando si affiggono delle campagne di sensibilizzazione all'interno degli spazi pubblici.

Si dice che il futuro appartiene ai mezzi di comunicazione elettronici. Tanto più incomprensibili e inaccettabili sono allora i problemi con cui attualmente si deve confrontare la divisione FFS Traffico viaggiatori a causa del nuovo strumento di pianificazione del personale SOPRE. In questo modo il lavoro del macchinista si riduce ad una guida strumentale. „Che cosa, dove, con che cosa“: questo è uno dei principi gestionali dei vigili del fuoco. Semplice, facile e funzionale. Sopre è un vero fiasco su tutti tre i punti. E così, dal 1° novembre, data in cui è stato introdotto il tool Sopre, la gestione del personale di locomotiva si è essenzialmente trasformata in una sorta di ufficio informazioni. Prendere la linea è praticamente impossibile. Già alle due del mattino regolarmente ci sono da tre a quattro persone che attendono il tanto sospirato momento per parlare. Il fatto che già anni fa FFS Cargo vi abbia rinunciato per una questione di costi non sorprende affatto gli utenti.

Nell'anno che si sta per concludere, le concessioni per il traffico a lunga percorrenza delle FFS sono salite alla ribalta della scena politica. FFS, SOB e BLS si stanno contendendo la torta. Se, da una parte, la SOB e le FFS pare abbiano trovato un linguaggio comune, dall'altra parte le trattative tra le FFS e la BLS si sono svolte con toni decisa-



mente meno concilianti. Il finale è ancora aperto. Un'équipe diretta da Felix Traber si è posta degli interrogativi sui possibili scenari. Dall'analisi emerge che non tutto è così facile come sembra. E anche che il mercato può influire sul sistema ferroviario solo in maniera limitata, ma che le sinergie possono essere distrutte molto rapidamente.

Nonostante i pesanti turni, per le imminenti festività auguro a tutti voi un po' di tranquillità, tanta pace e delle belle chiacchierate con i vostri cari!

Markus Leutwyler  
Redattore





# WELLNESS

## AU BORD DU LAC DE THOUNE

Laissez-vous séduire par un magnifique plateau ensoleillé sur la riviera du lac de Thoune.

Offre valable pour un séjour  
jusqu'au 24 décembre 2018  
(sauf jours fériés)

La région touristique d'Interlaken et  
de la Jungfrau vous offre une  
multitude de possibilités d'excursions journalières.

**1 nuit weekend CHF 175.–** par personne  
(samedi au dimanche, chambre selon disponibilité)

**1 nuit seulement CHF 165.–** par personne  
(dimanche au samedi, chambre selon disponibilité)

**2 nuits seulement CHF 310.–** par personne  
(chambre selon disponibilité)

**3 nuits CHF 435.–** (vue sur le village),  
**CHF 465.–** (vue sur le lac) par personne

**7 nuits seulement CHF 899.–** (vue sur le village),  
**CHF 999.–** (vue sur le lac) par personne

### Nos prestations :

- Un apéritif de bienvenue
- Nuitée en chambre double avec baignoire/douche/WC, peignoir, mules en éponge, sèche-cheveux, balcon ou terrasse, téléphone, télévision et radio
- Buffet du petit-déjeuner riche et varié
- Menu du soir composé de 4 plats à choix
- Entrée libre dans notre oasis wellness avec bain thermaux (35°), jacuzzi à l'intérieur et à l'extérieur, corridor Kneipp, espace fitness et espace Sauna

**Supplément en chambre simple CHF 20.00** par nuit

Taxe de séjour par personne et par nuit CHF 2.50

### Panoramacard :

Bus de la région gratuit, des prix spéciaux pour  
Niesen / Stockhorn / Niederhorn et beaucoup de plus



SOLBADHOTEL  
SIGRISWIL

Sigriswilstrasse 117

CH-3655 Sigriswil

Tel ++41 +33 252 25 25

Fax ++41 +33 252 25 00

info@solbadhotel.ch

www.solbadhotel.ch

## La voce del presidente

Hubert Giger, presidente VSLF

### Care colleghe e care colleghi

Sono due gli eventi importanti che hanno coinvolto la ferrovia nel corso dell'estate. Da un lato, l'interruzione a Rastatt del più importante collegamento nord-sud del Rheintal per quasi due mesi. Il traffico merci del corridoio ferroviario Olanda-Svizzera-Italia è stato inizialmente bloccato, per poi essere portato progressivamente ad un livello che per finire si è rivelato del tutto insufficiente. I passeggeri hanno dovuto essere trasferiti tramite autobus anche se molti, di propria iniziativa, hanno deciso di ripiegare sui FlixBus.

La ferrovia ha rivelato, in modo impressionante, la propria mancanza di flessibilità. Le locomotive e i sistemi di protezione dei treni europei non consentono infatti di impiegare i veicoli al di fuori di un determinato corridoio.

Dopo l'incidente dello Schweiz-Express, che nell'estate del 1971 era deragliato nella località germanica di Rheinweiler ed era costato la vita a 19 passeggeri e al macchinista, come se nulla fosse i treni erano poi stati dirottati sulla linea francese del Rheintal, ciò che oggi è praticamente impossibile. Ai tempi funzionava ancora e i processi operativi non erano ancora tali da impedire l'adozione di determinate soluzioni.

Piccola osservazione a margine: Non si è mai riusciti ad appurare come mai lo Schweiz-Express circolasse in curva a circa 140 km/h al posto dei 75 km/h consentiti. Nell'occhio del mirino c'era il nuovo comando automatico di frenata ed accelerazione (AFB) della superlocomotiva della DB della serie E 103. In Germania, la condotta lineare è in funzione dal 1965 e 45 anni fa corrispondeva al sistema ATO 3 (Automatic Train Operation). Le recenti innovazioni digitali per raggiungere il livello ATO 2 non sono altro che un palliativo, anche se molto più costoso.

Quanto pubblicato sui media dall'UFT e dalle ferrovie in seguito al blocco di Rastatt a proposito dell'interoperabilità dei macchinisti, non può che farci scuotere la testa. È dalla ripartizione del personale di locomotiva in traffico merci e traffico viaggiatori che chiediamo che in Svizzera vi sia un impiego più flessibile dei macchinisti. Se non altro, siamo riusciti ad

impedire un'ulteriore frammentazione in traffico regionale e traffico a lunga percorrenza.

Se, da una parte, ai macchinisti vengono richieste maggiori competenze linguistiche per operare a livello internazionale, dall'altra parte forse non si è a conoscenza del fatto che ogni paese ha delle proprie prescrizioni sulla circolazione dei treni e una propria segnaletica. Le norme di base per la Svizzera comprendono ben 1'854 pagine, mentre il Codice delle obbligazioni ne ha solo 508. È evidente ormai da anni che i gestori delle infrastrutture e le autorità di vigilanza non contribuiscono affatto a semplificare o unificare le reti.

Ed eccoci arrivati al secondo tema di grande attualità: L'assegnazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza in Svizzera. Il 9 dicembre 2017, l'UFT deciderà in merito alle domande pervenute per l'appalto delle concessioni in vigore dal nuovo orario dei treni e, in caso di ulteriori approfondimenti, prolungherà le attuali concessioni per il traffico a lunga percorrenza. Ad essere particolarmente coinvolto, sia sul piano della cooperazione che della concorrenza, è il personale di locomotiva.

La ripartizione delle prestazioni nell'ambito del traffico a lunga percorrenza genera un forte calo nella produttività dei macchinisti. Un'altra forma di riduzione dell'impiego interoperabile del personale e, pertanto, l'esatto contrario di quanto avremmo dovuto imparare dopo l'esperienza di Rastatt. A meno che i macchinisti di tutte le ferrovie non possano lavorare su tutti i veicoli e su tutte le linee analogamente agli odierni campi d'azione dei singoli depositi. Anche a prescindere dalle rispettive ITF. Ed è proprio qui che si rischia di fallire.

Il VSLF ha preso dei primi contatti con le FFS per chiarire la questione e per far sì che il denaro e le risorse vengano utilizzati in maniera oculata e non vengano dilapidati. Dei colloqui con la BLS e SOB sono in fase di pianificazione.

In questo modo cerchiamo di limitare quanto più possibile i danni di questo accordo negoziato dai vertici e che concerne sia il personale che le ferrovie. Il fatto che già da anni noi chiediamo un impiego



flessibile dei macchinisti conferma la lungimiranza e la bontà delle nostre istanze. Speriamo che ciò non debba naufragare a causa degli investimenti necessari per una formazione che ci consenta di lavorare in maniera più produttiva ed operativa. Speranza, questa è la parola chiave che riflette l'odierno problema del reclutamento di nuovi colleghi. Con la prevista retrocessione dei macchinisti a semplici pigiatori di pulsanti l'attrattiva della professione di certo non sarà destinata ad aumentare, come del resto anche i risparmi delle ferrovie. La pianificazione dei servizi sempre più a breve termine, il lavoro notturno e domenicale sempre più pesante, i requisiti sempre più severi, come il livello linguistico senza delle adeguate controprestazioni e, non da ultimo, la permanente carenza di personale, di certo non contribuiscono a scatenare un'invasione di massa.

Ad intensificare ulteriormente l'attuale penuria di macchinisti c'è anche il fatto che quelli della generazione del baby boom stanno entrando in una fase della vita in cui desiderano avere dei pasti regolari. Sono proprio curioso di vedere quando la questione verrà esaminata con la dovuta attenzione.

Questo perché anche con l'ATO 2 o 3 vale quanto segue: 0,9 macchinisti per treno non bastano. E di treni ce ne saranno ancora molti di più in futuro.

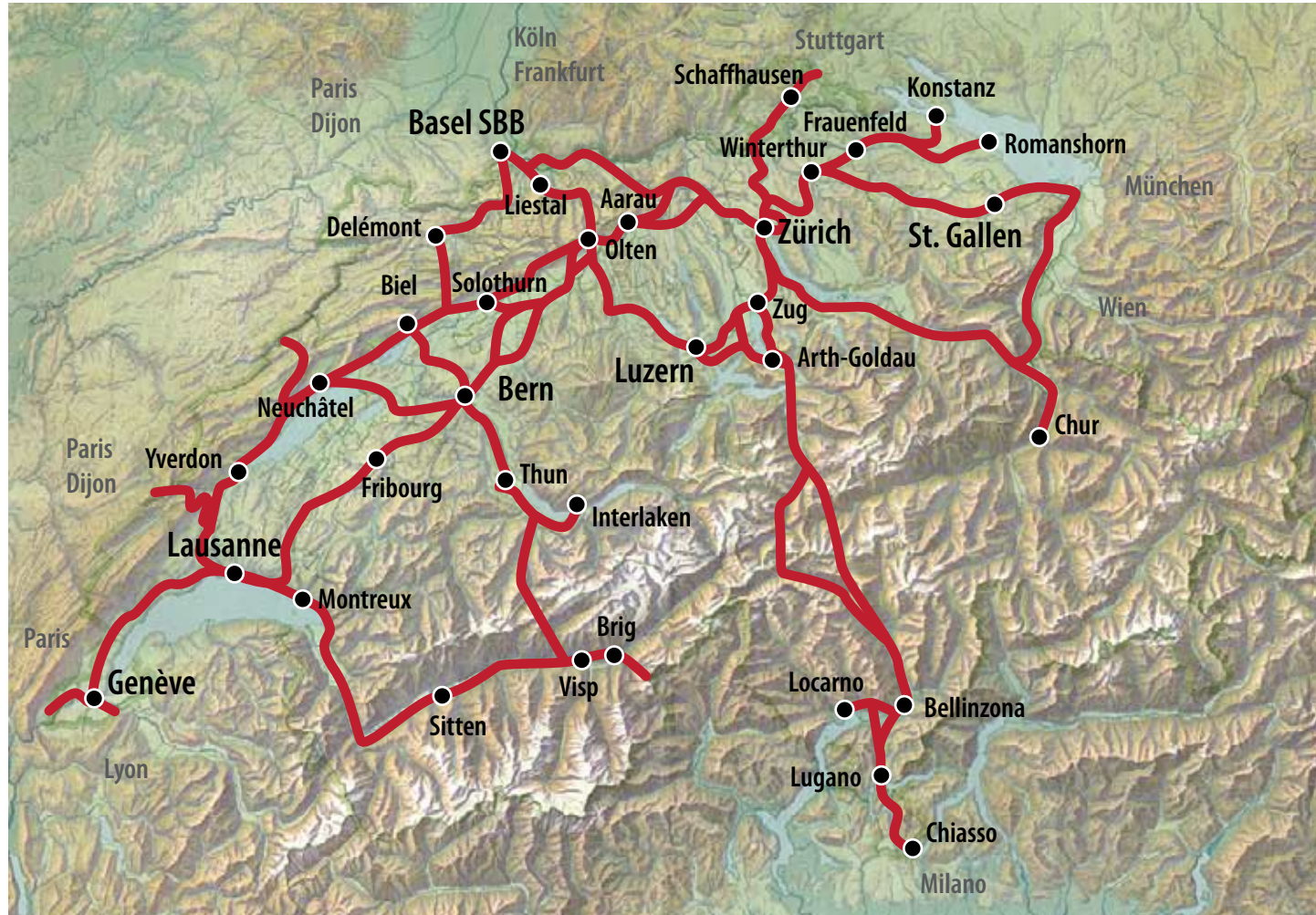
Auguro a tutti voi una buona continuazione.

Il vostro presidente  
Hubert Giger



# Rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga distanza

Possibili conseguenze del rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga distanza da parte dell'UFT. Ottimizzazione oppure sgretolamento del traffico ferroviario svizzero? Un'analisi. *Équipe del VSLF "Concessioni traffico a lunga distanza", sotto la direzione di Felix Traber*



Fonte: Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr (FV) UFT

Ad un primo sguardo, il rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga distanza sembrerebbe essere una questione puramente amministrativa. Osservando con più attenzione ci si accorge però di quante difficoltà esso può causare: banchine troppo corte, impiego improduttivo del personale, difficoltà nella manutenzione dei veicoli e grandi problemi nella risoluzione delle perturbazioni ferroviarie. Soltanto una pianificazione integrale che si estenda oltre i margini delle singole imprese di trasporto ferroviario potrebbe evitare di trovarsi in futuro nelle insostenibili condizioni in cui versano i paesi in cui il traffico ferroviario è stato completamente liberalizzato.

## Le conseguenze più importanti Banchine troppo corte

Sul piano operativo, la tratta a lunga distanza Coira – Pfäffikon SZ – Zurigo HB – Burgdorf – Berna che come InterRegio ne-

cessita di un Flirt della SOB, rappresenta una grande sfida. Questo comincia con le banchine troppo corte o critiche presso le stazioni di Berna (a dipendenza della configurazione dei binari), Burgdorf, ev. Langenthal, Siebnen-Wangen e Walenstadt. In queste località è necessario prendere dei provvedimenti per l'impiego di treni lunghi 375m (Flirt SOB: 150m + 150m + 75m / 936 posti a sedere), come per esempio:

- Adattamenti strutturali delle infrastrutture
  - Ulteriore aggiunta/diminuzione di vagoni per convoglio
  - Impiego di treni più corti con conseguente mancanza di posti a sedere
  - Introduzione di treni aggiuntivi per decongestionare i collegamenti InterRegio SOB
  - Puntuale chiusura di parti del treno
  - Soppressione di fermate commerciali
- Tutti questi provvedimenti implicano costi legati all'infrastruttura o al personale.

Per evitare gli effetti negativi e decongestionare i treni interessati si potrebbero aumentare i collegamenti, ma una doppia gestione dei treni è tutt'altro che produttiva, oltre al fatto che un'eventuale soppressione di fermate di solito è accolta molto male dal pubblico.

## Impiego improduttivo e non flessibile del personale

La gestione dei treni su tratte a lunga distanza, sia sotto forma di collaborazione come quella prevista dalla SOB con i treni InterRegio, sia come per la BLS con una propria concessione per il traffico a lunga distanza, implica in generale una diminuzione della produttività nell'impiego del personale:

Andranno perse le catene di prestazioni necessarie per una ripartizione produttiva dei servizi. I costi di produzione aumentano, perché diminuisce la flessibilità nella pianificazione dei turni di servizio.

- Nelle nuove imprese attive nel traffico a lunga distanza, come ad esempio il deposito FFS di Berna, Basilea o Bellinzona, l'integrazione di turni del mattino e della sera causa un'interruzione della catena di prestazioni, in quanto presuppone un impiego misto del personale. Questo rende estremamente più difficile, se non addirittura impedisce, la creazione di un sistema produttivo di turnazione del personale, soprattutto per la ITF che deve rilevare i turni del mattino e della sera.

- La collaborazione tra le FFS e la SOB, così come un'eventuale concessione alla BLS per il traffico a lunga distanza, implicano una nuova specializzazione per i macchinisti delle FFS. Le specializzazioni diminuiscono la flessibilità e la produttività nell'impiego del personale.

- I collaboratori perderanno le conoscenze e le competenze acquisite finora, mentre il personale delle nuove imprese in servizio dovrà acquisirle.

- La possibile crescita della SOB e della BLS nel traffico a lunga distanza, anche dal punto di vista geografico, rende difficile per queste imprese l'impiego produttivo del personale.

- Difficoltà nella gestione operativa delle perturbazioni

- Per risolvere in modo rapido e produttivo i guasti ai veicoli e all'infrastruttura, sono necessarie grande flessibilità e ampie competenze sulle possibilità d'impiego di tutte le persone coinvolte:

- Avvengono regolarmente situazioni in cui un veicolo viene messo fuori servizio a causa di un imprevisto, e questo implica la necessità di disporre di riserve (di materiale e di personale).

- Un'interruzione di tratta, pianificata o imprevista, diventa velocemente di difficile gestione per quanto riguarda il personale e il tempo.

- L'impiego flessibile dei macchinisti diventa difficile e limitato, con conseguenze sulla puntualità e l'affidabilità del servizio, e quindi sui clienti.

- In caso di eventi gravi, l'assistenza e la sostituzione dei macchinisti richiederebbe più tempo e sarebbe più onerosa in quanto implicherebbe delle duplicazioni ingiustificate.

## Limitazioni nella produzione

Il collegamento dei treni da Coira a Berna via Zurigo HB ottimizza teoricamente la circolazione dei veicoli grazie ad uno stazionamento più breve alla stazione centrale di Zurigo:

- A causa dell'utilizzo di Flirt SOB ad un piano, sono disponibili meno posti a sedere. La conseguenza è l'aggiunta di due o tre veicoli, ciò che però relativizza il risparmio.

- Attualmente sulla linea IR Zurigo – Olten – Burgdorf – Berna vengono cambiati più volte al giorno i convogli a seconda della potenza di trazione necessaria. Se questa flessibilità venisse a mancare, potrebbero aumentare i costi, soprattutto se si tratta di aggiungere o di togliere del materiale rotabile necessario altrove.

- Un'ulteriore aggiunta/diminuzione di unità riduce la produttività del personale di locomotiva.

- La gestione del traffico a lunga distanza da parte della SOB o della BLS diminuirebbe considerevolmente i treni/km prodotti dalle FFS. Questo significa che per il gruppo FFS si svilupperebbero costi fissi più alti, che potrebbero anche rendere necessaria una riduzione dei servizi centrali.

## Conseguenze per l'esercizio e il personale

La suddivisione dei servizi di traffico a lunga distanza porterebbe in generale a un calo della produttività e della flessibilità nell'impiego del personale. Al contrario di quanto suppongono diversi politici, i costi complessivi del sistema ferroviario aumenterebbero. Neanche una collaborazione, come prevista con la SOB, allevierebbe il problema, perché probabilmente causerebbe una perdita di conoscenze su diverse tratte del traffico viaggiatori, cosa particolarmente negativa in caso di perturbazioni o per i sempre più frequenti trasporti in occasione di grandi eventi. È possibile ridurre o evitare gli effetti negativi, ma bisognerebbe impiegare il personale di locomotiva al completo e quindi, in caso di collaborazione (per esempio FFS – SOB), sarebbero necessari l'impiego misto del personale di locomotiva e un investimento nella formazione.

## Mantenimento

L'aggiunta, per esempio, di veicoli SOB agli attuali centri di manutenzione, sarebbe complesso. Un piano di circolazione produttivo sarebbe ambizioso e raramente lo si potrebbe adottare così come pianificato a causa dei guasti di esercizio o ai veicoli. Qual è la procedura quando all'improvviso un veicolo dev'essere messo fuori servizio e sostituito? È una situazione frequente che richiede la disponibilità di riserve (di materiale e di personale). I punti di collegamento con la SOB a Lucerna, Arth Goldau e Pfäffikon SZ non sono posizionati in modo ideale per poter portare un veicolo difettoso ad uno dei centri di manutenzione della SOB. La mancanza delle necessarie competenze sui veicoli del personale di locomotiva aggraverebbe inoltre la situazione. Questo, almeno dal nostro punto di vista, renderebbe la situazione ancora più difficile soprattutto dal punto di vista del servizio, anche per quanto riguarda

le assegnazioni dei binari e l'impiego del personale. Anche la BLS, nel caso dovesse ottenere la concessione per il traffico a lunga distanza, si scontrerebbe con queste difficoltà. Con tre diversi attori, la gestione delle riserve diventerebbe ancora più improduttiva.

La chiusura delle tratte rappresenterebbe una sfida sempre più complessa. Se, per esempio, la BLS ottenesse la concessione per la linea Berna – Burgdorf – Olten, la maggior parte del personale di locomotiva di FFS traffico passeggeri perderebbe le conoscenze di tratta sulla linea principale Berna – Olten, come pure sulla deviazione via Zollikofen. Questo si ripercuoterebbe a breve/medio termine su ogni chiusura di tratta della nuova linea ferroviaria, causando spese supplementari e la diminuzione della produttività, se non addirittura la soppressione di treni.

## Conseguenze per l'impiego del personale di locomotiva

La cooperazione tra le FFS e la SOB, come pure l'acquisizione da parte della BLS di gran parte dei servizi di traffico a lunga distanza, comporterebbero un'ulteriore specializzazione per i macchinisti delle FFS. Le specializzazioni limitano la flessibilità e non permettono un impiego produttivo del personale, non solo in caso di anomalie e di lavori di ristrutturazione, ma anche in normali condizioni di esercizio. Molto probabilmente il personale di diversi depositi perderà molte conoscenze delle linee, poiché i treni delle FFS verranno rimossi in seguito all'acquisizione di servizi ferroviari da parte della SOB. Si può contare sul fatto che anche la BLS gestirà servizi ferroviari su lunga tratta, ampliando quindi questo effetto ed estendendolo ad altre regioni. Ciò causerebbe anche la perdita delle competenze sui veicoli acquisite finora dai collaboratori, limitando l'esercizio ma anche influenzando negativamente sulla motivazione e sulla lealtà del personale e rendendo l'attività meno attrattiva. Trovare nuovo personale qualificato per le FFS diventerà sempre più difficile.

D'altra parte, l'aumento delle linee potrebbe rendere la SOB e la BLS dei datori di lavoro più interessanti. Ma bisogna comunque aspettarsi che la perdita generale di produttività nella pianificazione dei turni di servizio comporterà delle misure di risparmio che colpiranno i macchinisti.

## Soluzioni

L'attuale situazione è in gran parte condizionata dall'esterno. Per noi, quale partner sociale, è importante che si cerchino delle soluzioni che considerino l'intero sistema nella sua situazione attuale. Dal nostro punto di vista, i prossimi passi da compiere e la pianificazione dei servizi di traffico a lunga percorrenza devono quindi essere



**Definizione di traffico a lunga distanza**

In Svizzera il traffico a lunga distanza è costituito da una rete di linee nazionali definita dalla concessione per il traffico a lunga distanza in termini di offerta minima, che comprende le categorie di treno InterCity ed Eurocity (IC, ICN, EC), Inter-Regio (IR) e in parte RegioExpress (RE). Attualmente la rete del traffico a lunga distanza è gestita dalle FFS. La relativa concessione, rilasciata nel 1999 e rinnovata nel 2007, è stata adeguata a seguito dei progetti di ampliamento delle ferrovie (Ferrovie 2000, gallerie di base del Lötschberg e del San Gottardo) e delle modifiche dell'orario ufficiale.

A differenza del traffico regionale viaggiatori (TRV), le linee del traffico a lunga distanza non sono oggetto di ordinazione da parte della Confederazione; le FFS devono gestire queste linee, che presentano gradi di utilizzo e ricavi finanziari diversi, nel loro complesso in modo finanziariamente autonomo. Negli ultimi anni, gli utili del traffico a lunga distanza (intera rete) erano nell'ordine di decine fin oltre il centinaio di milioni di franchi all'anno.

**Come viene rinnovata la concessione per il traffico a lunga distanza**

Alla fine del 2017 scadrà la maggior parte dell'attuale concessione per il traffico a lunga distanza. Secondo l'ordinanza della legge sul trasporto dei viaggiatori, le imprese ferroviarie interessate possono inoltrare all'UFT domanda per la concessione entro inizio settembre. L'UFT ha elaborato una definizione di traffico a lunga distanza nella guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza" sulla base di criteri tratti dal Progetto territoriale Svizzera.

Le FFS gestiscono dal 2004 l'intero traffico a lunga distanza in Svizzera. In quell'anno infatti ripresero anche le linee a lunga distanza della BLS, lasciandole in cambio la gestione dell'intera rete suburbana di Berna (traffico regionale). La gestione del traffico a lunga distanza ha portato alle FFS utili annui per un centinaio di milioni di franchi.

L'attuale concessione delle FFS per il traffico a lunga distanza (concessione n. 584) scadrà per la maggior parte delle linee in concomitanza con il cambio d'orario 2017. Sono escluse soltanto quattro linee lungo l'arco giurassiano, per le quali le FFS hanno dovuto acquistare materiale rotabile speciale (treni ad assetto variabile) e dove la concessione pertanto resterà in vigore fino a dicembre 2019. È quindi giunto il momento di rinnovare la concessione per la maggior parte delle linee di traffico a lunga distanza. Per la decisione ci si baserà sulla legge sul trasporto di viaggiatori e sulla relativa ordinanza, secondo la quale la Confederazione detiene il diritto esclusivo al trasporto regolare e professionale di viaggiatori. La Confederazione può cedere il diritto per le singole linee a delle imprese di trasporto. Per quanto riguarda la concessione, la legge sul trasporto di viaggiatori non distingue il traffico a lunga distanza dal traffico regionale ed è formulata in modo aperto riguardo al gestore. Ogni impresa idonea può inoltrare richiesta per la gestione di linee.

**Rinnovo della concessione e guida per il traffico a lunga distanza**

Mancando finora una definizione della rete di traffico a lunga distanza e in vista dello scadere della relativa concessione, nel 2015 l'UFT ha avviato dei lavori preliminari volti a formulare tale definizione, assicurare il coordinamento con l'ampliamento della rete ferroviaria e migliorare ulteriormente l'offerta alla clientela. A questo scopo, nel 2016 l'UFT ha quindi elaborato la guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza", in cui si propone per la prima volta una definizione di questo tipo di traffico sulla base di criteri tratti dal Progetto territoriale Svizzera. Le ferrovie sono state costantemente informate riguardo all'elaborazione e ai contenuti della guida sul traffico a lunga distanza. Nel febbraio 2017 la guida è stata sottoposta ai Cantoni per consultazione.

Parallelamente, l'imminente scadere delle concessioni ha portato a un concorso di idee: le FFS, la BLS e la SOB hanno

presentato all'UFT concetti per la gestione futura del traffico a lunga distanza, rispettivamente di reti parziali o di linee. I punti fondamentali di questi concetti sono un'offerta per i clienti ancora maggiore, la redditività e i criteri di qualità.

Nell'autunno 2016 l'UFT ha avviato e moderato delle negoziazioni fra le tre imprese ferroviarie concorrenti FFS, BLS e SOB, con lo scopo di raggiungere un'assegnazione consensuale della concessione basata sul partenariato. A metà febbraio del 2017, dopo numerosi workshop e incontri di conciliazione, è stato necessario interrompere le negoziazioni a causa di insormontabili divergenze. Per decidere il futuro dell'offerta del traffico a lunga distanza si seguirà quindi la procedura ordinaria di concessione, nella quale l'UFT svolge il ruolo di autorità di concessione indipendente.

Procedimento dell'UFT nell'autunno 2017 Secondo l'ordinanza sul trasporto di viaggiatori, le imprese ferroviarie possono inoltrare domanda di concessione fino a tre mesi prima della messa in servizio, quindi entro il 9 settembre 2017. L'UFT esaminerà in dettaglio le domande inoltrate, sulla base della legge sul trasporto di viaggiatori e della relativa ordinanza. Per la valutazione si terrà conto anche della nuova guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza". La decisione in merito alla concessione dovrà essere emanata entro il cambio d'orario di dicembre 2017. I Cantoni verranno consultati. Le scadenze sono serrate e la procedura complessa. Un eventuale cambio di gestione su alcune linee avverrà progressivamente nel corso dei prossimi anni.

Link: Guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza"  
[https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsätze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung\\_Grundsätze\\_C3%A4tze\\_Fernverkehr\\_V2.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsätze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grundsätze_C3%A4tze_Fernverkehr_V2.pdf)

decisi partendo da una visione globale della situazione.

Finanziariamente, una pianificazione integrale nel traffico a lunga distanza e nel traffico regionale sarebbe auspicabile, coinvolgendo tutte le imprese ferroviarie, comprese le filiali.

Soltanto un impiego elastico del personale nel traffico a lunga percorrenza e nel traffico regionale permette una pianificazione produttiva dei servizi. Inoltre bisogna considerare i futuri cambiamenti di esercizio, come per esempio la quarta tappa di realizzazione della S-Bahn di Zurigo con le modifiche FFS V – Turbo, l'entrata in servizio della CEVA, il riassetto del traffico regionale nella regione di Friburgo e la messa in servizio della linea Stabio – Varese (I).

L'interruzione di Rastatt (D) ha ampiamente evidenziato questa problematica nell'ambito Cargo, causando spese supplementari e rendendo necessari diversi adattamenti anche nel traffico passeggeri. La flessibilità e l'impiego dei macchinisti sono in ogni caso fattori essenziali per un esercizio ferroviario sicuro, produttivo e affidabile.

**Valutazione e attuale situazione dal punto di vista del VSLF**

Sembra che l'UFT sia rimasto sorpreso dall'interesse espresso dalla SOB e dalla BLS a gestire linee di traffico a lunga distanza. Fino ad oggi la distinzione dei ruoli tra le imprese ferroviarie era chiara, perciò non era importante che le scadenze riguardo alle domande e al rilascio delle concessioni fissate nella legge sul trasporto dei viaggiatori fossero tanto brevi. Le necessarie basi legali erano infatti presenti. Anche la guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza", redatta in tutta fretta, lascia presupporre che la Confe-

derazione e i politici siano stati colti alla sprovvista dal "concorso" che loro stessi hanno provocato. È molto positivo che il traffico a lunga distanza e i suoi servizi siano stati chiaramente definiti in una guida, sia per i gestori, sia per i clienti. Ciononostante, per le persone esterne i criteri con cui vengono rilasciate le concessioni non sono né trasparenti né verificabili.

Se la Confederazione intende favorire la competizione tra le tre grandi imprese ferroviarie svizzere, le quali, per inciso, sono di proprietà pubblica, sarebbe sensato adattare alla realtà le scadenze per l'inoltro delle domande e per il rilascio delle concessioni fissate dall'ordinanza della legge sul trasporto di viaggiatori. L'attuale ordinanza in realtà prevede che la presa a carico delle linee di traffico a lunga distanza possa avvenire anche progressivamente, soltanto che non sarebbe trasparente o opportuna per la sicurezza della pianificazione. Inoltre l'ammortizzazione degli investimenti necessari risulterebbe più difficile. Considerando il tempo necessario per un eventuale acquisto di veicoli, l'allestimento di centri di manutenzione e di servizio per l'esercizio della flotta e la sfida riguardo l'impiego del personale, bisognerebbe prevedere almeno 8 anni di tempo prima dell'entrata in vigore della concessione. L'attuale scaglionamento, incluse le possibili controversie, implica invece insicurezze a lungo termine per tutte le parti interessate, in particolare per il personale potenzialmente coinvolto.

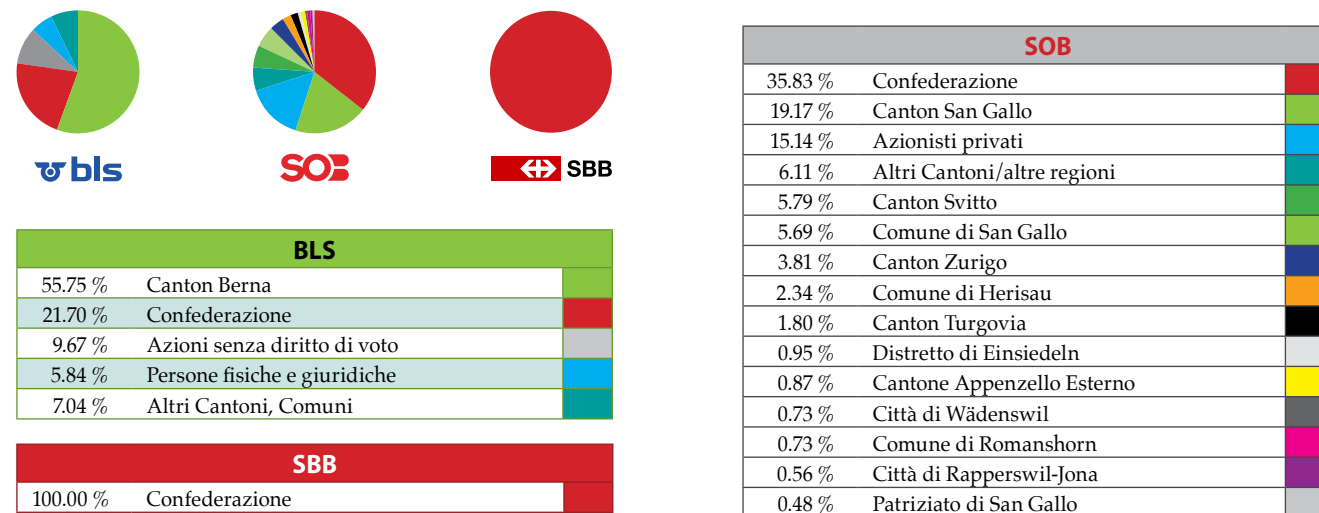
Dati i contrasti, in parte duri e aggressivi, riguardo alle concessioni per il traffico a lunga distanza, in futuro probabilmente si faranno avanti anche dei concorrenti esteri. Questo comporterà evidentemente la fine del sistema ferroviario svizzero che tutti noi conosciamo.

Sarebbe inoltre interessante sapere come l'UFT reagirebbe se nessuno concorresse per alcune linee. È quindi urgente rivedere le attuali basi legali e il procedimento dell'UFT/DATEC. Una soluzione che integri tutte le parti rispecchierebbe al meglio le diverse situazioni regionali, anche se forse di primo acchito non sembrerebbe così.

**Come si è giunti a questa situazione?**

Negli ultimi anni è aumentata la pressione economica sulle imprese ferroviarie. Per le imprese più piccole che gestiscono un'infrastruttura, i costi amministrativi sono alti in relazione all'organico di base, per cui si prendono in considerazione degli ampliamenti o delle fusioni con altre imprese ferroviarie. La SOB, in particolare, ha attualmente una dimensione critica. In tutte le imprese ferroviarie al momento sono inoltre in atto o in previsione rinnovamenti importanti del parco veicoli e la tendenza attuale è quella di utilizzare soltanto elettrotreni per il traffico passeggeri. Tutto questo comporta esigenze diverse per la manutenzione del materiale rotabile e, quindi, grandi investimenti anche in questo ambito. È comprensibile che la BLS e la SOB aspirino ad aumentare le proprie linee di traffico a lunga distanza, tanto più che le imprese ferroviarie sono di proprietà pubblica e non privata e quindi potrebbero investire senza particolari problemi. È vantaggiosa anche la situazione propizia del mercato dei capitali. Con un aumento nel traffico a lunga distanza, l'infrastruttura e i centri di manutenzione e di servizio verrebbero sfruttati maggiormente e quindi le spese generali si ridurrebbero percentualmente, migliorando il rapporto costi/benefici e, in caso di gestione efficace, realizzando addirittura un utile con il quale si potrebbe nuovamente investire. In

Riassunto dei proprietari in proporzione:





ogni caso il rischio esiste, perché gli investimenti necessari per i nuovi veicoli sono piuttosto ingenti e a doversi assumere tale rischio in definitiva sarebbero i proprietari, ovvero chi paga le imposte.

Non a torto, la BLS e la SOB hanno espresso la volontà di cercare di soddisfare i clienti dei trasporti pubblici grazie a un buon servizio e all'attrattiva delle regioni turistiche integrate nel traffico a lunga distanza. Negli scorsi anni le prestazioni delle FFS in questo ambito non sono state sempre buone: pensiamo ad esempio al mancato collegamento di Locarno al traffico a lunga distanza, all'esercizio poco innovativo della linea alpina del San Gottardo (cosa per certi versi comprensibile dal punto di vista economico), alla soppressione dei Minibar, alla climatizzazione inadeguata anche nei treni moderni per attenersi al programma

di risparmio energetico, oppure all'impiego dei poco confortevoli treni regionali Dosto (RABe 511) sulle linee del traffico a lunga distanza. È quindi logico che sia aumentata la pressione politica per migliorare la situazione del traffico a lunga distanza in alcune regioni.

#### Finanziamento dei trasporti pubblici

È interessante notare come in tutte le discussioni sul traffico a lunga percorrenza non si sia ancora mai toccato l'argomento del sistema di finanziamento dei trasporti pubblici. Sarebbe forse più sensato far leva su questo aspetto piuttosto che frammentare il traffico a lunga distanza compromettendo l'intero sistema.

Proprio il concetto sul traffico a lunga distanza presentato dalla BLS mostra che si potrebbe arrivare relativamente presto a

una fusione tra i servizi di traffico regionale e quelli di traffico a lunga distanza. In questo modo la produttività del traffico regionale puntualmente aumenterebbe, diventando più conveniente per i committenti (Cantone e Confederazione). Attualmente però questo procedimento non è previsto in modo chiaro. In particolare, il finanziamento dei veicoli deve essere gestito in maniera differenziata. Non stupisce quindi che la BLS venga spesso rimproverata di voler finanziare il traffico regionale del Canton Berna con il traffico a lunga distanza. Il concetto di produzione della BLS presenta approcci interessanti, perciò se si usassero tutte queste informazioni per avere una migliore visione d'insieme, si potrebbero elaborare dei modelli di finanziamento più adeguati.

Sembra che le FFS abbiano subito e stiano tuttora subendo un'enorme pressione da parte della Confederazione e dei politici riguardo alle concessioni sul traffico a lunga distanza. E la necessità di acquistare nuovi veicoli a pianale ribassato per adeguarsi alla legge sui disabili (LDis) al più tardi entro fine 2023, sembra peggiorare la situazione. Infatti, a causa del grave indebitamento, le FFS difficilmente potranno permettersi gli acquisti necessari, quindi il Consiglio federale (quale rappresentante dei proprietari) ha definito l'elevato indebitamento come uno dei criteri di fondo degli obiettivi strategici delle FFS per gli anni 2015-2018.

Il capitale di debito può ammontare al massimo a 6.5 volte il margine operativo lordo (EBIDTA). È quindi comprensibile che, in aggiunta alla pressione politica, le

FFS abbiano cercato la collaborazione con la SOB, al fine di permettere a quest'ultima di acquistare i nuovi veicoli a pianale ribassato, e di poterli così usare probabilmente anche per la propria concessione a lunga distanza.

#### Il traffico a lunga distanza di fronte a un bivio

L'attuale monopolio delle FFS del traffico a lunga distanza ha sicuramente alcune debolezze discutibili, ma il sistema in generale funziona con una costante affidabilità, che è diventata ormai scontata. Le decisioni in atto hanno una portata enorme di cui vedremo gli effetti a breve, ma soprattutto a lungo termine. La speranza è che gli interessi individuali delle regioni e delle imprese non impediranno la visione d'insieme né comprometteranno il sistema

generale, soprattutto alla luce del fatto che tutti gli attori attualmente coinvolti fanno parte della proprietà pubblica.

#### Appendice: estratto del comunicato stampa dell'UFT Berna, 23.10.2017

Per il futuro esercizio del traffico ferroviario a lunga distanza, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha ricevuto delle domande di concessione dalle FFS e dalla BLS a partire dal cambio di orario di fine 2019. Queste domande richiedono ulteriori chiarimenti e un'analisi approfondita. L'UFT deciderà entro metà 2018 a chi assegnare quali linee di traffico a lunga distanza a partire dal cambio d'orario di dicembre 2019. Per gli anni 2018 e 2019, non è ancora stata inoltrata alcuna domanda e pertanto dovrebbe venire prolungata l'attuale concessione alle FFS. ➔



Foto: Markus Leutwyler



(ats) L'introduzione del sistema di sicurezza ferroviario di seconda generazione ETCS Level 2 potrebbe subire dei notevoli ritardi. La sua completa realizzazione, inizialmente prevista entro il 2038, probabilmente slitterà al 2060. Le FFS prevedono dei costi miliardari che dovranno essere assunti dalla Confederazione e dalle ferrovie.

Non si sa inoltre se il passaggio all'ETCS Level 2 sarà effettivamente in grado di soddisfare le aspettative. Questo è quanto emerge dal "Rapporto finale - Pianificazione della migrazione dell'ETCS Level 2" che le FFS hanno messo a punto su richiesta dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Il rapporto è stato consegnato all'UFT il 16 dicembre dello scorso anno, come riportato nell'ultimo numero della rivista "Schweizer Eisenbahn-Revue", rapporto di cui l'agenzia di stampa ats ha potuto consultare un estratto.

#### Opzione "Patchwork"

Le FFS hanno presentato all'UFT due opzioni per l'aggiornamento dei sistemi di sicurezza sulla rete ferroviaria. La prima opzione si situa "nel quadro del mantenimento della qualità dei sistemi di sicurezza e degli interventi di ampliamento", si può leggere nel rapporto, e prevede la

sostituzione dei sistemi di sicurezza di un settore.

Questo però darebbe luogo ad una sorta di "patchwork" con un insieme di sistemi di sicurezza vecchi e nuovi, scrivono le FFS, ciò che è particolarmente "difficile da gestire", soprattutto per i macchinisti, ed è "tecnicamente molto complesso" quando un treno deve passare da un sistema di sicurezza all'altro. Bisognerebbe inoltre attendere fino al 2060 per il completamento dell'installazione dell'ETCS su tutte le linee della rete ferroviaria svizzera. I lavori potrebbero iniziare nel 2021. Il costo stimato dalle FFS ammonta a 9,5 miliardi di franchi, a cui si aggiungono dei costi indiretti sotto forma di interessi pari a circa 300 milioni di franchi all'anno.

#### Opzione "Forse"

La seconda opzione per il momento esiste solo sulla carta. "La fattibilità della seconda variante (nuova topologia di apparati centrali) è ancora in fase di elaborazione e verrà esaminata entro la fine del 2019", si può leggere nel rapporto finale delle FFS all'UFT. Segue poi: "I benefici attesi nel 2011 per l'ETCS Level 2 in termini di capacità, sicurezza e costi oggi non possono essere confermati."

Grazie alla digitalizzazione, le FFS prevedono di aumentare la capacità di trasporto fino al 30%, come pure di conseguire un considerevole risparmio in termini di costi. Conformemente alla "Eisenbahn-Revue", i nuovi apparati centrali digitali per le applicazioni ETCS che dovranno sostituire quelli odierni, a tutt'oggi non sono stati ancora né sviluppati o costruiti, né testati o approvati.

Le FFS preferirebbero però la seconda variante dal momento che, a lungo termine, sarebbe meno costosa e potrebbe essere realizzata più rapidamente. Secondo i piani attuali, i lavori potrebbero iniziare nel 2024 o nel 2025. Entro 13 anni, tutta la rete ferroviaria potrebbe essere dotata del sistema ETCS L2, in quanto si tratterebbe solamente di ristrutturare gli impianti interni degli apparati centrali.

Le FFS prevedono un costo totale pari a 6,5 miliardi di franchi, a cui si vengono ad aggiungere degli interessi annui che si aggirano intorno ai 200 milioni di franchi.

#### Costi aggiuntivi

Il passaggio al sistema ETCS 2 costerà ancora di più alla Confederazione e alle ferrovie, in quanto non solo si tratterà di rimodernare la rete ferroviaria, ma anche un gran numero di locomotive e composi-

zioni di treni, in particolar modo nell'ambito del traffico regionale. Nel rapporto non si riportano però delle cifre a questo proposito.

I costi stimati per la sostituzione dei vecchi impianti di segnalazione, senza l'adeguamento dell'ETCS, si aggirano intorno ai 6,1 miliardi di franchi a cui si aggiungono degli interessi annui pari a 200 milioni.

#### FSS: L'ETCS non è ad un vicolo cieco

Interpellate dall'ats, le FFS hanno risposto che l'ETCS non è ad un vicolo cieco. "L'obiettivo è sempre e comunque l'introduzione dell'ETCS su tutta la rete, tenuto conto anche dell'aspetto economico, a partire dal 2025." A tal proposito, le FFS hanno anche avviato un progetto. "Attualmente stiamo elaborando i criteri di base, in modo da poter scegliere l'opzione più vantaggiosa entro il 2019", si può inoltre leggere nella presa di posizione delle FFS. Ad ogni modo, "è chiaro già sin d'ora che continueremo a sviluppare la tecnica ferroviaria per far sì che il sistema ferroviario rimanga accessibile dal punto di vista economico".

#### Tecnologia costosa

La tecnologia dell'European Train Control System (ETCS) Level 2 rende superflui i segnali tradizionali presenti sulle linee; il macchinista può infatti vedere tutti i segnali su uno schermo. Sono diversi i produttori che offrono l'ETCS, tra cui Siemens, Alstom, Thales e Bombardier. L'UE e la Svizzera speravano che col passare del tempo e in considerazione del volume d'affari in gioco i prezzi si sarebbero abbassati, ciò che tuttavia non è successo.

L'ETCS funziona bene in aperta campagna, ma dà ancora problemi in regioni dove la topografia è accidentata. Anche le manovre dei treni nelle stazioni sono difficili da gestire con l'ETCS. I sistemi sono inoltre molto complessi e hanno bisogno di essere costantemente aggiornati.

#### Commento di Hubert Giger, presidente del VSLF

Anche il caso di Rastatt ha confermato che l'ETCS non è di alcun aiuto. I costi sfuggono al controllo e un'introduzione a livello nazionale era irrealistica sin dalla partenza. Già la sola installazione di un sistema di sicurezza tra l'apparato centrale e il veicolo comporta una spesa di diversi miliardi (!) di franchi. I vantaggi in termini di sicurezza sono minimi rispetto agli attuali sistemi di controllo dei treni (i movimenti di manovra non sarebbero comunque monitorati), il regolare esercizio diventerebbe estremamente più difficile e complicato ed è un dato di fatto che con l'ETCS Level 2 la capacità delle linee viene ridotta del 10%

(!). Il mantenimento della capacità attuale implicherebbe una spesa di ulteriori miliardi per l'installazione di nuovi binari. E qui si sta ancora filosofeggiando sulla possibilità di estendere la capacità delle linee del 30%.

Con simili sistemi, la ferrovia finirà per trasformarsi in un sistema di trasporti

inaccessibile più velocemente di quanto non si possa immaginare. È davvero così difficile gestire in tutta sicurezza un sistema praticamente unidimensionale e a guida vincolata? A quanto pare l'elettronica non porta una maggiore sicurezza, bensì solo degli enormi costi aggiuntivi. ➤

## ETCS archivio 2004

Ecco un testo interessante che ho preso dal mio archivio. La situazione attuale è sconcertante e dovrebbe farci riflettere. Oggigiorno la fede nella tecnologia è più radicata che mai e tra un po' anche gli aspirapolveri saranno più intelligenti di tutti noi messi insieme. Evidentemente manca però l'intelligenza per capire ciò che è tecnicamente possibile e ciò che invece è sensato e utile. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

### Il Panopticon delle FFS all'inizio di un anno cruciale

*Benedikt Weibel, CEO FFS*

#### 3. Sulla strada dell'impresa high-tech

L'attività produttiva delle FFS, da sempre estremamente complessa, per decenni si è basata sulla solida meccanica. Di recente, un giornale friburghese ha scritto un articolo su un "capolavoro della tecnologia ferroviaria", il posto di comando di Kerzers, costruito nel 1896, con cui ancora oggi viene gestito l'unico punto di intersezione a scartamento ordinario di tutta l'Europa.

Nel frattempo, è già da un bel po' che i software e la tecnologia digitale hanno fatto il loro ingresso trionfale anche nelle FFS. Questo porta vantaggi per il cliente, aumenta la sicurezza, la capacità e il grado di automazione e, in misura altrettanto significativa, anche la complessità. Particolarmente colpito da questo processo è lo sviluppo dei sistemi di controllo dei treni. Già da tempo l'UE sta perseguendo lo sviluppo di un sistema europeo unitario, in grado di unificare la vasta gamma di sistemi presenti al giorno d'oggi. Il termine generico del nuovo sistema interoperabile è ERTMS (European Rail Traffic Management System) che consiste di due elementi: il GSM-R per tutte le comunicazioni ferroviarie e l'ETCS (European Train Control System) per la sicurezza del treno.

Il GSM-R dovrà sostituire tutti i sistemi di trasmissione analogici ancora presenti. Questo sistema si sta diffonden-

do molto rapidamente in Europa e sta dando buona prova di sé.

Molto più delicata è invece la questione dell'ETCS. Senza volerlo, le FFS si sono trovate a dover rivestire il ruolo di "first mover". Contrariamente alla DB AG (con il LZB/SCMT) e la SNCF (con la TVM), le FFS non dispongono di uno specifico sistema per l'alta velocità. Abbiamo quindi puntato sul sistema proposto dall'Unione europea e da tutta l'industria ferroviaria.

Tutti voi conoscete la storia del progetto pilota tra Zofingen e Sempach. Dopo grandi difficoltà iniziali, il sistema ha finalmente raggiunto un altissimo livello di affidabilità. Risulta tuttavia difficile da comprendere come mai la norma vigente nel 1998 al momento dell'acquisto di questo sistema, oggi sia già superata e la nuova norma non sia compatibile con quella precedente. Una brutta sorpresa è anche il fatto che dei settori fondamentali del sistema non sono standardizzati e, pertanto, si stanno ancora sviluppando delle specifiche soluzioni. Come sempre, ogni ditta sviluppa uno specifico software per i veicoli. In questo contesto, se le ferrovie europee e l'industria ferroviaria non dovessero riuscire a mettersi d'accordo su un livello più alto di standardizzazione, c'è il rischio che quanto avviato a suo tempo sotto la denominazione "interoperabilità" finisca per generare una moltitudine di sistemi ancora più vasta.





## Corsi di lingua: un confronto con la realtà sul campo

Qual è il livello richiesto per varcare la frontiera linguistica quando si è alla guida di un treno? *Matthieu Jotterand, Presidente sezione di Ginevra*

«Delle conoscenze sufficienti», risponde l'UFT, con un atteggiamento coraggioso ma non temerario, prima di lasciare che siano le stesse imprese di trasporto ferroviario a definire tutti i dettagli. A questo proposito, qualche anno fa le FFS avevano dichiarato che il livello A1 delle scale del Quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER) rispondeva pienamente alle esigenze. I macchinisti si erano pertanto adeguati a queste esigenze, malgrado i dubbi circa la reale necessità di tale adeguamento per sapersi presentare e ordinare una pizza, ma anche in ambito ferroviario.

Le FFS oggi arrivano con delle nuove esigenze. Si tratta di un A1+ dove, secondo il regolamento che è stato emanato, il simbolo «+» significa «lessico ferroviario». Fondamentalmente, nessuno contesta il fatto di dover conoscere certi termini ferroviari in un'altra lingua onde poter comunicare in modo efficace con il capomovimento o con l'agente di manovra.

Sfortunatamente, però, le cose cambiano in fretta! Infatti, se nel caso di un macchinista FFS V le parole «segnale basso» o «assenza di tensione nella linea di contatto» possono avere una certa utilità, i termini «gru ferroviaria» o «veicoli per trasporti eccezionali» decisamente sono meno interessanti. Il «lessico ferroviario» in realtà comprende centinaia di voci quando, a seconda dell'attività che si svolge, al massimo qualche decina sarebbe invece più che sufficiente.

E così, una volta definita la norma A1+ e dopo aver adeguato il «lessico ferroviario» in modo realistico e in funzione della pratica, probabilmente saremmo stati sulla strada giusta. Ma non abbiamo tenuto conto dei due punti seguenti.

Come prima cosa, se il livello A1 segue dei precisi criteri (QCER) e i termini «lessico» e «ferroviario» sono riportati nei dizionari già da decenni, se non da secoli, le cose non stanno così per le FFS.

Le FFS hanno ordinato ad una ditta esterna un programma di «e-learning» che, oltre ad essere molto complesso, in particolare modo con l'iPad, ha un livello che più o meno equivale ad un B1. In pratica, ciò significa che è del tutto inutilizzabile per una persona che ha un livello A1. Date degli esercizi di matematica di uno studente

liceale a degli allievi delle elementari e vedrete che la vostra pedagogia mostrerà ben presto i suoi limiti.

In quanto all'esame, si è trasformato in qualcosa di tragicomico. Nemmeno delle cavie bilingui, o quasi, sono riuscite a superarlo e, senza l'intervento dei partner sociali le FFS erano state costrette a sospenderlo in quanto totalmente inefficace... Che fallimento!

Come seconda cosa, la formazione costa molto. E così la formazione di base è stata accorciata, la formazione continua 2/2017 è stata ridotta ad un qualcosa di informe e così di seguito. Non c'era motivo di credere che le lingue avrebbero subito una sorte differente.

Se davvero le FFS vogliono vantarsi di avere del personale altamente qualificato, l'unica soluzione valida è quella di avere i mezzi per farlo. A livello di formazione, oltre ad un supporto di qualità questo significa avere il tempo pagato e messo a disposizione in modo sufficiente e coerente. Come già detto prima, qui non si contesta l'idea di un vocabolario ferroviario a supporto del livello A1. Questo apprendimento richiede però del tempo ciò che, dato

l'investimento necessario da parte del personale, non può essere preso alla leggera. In tal senso, il metodo e-learning ci viene messo a disposizione con una compensazione di tempo di cinque ore. Anche per un macchinista che ha già un livello ben più alto dell'A1, questo tempo è appena sufficiente per eseguire una sola volta tutti gli esercizi riportati nelle 65 lezioni. Siamo tutti concordi nel dire che il tempo necessario per un reale apprendimento con questo supporto è almeno 8-10 volte superiore. Lo stesso vale anche per il passaggio dal livello A1 all'A2 e successivamente al B1, ciò che richiede centinaia di ore. A priori, le FFS non sono disposte a pagare ben un quarto di anno sui banchi di scuola a ciascun macchinista. Bisogna dotarsi di mezzi che siano all'altezza delle proprie ambizioni o altrimenti mantenere le proprie ambizioni all'altezza dei propri mezzi. I corsi di lingua della DT ci ricordano la Corea del Nord e il suo programma nucleare: è zoppicante e inadeguato, ci sono dei tentativi di lancio falliti ma entrambi i programmi mantengono una potenziale nocività, quella di DT sfortunatamente nei confronti del personale e della sua motivazione. ➤

## Competenze linguistiche

Oltre a diversi altri temi d'attualità, un argomento che al momento sta particolarmente a cuore dei macchinisti interessati è quello della "verifica delle competenze linguistiche". *Gaby Fischer, formazione VSLF*

Dal regolamento "K 230.0 – Competenze linguistiche: Livello minimo e verifica", in vigore dal 1° gennaio 2017 (versione 3.0), risulta che le persone che svolgono un'attività soggetta all'obbligo di certificazione ai sensi del DATEC (Ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie, link: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20092177/index.html>) e dell'OASAF (Ordinanza del DATEC sull'abilitazione a svolgere attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario, link: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20123096/index.html>), in cui rientrano anche i macchinisti e i responsabili della circolazione dei treni, devono avere un vocabolario generale del livello A1 e devono padroneggiare il vocabolario ferroviario in uso nel proprio campo d'attività. Fino all'entrata in vigore della versione 3.0, la portata del "vocabolario ferroviario in uso nel proprio campo d'attività" non era mai stata definita con esattezza. Dal 1° gennaio 2017, questo però è cambiato: il vocabolario è stato definito in base alle prescrizioni sulla circolazione ed è stato allestito un elenco di esempi con le diverse situazioni che i dipendenti delle singole

categorie devono saper gestire. Ci si può esercitare avvalendosi del software „Spe-exx“. In questo contesto, si è anche provveduto a definire le condizioni per la verifica delle competenze linguistiche.

Il senso e lo scopo di tale direttiva è fare in modo che tutti i collaboratori interessati padroneggino e siano in grado di utilizzare lo specifico vocabolario ferroviario, ciò che del resto è fondamentale per poter garantire una conduzione sicura del treno. Qui non vale il principio di augurarmi che l'interlocutore padroneggi la mia lingua madre, così da evitarmi di parlare una lingua straniera.

Quando hanno visto il volume e il grado di difficoltà del vocabolario richiesto, molti colleghi si sono spaventati e, ancora oggi, forse non hanno ancora ben capito quanto possa essere impegnativo. Indipendentemente dal settore in cui si è attivi, il volume e il grado di difficoltà del vocabolario relativo alla specifica professione sicuramente saranno superiori al livello A1 e, probabilmente, si situeranno almeno nel quadro di riferimento B1 e B2. Delle conoscenze linguistiche generali di livello A1 al massimo permettono di costruire delle semplici frasi, di conoscere le principali regole grammaticali e di coniugare i verbi principali al

presente, come pure di padroneggiare un discreto vocabolario. Basandomi sulla mia esperienza come capomovimento, ma anche sulle conversazioni con i miei colleghi, personalmente sono totalmente favorevole alle direttive della K 230.0 sulla terminologia ferroviaria. In ambito ferroviario, si verificano di frequente degli inutili ritardi e talvolta c'è anche una certa insicurezza proprio perché le competenze linguistiche non sono sufficienti a garantire una conduzione sicura del treno. Dal mio punto di vista, il livello minimo generale in ambito linguistico si dovrebbe situare almeno sul livello A2, se non addirittura sul livello B1, ciò che consentirebbe a chiunque di sentirsi sicuro quando si deve spostare in un'altra regione linguistica.

Se però c'è una cosa che mettiamo in discussione è proprio il tipo di formazione che viene proposto. Quando dobbiamo studiare la terminologia ferroviaria, siamo completamente abbandonati a noi stessi e l'unico supporto è dato dai programmi didattici online. È però proprio quando si deve imparare una lingua che il lavoro in classe, basato sulla conversazione e su un supporto specialistico, è di fondamentale importanza. Non è un caso infatti se i soggiorni linguistici sono particolarmente apprezzati. I colleghi che si recano in Germania tutti gli anni devono necessariamente frequentare la giornata RFU (regolare corso di formazione continua). Ritengo che questa possibilità di partecipare tutti gli anni ad una giornata di formazione in una determinata lingua dovrebbe essere offerta anche a tutti coloro che devono conoscere le lingue straniere, onde mantenere le conoscenze acquisite ed eventualmente anche di approfondirle. Questo dovrebbe essere fattibile mediante la presenza ai corsi e non con dei corsi di formazione online. In fin dei conti, ciò che più conta per noi è la conversazione e non tanto il fatto di saper leggere o scrivere. Questi corsi online possono tutt'al più svolgere un carattere complementare. In base alla mia esperienza, posso affermare che più il livello è basso (GER livello A) e più la partecipazione ai corsi è assolutamente indispensabile, mentre a partire dal livello B è più facile seguire i corsi con il metodo e-learning. Questa giornata di formazione la si potrebbe addirittura organizzare con delle altre categorie professionali, ciò che consentirebbe di esercitarsi su determinate situazioni (giochi di ruolo). ➤



Foto: Markus Leutwyler



opinione a tal proposito? Per quando sarebbe prevista la prossima manutenzione ordinaria? La sporcizia è forse tale da non bastare più una manutenzione ordinaria o è soltanto la sensazione „esagerata“ di un macchinista?

Cordiali saluti xx  
Esperto Ferrovie Federali Svizzere FFS  
Infrastruttura, Operation Center Tecnica, Sicurezza e Interventi  
Operation Center 1  
Grazie all'Operation Center Tecnica siamo ancora più vicini alla nostra clientela.

## Porcino

Équipe tecnica del VSLF



Tempo d'autunno  
"È proprio vero che la fortuna non guarda in faccia nessuno"

Foto: Il porcino di Urs Schweizer, Briga

## Posti di fermata segnalati

Équipe tecnica del VSLF



**Posti di fermata segnalati erroneamente**  
Ci risiamo con i posti di fermata segnalati in maniera sbagliata. Durante i lavori di ristrutturazione, a Dullikon SO il posto di fermata «150m» era stato collocato alla fine

del prolungamento provvisorio del marciapiede. I segnali definitivi «2» (200m) sono già stati posati, ma non sono stati coperti. In caso di fermata troppo corta, i passeggeri che scendono dal treno corrono quindi dei rischi e si possono ferire gravemente. Conclusione: Qualità = 0, Servizio clienti = 0. È proprio durante i lavori di ristrutturazione che tutti i segnali dovrebbero essere posati correttamente.

## SBB Cargo D – GDL

Hubert Giger, presidente del VSLF

### Conflitto tra FFS Cargo Deutschland e la GDL

I colleghi del sindacato tedesco dei macchinisti GDL ci hanno informato che la FFS Cargo Deutschland GmbH, una ditta affiliata a FFS Cargo International, ha intenzione di recedere dal contratto collettivo con la GDL. Il VSLF ha scritto a Michail Stahlhut, CEO di FFS Cargo International, esortandolo a fare tutto il possibile per trovare una soluzione a questo conflitto.

## Il lettore più giovane

Mirco Däscher



Il nostro lettore più giovane si chiama Mirco e puntualmente aspetta con ansia l'uscita del nuovo numero del LocoFolio. Suo padre, Michi Däscher, lavora alla SOB come macchinista.

## Processi speciali

Équipe tecnica del VSLF

**Mancanza di chiarezza dei processi speciali per il personale di locomotiva**  
L'articolo 9 "Perturbazioni" del regolamento di FFS Infrastruttura illustra la pro-

cedura da seguire in caso di HFO-allarme boccole surriscaldatel). Trattandosi di una prescrizione che il macchinista deve seguire durante la corsa, si è previsto un apposito foglio di istruzioni a parte. Facciamo una prova:

1. Il capomovimento allerta il macchinista. Fin qui tutto bene, il capomovimento chiama e dice: allarme boccole surriscaldate.  
2. Il macchinista fa fermare il treno alla stazione d'intervento, rispettivamente sulla tratta, mediante frenatura di servizio.

E adesso? Che cosa vuol dire «rispettivamente»? È chiaro forse questo processo? Se il macchinista attiva una frenata, il treno al massimo si ferma dopo un chilometro. Oppure deve raggiungere la stazione d'intervento senza fermarsi? E quali sono le stazioni in cui si effettuano gli interventi? Simili prescrizioni sono poco professionali, non servono a nulla e non valgono nemmeno la carta su cui sono scritte. L'allarme scatta in caso di surriscaldamento eccessivo di una boccola. Si possono raggiungere delle temperature di oltre 800 C°, ciò che può ridurre la resistenza del materiale e danneggiare gli assali, causando un eventuale deragliamento. Si tratta di un danno che può avere gravi conseguenze per l'esercizio, motivo per cui il veicolo deve immediatamente essere rimosso dalla circolazione.

## Pulizia dei parabrezza

Équipe tecnica del VSLF



Amburgo-Altona, metà ottobre 2017.  
Per la pulizia dei parabrezza anteriori dei treni c'è del personale preposto a tale attività. In ogni azienda che si rispetti, un dipendente svolge il compito per il quale è stato assunto.

## LISA

Équipe tecnica del VSLF

Estratto del discorso di Hubert Giger, presidente del VSLF, del 18 marzo 2017 a Suhr AG: «Due anni e mezzo fa, per esempio, è stato creato il nuovissimo concetto rivoluzionario e

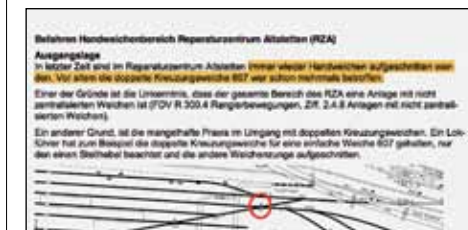
moderno per la comunicazione LISA che consiste in un apparecchio per la comunicazione vocale tra il macchinista e il capomovimento. Con le odierne tecnologie, si potrebbe pensare che non sia niente di impossibile, ma è lungi dall'essere così. LISA ha le dimensioni di un natel B degli anni 80 (il personale di manovra sarà contento) e, data la sua grande complessità(!), il progetto ha subito un ritardo di ben due anni e mezzo. Dal punto di vista tecnico, a tutt'oggi la trasmissione del suono di controllo non è ancora garantita. I diretti responsabili sono però dell'opinione che questi difetti non sono tali da pregiudicare la sicurezza. È logico, del resto non hanno nessuna colpa se l'apparecchio dà forfait. Dal momento che il LISA non è per nulla affidabile, sono molti i macchinisti che, a ragione, si rifiutano di utilizzarlo e bypassano il problema usando il proprio handy. Si tratta di un apparecchio piccolo piccolo, con cui si può anche telefonare... magari lo conoscerete? C'è stato anche chi si è portato da casa il baby phone, scoprendo così che la qualità di trasmissione è davvero impressionante.»

Bitte teilen Sie alle  
Unregelmässigkeiten mit LISA  
Ihrem CLP mit.  
(E-Mail, Telefon, ESQ-Meldung)  
Vielen Dank.  
CLP-Team Zürich

Foto: Comunicato affisso nel locale per i macchinisti. Si è alla disperata ricerca di elementi per ottenere dei miglioramenti assolutamente necessari e più che giustificati. Purtroppo non si presta ascolto alle richieste della base operativa, dei superiori o dei responsabili.  
Noi macchinisti ne abbiamo ormai abbastanza di dover ripetere sempre le stesse cose, senza mai vedere dei risultati per anni e anni. Il sistema continua a girare a vuoto e produce solo dei costi, senza però mai cambiare o migliorare qualcosa.

## Posizione degli scambi

Équipe tecnica del VSLF



Ci siamo: I macchinisti non sono più in grado di determinare l'itinerario per il quale è disposto lo scambio. Dal momento che i nostri giovani colleghi non sono né

stupidi né poco motivati, ciò può dipendere unicamente dalla formazione. Chi nega questo, vuole solo tutelare i propri interessi (finanziari) e nuoce gravemente all'azienda.

Foto: Linee guida FFS, gennaio 2010. Da notare: know-how in ambito ferroviario

## La civetta

Équipe tecnica del VSLF

Alla fine del 2013, sulla locomotiva Re 460 105 era apparso il logo del VSLF con l'immagine di una civetta. Da allora, è senza dubbio una delle più belle locomotive attualmente in circolazione nel panorama ferroviario svizzero. I suoi giorni sono però contati. Stando alle ultime informazioni, dalla primavera del 2018 questa locomotiva indosserà infatti di nuovo il suo abito rosso originale.

Hai per caso qualche bella foto di questa locomotiva? Se così fosse, faccele avere! Nella prossima edizione vogliamo salutare per l'ultima volta la nostra "civetta" come meglio merita.

[locofolio@vslf.com](mailto:locofolio@vslf.com)





## Il fischiotto non viene più controllato

Il fischiotto della locomotiva non viene più controllato. Attualità > News > Attualità Viaggiatori > Attualità Operating. *Équipe tecnica del VSLF*

**PMC del mese di Operating: giugno 2017** Ogni mese la direzione di Operating seleziona un vincitore tra i PMC del mese delle singole unità organizzative. In giugno ha vinto: «Controllare il fischiotto della locomotiva (segnale acustico) (#36842)».

Con l'attuazione di questo PMC, Operating potrà risparmiare 100 000 franchi una tantum e 100 000 franchi ogni anno in maniera ricorrente. L'idea è di Silvio Carisch, Qualità, sicurezza e ambiente (QSU). Congratulazioni

Fino a poco tempo fa i segnalatori acustici (avvisatori acustici/fischietti) venivano controllati annualmente nell'ambito di un modulo di manutenzione prima dell'impianto di servizio. Ora si è voluto integrare questa verifica nel modulo «Installazione di sicurezza», che viene eseguito nell'impianto di servizio. Per motivi di protezione contro i rumori e per la sicurezza delle collaboratrici e dei collaboratori si era pensato di reperire per ogni tipo di veicolo silenziatori che, per il controllo manuale, avrebbero dovuto essere montati sopra i segnalatori acustici sui tetti dei veicoli. Questi sarebbero stati associati a una spesa una tantum di circa 100 000 franchi e ad una spesa annuale ricorrente di 100 000 franchi.

È però veramente necessario controllare i segnalatori acustici annualmente visto che, secondo le dichiarazioni del personale di locomotiva, vengono azionati solo

ogni 20-40 volte? Per confermare queste dichiarazioni, l'impiego dei segnalatori acustici sui veicoli è stato analizzato più approfonditamente. È risultato che nel corso di un anno questi vengono azionati con frequenze diverse in determinati intervalli temporali. Se un segnalatore acustico per una volta non reagisce, si applica la «Corsa a vista» e la/il macchinista deve inviare una corrispondente segnalazione di perturbazione tramite l'«Helpdesk Materiale rotabile».

### Conclusioni

- Si rinuncia all'acquisto una tantum di silenziatori (circa CHF 100 000).
- Il controllo annuale dei segnalatori acustici di circa 1900 locomotive e veicoli di comando (circa CHF 100 000 con ricorrenza annuale) decade.
- Decadono i rischi per la sicurezza delle collaboratrici e dei collaboratori associati al controllo.

Proposta dell'équipe tecnica alle FFS: Dato che lo ZUB, la protezione dei treni e il sistema di sicurezza vengono azionati con una frequenza addirittura inferiore ai 20-40 giorni, proponiamo di rinunciare a questo controllo. E, visto che anche i problemi con la prova dei freni si verificano con un intervallo inferiore ai 20-40 giorni, rinunciare anche a questa. Allestiremo subito un relativo PCM e attendiamo con gioia il fantastico premio. ➔



Foto: Markus Leutwyler

## ADL

Lettera alla redazione. (Su richiesta dell'autore alcune informazioni sono state rese anonime)



Ciao,

Di solito non sono il tipo che contatta subito il VSLF per ogni singola cosa che capita, ma non posso proprio fare a meno di raccontarvi quello che mi è successo ieri con l'ADL.

Premetto che normalmente mi attengo alle prescrizioni dell'ADL e, questo, per assicurare un esercizio normale e anche per risparmiare energia. In molti casi il sistema si attiva da solo. La brutta esperienza che ho fatto ieri poteva però avere serie conseguenze sul piano della sicurezza, ciò che trovo inaccettabile.

Mi trovavo alla guida di un treno di materiale vuoto in direzione Zurigo PB. Come da programma, dalla stazione d'uscita si deve viaggiare dietro ad una S-Bahn.

Sono partito appena è apparsa l'immagine 3. Dopo aver superato il segnale d'uscita, come previsto è arrivato il messaggio ADL "55km/h" e, come sempre, mi sono attenuto a questa raccomandazione. Fino al successivo segnale d'entrata tutto stava procedendo normalmente. Ad un certo punto il segnale era però disposto su avvertimento, uscita chiusa! Una volta superato il segnale sarebbe dovuta apparire la segnalazione "ADL Cancel" e invece è arrivato il messaggio "ADL 75km/h fino a xxx" – su un segnale disposto su fermata! Non solo ero molto sorpreso, ma anche arrabbiato per il fatto che una cosa simile sia possibile! Queste cose non devono assolutamente succedere!

Trovo decisamente preoccupante che si continui ad investire tanto denaro, ma che si possano ancora verificare simili problemi di sicurezza. ➔

## Sopre: tanti problemi in vista per il personale. . .

Il 1° novembre 2017 verrà introdotto il nuovo sistema di pianificazione del personale «Sopre» presso FFS viaggiatori. Tutto sommato, dovrebbe essere in funzione già da anni, ma diversi problemi con il software ne hanno posticipato l'introduzione. *Matthieu Jotterand, presidente sezione di Ginevra*

Questo progetto non era nato sotto una buona stella sin dall'inizio, oltre al fatto che i costi sono estremamente alti. È già da tempo che FFS Cargo ha deciso di rinunciare al progetto.

Nonostante tutti questi anni supplementari di sviluppo, il programma ancora non funziona correttamente. Ancora prima della sua introduzione, i macchinisti avevano individuato un elenco di punti che rappresentavano un peggioramento rispetto all'odierno sistema «Piper»:

- Il compito della Commissione per la pianificazione del lavoro (APK) è diventato più difficile a causa della raffigurazione dei turni praticamente illeggibile.
- La versione «mobile» (telefoni e tablet) è inutilizzabile (in questa raffigurazione la settimana viene "tagliata", ciò che conferma l'inadeguatezza di questo strumento). Un passaggio alla versione «ufficio» non è possibile.

- Fatta eccezione per l'asterisco, i simboli (°, ", ecc.) sono scomparsi. Al posto di questi simboli, ora c'è la descrizione dei servizi, ciò che va a scapito della leggibilità. Per quanto riguarda le unità multiple, a volte è impossibile capire quale sia la sezione da separare e quale debba essere utilizzata per la prestazione successiva.

- Il sistema della scelta dei turni merita una menzione speciale per il suo layout particolarmente infelice.
- Il personale non ha più modo di consultare i minuti che vengono calcolati per i singoli turni.

- Rispetto al Piper, diversi turni hanno un minutaggio più basso e, questo, per vari motivi. Quando non vi è una spiegazione, la motivazione è che «le indicazioni sul tempo effettivo dei turni non sono raffigurate correttamente nel Webclient». Per sapere se il calcolo è realmente corretto, in futuro il personale dovrà attendere più o meno un mese per consultare il listato delle ore di lavoro.

E, come se non bastasse, il sistema Sopre elimina quasi tutti gli arrotondamenti effettuati dal Piper e, questo, con un solo obiettivo: una spietata ottimizzazione senza alcun riguardo per il personale.

Quindici anni dopo la comparsa del sistema Piper, l'interfaccia Sopreweb è finalmente riuscita nell'impresa di ritrovarsi per l'ennesima volta con un sistema che risale ancora ai tempi in cui i computer avevano appena iniziato a funzionare con Windows XP!

Il VSLF deplora questo stato di cose e si aspetta un rapido e sostanziale miglioramento dei problemi di fondo.

### Newsletter VSLF no. 545, 20 novembre 2017 HG/RG/MJ/SG

Con l'introduzione del software SOPRE, il nuovo strumento di pianificazione per il personale di locomotiva, ci si prefiggeva di aumentare la produttività attraverso l'ottimizzazione, un miglioramento dell'efficienza e un aumento dell'affidabilità, come pure uno snellimento dei processi di pianificazione.

Queste aspettative non sono state assolutamente soddisfatte. Per poter svolgere il proprio lavoro con la dovuta affidabilità, ai macchinisti mancano delle informazioni essenziali, ciò che è motivo di ritardi e di soppressioni di treni.

SOPRE sta causando degli enormi problemi anche ai nostri colleghi della pianificazione, dato che tutti i sistemi sono collegati tra di loro tramite software. Anche il minimo cambiamento nello svolgimento di un processo genera infatti automaticamente degli ulteriori adeguamenti che hanno gravi conseguenze per la logistica e che devono essere corretti di continuo manualmente durante il normale esercizio.

### Controllo dei cambi di turno prima del servizio

I macchinisti sono stati informati che, al più tardi prima dell'inizio del servizio, devono controllare se i relativi cambi di turno sono riportati nel SOPRE. I colleghi romandi del LPV e del VSLF hanno giustamente ribadito che i macchinisti non sono più disposti ad andare avanti per anni e anni a salvare la situazione durante il proprio tempo libero per poi, come ringraziamento, dover compensare la penuria di personale in costante aumento. Questo, nell'ottica dei progetti milionari per far eventualmente circolare i treni in modo completamente automatico, beninteso con dei macchinisti in cabina che si devono assumere tutta la responsabilità.

### Violazione della legge sulla durata del lavoro

Dall'introduzione di SOPRE, le direttive della LDL e della OLDL non vengono più rispettate nei piani di servizio. Il VSLF è intervenuto presso le FFS chiedendo delle correzioni immediate. Le FFS hanno con-

fermato che la task force SOPRE sta lavorando duramente per migliorare quanto prima le prestazioni del nuovo sistema.

Vogliamo inoltre dalle FFS dei chiari processi per sapere come un macchinista si debba comportare quando si verifica una violazione della LDL o della OLDL durante la corsa. Esortiamo tutti i macchinisti a rispettare le direttive della LDL e della OLDL, in quanto sono vincolanti. Per quanto riguarda il caso di „Beinwil“ dell'8 novembre 2017 quando un macchinista ha interrotto la corsa in quanto aveva raggiunto il tempo massimo di lavoro, le FFS hanno confermato che aveva agito correttamente.

### Distrazioni durante la corsa

Tutti i macchinisti sanno benissimo che il pericolo maggiore durante la guida è dato dai pensieri che possono distogliere l'attenzione dalla guida del treno. Le prescrizioni poco chiare provocano stress e distraggono l'attenzione dalla guida. Durante la corsa, vi esortiamo pertanto a concentrarvi unicamente sulla guida e di riflettere su come procedere solo una volta arrivati alla stazione di destinazione. La sicurezza e la tutela personale hanno la massima priorità, per la ferrovia e per i nostri clienti.

### Passaggio del conteggio delle ore di lavoro dal PIPER a SOPRE

In vista del passaggio dal PIPER a SOPRE, vi raccomandiamo di salvare i dati o di stamparli.

### In sintesi

Nonostante il personale sia estremamente motivato, il sistema SOPRE non consente di lavorare con la dovuta affidabilità. Non si riesce a vedere una fine alle nostre frustrazioni e allo stress, in quanto ci attende ancora una grande sfida: se finora potevamo compensare molte lacune grazie alla nostra esperienza, dal nuovo orario dei treni i servizi saranno gestiti diversamente e quindi ai macchinisti verranno a mancare anche questi valori empirici. Dal nuovo orario anche Turbo e TILO cominceranno ad assegnare i turni in base al sistema di pianificazione SOPRE.

È con crescente preoccupazione che osserviamo questa corsa folle verso la digitalizzazione, le cui scaltre promesse sono però in netta contrapposizione con gli effettivi risultati. ➔



# BLS – Sentenza CP

Un macchinista che nel 2003 era passato dalle FFS alla BLS aveva subito delle perdite nella rendita transitoria AVS, in quanto essa si riferiva solo agli anni di servizio prestati presso la BLS. *Comitato del VSLF*



Poiché, contrariamente a quanto ci era stato assicurato, non si era tenuto conto degli anni di servizio presso le FFS, nel corso degli anni il macchinista aveva subito delle grosse perdite. Grazie al VSLF e dopo una causa durata ben nove anni, il Tribunale federale gli ha dato ragione.

L'accordo di base stipulato nel 2003 tra le FFS e la BLS aveva sancito la divisione del traffico a lunga distanza e della S-Bahn di Berna, ciò che aveva portato al trasferimento di numerosi macchinisti degli ex depositi FFS di Langnau e Neuchâtel alla BLS. Ai macchinisti in questione era stato assicurato che non sarebbero stati in alcun modo penalizzati e che gli anni di servizio presso le FFS sarebbero stati conteggiati al 100%.

In data 1° gennaio 2007, la cassa pensioni della BLS era passata al primato dei contributi. Parallelamente a questo cambiamento, era stato introdotto anche uno specifico modello di rendita transitoria AVS. Il finanziamento della rendita transitoria AVS ora avviene mediante un contributo che va ripartito tra il datore di lavoro e il dipendente. L'importo della rendita transitoria AVS viene inoltre messo in relazione agli anni effettivi di servizio presso la BLS, ciò che invece nel 2003 non era ancora stato messo in discussione. Gli aventi diritto ad una rendita transitoria AVS piena devono pertanto comprovare di aver totalizzato almeno 25 anni di servizio presso la BLS. Questo era l'oggetto del contendere tra il VSLF e la BLS. Per beneficiare della rendita completa, la BLS non intendeva calcolare gli anni di servizio dei colleghi dei deposti-

ti di Neuchâtel e Langnau che, conformemente all'accordo di base stipulato a suo tempo, erano passati alla BLS. Ne conseguiva pertanto che solo i colleghi FFS nati dopo il 1966, o più giovani, avevano diritto alla rendita transitoria completa.

Nella sentenza in ultima istanza del 16 febbraio 2017, il Tribunale federale ha definito quanto segue (estratti):

**Interpretazione del ricorso civilistico contro la sentenza dell'8 settembre 2016 della Corte di diritto civile (Corte d'appello in materia civile) del Tribunale cantonale del Canton Neuchâtel:**

Il querelante sosteneva sostanzialmente che il passaggio del personale dalle FFS alla querelata BLS, che riteneva responsabile per la perdita che gli è stata causata in quanto si è dovuto autofinanziare una parte della rendita transitoria AVS, gli ha provocato una perdita a vita di CHF 341.10 al mese. Il suo danno equivaleva pertanto ad un valore capitalizzato di CHF 69'052.30. La querelata aveva successivamente fatto ricorso in appello al Tribunale federale in materia civile, chiedendo che l'accusa venisse respinta. Il Tribunale ordinario aveva rimandato alla relativa sentenza. Il querelante aveva chiesto di respingere il ricorso.

Per i motivi sovraesposti, il Tribunale federale ha stabilito quanto segue:

1. Il ricorso è respinto.
2. Le spese processuali pari a CHF 3'000.- sono a carico della querelata.
3. La querelata è tenuta a rimborsare al querelante un importo pari a CHF 3'500.-.

4. La presente sentenza viene comunicata ai rappresentanti legali delle parti, come pure alla Corte di diritto civile del Tribunale cantonale del Canton Neuchâtel.

Losanna, 16 febbraio 2017

La sentenza completa può essere consultata sotto [www.vslf.com](http://www.vslf.com) / INFO / Urteil Rente BLS

**Commento di Hubert Giger, presidente del VSLF**

Il passaggio da una ferrovia ad un'altra può essere penalizzante, soprattutto se il nuovo datore di lavoro non si vuole ricordare degli impegni presi a suo tempo. Ben nove anni di processi, per arrivare fino al Tribunale federale, per una rendita transitoria conferma che non vi è la volontà di rispettare gli impegni presi. Per finire, noi e il nostro collega abbiamo ottenuto ragione e pertanto la perdita subita ha potuto essere compensata. Dopo la sentenza del Tribunale federale, in data 6 giugno 2017 il VSLF ha scritto alla BLS per far sì che tale disposizione venga applicata a tutti i macchinisti interessati. A metà ottobre ancora non ci è pervenuta una risposta. Che cosa ci insegna questo caso?

- Le promesse e gli impegni presi non sono ciò che sembrano.
- Attenzione a quando si cambia il datore di lavoro.
- Con l'assicurazione di protezione giuridica CAP, il VSLF ti aiuta anche per anni a tutelare i tuoi diritti.

# Casi di segnaletica

*Équipe tecnica del VSLF*

*FFS DT Traffico viaggiatori  
News del 25.09.2017*

L'affermazione sulla relazione tra gli anni di servizio e i casi di segnaletica ha dato adito a tutta una serie di discussioni.

## Sicurezza dell'esercizio:

- Casi con segnali principali nel 2017: Per i macchinisti con pochi anni di servizio il rischio è **dieci volte** più alto rispetto ai colleghi con molti anni di servizio.
- Casi con segnali bassi nel 2017: Per i macchinisti con pochi anni di servizio il rischio è **venti volte** più alto rispetto ai colleghi con molti anni di servizio.

Dal nostro punto di vista, uno dei fattori fondamentali della formazione è che in cabina non bisogna mai avere fretta, nemmeno se i tempi del piano di marcia non coincidono con quelli effettivi. Una guida prudente, ragionata e rilassata è uno dei presupposti principali per una corsa sicura.

L'analisi di DT ha inoltre confermato ciò che da diversi anni continuiamo a portare all'attenzione dell'UFT e di FFS Infrastruttura.

- Sul piano delle conoscenze locali, è emerso in particolar modo che la percezione consapevole e la conoscenza dei limiti di manovra rappresentano ancora un problema.

Negli impianti particolarmente complessi, la segnalazione dei limiti di manovra indubbiamente deve essere sensibilmente migliorata.

Swisscom 4G 15:05 99%

http://intranet.sbb.ch/de/Aktuell/news/Personenverkehr/Zugf%...

SBB

VAR railapps.sbb.ch Bestellung Freifa... Sicher unterwegs...

und Genr.

- Hauptsignalfälle ereignen sich mehrheitlich unter der Woche und weniger an Wochenenden. Rund ein Drittel davon passieren am ersten Arbeitstag nach arbeitsfreien Tagen.
- 3/4 der Hauptsignalfälle erfolgen an einem Ein- oder Ausfahrtsignal.
- Beim Lokpersonal mit wenigen Dienstjahren ist das Risiko um das **zehnfache** höher, als bei jenen mit vielen Dienstjahren.

Erkenntnisse aus der Analyse der Hauptsignalfälle:  
In vielen Fällen war eine falsche Erwartungshaltung ein Vorläufer des Ereignisses. Gründe dafür sind:

1. Gewohnheit (Lf geht davon aus, das Signal xy zeige Fahrt, weil es normalerweise so ist)
2. Falsche Informationen (Informationstool nicht aktuell/falsch, bsp. WarnApp)
3. Zu wenig Informationen (z.B. Informationstools wurden nicht konsultiert oder weitere Infos hätten unterstützt).

Zwergsignalfälle

33 Zwergsignalfälle im 2017  
19 davon verursacht durch ZF  
11 davon verursacht durch ZBS  
3 davon verursacht durch Tilo

Ereignisanalyse (2012-2017):

- Zwergsignalfälle werden wie Hauptsignalfälle eher unter der Woche verursacht, und die meisten im Bahnhof Zürich.
- Beim Lokpersonal mit wenigen Dienstjahren ist das Risiko um das **zwanzigfache** höher, als bei jenen mit vielen Dienstjahren.

Erkenntnisse aus der Analyse der Zwergsignalfälle:

- Bei über 80% der Zwergsignalfälle war die Geschwindigkeit beim Ereignis > 22km/h. Die Fahrweise und/oder die Geschwindigkeit wurde nicht der Sicht, den örtlichen Verhältnissen und den vorhandenen Bremsmitteln angepasst. Dadurch wurde bei den meisten Fällen bei „Fahrt mit Vorsicht“ die Geschwindigkeit nicht genügend reduziert. Gründe dafür sind:
  - o Erhöhte Risikobereitschaft: hier unterstützen die Gestes Môtier\*
  - o Falsche Erwartungshaltung (Gründe: Erwartung Signal öffnet sich noch / Es wurde ein anderer Fahrweg gestellt als verlangt / Unerwartetes Hindernis im Gleisfeld)
  - o Ungenügende Fahrwegbeobachtung (Vorsicht bei Gleisbogen)
- Ablenkung (Störungen, Personen im Gleisfeld, Verspätungen, Konzentration auf Kunden etc.)
  - o Speziell ist auch die Ablenkung durch das Vorausdenken an das nachfolgende Manöver aufgefallen. Durch das Vorausdenken wird häufig die Fahrstrasse nicht mehr bewusst beobachtet.
  - o Ein weiterer Spezialfall der Ablenkung ist insbesondere in Zürich das Einfahren in die Halle. Hier wird häufig die Konzentration vom Fahrweg auf die Halle verschoben.
- Wenig Erfahrung im Rangierdienst (z.B. Lf neu auf dieser Maschine, Lf direkt nach Ausbildung). Hier bieten sich gezielte Massnahmen über den Vorgesetzten an.
- Mangelhafte Ortskenntnisse (z.B. Lf unerfahren oder neu an diesem Bahnhof), dazu sind individuelle Refresher-Module in Planung.
  - o Als Spezialfall der Ortskenntnisse ist insbesondere aufgefallen, dass das bewusste Wahrnehmen und Kennen der Rangiergrenzen eine Schwierigkeiten darstellt.

Zwangsbremungen

**2815** Zwangsbremungen (47% Meldequote)  
Wenige Zwangsbremungen erfolgen aufgrund von technischen Fehlern oder falscher Programmierung. Die meisten sind aber auf menschliche Ursachen zurückzuführen.





A quanto pare il sistema WarnApp ha la massima priorità sul piano della circolazione. In base alla descrizione del caso di segnaletica verificatosi a Le Day, il macchinista viene comunque accusato di non essersi „annunciato“ con il LEA. Il fatto di annunciarsi presuppone che il sistema lavori in modo autonomo e non debba essere controllato dal macchinista. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



È successo proprio quello che il VSLF teme: sin da quando è stata introdotta questa WarnApp: la WarnApp non è un semplice supporto, bensì piuttosto uno strumento di controllo elettronico, come lo ZUB. Per l'ennesima volta, dobbiamo constatare che

1. tutto ciò che è tecnicamente possibile lo si fa;
2. tutto viene sempre e comunque usato contro il macchinista.

Questo è l'esatto contrario di una cultura dell'errore moderna, positiva e costruttiva. Così è impossibile raggiungere l'obiettivo aziendale „Confronto critico-costruttivo“. E, come se non bastasse, per mortificare ancora di più il collega, peraltro già punito a sufficienza dopo l'accaduto, e per scaricare i responsabili della sicurezza e i superiori dalle loro responsabilità, come sempre ha fatto seguito la classica frase d'obbligo riportata nel seguente articolo: *“Questa irregolarità si sarebbe potuta evitare applicando rigorosamente i «Gestes métier».”* Giusto! Quanto accaduto lo si sarebbe potuto evitare anche rispettando il segnale disposto su fermata e, quindi, osservando le prescrizioni. C'è realmente da chiedersi se, grazie a questa pesante lezione, in futuro il collega si sentirà più preparato per svolgere la sua attività con la dovuta motivazione e sicurezza.

**Estratti di annotazioni prese durante le riunioni delle parti sociali sul tema WarnApp:**

**Maggio 2013**

Dal 13 maggio il sistema WarnApp viene introdotto generalmente per i test sul campo. Il WarnApp è a vostra disposizione sul LEA 3 a partire dal 13 maggio 2015. Il re-

quisito tecnico indispensabile è l'ultimissima versione 6.2.5 del LEA (si prega di installarla).

E, per finire, la cosa più importante: Il sistema WarnApp non è uno strumento di controllo, bensì un supporto per il personale di locomotiva. I dati analizzati servono a migliorare l'App e vengono utilizzati esclusivamente dai gestori dell'ap-

**SBB Intranet, Attualità Viaggiatori, Attualità Condotta dei treni**

**Superamento di un segnale a Day 16.08.2017**

Il macchinista guida il treno X da Vallorbe a Losanna. Il segnale d'uscita 20B di Le Day era chiuso.

Dopo la conclusione del servizio viaggiatori e vedendo che la lampada spia delle porte è spenta, il macchinista mette in movimento il treno senza osservare prima di tutto l'immagine mostrata dal segnale d'uscita.

[...]  
Alla messa in movimento davanti al segnale chiuso, il sistema WarnApp non ha reagito. L'analisi dei dati del sistema da parte di IT indica che nessuna attività è registrata dalle 20:45:57 alle 21:19:39, cioè dall'arrivo del treno Y nella stazione di Vallorbe fino alla fermata che segue il passaggio del segnale d'uscita di Le Day. Sulla base di questa informazione, il macchinista è stato nuovamente interrogato. Egli è categorico: era annunciato alla partenza da Vallorbe.

plicazione. Non vengono trasmessi né alle ITF, né ai superiori.

**Orientamento partner sociali FFS Infrastruttura**

21.2.2014 Berna Brückfeld

Tra i presenti anche: FFS: P. Gauderon, B. Stehrenberger, F. Marty; VSLF: D. Hurter

3. WarnApp  
Alla domanda se la segnalazione d'avviso si attiva anche quando l'I-Pad viene rimosso dal supporto e se il messaggio viene registrato, per ben due volte ci è stato risposto di „si“. Ho fatto notare che il VSLF sostiene tutti gli sforzi compiuti per impedire il verificarsi di casi di segnaletica, ma che teme che, come già per lo ZUB, anche la WarnApp consista in un nuovo strumento disciplinare. Si è concordato che il VSLF tratterà questo problema con P-OP e G-PN.

**Tavola rotonda sulla sicurezza**

Berna, Hochschulstrasse, 02.06.2014

Tra i presenti anche: FFS: Andreas Meyer, CEO; Markus Jordi, HR; Hans Vogt, responsabile K-SQ; Mani Haller, P-OP-ZF; Christophe Cler, P-OP-ZF PEX; VSLF: Hubert Giger, presidente VSLF; Benjamin Jelk, comitato VSLF

**WarnApp**

Discussione sulla funzionalità in generale:  
- VSLF: Atteggiamento aperto, attendere e vedere se funziona.

- K-SQ: Treiber = Alternativa conveniente e di facile realizzazione. Un'opportunità da sfruttare.

- I-AT: WarnApp come soluzione provvisoria fino all'introduzione del sistema di controllo dei treni 2017. I punti critici vanno chiariti entro la metà del 2015.

- PEX: Un valido sistema come soluzione temporanea.

- SEV: Questa misura non concerne tutte le compagnie e va accelerata. Discussione: analisi – funzione di controllo?

- VSLF: Il sistema WarnApp non deve trasformarsi in una nuova funzione di controllo – nessuna cultura della sorveglianza. Si reputa utile una valutazione anonima per l'identificazione dei punti critici.

Risposta del CEO:

- Riferimento al nesso esistente tra le seguenti tematiche: cultura della sicurezza – cultura punitiva – cultura dell'errore. Sarebbe difficile poter trasmettere

un'analisi anonimizzata. Ci vuole una giusta via di mezzo.

- I supporti tecnici comportano delle interazioni. Questione dei costi-benefici, l'introduzione della WarnApp è utile se permette di evitare casi come quello di Granges-Marnand.

**Tem: Discussione tecnica su temi legati alla sicurezza FFS**

7.5.2015, Berna, Hilfikerstrasse 1

Tra i presenti anche: Hans Vogt, K-SQ; Andreas Hönger, K-SQ-BES; Boris Tanner, P-OP-ZF; Christophe Cler, P-OP-ZF; Elisabeth Brillo, G-PN-LP; VSLF: Hubert Giger, Marc Engelberger

4. WarnApp: Prossimi passi / Informazione sui test sul campo e ulteriori interventi / discussione, richieste partner sociali / I-AT:  
- 13.5.2015: inizio operatività del WarnApp.

Rilevamento dei dati:

- La registrazione dei dati è necessaria per migliorare l'App.

- K-SQ e le divisioni assicurano che i dati registrati non vengono utilizzati per delle valutazioni personali.

- L'utilizzo dei dati rilevati dopo un evento viene trattato dalle FFS a livello interno, in collaborazione con il SISI.

- Giger: Ci si può rivolgere alla persona interessata? Tutti: no. Si è deciso così. Da documentare per iscritto all'interno del Gruppo.

**Istruzione di lavoro per l'uso del sistema WarnApp 27.08.2015**

Osservazioni sulla verbalizzazione dei dati: Attualmente tutti gli avvisi vengono registrati per poi essere analizzati dal gruppo di progetto WarnApp e migliorare l'App. Qui di seguito le informazioni messe a protocollo:

- Data e ora
- Numero del treno
- Dati relativi ai movimenti
- Tipo di avviso (quietanzamento oppure falso allarme)

La WarnApp non è uno strumento di controllo, bensì un supporto per il personale di locomotiva. I dati analizzati non vengono trasmessi alle ITF. Servono a migliorare l'App e vengono utilizzati esclusivamente dai gestori dell'applicazione.



## La mancata fermata dei treni in stazione

Manifesti nell'area pubblica.



Da: Macchinista Zurigo

A: VSLF

Oggetto: Mancata fermata del treno

Cari colleghi,

L'attuale campagna sulla mancata fermata dei treni in stazione è senz'altro utile, ma sia il modo di presentarla che l'ubicazione sulla tromba delle scale e sul corridoio al terzo piano del lato nord dell'edificio del personale della stazione centrale di Zurigo sono una vera vergogna.

Questo significa screditare e mettere alla berlina un'intera categoria professionale, quella del personale di locomotiva. Non ho niente in contrario se le FFS lo fanno nei locali dei macchinisti, ma non se rendono pubblica la cosa ad altre persone o categorie professionali.

Vi prego di prendere contatto con il capofila Andreas Oberholzer affinché questi deplorabili manifesti vengano rimossi quanto prima.

Grazie e cordiali saluti  
Macchinista di Zurigo

Da: Andreas Oberholzer

A: Hubert Giger VSLF

Oggetto: Mancata fermata del treno

Buongiorno Hubert,

Grazie per la tua mail. Effettivamente il manifesto era ubicato nell'area pubblica in un posto poco felice ed è già stato rimosso; questo non sarebbe dovuto succedere. Tutti i manifesti ancora presenti si trovano in un'area chiusa. L'obiettivo era quello di richiamare l'attenzione, di avviare delle discussioni e suscitare delle emozioni nei clienti, ciò che è stato raggiunto. Non si trattava assolutamente di mettere qualcuno alla berlina. Ci rendiamo conto che si possono fare degli errori – nessun problema. Tutti ne facciamo. Quello che invece faccio fatica a capire è quando, malgrado le segnalazioni di fermata presenti sui marciapiedi, non si guarda mai il LEA durante la corsa. Succede anche questo... Entro domani rimuoveremo tutti i manifesti dal corridoio.

Migliori saluti  
Andreas Oberholzer, Direzione trazione  
Zurigo P-OP-DT-ZUE



# Traffico a carri completi 2017

A seguito dell'introduzione del traffico a carri completi (TCC), ci sono stati degli importanti sviluppi nell'ambito delle FFS. Questi grandi cambiamenti non riguardano solo il personale di FFS Cargo, dal momento che la riorganizzazione ha rappresentato, e tuttora rappresenta, una grande sfida anche per i nostri clienti. *Martin Geiger, Capodivisione Cargo VSLF*

Un fattore determinante nel confronto tra FFS e BLS è il trasporto a carri completi. La BLS non opera più nell'ambito del traffico a carri completi in Svizzera, in quanto ancora qualche anno fa ha deciso di rinunciare a questo settore e l'ha ceduto alle FFS. A livello nazionale, BLS Cargo si concentra sul trasporto a treno completo, ciò che comporta dei costi nettamente più bassi. Per quanto riguarda FFS Cargo, il traffico interno a carri completi negli ultimi anni ha invece notevolmente contribuito ad aumentare il deficit.

Quando nel 2006 FFS Cargo aveva cercato di snellire la rete di distribuzione in Svizzera, c'erano state interferenze da parte della politica. Una riduzione del numero dei punti di servizio era tuttavia indispensabile, dal momento che la Confederazione aveva progressivamente ridotto i sussidi per poi azzerarli completamente. Con una percentuale del 25% sul volume complessivo dei trasporti, il TCC è però di fondamentale importanza per la logistica delle imprese svizzere. In Svizzera ci sono all'incirca 1300 allacciamenti che collega-

no l'industria e il commercio alla rete ferroviaria. Per far fronte a questi problemi, le imprese europee hanno definito una più stretta collaborazione con le FFS nell'ambito dell'Alleanza Xrail. Dal 2012, FFS Cargo sta lavorando al rafforzamento del traffico a carri completi in Svizzera. Il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia del resto è un mandato del popolo svizzero.

## Cosa ci si prefiggeva con l'introduzione del TCC 2017?

Come nel traffico viaggiatori, i treni circolano con un orario cadenzato e non servono più i siti solo una volta al giorno come finora, bensì fino a tre volte al giorno. Grazie alla migliore copertura dei singoli siti, le attività di carico e scarico dei carri possono essere ripartite meglio nel corso della giornata, per cui in linea di massima si registrano meno picchi a livello di fabbisogno di personale e di attività di manovra. La maggior parte dei collegamenti principali diventano più veloci, in quanto in futuro i carri leggeri e pesanti vengono trasportati separatamente. In ge-

nerale, questi carri relativamente leggeri possono pertanto circolare ad una velocità di 120 km/h. Per quanto riguarda i tempi di trasporto, complessivamente i trasporti ferroviari sono più competitivi rispetto alla strada.

In futuro si potranno effettuare delle prenotazioni vincolanti sull'intera catena dei trasporti, ciò che aumenta la sicurezza nell'ambito della pianificazione. La prenotazione vincolante è paragonabile alla riservazione di un posto a sedere. I carri devono circolare in base al treno per il quale sono stati prenotati. Questa è una logica completamente nuova rispetto al sistema attuale che prevede che vengano presi in consegna tutti i vagoni che i clienti mettono a nostra disposizione sui binari.

Quali sono i problemi di questa riorganizzazione

## 50 giorni di «TCC 2017»

Dopo un inizio un po' difficile, ora siamo certi di essere sulla buona strada e che, nel suo complesso, il sistema funziona bene. Subentreranno senz'altro dei nuovi proble-

mi, ma si tratterà di risolverli man mano che si presentano. Dopo i primi 50 giorni si può trarre un bilancio positivo. Grazie a questa nuova offerta, ci sono stati addirittura dei clienti che hanno deciso di trasferire i propri trasporti dalla strada alla ferrovia.

Questa lettera non ha mancato di sorprendere tutti i collaboratori di FFS Cargo, anche perché sia l'équipe PRC (Produzione Regionale Cargo) che i macchinisti erano di tutt'altra opinione. Un aumento delle operazioni di manovra e una moltitudine di ritardi erano infatti la norma. Alla domanda sul perché i problemi siano così gravi, sono emersi moltissimi fattori, ciò che dimostra che il settore in cui operiamo è estremamente complesso. Sono soprattutto i ritardi a innescare tutta una serie di reazioni a catena che impediscono il corretto svolgimento della nostra attività.

- Si verificano perché i carri spesso vengono inseriti nel nuovo sistema di prenotazione in maniera sbagliata o troppo tardi, per cui il tempo materiale per una corretta composizione del treno non basta più. Le nuove piattaforme hanno però bisogno anche di tempo e di esperienza.

- I manovratori hanno molto più lavoro di quanto immaginato inizialmente, ciò che è stato amplificato anche da un' inadeguata scelta delle stazioni. Le stazioni dotate ancora di deviatori azionati a mano e con un solo binario d'uscita, non sono assolutamente adatte per la movimentazione di grandi quantitativi di carri.

- I prospettati tempi di marcia più veloci grazie all'impiego di treni più leggeri che viaggiano a 120 km/h, non sono realistici in quanto bisogna seguire il tracciato dei treni regionali. Ne risulterebbe una velocità media pari a circa la metà, per cui l'impiego di treni lunghi e pesanti sarebbe senz'altro più intelligente.

- All'origine dei ritardi vi è anche l'impiego di un numero limitato di locomotive, ulteriormente ridotto a causa dell'aumento della forza di trazione e delle molteplici riparazioni, in particolar modo degli impianti di condizionamento dell'aria. Capita purtroppo regolarmente che non vi siano a disposizione dei Tzf (e qui colgo l'occasione per ringraziare tutti i diretti interessati per l'ottimo lavoro svolto per quanto riguarda gli impianti di condizionamento. Per anni e anni abbiamo lottato per avere dei miglioramenti e finalmente quest'anno abbiamo potuto lavorare in condizioni al passo coi tempi).

- La penuria di personale, che purtroppo non è ritenuta tale ma che, in realtà, è all'origine della sospensione dei turni e degli eccessivi conteggi delle ore di lavoro dei macchinisti. È solo grazie alle giornate supplementari di lavoro, anche da parte dei capi del personale di loco-

motiva, se si riesce ad evitare una situazione ancora peggiore. Da notare che, già in condizioni normali e senza giorni lavorativi aggiuntivi, certi gruppi arrivano a totalizzare un orario medio di lavoro di 520 e più minuti al giorno. La carenza di personale non ha trovato un riscontro concreto solo nelle statistiche, ma ancora di più nell'ambito del personale.

- I treni che subiscono dei ritardi per i motivi citati precedentemente e che rendono più complessa la redistribuzione nelle grandi stazioni, chiudono poi il cerchio. C'è un disperato bisogno di investimenti per garantire un aumento delle risorse, sia del personale che dei mezzi di trazione, ciò che però difficilmente sarà possibile con l'alto deficit odierno.

## Problemi per il personale di locomotiva

Ci è stato promesso che in futuro potremo lavorare di più durante il giorno in quanto, grazie alle tre cadenze dei treni, il lavoro sarà distribuito meglio. Da quando è stato introdotto il TCC, la maggior parte dei depositi tuttavia si ritrova con un numero di turni di notte senza precedenti. Il motivo va ricercato anche nel fatto che molte unità di carri partono prime delle 04.00 e, questo, per far sì che il team possa aver consegnato i carri per quando il cliente inizia l'attività. Presso la RBL, per esempio, di questi treni ce ne sono così tanti che dopo la consegna non hanno altri servizi da svolgere, per cui le parti mancanti vanno ad aggiungersi ai turni di notte. Questo, a sua volta, è all'origine di una moltitudine di cambiamenti di turni che rendono molto difficile la vita e l'attività degli addetti alle distribuzioni e dei macchinisti. A questo proposito, mi sia consentita una domanda: perché i turni cambiano di continuo e in tale misura malgrado adesso abbiamo un orario cadenzato?

Alla settimana 34 si stima che i carri trasportati siano 7000 in meno, ciò che equivale ad un calo del 6,9% rispetto al 2016. Data la situazione economica particolarmente difficile, già nel 2016 il volume dei trasporti nel traffico interno a carri completi aveva registrato una tendenza al ribasso, ma mai di tale entità.

Si ha bisogno di più riposo con tutti questi cambiamenti dei turni a breve termine, ma anche di una maggiore costanza nella pianificazione annuale dei turni e, soprattutto, di un numero maggiore di macchinisti. Una flessibilità in costante aumento e una massiccia intensificazione del lavoro non possono essere una soluzione permanente. Abbiamo cominciato ad avvertire dei miglioramenti ma affinché le cose funzionino sia per FFS Cargo che per il personale e per i nostri clienti, sono richiesti ancora degli sforzi importanti e tanto impegno. ➔

# FFS Cargo International

*Urs Schweizer, responsabile VSLF Cargo International*



L'interruzione della linea germanica del Rheintal a Rastatt dal 12.08.2017 all'inizio di ottobre, ha provocato numerose reazioni e discussioni in queste ultime settimane. Sono molte le ferrovie e i settori che hanno dovuto affrontare delle grosse sfide. Anche FFS Cargo International (SCI) si è dovuta confrontare con la soppressione di molti treni. Come misura immediata, ai macchinisti di Muttentz è stato assegnato del lavoro straordinario. Conformemente alla OLDL, art. 9, cpv. 1, il lavoro straordinario può essere assegnato solo se il lavoratore ha dato il proprio consenso. Grazie al nostro rapido intervento, si è potuto evitare a questa procedura scorretta da parte di SCI.

La questione dell'interpretazione del principio di ripartizione al 50/50 presso SCI si sta rivelando particolarmente complessa. Purtroppo siamo ancora in fase di negoziazione delle condizioni quadro. La sospensione della procedura di arbitrato è stata prolungata fino a novembre 2017 e per allora le trattative dovrebbero essere concluse. La posizione del VSLF è chiara: il principio del 50/50 va rispettato, le sedi dei depositi e i posti di lavoro\* in Svizzera sono assicurati. Il VSLF continuerà ad impegnarsi anche in futuro affinché i depositi nei luoghi particolarmente esposti vengano privilegiati al momento dell'assegnazione di prestazioni di terzi.

\* In Svizzera, le sedi dei depositi di FFS Cargo International sono ubicate a Muttentz e a Bellinzona (stato al 31.08.2017). A Muttentz, SCI impiega 49 macchinisti, 22 dei quali sono attivi in ambito interoperabile. A Bellinzona, dei 63 macchinisti impiegati 42 sono interoperabili. ➔



Foto: Markus Leutwyler





Quest'anno è entrato in vigore il nuovo CCL di Thurbo, che è stato parzialmente rielaborato e prevede dei nuovi valori limite per l'orario di lavoro annuale – in teoria. Nella pratica, le cose sono invece un po' diverse... Questo aspetto, ma anche l'attuale (massiccia) eccedenza di personale, al momento sono fonte di grosse preoccupazioni e di malumore per i macchinisti. Attualmente sono in corso anche le trattative per il nuovo sistema salariale, da cui ci si attende una maggiore trasparenza.

#### Riduzione del tempo di lavoro dei macchinisti / Accordo sui valori limite

Il comunicato concernente la riduzione del tempo di lavoro dei macchinisti nel 2017/2018, pubblicato congiuntamente da Thurbo e dalle parti sociali nell'estate 2017, ha dato adito a tutta una serie di interrogativi e ha suscitato una certa incomprendimento tra i diretti interessati. Abbiamo spiegato perché il VSLF, ma anche gli altri sindacati del personale, sostengono questa riduzione decisa da Thurbo. I saldi orari in attivo sui conti +/-, +/-V (fino a 100 ore), come pure le straordinarie, devono pertanto essere portati a zero e bisogna prendere tutti i giorni di ferie ancora disponibili. Thurbo ha così confermato ai sindacati anche la nostra interpretazione dell'articolo del CCL sui valori limite. Il valore limite annuale vincolante è per-

tanto di +50h/-30h, mentre il valore limite superiore all'anno è di +100h/-30h. Un accordo scritto in tal senso è ancora in fase di elaborazione.

#### Le trattative CCL sono a buon punto

Quest'anno le negoziazioni vertono sul sistema salariale, ma anche su tutte le questioni che non hanno potuto essere trattate l'anno scorso (orario di lavoro, ferie). In particolare, questo concerne le disposizioni generali, l'inizio e la fine del rapporto di lavoro, la previdenza e l'assicurazione e un aumento delle indennità.

In occasione di una prima riunione, durante la quale si è deciso di mantenere il massimo riserbo sull'andamento dei negoziati, a metà marzo 2017 abbiamo avuto uno scambio di idee con Thurbo. Se per i punti citati precedentemente si tratta più di una questione puramente "cosmetica", per il nuovo sistema salariale il VSLF si aspetta invece una maggiore trasparenza, l'abolizione degli avanzamenti sulla base della valutazione annuale, come pure dei salari iniziali più alti al termine della formazione.

#### Situazione del personale e offerta oraria 2019

L'offerta indicativa, valida dal 2019 per le linee della Svizzera orientale, è nota già da qualche anno. In molte stazioni e lungo la

linea attualmente sono in corso dei lavori di costruzione che causano rallentamenti e divieti di circolazione. Per consentire l'incrocio dei treni, in molte stazioni si sta inoltre procedendo di nuovo alla posa di scambi e binari, a cui qualche anno fa si era deciso di rinunciare per motivi di risparmio. Questo comporta degli importanti cambiamenti di percorso per quasi tutta la durata dell'anno e spesso è all'origine di servizi poco attrattivi, maggiori tempi di presenza, lunghe pause e un orario di lavoro inferiore, e pertanto meno retribuito. In previsione del preannunciato aumento delle prestazioni di trasporto, in questi ultimi anni si è formato un numero eccessivo di macchinisti, ciò che è stato espressamente voluto da Thurbo. Grazie al nuovo CCL e ad un'azione "volontaria" di riduzione del tempo di lavoro, nel 2017 e nel 2018 da un lato ci si riproponeva di ridurre in maniera importante le ore di lavoro e, dall'altro, di partire con un saldo passivo nei conteggi orari dei collaboratori, proprio per non violare sin da subito i valori limite nel 2019. Inutile dire che questa riduzione delle ore di lavoro non va bene a tutti. Come già menzionato in precedenza, nei suoi calcoli Thurbo è partita dal presupposto di poter disporre del tetto massimo di 100 ore già effettuate, ciò che ha creato ancora più malumore tra il personale. Per ovviare al surplus di macchinisti, la

nostra "vicina", la SOB, li affitta alla RhB. Un'analoga richiesta a Thurbo di affittare il personale, è rimasta senza risposta fino alla chiusura di redazione. All'inizio del 2018 prenderà il via una nuova classe di macchinisti che sarà pronta per il nuovo orario e creerà un equilibrio nell'organico del personale.

Anche l'offerta prevista dal mese di dicembre 2018 non soddisfa tutti. Per quel periodo, la ZVV e le FFS svilupperanno ulteriormente l'offerta tra Zurigo e Winterthur; a Winterthur si prevede il collegamento di altre linee verso est. Thurbo rischia pertanto di perdere tutti i servizi sulla S33 in direzione di Sciaffusa, come pure una cadenza sulla S35 in direzione di Wil. In futuro, queste due località saranno servite dalla S12 prolungata. Nella Tössstal, si prevede l'introduzione integrale della cadenza ogni 30 minuti sulla S26. A seguito dei ricorsi presentati contro il previsto risanamento della stazione di Tann-Dürnten, probabilmente ciò sarà possibile solo fino a Bauma. Per quanto riguarda la S22, la DB Regio è riuscita ad aggiudicarsi le prestazioni messe a concorso dal Land del Baden-Württemberg e, questo, già a partire da dicembre 2017. Nei prossimi mesi si vedrà come evolverà la situazione per la sede di Sciaffusa.

La cadenza ogni 30 minuti verrà introdotta anche su altre linee come, per esempio, la Winterthur-Stein am Rhein, Wil-Weinfelden, Weinfelden-Kreuzlingen e altre. Circolano voci secondo cui, soprattutto alla sera e nel fine settimana, a nord-est di Winterthur circoleranno delle leggere GTW al posto dei pesanti treni a due piani. Resta da vedere se in cabina ci sarà un macchinista Thurbo o FFS. Non resta che sperare che le sinergie tra le due imprese vengano sfruttate al meglio e che il fatto di guidare dei treni avvalendosi del materiale rotabile dell'altra impresa non costituisca un tabù.

La Thurbo non intende partecipare alla gara d'appalto in corso per le concessioni per il traffico a lunga percorrenza e continuerà ad operare nell'ambito del traffico regionale viaggiatori, come pure nell'ambito di alcuni collegamenti rapidi, come le RE Costanza-San Gallo o i servizi in orari marginali da Zurigo a Costanza e San Gallo.

#### Assemblea dei membri VSLF-Thurbo

La sera del 21.07.2017, ha avuto luogo l'assemblea annuale dei membri di VSLF-Thurbo presso il Gasthof Eisenbahn di Weinfelden. Oltre ad alcuni membri del comitato, abbiamo avuto il piacere di annoverare tra i nostri ospiti anche Hubert Giger (presidente del VSLF), Stephan Gut (presidente della sezione Svizzera orientale) e Ruedi Brunner (responsabile VSLF-SOB).

Dapprima si è fatta una retrospettiva dei temi su cui ci siamo concentrati lo scorso anno e, successivamente, sono state fornite delle informazioni sulle questioni correnti e si è tracciata una prima analisi sommaria delle trattative CCL. Nel corso della tavola rotonda che è seguita, ci sono pervenute delle richieste da parte di alcuni nostri membri.

All'inizio di quest'anno, il comitato ha potuto dare il benvenuto a Manuela Nussbaumer che attualmente si occupa della cassa. Dopo sette anni di attività in seno al comitato, René Zöllig ha lasciato la carica di consulente. La sua uscita di scena è stata accompagnata da un lungo applauso. Purtroppo non si è ancora riusciti a trovare un successore.

#### Know-how del personale di locomotiva Thurbo

Alla fine degli anni '90, poco prima della fondazione di Thurbo, la situazione ferroviaria della Svizzera orientale era alquanto difficile. L'attività spesso era limitata ad una frequenza oraria e, dalle ore 20, su molte linee i servizi venivano diradati, se non addirittura effettuati mediante autobus. Il nuovo concetto, la Regionalbahn Ostschweiz (RBO), successivamente denominata THURBO, prevedeva una nuova flotta unificata all'avanguardia con dei veicoli più leggeri e meno costosi, in grado di aumentare notevolmente anche il senso di sicurezza e di affidabilità rispetto alle tette RBe 540 che erano più soggette a guasti. Questa decisione ha portato alla separazione tra traffico regionale e traffico a lunga percorrenza e alla creazione di due fornitori autonomi di servizi ferroviari.

Seguendo l'esempio della Mittelthurgaubahn (MThB) che aveva acquistato 10 GTW della prima serie, all'inizio degli anni 2000 era stata ordinata una seconda serie formata da 80 GTW con accoppiamento automatico che doveva sostituire diverse vecchie serie delle FFS e della MThB. Grazie all'acquisto di un'ulteriore serie di 15 veicoli, già da tempo la Thurbo dispone di due soli tipi di veicoli. La sostituzione dei cosiddetti See-GTW (prima serie) con le GTW della Regionalverkehr Mittelland (rispettivamente della BLS e delle FFS), è prevista entro il 2023. Da notare che non c'è (ancora) una compatibilità tecnica con gli attuali veicoli.

Oltre ai due tipi di veicoli impiegati attualmente, i macchinisti di due depositi Thurbo effettuano ancora dei servizi con dei veicoli delle FFS (Domino e RVD) e di FFS Deutschland GmbH (FLIRT).

L'impiego di un "veicolo unificato" assicura un notevole risparmio, sia in termini di manutenzione che di rotazione dei veicoli e di formazione. Consente inoltre

un impiego relativamente più elastico dei macchinisti. Ma qui subentrano anche degli altri fattori, si pensi in particolare all'impiego transfrontaliero verso Costanza e Singen che, negli ultimi anni, non è indenne dalla burocrazia (esame annuale, esperienza minima di guida). Il know-how tuttavia varia notevolmente da un deposito all'altro. Nessuno dei depositi conosce a fondo le singole linee, una conoscenza che spesso manca anche per dei brevi tratti, per cui, per esempio, il deposito di Kreuzlingen non conosce la linea tra Winterthur e Wil e, a sua volta, quello di Winterthur, la linea tra Weinfelden e Wil.

Sul piano della diversificazione, della pianificazione dei cantieri, in caso di guasti e anche sotto il profilo dei costi, sarebbe auspicabile che tutti i 350 macchinisti circa conoscessero bene almeno la "rete principale" tra Altstetten e Bülach, come pure tra Kreuzlingen e Nesslau/Rüti. Il fatto di acquisire (e di mantenere) una buona conoscenza delle linee implica però un certo dispendio di tempo e di denaro, anche se semplificherebbe considerevolmente la pianificazione annuale. Se già si impiegano due soli tipi di veicoli, una rete più attrattiva permetterebbe senz'altro di aumentare il livello di soddisfazione del personale.

Un'altra possibilità di risparmio è data dallo scambio di prestazioni con altre ITF, come le FFS e la SOB, ossia la guida di veicoli di una ITF "esterna". È soprattutto nelle zone periferiche, come per esempio a Sargans o Waldshut che, grazie all'impiego di personale ubicato in sedi geograficamente meno decentrate, verrebbero meno i lunghi viaggi di andata e ritorno, ciò che però presuppone la conoscenza dei diversi veicoli.

È già da qualche anno che Thurbo gestisce dei treni rapidi su diverse linee e in orari marginali. Da due anni raggiunge perfino la stazione centrale di Zurigo. Questi treni sono denominati RegioExpress (ex rete celere). Stando ai piani attuali, dal nuovo orario 2018/18 la S12 verrà estesa a Sciaffusa e Wil (invece che a Seuzach e Seen). Nelle ore in cui il numero dei passeggeri è inferiore, ossia alla sera e nel fine settimana, questi treni non possono però circolare a nord-est di Winterthur con dei trasporti pesanti o eccessivi. Si parte dal presupposto che questi veicoli siano consoni ai servizi offerti da Thurbo. Non resta che sperare che non si decida di scaricare qui tutti i servizi poco attrattivi, bensì che si sfruttino queste opportunità per sviluppare una collaborazione più intensa e un "pool di macchinisti" in grado di fornire congiuntamente dei servizi per entrambe le ITF su tutti i veicoli a disposizione.



## Problema di comfort

„Anche a tirarla, l'erba non cresce più in fretta" – ma nemmeno cresce più lentamente solo perché la si ignora... In Svizzera si possono ancora trovare delle aree di sosta per treni dove la natura ha riconquistato i propri spazi e cresce ovunque verde e rigogliosa. *Matthias Wey, comitato della sezione Hauenstein – Bözberg*

Se da una parte questo può allietare il cuore degli amanti della natura, dall'altra comporta però anche degli inconvenienti e dei pericoli. Mentre FFS Infrastruttura parla di un „problema di comfort", quando l'erba raggiunge un'altezza di alcuni metri e i cespugli di bacche proliferano senza sosta lungo i camminamenti, i macchinisti che al mattino presto devono fare avanti e indietro dal treno si devono invece confrontare con ben altri problemi.

Il fatto che quando piove l'erba ci bagni fino alla cintola, ciò che è inevitabile per chiunque cerchi di aprirsi un varco, non è soltanto increscioso ma causa anche ipotermia e altre reazioni fisiche se poi si è costretti a lavorare per ore e ore con i pantaloni e le scarpe bagnati fradici. E mentre le zecche sono ben felici di mettere su casa sulle nostre gambe, richiamandosi alle direttive della SUVA le FFS ci fanno notare che verso sera si consiglia di restare all'aperto nell'erba alta. La cosa assurda è che sono tanti i treni che proprio a quell'ora devono essere presi in consegna o riportati nelle aree di sosta. Particolarmente degno di nota è sicuramente il fatto che gli incidenti professionali più frequenti in assoluto tra i macchinisti sono proprio le cadute. Care FFS, saremmo ben felici di non cascare a faccia in giù, ma come si fa quando è impossibile vedere dove si mettono i piedi...

Quello che FFS Infrastruttura considera un semplice problema di comfort, da parte dell'UFT viene invece chiaramente classificato come pericoloso. Altrimenti come dobbiamo interpretare la frase «Per ragioni di sicurezza, la zona dei binari deve essere mantenuta il più possibile priva di vegetazione»? Il punto 3.1.2 della Direttiva concernente il controllo della vegetazione mediante sostanze chimiche su e lungo binari ferroviari<sup>1</sup> che riportiamo qui di seguito, non dà adito a malintesi:

«Le banchine e la superficie tra i binari sono percorse regolarmente a piedi dalle squadre di manutenzione e ispezione, nelle stazioni sono utilizzate anche dagli addetti alle manovre o dai macchinisti. [...] Viticci, ramoscelli lunghi o vegetazione bagnata e sdruciolevole in quest'area costituiscono un insidioso pericolo di cadute.»

Come può essere che un'istanza inferiore consideri la questione irrilevante, mentre quella superiore la classifica chiaramente come un pericolo?

I macchinisti e la sezione VSLF Hauenstein-Bözberg hanno già richiamato in-



numerevoli volte l'attenzione delle FFS sul fatto che, proprio per le loro specifiche caratteristiche, vi sono dei mesi in cui certe aree necessitano di un regolare sfalcio dell'erba. Dal nostro punto di vista, dovrebbe essere possibile fare in modo che ciò venga eseguito periodicamente e in modo standardizzato – senza ulteriori interventi da parte nostra.

In questo contesto, "standard" sembra essere la parola chiave. FFS Infrastruttura sostiene che già oggi ci sono determinate zone dei binari che vengono tenute in ordine più frequentemente di quanto stabilito dallo "standard". Purtroppo, o per nostra fortuna, l'uomo ha dovuto imparare che la natura difficilmente si lascia standardizzare. Senza fare un processo alle intenzioni, riteniamo che non ci si possa nascondere dietro a dei cespugli e tanto meno a degli standard. Non mettiamo in dubbio che grazie a degli studi sia teoricamente possibile calcolare una "crescita standard" delle piante presenti nella zona dei binari, ma il problema è che non tutte seguono il regolamento alla lettera. Le soluzioni semplici, pragmatiche e, dal nostro punto di vista, anche meno costose, spesso sono molto più efficaci, come per esempio una falciatura più frequente. Le FFS non prendono però in considerazione una soluzione così semplice. Se l'erba è troppo alta, si aspettano invece da parte nostra che scriviamo una notifica ESQ – e tutto riparte da capo...

A quanto pare il nostro datore di lavoro ritiene che il fatto che, senza contromisure, il mondo vegetale si faccia strada sempre nello stesso posto, nello stesso periodo e con la stessa velocità, sia una cosa del tutto imprevedibile. Il fatto invece che si debba scrivere un rapporto di sicurezza per un problema che è già stato segnalato più volte, evidentemente non sembra costituire una contraddizione. Ed evidentemente, non è una contraddizione nemmeno il fatto che si debba scrivere un rapporto di sicurezza per un semplice „problema di comfort".

Orbene, che sia logico o meno, la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute sono ben altra cosa. ➔

<sup>1</sup> Direttiva concernente il controllo della vegetazione mediante sostanze chimiche su e lungo binari ferroviari  
La direttiva dell'UFT può essere consultata su [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

## Vista dal Monte Generoso come fonte d'ispirazione

Ormai da diversi anni la salita al Monte Generoso, causa scoscendimenti ed instabilità statica della stazione d'arrivo, era resa impossibile. *Roberto Kraschitz, Comitato VSLF Ticino*

Non appena conclusi i lavori con l'apertura del "fiore di pietra" dell'architetto conterraneo Mario Botta, si è presentata l'occasione per assecondare la curiosità sull'opera e la vista dai 1704 metri di quota.

Alla giornata d'inaugurazione con invitati ufficiali e sponsor abbiamo preferito organizzare un ritrovo più personale con la libertà di scoprire gli interni dell'edificio e l'ambiente circostante con più calma.

Infatti la partenza il 7 maggio ha visto la partecipazione di 53 persone sul classico treno a cremagliera in vista della vetta dopo 9 chilometri di percorso in un clima primaverile al piano, comunque temperato in altitudine con l'arrivo del sole.

A far da contrasto agli elementi esterni in pietra e cemento armato, gli interni con tonalità calde in legno su tutti i piani della struttura d'accoglienza, con ristorante a sala aperta.

Il gruppo conviviale dei commensali composto da pensionati, familiari, membri attivi da naturalmente diverse imprese, ha colto il momento per rivedere o conoscere nuovi colleghi. All'aperitivo al piano inferiore è seguito il pranzo con l'impressionante vista su una cornice subalpina con le cime ancora innevate.

Conversando si capisce che pur producendo per imprese di trasporto diverse (Cargo, Viaggiatori, Regionale, in Ticino, Svizzera interna o Italia), gli argomenti di insoddisfazione o incomprensione sono i medesimi cui l'associazione dei macchinisti si confronta da anni.

Il VSLF con un comitato centrale ridotto, che argomenta con tutte le maggiori imprese ferroviarie a scartamento normale, ha sicuramente una visione d'insieme del contributo del personale operativo allo sviluppo del sistema. La dirigenza delle imprese di trasporto si diletta a promuovere progetti e visioni che lasciano il partner sociale allibito, il quale cerca nel contempo di dimostrare la fattibilità o apporta correttivi a direttive già emanate. Un po' se-



condo il motto: "se più si è, qualcosa di più importante salterà fuori".

Ritornando in vetta a questo ambiente alpino tra una metropoli (Milano) e la regione transfrontaliera a cavallo di laghi e massicci, con un flusso di traffico continuo Nord-Sud e di periferia urbana, si ha una visione d'insieme che non ha ostacoli e mostra in maniera evidente dove è necessario evolvere per rispondere alle esigenze naturali.

Quando invece si fissa lo sguardo dalla scrivania del posto di lavoro, si vede solo quello interessa fino al primo limite, studio di lavoro, portato avanti finché dura e da informazioni andate a pescare occasionalmente.

In montagna è pure vivibile sulla propria pelle il cambiamento dettato dalle condizioni naturali che condizionano una reazione sempre pensando alle conseguenze. Come i macchinisti riescono a portare avanti il proprio servizio con clienti, legislazione di nazionalità, condizioni con-

trattuali, lingua, provenienza e struttura diversa, si pretende che la dirigenza sia competente per sviluppare il sistema in modo sostenibile. Pertanto consideriamo un'opera come il cantiere aperto e portato a termine in cima al Monte Generoso come una sfida riuscita e di progresso esemplare, che ha dato continuità a 150 anni di ferrovia dove il valore non è "traslocare" la persona 1400 metri più in alto.

La vista d'insieme, l'ambiente dalle soglie del lago fino a quello alpino, l'interconnessione fisica con il territorio e la libertà di pensiero accentuata magari dai contrasti, sono la partenza per tutto ciò che può essere entusiasmante tecnicamente e di sfida dell'opera umana.

La vetta di arrivo non è l'obiettivo, ma la condizione di costruzione del sistema per venire raggiunta. A livello di dirigenza dei trasporti ferroviario per il Ticino siamo ancora in balia di uno smartphone senza campo. Va bene per le foto d'inaugurazione pagata dai contribuenti. ➔





# Piloti assolti malgrado la sfiorata collisione

Alexander Grass, Radio SRF 1 Echo der Zeit del 14.9.2017

C'è mancato davvero pochissimo, ma anche stavolta è andata bene. In Engadina, due elicotteri non si sono accorti che erano diretti l'uno verso l'altro e solo all'ultimo momento uno dei due piloti è riuscito ad evitare l'impatto. I piloti hanno segnalato l'accaduto, informando che non vi erano stati danni né a persone o a cose. Malgrado ciò, uno dei due piloti è stato citato in giudizio davanti al Tribunale penale federale di Bellinzona. Un processo che, malgrado l'assoluzione, potrebbe avere delle ripercussioni sulla sicurezza aerea. „La legge è dalla vostra parte“, questo è quanto si può leggere in un opuscolo dell'Ufficio federale dell'aviazione civile. Quando nel settore dell'aviazione si verifica un evento pericoloso, bisogna notificarlo immediatamente. Solo così si può migliorare la sicurezza dei trasporti aerei, ciò che sta a significare: „La vostra segnalazione non viene utilizzata per incolparvi“. Ma è proprio quello che è successo. Entrambi i piloti sono stati accusati di intralcio del traffico pubblico. In Svizzera è la prima volta che viene presentato un simile capo di accusa. Il pilota in questione ha fatto ricorso al Tribunale penale federale, mentre l'altro pilota ha accettato una condanna pecuniaria con

la condizionale di 20 aliquote giornaliere. Il 1° luglio 2015 i due elicotteri si sono avvicinati troppo l'uno all'altro mentre sorvolavano il lago di Silvaplana in Engadina. Il primo pilota era in salita verticale e trasportava una benna di calcestruzzo del peso di 800 kg, mentre il secondo pilota era in volo rettilineo e andava a 200 km/h. Improvvisamente ha visto un'ombra, ma il quadro strumenti dei comandi impediva la visuale sull'altro elicottero che saliva dal lato destro. Dal momento in cui è comparso l'elicottero, il pilota ha avuto meno di due minuti di tempo per reagire. Ha spinto la cloche in alto a sinistra, evitando così una collisione che probabilmente sarebbe stata fatale.

Il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI ha avviato un'inchiesta sull'incidente e i due piloti sono stati assolti. Uno dei due elicotteri non era dotato di dispositivo di allarme anticollisione, ciò che è stato identificato come la vera causa dell'incidente. È da anni che il SISI chiede che vengano introdotti questi sistemi d'allarme.

I piloti avevano segnalato l'accaduto proprio per sottolineare tale necessità. „Tutto il settore dell'aviazione si aspetta un'asso-

luzione“, ha detto l'avvocato difensore il 14 settembre 2017. „L'impunità nel sistema di segnalazione contribuisce a migliorare la sicurezza e a vivere una sana cultura dell'errore nel settore aeronautico. Il tribunale non dovrebbe decretare la fine di tutto ciò“. Assoluzione su tutta la linea, questo il verdetto. Il giudice ha affermato che la tragedia è stata sfiorata solo grazie alla prontezza di spirito e alla reazione fulminea del pilota.

Per un pilota professionista, l'assoluzione è di estrema importanza. La questione di fondo sollevata dall'avvocato difensore è tuttavia rimasta senza risposta: ossia il fatto che le segnalazioni effettuate nel settore aeronautico non devono essere punite.

[www.srf.ch/play/radio/echo-der-zeit/](http://www.srf.ch/play/radio/echo-der-zeit/)

## Commento di Hubert Giger, presidente del VSLF

Non c'è bisogno di aggiungere altro al reportage della SRF. Ancora una volta non sono state rispettate le direttive e gli impegni presi. Non ha importanza se l'impegno è stato violato per una questione di mancanza di competenze o di diritto superiore. Quello che emerge è che il fatto di non denunciare, di mettere a tacere e di nascondere qualcosa sono la migliore garanzia per non essere perseguiti.

Stando a quanto afferma il direttore dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) nella sua lettera: „l'impegno assunto nei confronti della „Just Culture“ deve incentivare tutti gli attori dell'aviazione in tal senso“, non è pertanto un obbligo vincolante. La domanda che si pone è chi prende le decisioni quando sussiste „una grave violazione del dovere di diligenza“. A quanto pare, l'UFAC non poteva o non voleva rispettare il principio della riservatezza che era stato assicurato.

In questo contesto, desideriamo sottolineare la possibilità di avvalersi del sistema di segnalazione riservata delle FFS. Secondo le nostre informazioni, finora la riservatezza è sempre stata garantita, anche se il numero delle notifiche è decisamente modesto.

Sul piano della sicurezza, la cultura e la professionalità della ferrovia non è di certo paragonabile a quella dell'aviazione. In qualità di associazione di categoria, noi utilizziamo quasi sempre tutte le segnalazioni confidenziali e anonime in base al principio della „Just Culture“.

# La rigorosa applicazione del geste métier

Sblocco delle porte sul lato sbagliato del marciapiede.

Da: Capo del personale di locomotiva CLP  
Data: Ottobre 2017

A: Macchinista

Oggetto: Sblocco delle porte sul lato sbagliato del marciapiede

Buongiorno,

Tu ne sai qualcosa? QSU non ha ancora rilevato alcun messaggio nel sistema.

Zurigo Oerlikon è poco visibile a causa della curva e, in questi casi, i treni in transito costituiscono un grande pericolo.

Cordiali saluti

Capo del personale di locomotiva CLP

Da: Macchinista

Data: Ottobre 2017

A: Capo del personale di locomotiva CLP

Oggetto: Sblocco delle porte sul lato sbagliato del marciapiede

Ciao,

Grazie per la tua mail. Anch'io me la sono presa per questo mio errore. A causa della rigorosa applicazione del geste métier (specchietto retrovisore chiuso), in un primo momento non avevo notato la cosa e me ne sono accorto solo osservando il comportamento dei passeggeri. Se gli specchietti retrovisori fossero stati aperti, avrei potuto risolvere immediatamente il problema attivando la chiusura forzata delle

porte. Per quanto riguarda lo specchietto retrovisore, c'è da chiedersi se in futuro il geste métier debba realmente essere seguito alla lettera oppure solo a seconda delle circostanze.

In questo contesto, una cosa che mi preoccupa è la pressione in costante aumento a cui sono soggetti i macchinisti in questi ultimi anni. Sul piano della gestione della sicurezza, per me è inspiegabile anche il fatto che da parte dei responsabili delle FFS non vengano applicate le relative raccomandazioni di sicurezza emanate dall'UFT (per es. per quanto concerne il limite di resistenza del personale di locomotiva) e dal SISI (per es. per quanto concerne i tempi di inversione troppo brevi). Questo, tanto più che l'azienda è tenuta a proteggere i propri dipendenti da situazioni di stress e sovraccarico (obbligo di assunzione). Si deve evitare anche un eccessivo sfruttamento unilaterale del personale.

Oltre ad un servizio sulla S14, ieri mi è stato assegnato anche un turno sulla S6 e sulla S2. Come tutti sappiamo, spesso e volentieri le toilette delle DTZ non sono funzionanti. Ieri si trattava di quella della 514 402-7. I tempi troppo brevi di inversione di soli 4 o 5 minuti, oltre alle toilette impraticabili, danno veramente da pensare...

Nonostante quanto emerso dal rapporto d'inchiesta del SISI sull'incidente di Rafz, ancora più sorprendente è il fatto che non sia cambiato niente per quanto riguarda i tempi di inversione troppo brevi. [...]

Auspicio che le preoccupazioni e le esigenze dei macchinisti, ma anche le raccomandazioni in materia di sicurezza del SISI e dell'UFT, in futuro vengano prese maggiormente sul serio e che vengano definite e introdotte delle misure volte a migliorare lo stato di salute, la soddisfazione del personale e il livello di sicurezza.

Un cordiale saluto

Macchinista

Da: Capo del personale di locomotiva CLP  
Data: Ottobre 2017

A: Macchinista

Oggetto: Sblocco delle porte sul lato sbagliato del marciapiede

Buongiorno,

Grazie per l'informazione. Ti do senz'altro ragione e appoggio la tua richiesta. Sarebbe auspicabile integrare insieme lo sblocco delle porte e lo specchietto retrovisore nei gestes métier. Quanto prima prenderò contatto con QSU.

Cordiali saluti e buona continuazione.

Capo del personale di locomotiva CLP ➤

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Direktion

### Meldesystem für Ereignisse in der Zivilluftfahrt Erklärung des Direktors BAZL

Die Schweiz hat im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt übernommen. Diese Verordnung verpflichtet das BAZL als zuständige Aufsichtsbehörde, die ihr zur Verfügung gestellten Informationen zur Verbesserung der Sicherheit zu verwenden und Personen nicht für die Meldung von Ereignissen zu belangen.

Das BAZL pflegt bereits seit Einführung des Meldewesens in der Schweiz im Jahr 2007 die sogenannte „Just Culture“. Die Verpflichtung zur „Just Culture“ soll alle Luftfahrtakteure dazu ermutigen, offen über sicherheitsbezogene Ereignisse zu berichten. Meldende Personen erfahren keine Nachteile auf der Grundlage der Informationen, die sie dem BAZL im Rahmen des Meldewesens übermittelt haben. Dieser Grundsatz gilt, insofern nicht Vorsatz oder ein gravierender Mangel an beruflicher Sorgfaltspflicht vorliegt, wodurch die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.<sup>2</sup>

Im Rahmen dieser Kultur ergreift das BAZL die nötigen Massnahmen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu gewährleisten und persönliche Daten der Meldenden zu schützen. Sicherheitsrelevante Daten, die es durch die Auswertung der vertraulichen Berichte erhalten hat, leitet es gegebenenfalls in anonymisierter Form weiter, insofern die Daten der Verbesserung der Flugsicherheit dienen.

Die EU und das BAZL fordern auch von Luftfahrtbetrieben die Einführung einer ebensolchen „Just Culture“. Mitarbeitende, die über Ereignisse berichten, dürfen daher nicht von ihrem Arbeitgeber benachteiligt werden.

Christian Hegner



Bern, 1. Mai 2016

## IN MEMORIAM

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

<b>Richard Rui</b> Sektion Basel *1935 † Juni 2017	<b>Peter Jordi</b> Sektion BLS *1940 † Juni 2017	<b>Hans Enderli</b> Sektion Ostschweiz *1944 † 7. 8. 2017
<b>Beat Pfeuti</b> Sektion Brig *1950 † 26. 11. 2017	<b>Lino Cecchetto</b> Sezione Ticino *1952 † Maggio 2017	<b>Gotthold Wildi</b> Sektion Ostschweiz *1924 † 1. 2. 2016

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



La digitalizzazione è una buona cosa e l'e-mail ne è il coronamento tecnologico. In realtà me ne sono reso conto solo qualche tempo fa e, per l'esattezza, giovedì 2 novembre 2017 quando, verso mezzogiorno, R. B. ha spedito una mail ad oltre 10.000 destinatari con allegato un sondaggio delle FFS. Markus Leutwyler, redattore LocoFolio



C'è però stato un piccolo disguido con l'invio di questa mail, anche se nulla di importante. Gli indirizzi dei destinatari (si trattava di indirizzi collettivi per interi gruppi di persone) erano riportati sul campo "A:" e, pertanto, erano accessibili a tutti.

D. P. aveva attivato un risponditore automatico che, con robotica solerzia, aveva comunicato a tutti gli oltre 10.000 destinatari che il suo capo era momentaneamente in vacanza e che si sarebbe occupato della questione non appena ritornava in sede.

T. M. e P. M. avevano subito ringraziato per l'informazione, e così, forti del motto "fai del bene e fallo sapere", tutti avevano potuto leggere quanto fossero riconoscenti.

Essendo un tipo ben informato e attento, B. H. ha fatto notare a T. M. e P. M. che forse sarebbe stato meglio non utilizzare la funzione „rispondi a tutti“. Ma, siccome riteneva che questa informazione fosse importante, a sua volta l'ha inoltrata a tutti i destinatari.

M. U. può vantarsi di essere stato il primo ad aver manifestato una malcelata irritazione, mentre R. B. poco dopo ha dato sfogo a tutto il suo malumore aggiungendo ben quattro punti esclamativi. Quattro punti esclamativi!!!! Con quei quattro punti esclamativi si era raggiunta la massa critica.

Gli analisti di sistemi di certo saranno rimasti affascinati dai successivi sviluppi all'interno del loro microcosmo digitale, quando hanno constatato che ad un certo punto si è sviluppata una dinamica propria che avevano definito un "feedback positivo". È proprio quello che succede con le armi nucleari. Se per un'esplosione nucleare sono i decadimenti radioattivi a innescare una reazione a catena, nel caso di questo bombardamento di e-mail a disintegrarsi sono invece la pazienza, la buona educazione e le inibizioni.

Il telefono e l'iPad squillavano praticamente ogni secondo finché si è arrivati ad un tracollo del sistema digitale e, ad un certo punto, i server di Outlook non erano più in grado di far fronte a quell'invasione di massa.

La miccia si era esaurita solo nella mattinata di domenica e, pian piano, i server avevano cominciato a raffreddarsi di nuovo. È ora di analizzare gli eventi e di fare il punto della situazione.

- Tutta l'azione ha avuto un importante effetto di collegamento. Tante persone che nel mondo analogico non avrebbero mai avuto dei contatti, avevano potuto comunicare tra di loro e, questo, perfino in tre lingue. Un vero e proprio miracolo!

- I punti esclamativi inviati sono stati complessivamente 8.345.740. Un vero record.  
- Il cane Verus ha compiuto gli anni e, per la prima volta in dodici anni, è stato festeggiato come si conviene.

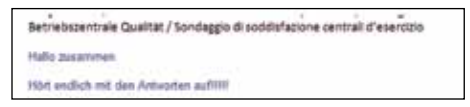
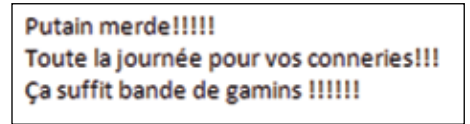
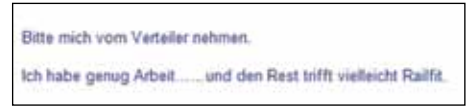
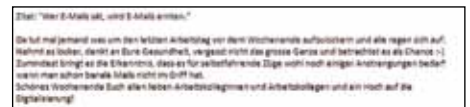
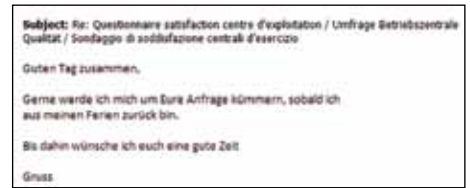
Per sommi capi, il contenuto delle circa 200 x 10.000 mail si può riassumere come segue:

- 1/3 "P.f. stralciare il mio nome dall'elenco dei destinatari", oppure "<p.f. inserire qui le parolacce>!!!!"

- 1/3 "P.f. non cliccare su „rispondere a tutti“"

- 1/3 congratulazioni al cane Verus  
Oltre a questi fatti di per sé molto piacevoli, c'è una cosa che in particolar modo salta agli occhi. Grazie alla digitalizzazione, si è potuta risparmiare un'enorme quantità di tempo e di denaro. Sì, avete letto giusto: risparmiare.

La prima cosa che probabilmente qui salta agli occhi è l'investimento in termini di tempo per cancellare tutte quelle mail, come pure le risorse impiegate per l'invio della posta elettronica. Ognuno di questi 10.000 collaboratori ha avuto bisogno di



almeno 5 minuti per smaltire questa valanga di mail che, sommati, più o meno corrispondono a 100 giorni lavorativi. Secondo i calcoli di Google, i server coinvolti nell'invio di un'e-mail producono all'incirca 5g di CO2. Il bombardamento di mail delle FFS ha quindi immesso nell'aria circa 10 tonnellate di CO2.

È però solo facendo un confronto con il passato che si può intuire la superiorità dei processi digitali! R.B. avrebbe inviato il suo sondaggio per posta, mentre D.P. avrebbe poi spedito un fax a tutti. T.M. e P.M. avrebbero risposto sia a lui che a tutti gli altri mediante telex. Al cane Verus sarebbe arrivata una qualche decina di biglietti di auguri e tutti gli altri 9.999 avrebbero ricevuto una copia per conoscenza. Ben 23 kg di biscottini per cani sarebbero stati spediti per posta. Dal Ticino sarebbero state spedite 150.000 lettere nella Svizzera tedesca. 10 tonnellate di carta avrebbero cambiato di proprietà, si sarebbero dovute sostenere delle spese postali pari a 1.5 milioni di franchi e, con i suoi 23 kg di biscotti per cani, Verus si sarebbe fatto una bella abbuffata e sarebbe morto.

Quanto successo il 2 novembre 2017 è l'esempio perfetto di come la digitalizzazione ottimizzerà, migliorerà e renderà più efficiente la vita di tutti noi.



Da circa 1800 nel 2013, sono scese più o meno della metà nel 2016. Conformemente al tool PCM, solo la metà circa delle proposte vengono concretizzate. Markus Leutwyler, redattore LocoFolio

Il fatto che le proposte che talvolta risultano „evase“ non trovino un riscontro effettivo là fuori nel mondo reale, non l'ho notato solo io.

Al fine di analizzare a fondo il problema e per trovare delle soluzioni efficaci, nel corso dell'estate 2017 il gruppo d'esperti Kaizen ha organizzato un „KWS“, ossia un workshop Kaizen sul tema PCM, a cui sono stato invitato anch'io a partecipare. In linea di massima, non sono necessariamente un fautore di sedute e workshop. I metodi utilizzati, con i tanti post-it colorati e i fili di lana verdi e rossi, mi ricordano tanto i miei anni di asilo con la signorina Fisch quando, armati di sacchetti della merenda, tutti in cerchio cantavamo delle canzoncine e poi facevamo dei lavoretti con la corda e la carta.

Già allora capivo però che, grazie a questi metodi, si possono apportare delle continue correzioni ai vari processi.

Ho trovato tutti i presenti sinceramente interessati a far sì che i PCM abbiano un maggior peso e che „KAI-ZEN“ non equivalga a „passività“. Oltre ai tanti adeguamenti strutturali minori, ciò che salta maggiormente agli occhi è senza dubbio il fatto che ora è il diretto superiore a dover svolgere il ruolo di principale coordinatore delle proposte. Questa è una prassi normale in tutte le altre unità organizzative delle FFS ed è solo nell'ambito di P-OP-ZF che la cosa è stata gestita diversamente. Nel corso di un approfondito dibattito, i partecipanti sono giunti alla conclusione che la soluzione del superiore offre numerosi vantaggi. Così facendo, ha infatti modo di farsi un quadro completo delle proposte e, di conseguenza, anche delle reali preoccupazioni dei propri collaboratori. Inoltre può eventualmente esprimere degli apprezzamenti, per esempio in occasione del colloquio dirigenziale e di sviluppo e, allo stesso tempo, ha maggiori possibilità di fare pressione sui coordinatori nell'eventualità che lascino passare troppo tempo.



Un punto problematico è la comunicazione circa il funzionamento e gli effetti del PCM. Il fatto che siano soprattutto le proposte che concernono il proprio settore ad avere le opportunità migliori, è di per sé logico, anche se non sempre mi risulta sia così. Questo non significa che non si accolgano volentieri anche le proposte che provengono da altre unità organizzative. Qui, però, ci sono più persone coinvolte, ciò che può allungare i tempi di risposta e anche aumentare le probabilità di un rifiuto. Il nuovo processo si prefigge di migliorare la trasmissione e un trattamento trasparente delle singole proposte.

Tutti i presenti riconoscono che uno dei problemi è il sentimento di frustrazione che spesso si prova nei confronti dei PCM,

un approccio chiamato anche „mindset“. Questo non riguarda solo i promotori, ma soprattutto chi li deve gestire. Una volta che il processo PCM è stato elaborato e funziona, la cosa va segnalata mediante adeguate misure di comunicazione. Il fatto che ci si lasci contagiare o meno da questo nuovo entusiasmo ritrovato, in fin dei conti poi dipende dalla singola persona. Il compito dei quadri dirigenti consisterà nel scegliere come coordinatori delle persone realmente in grado

di gestire i PCM e con un atteggiamento favorevole nei confronti delle proposte che vengono sottoposte.

Ho già espresso la mia frustrazione nei confronti dei PCM quasi una decina di anni fa, in questa stessa sede, ma trovo che questo sistema meriti una seconda chance. È uno degli strumenti che ci permette di esercitare un'influenza diretta sul nostro ambito professionale e sull'organizzazione del nostro lavoro. Durante il workshop ho avuto modo di percepire che c'è un'autentica volontà di miglioramento. Il primo passo è fatto. Se la cosa potrà perdurare anche in futuro, lo si vedrà nei prossimi mesi.

Équipe tecnica del VSLF



## Cabina senza supporto cartaceo

Un obiettivo che si sono prefissati alcuni lungimiranti visionari è quello della cabina senza supporto cartaceo. Questo obiettivo è probabilmente motivo di lodi e apprezzamenti reciproci all'interno dell'azienda, a conferma del fatto che si è intrapresa la via della digitalizzazione e che si prende il programma SmartRail estremamente sul serio. Anche i problemi organizzativi relativi alla compilazione dei formulari in cabina durante la manutenzione dovrebbero avere un certo peso (mancanza di controllo del processo).

Questo lascia presumere che sia già stato creato un gruppo di lavoro, con tutti i costi che ne derivano.

L'idea di lavorare senza carta probabilmente risale al progetto di prevedere degli uffici senza supporti cartacei, un'iniziativa degli anni '90 che nel frattempo è stata lasciata cadere.

Nell'eventualità che un giorno in cabina ci dovesse essere una variante elettronica, a rapida portata di mano e da compilare subito sotto forma di modulare, gli ordini trasmessi non potrebbero comunque essere esposti e verificati durante la corsa. Il fatto di poter visualizzare la totalità degli ordini ricevuti è il presupposto essenziale per una conduzione sicura del treno. Non ci resta che sperare che questi risparmi a scapito della sicurezza non vengano attuati e che i responsabili non sviluppino più simili progetti che non sono di alcuna utilità. Di lavoro ce ne sarebbe più che a sufficienza.



# La S-Bahn notturna: Storie di ordinaria follia

Attenzione! Questo articolo non è per i deboli di stomaco. E neppure i fatti riportati qui sotto. Da non leggere dopo un lauto pasto!

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio



È di nuovo un fine settimana. Il mio turno inizia all'incirca alle ore 20 e finisce alle 3 del mattino. Un pubblico particolarmente allegro per le abbondanti bevute anima la stazione e i treni. Inizialmente mi trovo alla guida di una normale S-Bahn, senza supplemento obbligatorio. Già prima di mezzanotte cominciano ad arrivare i primi festaioli che hanno fatto il pieno e hanno lo stomaco che comincia a contorcersi. A Nänikon-Greifensee un uomo imbratta il marciapiede con delle chiazze colorate. Se non altro, non sul treno. Da Uster si procede poi in direzione di Bülach. A Stettbach sento un conato di vomito e poi dei versi interminabili dietro alla porta della cabina. Poco dopo in cabina mi arriva una fortissima puzza di latte rancido. È semplicemente terribile e a dir poco osceno. Spingo leggermente da parte la protezione visiva della mia porta e attraverso il vetro per terra vedo una vera e propria inondazione. Chiamo il numero 1830 che una volta era responsabile per le operazioni di pulizia straordinaria. La signora è molto gentile e mi spiega che adesso bisogna chiamare il 1832. Bene, se non altro ho imparato qualcosa. Faccio il 1832 („OCP help desk materiale rotabile, buongiorno“), schiaccio il tasto „4“. E suona, suona, suona. Ma nessuno prende la chiamata. Me ne resta ancora uno! Il numero di telefono dell'help desk del materiale rotabile S-Bahn. Finalmente qualcuno risponde e spiego qual è il problema. In quel momento mi trovo a Stadelhofen. Nella stazione centrale di Zurigo, in teoria ci dovrebbe essere una squadra di pulizia. Ma ormai non c'è più abbastanza tempo e pertanto

sono costretto a proseguire in direzione di Bülach con il mio treno tutto imbrattato. A Bülach si torna indietro. Non appena esco dalla cabina le mie scarpe cominciano a fare „sciaff, sciaff“. Con il consueto ritardo di 2 minuti circa, visto che è praticamente impossibile rispettare i tempi di marcia e di inversione, parto in direzione di Zurigo dove spero di trovare un addetto alla pulizia delle carrozze ma, purtroppo, non c'è nessuno. Arrivato ad Uster, parlo con i due agenti di sicurezza che per tutta la notte erano di pattuglia sul treno. Mi comunicano che nel frattempo altre due piattaforme sono state imbrattate di vomito. Solamente la carrozza centrale è ancora più o meno pulita. I passeggeri salgono sulla carrozza di testa e poco dopo scendono di nuovo con la fac-



cia stravolta. Un collega dell'addetta alla sicurezza le dice dove magari può trovare dei vecchi giornali, se non altro per coprire tutta quella sozzura. Chiamo di nuovo l'help desk del materiale rotabile S-Bahn. Mi dicono che a Zurigo purtroppo non è possibile organizzare una pulizia straordinaria. Anche il collega dell'help desk trova che sia una cosa inaccettabile e si assicura che dopo i servizi S-Bahn il treno non riprenda la regolare attività, bensì che venga sostituito. Se non avessi telefonato, il treno sarebbe andato avanti e indietro così per tutta la domenica. Tra l'altro, ieri avevo esattamente lo stesso turno. Come capita spesso, il WC era chiuso ciò che, per la maggiore, è dovuto al serbatoio dell'acqua vuoto. Alle 3:06, finalmente posso andarmene da questa concimaia viaggiante. Mi vado ancora a prendere uno snack in un chiosco e intanto scambio quattro parole con il commesso. Mi racconta che una volta gli hanno perfino fatto i bisogni davanti al chiosco. È vero, le S-Bahn notturne vanno avanti e indietro, ma i WC del sottopassaggio Sihlpost chiudono a mezzanotte. Mentre mi dirigo verso il parcheggio sotterraneo ho ormai i nervi a fior di pelle. Queste sono cose a dir poco inaccettabili per noi macchinisti e, per il personale di sicurezza che deve pattugliare il treno avanti e indietro per tutta la notte, ancora di più. È una sfacciataggine inaudita anche nei confronti dei nostri passeggeri. Per il prezzo che bisogna pagare di notte, sicuramente ci si potrebbe aspettare qualcosa di più. Finalmente arriva la parte più bella del mio turno. Il viaggio di ritorno a casa con la mia macchina. ➔

# Hans Arnold, nato il 16 novembre 1917, compie 100 anni

Il comitato del VSLF



Le nostre più vive felicitazioni al collega Hans in occasione del suo centesimo compleanno. Gli auguriamo di mantenersi ancora a lungo in buona salute, come pure un futuro pieno di belle cose e soddisfazioni.

Treno 448 Zurigo – Bellinzona con 2 x Re 4/4 II in doppia trazione, peso rimorchiato: 68 assi, 580 tonnellate, oltre 1.000 persone, prestazione delle due locomotive 12.640 CV. Foto scattata da Hans Arnold il 18 agosto 1977 a Göschenen.



Uscita di un pesante treno merci con una C 5/6, la più potente locomotiva a vapore delle FFS con 1620 CV (denominata "elefante"), dalla stazione di Rorschach in direzione di Staad. Foto scattata da Jakob Rubli, macchinista di Zurigo. Hans Arnold ha lavorato su questo tipo di locomotiva sia come fuochista che come macchinista.



Treni 104 – 119 Zurigo – Losanna – Zurigo, Swiss-Express 1975 – 77 con accoppiamento automatico. Foto scattata davanti al deposito M di Zurigo.

A destra: Un'articolo nel «Tagblatt der Stadt Zürich».

100 Jahre in einem Zug

Jubiläum Hans Arnold wird morgen 100 Jahre alt. Er erinnert sich an ein Leben als Lokführer und oft über den Tisch, um gut zu altern. Von Daniela Huber

Miner Flugzeit von der Lokomotive gegen die Zeit zu Hans Arnold. Rückgang kommt ihm an die glücklichen Zeiten, die er mit dem Zug durch die Schweiz feiert. Er ist nicht dumm, Lokführer gewesen zu sein. Heute ist er - fast vollständig - ein Mann mit dem Namen Hans Arnold. Er ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen. Er ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen. Er ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen.

Fünf Tassen bis Sargans  
Doch die Fahrt Wädwil, kam ihm in die Quere. Am 2. September 1977, auch der Bundesrat die Jubiläumstag von 1000 Mann an. Arnold schickte fünf Tassen bis Sargans in der Schweiz. Er ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen. Er ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen.

Das ist die Arnold nicht die über die Jahre von den Augen und über den Mund, ohne seine Frau, langte er beim Mittagessen im Altersheimen. Er gab es noch, die alten Schweizer, nicht der vielen Fremden. Arnold streikt über die schützende Tassen. Penetranter können sie seinen Zügen 75 Mann überkommen. Heute sind es 100. -Hans Arnold ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen. Er ist ein Mann, der sich nicht nur um die Sicherheit der Züge kümmert, sondern auch um die Sicherheit der Menschen.



# Un po' di nostalgia dell'anno 1977

Il TEE Transalpino, un'altra storia di Bernhard. *Bernhard Grubenmann*



Qualche decennio fa ero convinto, erroneamente, che quella del macchinista fosse la professione dei miei sogni. Mi ero quindi annunciato presso le FFS e avevo superato gli esami d'ammissione che, a quei tempi, erano decisamente molto impegnativi. Per seguire la mia formazione, avevo dovuto lasciare la bella Neuchâtel per trasferirmi a Zurigo da dove, come ben si sa, non me ne sono più andato.

Per una parte della formazione si doveva lavorare in cabina come accompagnatori, ciò che avrebbe dovuto permetterci di conoscere bene una determinata linea. Le FFS ci facevano lavorare anche sui TEE (Trans Europa Express), dal momento che il dispositivo di sicurezza di quei treni non era concepito per la rete ferroviaria svizzera. Per motivi di sicurezza, in cabina ci doveva quindi essere sempre un secondo uomo. Ed è qui che comincia la mia storia: Era una bella mattina d'estate e io mi trovavo a bordo del Transalpino come accompagnatore. Il treno viaggiava da Basilea, via Zurigo, Sargans, Buchs e, attraverso l'Austria, fino a Vienna. L'altro uomo in cabina si chiamava Emil. Ci conoscevamo piuttosto bene perché avevamo già lavorato insieme in più occasioni. Tutto funzionava al meglio e noi intanto si chiacchierava, anche di cose nostre.

Poco dopo Ziegelbrücke c'era un tratto neutro, ossia una sezione della linea di contatto senza corrente per via del passaggio ad un altro circuito. La corrente della locomotiva veniva interrotta per poi esse-

re ripristinata nel nuovo circuito, evitando così un cortocircuito ad arco. Quella volta, però, qualcosa non aveva funzionato e non riuscivamo più ad inserire l'interruttore principale della locomotiva. Avevamo quindi proseguito la corsa per inerzia fino alla stazione di Weesen. Come se non bastasse, sfortunatamente la locomotiva si trovava all'altra estremità del treno (treno navetta). Ci eravamo incamminati verso la locomotiva e avevamo provato in tutti i modi possibili a ripristinare la corrente. Nel frattempo il capostazione di Weesen si era messo a bussare alla porta della locomotiva, informandoci che al telefono c'era la centrale delle locomotive di Zurigo che voleva sapere cosa stesse succedendo. Emil intanto si stava innervosendo sempre di più, anche perché qui ne andava del suo onore di macchinista TEE.

La centrale di controllo dei treni si era subito data da fare e aveva fatto fermare un treno merci a Ziegelbrücke, per poi utilizzare la locomotiva come rinforzo del nostro Transalpino fino a Weesen. Emil ed io intanto ci eravamo divisi. Io ero rimasto nella locomotiva di coda cercando di capire dove potesse essere il problema. Emil invece era nella cabina di testa, dietro alla motrice che stava trainando il nostro elegante e orgoglioso treno. Erano passati solo pochi minuti quando avevo sentito bussare alla porta della mia cabina e mi ero trovato davanti il cuoco del vagone ristorante che, nel suo bel dialetto viennese, mi aveva detto: "La mia minestra non si ri-

scalda". Al che ho capito subito! Nella confusione avevo dimenticato di collegare al Transalpino il cavo elettrico che alimenta il riscaldamento e l'impianto di climatizzazione e dà corrente alla cucina elettrica. A quei tempi, a Sargans si doveva ancora fare una manovra di regresso. La locomotiva di rinforzo era stata agganciata all'altra estremità del Transalpino ed era poi stata collegata (con il cavo di alimentazione). Nel frattempo era arrivato anche l'ispettore ferroviario di Sargans (quello che sul berretto ha una corona, proprio come un generale) che voleva sapere se gli austriaci avevano bisogno di una locomotiva di rinforzo o se eravamo a posto. Per non dover rispondere, io intanto mi tenevo occupato con la mia borsa da macchinista, mentre Emil gli aveva comunicato brontolando che purtroppo non eravamo riusciti a risolvere il problema.

Il treno aveva proseguito la sua corsa verso la stazione di confine di Buchs SG con una locomotiva delle FFS come rinforzo. Mentre eravamo lì, muti, seduti uno accanto all'altro, all'interno di quella cabina morta, intanto ci si scervellava per capire dove potesse essere il guasto.

Arrivati a Buchs, una locomotiva delle ÖBB era già lì pronta a trainare il nostro treno in avaria fino a Vienna. Il macchinista austriaco era salito su in cabina e aveva voluto sapere cosa fosse successo. E così Emil gli aveva spiegato tutto. La sua risposta era stata: "Jo des kenn i" (io so che cos'è!). Al che si era messo a dare pugni al quadro dei comandi dove c'erano i relè (valvole di sicurezza) finché, con un „peng“, era saltata fuori la spia del relè di tensione nulla che si era bloccata. L'austriaco aveva rimesso in posizione il relè e aveva premuto l'interruttore principale della locomotiva che si era attivato immediatamente con un sordo „plop“. Il compressore era ripartito e tutte le altre apparecchiature avevano ripreso il loro sommesso ronzio.

Per pranzo avevamo l'abitudine di fermarci al buffet della stazione di Buchs, ma quel giorno vi avevamo rinunciato.

L'errore si era verificato perché si era cercato di accendere l'interruttore principale prima della fine del tratto neutro senza corrente, ciò che aveva attivato il relè di tensione nulla. Una cosa certa è che, nel suo rapporto, Emil non aveva scritto che stavamo parlando di cose nostre e che pertanto non eravamo particolarmente attenti... ➤