

4	Editoriale	52	Waldenburgerbahn visione
6	La voce del presidente	53	Waldenburgerbahn realtà
8	Intervista con Andreas Haller	54	ETCS Level 2 - Emmenbrücke–Dagmersellen
11	OneFFS	55	ETCS Level 2 - disturbo odometrico
12	TwoFFS	56	ETCS Level 2 - scambi
13	Il sabotaggio quotidiano	57	ETCS - sistemi di controllo
15	Sistema salariale Cargo	58	ETCS Level 1 - progresso o passo indietro?
16	Conferenza digitale	59	ETCS - lacune in materia di sicurezza
16	Attacco al modello part-time «80/20»	60	ETCS light
17	Tempo libero - oppure no?	61	ETCS causa ritardi
18	Personale infermieristico	62	La digitalizzazione
18	Informazione della direzione Thurbo	63	Progettazione semi-permissiva delle balise ETCS
19	Work-Life-Balance	64	AIRA
19	AVANTI nella Svizzera centrale	66	Macchinista senza uscita
20	L'abbruttimento della società	67	Lo stazionamento dei veicoli all'interno del profilo
20	Produzione ferroviaria FFS	68	Lettere alla redazione
21	Saluti dal robot	69	Homeoffice
21	Supertreni	70	La giusta dimensione dei treni
22	Salute!	72	LISA
22	Corse pratiche	73	L'esame periodico
23	Rheineck - Walzenhausen - Monaco	76	Intervista con il sindacato dei piloti Aeropers
23	THURBO	79	L'inglese come futura lingua ferroviaria
24	Thurbo in tutta la Svizzera	80	La vita di tutti i giorni di un macchinista
24	Cooperazione tra il personale	82	La carenza energetica
25	Human Factors	83	In memoriam
27	Intervista con Christoph Kupper		
28	Il barbecue di Lac-Mégantic		
31	Una prescrizione valida oppure no?		
32	Zone pedonali sicure		
32	Autorizzazione al movimento via SMS		
33	Taxi Cargo		
33	Marciapiede ausiliario		
35	Orario 2025 - La coesione nazionale sotto attacco		
36	Assemblea Generale 25.3.2023 a Burgdorf		
46	50 anni di servizio presso le FFS		
50	Ferrovita		

Mintage: 150 / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

Loco Folio 23/1: 14.6.2023 | Chiusura di redazione Loco Folio 23/2: 1.10.2023

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



## Senza le persone, la ferrovia si ferma.

Cara lettrice, caro lettore!

Il tuo impegno quotidiano e i servizi resi ai nostri clienti ci riempiono di orgoglio. Davvero!

Anche se non ti possiamo estendere l'invito (poi revocato) a prendere parte all'aperitivo, cosa c'è poi così di sbagliato nell'esprimere degli apprezzamenti? Il fatto che in questo momento tu tenga in mano questo giornale dimostra che in un modo o nell'altro contribuisce a far funzionare la ferrovia. Sia lavorando 24 ore su 24 lungo i binari, nella manutenzione o nell'amministrazione che come persona interessata esterna. E ogni persona è importante nella sua funzione. Senza le persone, la ferrovia si ferma.

Una di queste persone è Werner Sturzenegger. Lavora per le FFS da cinquanta (!) anni e ci accompagna nel suo personalissimo viaggio attraverso mezzo secolo di storia ferroviaria.

Benjamin Spielmann, che si è unito al team del LocoFolio insieme a Stefan Memminger, guarda un po' più indietro nel tempo. Arricchisce le proposte di lettura con interessanti spunti storici. Com'era la vita del macchinista ai tempi del vapore? Quali cambiamenti ha portato l'elettrificazione? La carenza di energia esisteva anche prima. Come si è gestita la carenza di carbone durante la Prima guerra mondiale?

La famiglia della ferrovia è variopinta, come mai prima d'ora ci mostra questo numero. Una ventina di persone vi hanno contribuito con testi o immagini, creando un mosaico interessante e variegato.

Non hai potuto partecipare all'AG del VSLF e ti sei perso l'interessante intervento di Christoph Kupper, responsabile del settore Ferrovie e navigazione presso il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SIS)? Potrai rileggere i punti più importanti nell'intervista!

Come gestire i fattori umani? Il giornalista ferroviario e consulente di processi Peider Trippi spiega quali premesse amministrative devono essere soddisfatte per un esercizio ferroviario sicuro.

A seguito del crescente numero di veicoli ETCS-only, i punti deboli di questo sistema stanno venendo sempre più alla luce. Sebbene i problemi potrebbero essere risolti tecnicamente, le soluzioni sono ancora lontane. Il contesto politico e strutturale impedisce di fare dei progressi costruttivi. A questo argomento sono dedicati diversi articoli.

La pandemia ha avuto ripercussioni sul settore aeronautico. I piloti della Swiss hanno volato per mesi senza un CCL. Abbiamo parlato con Clemens Kopetz e Roman Boller del sindacato dei piloti Ae-

roppers sulle soluzioni per superare questa fase di stallo.

Andreas Haller, responsabile HR Produzione Traffico viaggiatori FFS, ci spiega in quale direzione si muoverà l'ambiente di lavoro del personale di locomotiva e della pianificazione. «I miei collaboratori non devono guadagnarsi la mia fiducia, bensì hanno automaticamente la mia piena fiducia», questa la sua filosofia.

OneFFS o piuttosto TwoFFS? Le FFS sono una società a due classi? Raoul Fassbind (presidente della sezione Lucerna-Gottardo) e Matthieu Jotterand (presidente della sezione Ginevra e consigliere cantonale) sollevano dei dubbi sul nuovo slogan delle FFS. Matthieu si spinge addirittura oltre: considera le decisioni negative per la Sviz-

zera romanda in relazione all'asse est-ovest come un attacco diretto alla coesione nazionale.

Che differenza c'è tra un'insalata di cervelat e un esame periodico? Ce lo spiega l'esperto di formazione Roland Maurer. ChatGPT o reparto marketing? Metti alla prova il tuo senso dell'intelligenza artificiale nel nostro quiz! Come distruggo un'azienda dall'interno? Lo potrai scoprire nell'articolo sul sabotaggio quotidiano.

Tutti noi della redazione del LocoFolio vi auguriamo di mantenere sempre il sangue freddo anche durante le giornate calde e tanto piacere nella lettura!

Markus Leutwyler,  
Redattore del LocoFolio



# La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente del VSLF

## Care colleghe e care colleghi

Le informazioni che ci arrivano a proposito degli effettivi del personale di locomotiva in Svizzera sono contrastanti. Mentre la direzione parla di un organico equilibrato, tutti gli SMS con richieste di lavoro supplementare raccontano una storia diversa. Ovviamente dipende dalla giornata se c'è un esubero o una carenza di personale. Quello che sorprende è che la pianificazione degli effettivi sta diventando sempre più complessa. In ogni caso, in molti settori i conteggi delle ore di lavoro sono pieni. In realtà, tutto questo non è così importante. Pian piano anche noi stiamo imparando che il nostro equilibrio tra lavoro e vita privata ha una

priorità ben più alta dei tanti treni che dovrebbero circolare.

Nel frattempo, sempre più macchinisti di cat. B100 provenienti da altri settori vengono reclutati per seguire una formazione continua per diventare macchinisti di cat. B. A quanto pare, sia il mercato del lavoro libero che il mercato interno dei macchinisti si sono fortemente prosciugati, dal momento che adesso anche i macchinisti B100 sono molto richiesti.

Questa pressione del mercato presuppone delle soluzioni. I fattori determinanti sono il salario, il tempo libero e la diversifica-

zione del lavoro. Per quanto riguarda i salari, con il rapido avanzamento presso FFS Traffico viaggiatori e FFS-Cargo abbiamo fatto un importante passo in avanti. Altre ferrovie stanno ancora cercando di recuperare il ritardo.

Per quanto riguarda il tempo libero e la diversificazione, ci stiamo invece muovendo un po' ovunque in senso negativo. La soluzione sarebbe una maggiore collaborazione tra ferrovie a livello di personale di locomotiva e, pertanto, la creazione di grandi depositi come requisito di base. C'è ancora un'importante opera di convincimento da fare.

La pressione per beneficiare di condizioni di lavoro al passo con i tempi è diventata così forte che in tutti i settori si cerca di ottenere dei miglioramenti soprattutto attraverso le soluzioni digitali. Allora si tirano fuori dal cassetto dei piani stravecchi, come le borse di scambio di giorni liberi e turni, i modelli di rotazione o i programmi a richiesta. Ma non può funzionare se una sede ha solo pochi collaboratori e ognuno opera in un'area diversa e con veicoli diversi. E praticamente tutti i sistemi si basano sul principio: chi tardi arriva, male alloggia.

Il fatto che ci si debba addirittura comprare delle condizioni di lavoro migliori e una certa diversificazione coprendo altri depositi con la nostra auto e a nostre spese, rivela la sempre più diffusa impotenza.

Parallelamente, si sta cercando di accelerare l'automazione dei treni. Dopo aver riconosciuto che il servizio di linea automatico è irrealistico, ora l'attenzione si concentra maggiormente sulla preparazione e sullo smistamento automatizzati dei treni. In

manca di argomenti, il controllo dei treni viene spacciato come un'attività che il personale di locomotiva non fa volentieri. Come se si fossero fatti anni di ricerche per poter migliorare la vita del personale di locomotiva.

La maggior parte delle soluzioni digitali in ambito ferroviario nel frattempo vengono riconosciute per quello che realmente sono: dei sistemi costosi che rallentano l'esercizio, rendono dipendenti dall'industria e limitano la flessibilità delle ferrovie. Non possiamo provarlo, ma gli importanti prolungamenti dei tempi di viaggio nella Svizzera occidentale non sono stati di certo pianificati solo a causa dei numerosi cantieri. In fin dei conti, di cantieri ce n'erano già prima e se ne era tenuto conto nell'orario già qualche anno fa.

In che misura questo riguarda noi macchinisti? In realtà, per niente. Noi viaggiamo sempre più lentamente e questo genera ancora più tempo di lavoro. Qui si tratta dei costi ingenti e della minore competitività, che aumenteranno la pressione sulle ferro-

vie. Gli effetti si faranno sentire anche da noi della base. Da qui il nostro impegno costruttivo in questo ambito. Dobbiamo finalmente dar vita ad una ferrovia solida e collaudata.

Quello che mi preoccupa sempre di più è la tendenza, non solo dei giovani macchinisti, a garantirsi un'altra fonte di reddito e ad essere attivi solo in parte nel servizio movimento. Il lavoro del macchinista è già diventato così poco attraente? La cabina di guida è solo una breve tappa intermedia? In termini di costi di formazione e di perdita di know-how, il prezzo da pagare per le ferrovie potrebbe essere molto più alto di quanto si possa immaginare. Anche questo è un interrogativo che giustifica la necessità del lavoro della nostra associazione di categoria.

In ferrovia, solo una visione a lungo termine è garanzia di successo.

Grazie per il vostro impegno nei confronti della nostra professione e del VSLF. Buona continuazione a tutti.

Il vostro presidente  
Hubert Giger



## «La professione di macchinista sarà attrattiva ancora tra 10 anni»

Andreas Haller, responsabile HR Produzione Traffico passeggeri, parla di SOPRE, di una nuova cultura manageriale, dell'eccesso di regole e della generazione Z. *L'intervista si è svolta il 9 marzo 2023 a Berna ed è stata condotta da Markus Leutwyler*

### LocoFolio: Ti puoi presentare brevemente?

AH: Ho iniziato la mia carriera alle FFS 36 anni fa come dirigente d'esercizio ferroviario. Dopo anni di esperienze, più di 20 anni fa sono passato alle Risorse Umane, dove sono stato responsabile delle divisioni aziendali e del top management. Nel giugno 2020 sono diventato responsabile HR Traffico viaggiatori e dal 1° maggio 2021, sono responsabile HR Produzione Traffico viaggiatori. Dal 1° marzo 2022 sono inoltre responsabile del progetto «Pianificazione integrata della produzione (IPP)». Con l'IPP vogliamo unificare la pianificazione del personale e del materiale rotabile nella produzione ferroviaria e digitalizzare le interfacce dell'infrastruttura e della pianificazione delle offerte.

### Questo è un tema interessante. Qual è lo stato attuale di SOPRE?

Dalla sua introduzione nel 2016, SOPRE ha alle spalle un percorso alquanto accidentato. Il periodo iniziale è stato molto impegnativo per il personale, ma fortunatamente appartiene al passato. I collaboratori si sono abituati al sistema e adesso funziona in modo stabile.

### SOPRE ha causato frustrazione e rabbia da più parti e continua a farlo. Come possiamo evitare un altro «effetto SOPRE»?

Abbiamo imparato da SOPRE e dall'avvio del programma IPP abbiamo cambiato diverse cose. Vorrei soffermarmi su due differenze principali. La prima riguarda il processo di appalto e di approvvigionamento. Con SOPRE, le FFS hanno redatto un ampio catalogo di requisiti e poi hanno cercato un fornitore che rispondesse al meglio a questi requisiti sulla carta. Durante il processo, le FFS hanno continuato ad aggiungere sempre nuovi requisiti e richieste, ciò che alla fine ha reso il sistema complicato e complesso.

Per l'acquisto del nuovo tool, abbiamo optato per un approccio dialogico, che abbiamo adottato per la prima volta alle FFS. L'appalto è suddiviso in tre fasi: nella prima fase sono stati definiti i requisiti di massima del tool insieme agli esperti delle FFS e in una prequalifica sono stati selezionati quattro fornitori validi. Sono stati selezionati solo fornitori già attivi nel settore ferroviario e i cui prodotti sono già in uso. In questo modo ci assicuriamo che il nuovo prodotto sia già stato ampiamente

testato e collaudato. Nella seconda fase, l'attenzione si è concentrata sul dialogo e abbiamo potuto conoscere i fornitori e i tool che utilizzano. Per il team delle FFS, anche lo scambio con gli sviluppatori e gli esperti è stato molto istruttivo. Nella terza e ultima fase, quella dell'offerta, oltre alle offerte ciascun fornitore ci ha comunicato tre ditte di riferimento, due delle quali andremo a visitare nell'aprile 2023 per ogni singolo fornitore. Grazie a questo contatto diretto con le ferrovie dei paesi europei limitrofi, avremo l'opportunità di scoprire l'efficacia di questi tool nell'esercizio di tutti i giorni, quali sono gli insegnamenti appresi dalla loro introduzione, quali sono i punti di forza ma anche i punti deboli dei sistemi e molto altro ancora. Queste visite ci aiuteranno a fare la scelta giusta per noi. Dovremmo essere in grado di comunicare la nostra scelta alla fine di maggio 2023.

### E la seconda grande differenza rispetto a SOPRE?

Oltre ad acquistare un tool standard, sfruttiamo in modo mirato l'opportunità di modificare i nostri processi e metodi di lavoro. Dobbiamo e vogliamo diventare più semplici ed efficienti, affinché la ferrovia rimanga accessibile anche in futuro. Per me personalmente era inoltre importante coinvolgere fin dall'inizio nel progetto i nostri partner sociali, i collaboratori delle FFS e i dirigenti che si occupano di programmazione, controllo, gestione e pianificazione. Abbiamo instaurato una cooperazione di fiducia e ben funzionante, basata sulla reciproca trasparenza, apertura e interesse.

### Il coinvolgimento dei partner sociali e dei collaboratori suona come un cambio di paradigma. Che cosa significa esattamente e come si può garantire che questo nuovo approccio con i collaboratori funzioni fino ai livelli gerarchici inferiori? Stando alle nostre informazioni, questo non si è ancora affermato ovunque.

Se abbiamo un dialogo trasparente, aperto e orientato alla soluzione, ne risulteranno delle buone discussioni e quindi anche delle buone soluzioni. Le FFS hanno alle spalle una lunga storia e esperienza e si sono trasformate da ex impresa statale e pubblica in un'azienda consapevole e di grande importanza per la Svizzera. I cambiamenti culturali richiedono tempo e le FFS sono una grande organizzazione.

Sotto il nuovo CEO Vincent Ducrot e la nuova direzione generale per la produzione del traffico viaggiatori sotto la guida di Linus Looser, dai superiori ci si aspetta che comunichino e agiscano in modo trasparente, vincolante e responsabile. Lo scambio deve essere serio e non artificioso. Vogliamo dare ai nostri collaboratori il massimo margine di manovra possibile, delegare le responsabilità e far progredire le FFS tutti insieme. In linea con «OneSBB», perché insieme siamo semplicemente migliori.

### Responsabilità e consapevolezza sono il pregio maggiore del personale di locomotiva. Abbiamo sentito che nella Svizzera orientale i macchinisti con due depositi sono stati pagati per dei tempi di guida di un solo minuto. I macchinisti di solito non sono particolarmente esperti della LDL. È pertanto possibile che ci si accorga solo durante la corsa (o se non del tutto) che, ad esempio, i tempi di guida sono stati superati.

Per le violazioni della LDL c'è tolleranza zero. Ma questi errori possono capitare. Non sono intenzionali. Il caso della Svizzera orientale verrà prontamente affrontato.

### Con l'attuale complessità della pianificazione, SOPRE, ma anche Ceres, stanno raggiungendo i propri limiti.

Siamo contenti di ricevere dei feedback. È importante esaminare i singoli casi in quanto tali. L'insieme delle disposizioni che riguardano l'impiego del personale è complesso.

### Questa complessa situazione giuridica è ancora gestibile?

Sì, ma è indispensabile arrivare a una semplificazione e a una standardizzazione per tutti i gruppi di personale, altrimenti tra 5-10 anni non sarà più gestibile. L'IPP ha lo scopo di fornire un supporto in questo senso ed è anche strutturato così: I turni di riposo, le pause, i tempi di preparazione o di spostamento possono essere integrati e monitorati. Gli scostamenti fanno scattare un allarme. Ma anche le qualifiche, come la conoscenza delle tratte e dei veicoli, possono essere memorizzate per ogni collaboratore.



Andreas Haller

### Questo è già il caso per SOPRE. I messaggi di allarme possono però essere eliminati con un semplice «clic».

Con l'attuale complessità della pianificazione, SOPRE, ma anche Ceres, stanno raggiungendo i propri limiti. Ed è per questo che stiamo lavorando anche al nuovo tool. I sistemi attuali sono molto più avanzati e continuano ad imparare. Danno però solo dei suggerimenti. Sarà sempre l'uomo ad avere l'ultima parola.

### Le macchiniste e i macchinisti sono esposti a molti fattori di stress. Dal tuo punto di vista, quali sono i fattori di stress per il personale di locomotiva?

Il nostro obiettivo principale è avere dei collaboratori sani, efficienti e motivati. Tra i fattori di stress per il personale di locomotiva c'è sicuramente la grande quantità di informazioni che ricevete e dovete assimilare. Questo vale soprattutto per i cambiamenti che avvengono immediatamente prima o durante il turno. Un altro fattore di stress è il lavoro a turni. È senza dubbio

un'attività impegnativa e può influire sulla salute delle persone. Una riduzione del carico sarebbe possibile rivedendo i modelli di rotazione o integrando meglio i macchinisti nella pianificazione dei servizi. Qui c'è sicuramente ancora del potenziale. Anche l'IPP può aiutare in questo senso.

### Vediamo le cose in modo simile, soprattutto per quanto riguarda la marea di regole e gli adeguamenti dei turni a breve termine. Come si possono affrontare questi problemi?

Nell'ambito dell'IPP, viene prima svolta un'analisi sistematica. A questo proposito, abbiamo un sottoprogetto che si occupa delle disposizioni sull'impiego del personale e analizza l'impatto e le disposizioni per i macchinisti e gli assistenti dei clienti, come pure per il personale di manovra e di pulizia. L'attenzione è rivolta alle semplificazioni e all'efficienza, ma, ove possibile, anche alla standardizzazione. Si tiene conto anche della partecipazione attiva da parte del personale.

Un altro fattore di stress è rappresentato dalle prescrizioni contraddittorie o poco chiare. Il regolamento modificato in caso di guasto alla protezione dei treni ora è stato adottato anche dalle FFS, ciò che accogliamo con favore. Verificate le disposizioni per individuare eventuali contraddizioni o aspettate che arrivino delle segnalazioni?

In linea di principio, partiamo dal presupposto che le prescrizioni siano redatte correttamente. Se nel lavoro di tutti i giorni dovessero emergere delle contraddizioni o dei punti non chiari, siamo però ben contenti se il personale di locomotiva o i sindacati del personale provvedono ad informarci. Le segnalazioni possono essere indirizzate al superiore.

### È proprio questo che può diventare un problema. Se un macchinista segnala un'irregolarità, la cosa si può ripercuotere negativamente su di lui. Più segnalazioni si fanno e più si rischia di essere messi in cattiva luce. Ecco perché non tutti gli eventi vengono notificati. Dal punto di vista del personale di locomotiva delle FFS, la cultura degli errori e delle segnalazioni non è ottimale. Altre ITF hanno un approccio più rilassato nei confronti delle segnalazioni.

Anche in questo caso abbiamo un principio chiaro: le segnalazioni sono benvenute e devono essere gestite in modo professionale. Non è la persona che fa la segnalazione ad essere al centro dell'attenzione. Si deve piuttosto vedere come un'opportunità per migliorare uno stato di cose poco sicuro. Come ho già detto, sono convinto che noi delle FFS siamo sulla strada giusta. Se la strada tramite il diretto superiore non funziona, è possibile passare al livello successivo. Se questo non dovesse sortire l'effetto desiderato, un macchinista si può rivolgere anche ai partner sociali. Per me è comunque importante che i singoli casi non vengano generalizzati, bensì che vengano trattati come casi individuali.

Negli ultimi anni si sono moltiplicati i procedimenti giudiziari. Fa riflettere il caso di una donna che è caduta sul treno e che ha potuto attribuire tutta la responsabilità alle FFS. In fin dei conti, il personale di locomotiva gestisce il treno ed è responsabile, ad esempio, in caso di brusche frenate. Come si può garantire che il personale di locomotiva non finisca sempre più spesso nel mirino della giustizia? Il CCL disciplina questo aspetto in modo chiaro. Se gli errori non vengono commessi per grave negligenza, non sussiste alcuna responsabilità da parte del personale. L'azienda risolve poi questi casi legali che, nel caso del personale di locomotiva, succedono molto raramente. A questo proposito,

il materiale rotabile deve essere concepito in modo tale che le cadute possano quanto più possibile essere evitate (ad esempio, con dei supporti) e non provochino automaticamente delle lesioni (ad esempio, con spigoli o angoli arrotondati).

**Un altro caso riguarda un addetto alle pulizie che aveva trovato un portafoglio. Poiché pare l'abbia restituito troppo tardi, è stato licenziato, cosa che poi si è rivelata illegale. Francamente, questa è una cosa che può capitare anche a un macchinista: a seconda dell'ora del giorno o della notte o del luogo in cui si termina il servizio, è difficile depositare immediatamente un oggetto di valore nell'ufficio oggetti smarriti o al punto di consegna. Non è esattamente motivante se in un simile caso ci si deve aspettare il licenziamento.**

Per quanto riguarda il caso dell'addetto alle pulizie, c'è una sentenza del tribunale sulla questione che noi, come FFS, non commentiamo. In generale, ci sono delle specifiche direttive in caso di ritrovamento di oggetti smarriti e di valore che aiutano i collaboratori ad agire correttamente in simili casi. Per quanto riguarda il suo commento precedente: se si sono trovati degli oggetti di valore, perché non scrivere subito una breve e-mail al CLP dicendo che verranno restituiti solo più tardi (la mattina dopo, all'inizio del prossimo turno)? Molto pragmatico e permette di autotutelarsi.

**La fiducia è un aspetto importante. Tu cosa ne pensi? Soprattutto per quanto riguarda il personale di locomotiva.**

Sulla questione ho un approccio tutto mio personale: i miei collaboratori o le persone con cui lavoro, ad esempio nell'ambito di un progetto o di un qualsiasi incarico, non si devono guadagnare la mia fiducia, bensì hanno automaticamente la mia piena fiducia. Io dico sempre: la fiducia non va guadagnata, puoi solo perderla. Noi riponiamo grande fiducia nel personale di locomotiva affinché possa lavorare bene e in modo sicuro e avere piacere nel proprio lavoro. Non solo diamo fiducia, ma anche spazio di manovra e responsabilità personale. Questo mi aiuta ad avere un'immagine positiva delle persone. Chi cerca solo il male, non va da nessuna parte.

**Anche l'apprezzamento è un problema da non sottovalutare. Ci sarà un cambiamento culturale?**

Parto dal presupposto che il lavoro ben fatto venga sempre apprezzato. Ma se qualcosa non va bene, bisogna discuterne e cercare insieme delle soluzioni. Siamo onesti: a tutti piace essere lodati, ricevere degli apprezzamenti e dei riconoscimenti,

sia in privato che sul lavoro. E logicamente questo vale anche per il personale di locomotiva. Voi fate un ottimo lavoro, con qualsiasi tempo, in qualsiasi momento del giorno, della notte e dell'anno, e come tutte le altre categorie professionali siete un ingranaggio importante per il buon funzionamento delle nostre FFS e dei trasporti pubblici. Per questo meritate un grande ringraziamento, a cui si associano anche i vostri superiori.

**Com'è a livello di identificazione con il datore di lavoro?**

Le FFS hanno un'ottima immagine sul mercato del lavoro e sono un datore di lavoro molto attraente. Questo ci permette di coprire i posti vacanti in un mercato del lavoro sempre più competitivo. Le nuove generazioni, sto parlando degli Y (nati tra il 1981 e il 1995) e degli Z (nati dal 1996), non sono più disposte a rimanere vincolate per anni o addirittura per decenni. Cercano

*Le nuove generazioni non sono più disposte a rimanere vincolate per anni o addirittura per decenni.*

un ambiente dove potersi sviluppare al meglio, dove si vive la sostenibilità e dove possono creare un valore aggiunto per se stessi e per chi li circonda. Le FFS possono offrire molto e questo è importante anche per i nostri attuali collaboratori FFS, che sono il nostro bene più prezioso.

Ci sono casi di ex macchinisti FFS che per un certo periodo hanno lavorato per un'altra ITF e poi sono tornati alle FFS e che poi hanno dovuto affrontare una procedura di candidatura molto burocratica e snervante. Questo nonostante conoscessero bene i treni, le linee e l'azienda e non fossero stati via per troppo tempo. Perché non offrire ai collaboratori che lasciano le FFS una sorta di biglietto di ritorno che consenta loro di rientrare in azienda in modo semplificato? Questa del biglietto di ritorno è una buona idea che trasmetterò volentieri internamente. In ordine di grandezza, noi siamo il quarto datore di lavoro in Svizzera e ogni anno dobbiamo gestire l'impressionante cifra di 80.000 candidature. Non è un'impresa facile. Il reparto HR Sourcing & Recruiting sa da che parte soffia il vento, guarda ai nuovi strumenti che facilitano i processi e li sviluppa costantemente per le FFS. Dobbiamo rendere l'accesso quanto più semplice possibile per i nuovi o per gli ex collaboratori e rimuovere gli ostacoli. E qui si possono citare degli esempi interessanti. Ad esempio, ora il processo di candidatura inizia tramite Whatsapp proprio per consentire a chi cerca lavoro

di accedere alla nostra azienda in maniera semplificata.

**In una classe di macchinisti di Olten/Basilea/Aarau, ai nuovi macchinisti è stato comunicato solo alla fine della formazione dove avrebbero potuto lavorare. Questo non è assolutamente accettabile, soprattutto per chi ha una famiglia. Cosa non ha funzionato?**

Sono al corrente di questa situazione, ma non conosco tutti i dettagli. Stiamo facendo tutto il possibile per chiarire la cosa e per fare meglio in futuro.

**Per le generazioni di macchinisti più giovani, come la Gen Z, avere voce in capitolo nel lavoro è molto importante. Come affrontate la questione?**

Questo aspetto non è importante solo per il personale di locomotiva, ma riguarda anche altri profili professionali. Soprattutto quelle professioni dove c'è carenza di manodopera e si lavora a turni o a rotazione. Le FFS si impegnano da oltre 15 anni a favore della diversità e dell'inclusione. Sotto il trend «New Work», si sono aggiunti altri aspetti come la Gen Z, le nuove forme di lavoro, l'apprendimento e il networking, l'innovazione e la tecnologia, la New Leadership o la Mindset & Culture. Dietro a questi aspetti si nascondono dei temi importanti. Ad esempio, il lavoro a turni è considerato poco attraente dalle giovani generazioni, ma è comunque indispensabile per la ferrovia. Attualmente alle FFS sono in corso diversi progetti che affrontano questi temi. Qui cito volentieri lo studio sul lavoro a turni e a rotazione lanciato dal Fondo per la digitalizzazione delle FFS. Il Fondo per la digitalizzazione è un'associazione fondata dalle FFS, composta da rappresentanti delle FFS e delle parti sociali, che promuove studi e iniziative che analizzano le opportunità e le sfide a lungo termine della digitalizzazione per le FFS e i suoi collaboratori.

**Parliamo ancora di salari. Quanto è importante per la Gen Z?**

Per la Gen Z il salario non viene al primo posto; per loro sono più importanti la ricerca di significato, flessibilità e opportunità di innovazione. Le attività extralavorative sono inoltre importanti quasi quanto il lavoro stesso. La Gen Z a volte vorrebbe una flessibilità sul lavoro superiore a quella consentita dalla legge. Ad esempio, lavorare spontaneamente in ufficio la domenica sera. Dobbiamo lavorare su questa flessibilità, sia per la Gen Z che per i nostri collaboratori.

**Grazie per l'interessante e istruttiva intervista!**

Grazie a te.



## OneFFS

Riflessioni sull'attuale filosofia aziendale «OneSBB» delle FFS, che ora si dovrebbe affermare come «movimento».

*Raoul Fassbind, comitato FFS V*

Sono già passati trent'anni da quando la divisionalizzazione, motivata da ragioni politiche, ha portato allo smembramento delle ex Ferrovie federali in singole divisioni individuali sotto un'organizzazione mantello. Sebbene abbia funzionato relativamente bene per un certo periodo di tempo, oggi è foriera di potenziali conflitti a vari livelli. In un'epoca in cui il ricambio generazionale è a buon punto e il know-how diventa sempre più specifico, le amministrazioni sono state ampiamente potenziate e accademicizzate e le esigenze individuali dei lavoratori sono strutturate in maniera sempre più personalizzata, l'ex impresa ferroviaria si trova confrontata con nuovi problemi.

Dopo la divisionalizzazione, la struttura organizzativa prevedeva delle interfacce tra le nuove divisioni solo a livello dirigenziale. Sebbene ai livelli inferiori ci fossero delle singole persone di contatto, con la mancanza di una struttura gerarchica tra le varie divisioni ben presto si è persa la volontà di occuparsi dei problemi altrui. Poiché le sfere di competenza e il know-how dei dipendenti erano sempre più focalizzati sulla rispettiva area, è andata persa la comprensione per le necessità degli altri settori. Di conseguenza, la comunicazione reciproca è stata sempre più trascurata e hanno preso il sopravvento certe dinamiche interne e interpretazioni individuali degli obiettivi del gruppo.

Questi sviluppi sono stati accompagnati dalla creazione di un imponente apparato HR, da un lato collegato alla direzione del gruppo e, dall'altro, a ogni singola divisione individualmente. Questo ha anche fatto sì che i diretti superiori venissero privati di tutta la loro autorità, e che per ogni eventuale misura o opportunità di sviluppo dei loro dipendenti si dovessero regolarmente rivolgere alle risorse umane. Questo può anche avere dei vantaggi in caso di differenze a livello interpersonale,

ma toglie molto alla serietà e alla credibilità dei superiori, ciò che probabilmente spiega anche i rapporti più collegiali ai nostri giorni. Così decisamente ci si sente anche più a proprio agio.

La soddisfazione e l'armonia sul posto di lavoro nel frattempo sono diventati dei

risorse umane e molti altri nelle sedi centrali si scervellano sul perché la stabilità operativa stia diminuendo, gli obiettivi di sicurezza vengano difficilmente raggiunti e gli aumenti dei costi siano sempre più importanti, alla base operativa è chiaro già da tempo che i livelli dirigenziali e amministrativi non riconoscono e non

considerano più l'esercizio come il loro settore chiave. Ciò che si riflette anche nella mancanza di comprensione delle esigenze dei clienti finali. Molti sicuramente ricorderanno ancora la campagna di marketing con la signora di una certa età, il cui unico scopo era quello di rendere i canali di distribuzione digitali appetibili alla generazione più anziana. Ma dove non c'è lo smartphone, non ci sono app.

A tutti questi sviluppi si aggiunge anche un ufficio federale che non passa inosservato soprattutto per i suoi frequenti cambi di strategia. Non appena un'idea sviluppa una propria dinamica, viene ricondotta alla tradizione o si cerca rifugio nelle linee guida europee. Sempre con l'obiettivo di non doversi assumere delle responsabilità. Ciò che fa sicuramente senso per un ufficio federale, ma poi ne limita notevolmente il margine d'azione sperimentale e presuppone continuità e affidabilità.



fattori importanti anche per l'acquisizione di nuovi dipendenti. Per rispondere a queste esigenze, si promuovono gli orari e i modelli di lavoro flessibili. Almeno nelle professioni che lo consentono. Purtroppo, questi si possono raramente trovare nelle professioni produttive con turni variabili e nelle professioni tecniche, il che a sua volta favorisce un distanziamento tra produzione e amministrazione e, soprattutto, una mancanza di comprensione reciproca.

E così, mentre diversi quadri, partner commerciali, capi progetto, esperti di ri-

E in tutte queste complesse dinamiche, non si può non notare che nell'assegnazione delle concessioni le FFS si piazzano sempre più spesso al secondo posto. Dei "price cutters" internazionali non hanno nemmeno avuto accesso al mercato. Inoltre, l'ondata di pensionamenti sta provocando una perdita sempre maggiore di know-how, che non può più essere compensato.

Ma determinante per un primo cambio di mentalità è stato probabilmente l'adempimento solo parziale degli obiettivi strategici della Confederazione, ma anche certi

impulsi individuali delle singole divisioni che si discostavano dalle direttive del gruppo e non si trovavano d'accordo sugli orientamenti politici o sui vincoli legati allo sviluppo tecnologico.

Come prima misura, è stata elaborata la strategia FFS 2030 «Bahn im Fokus». Questa assomiglia piuttosto a una caotica combinazione di aggettivi e sostantivi su una presentazione PowerPoint, con cui si chiedono a viva voce dei cambiamenti incisivi e dei miglioramenti. Come si fa allora a mettere in atto una strategia, che non potrebbe essere più irrealistica e irrazionale, in una grande azienda in cui la comunicazione reciproca è ridotta ai minimi termini e gli interessi dei singoli sono ai massimi livelli? Con la retorica?

Grazie all'uso di nuovi aggettivi e sostantivi in un'altra presentazione PowerPoint, che in qualche modo dovrebbe ricordare una collaborazione, in un disperato tentativo ci si appella ai dipendenti dicendo che, dopo tutto, si sta perseguendo un obiettivo comune. Ciò di cui la base è sempre stata consapevole, ora deve essere messo in pratica ufficialmente. Il tutto accompagnato da quaranta coach aggiuntivi appositamente assunti a tale scopo, che dovranno gestire e monitorare il processo. Nulla è cambiato però nelle strutture del gruppo e il disastroso programma di misure «OneSBB», che si vuole addirittura affermare come «movimento», si può piuttosto definire OhneSBB (senzaFFS): Senza know-how, senza trasporto regionale, senza trasporto a lunga distanza, senza trasporto merci, senza fidelizzazione dei clienti, senza comprensione della produzione, senza industria, senza solidità, senza idee, senza soluzioni, senza responsabilità, senza finanziamenti. Almeno in parte, una prognosi futura potrebbe essere proprio questa.

Senza gestione e senza amministrazione: probabilmente questa sarebbe la soluzione più costruttiva. Per una produzione ferroviaria solida e finanziariamente sostenibile, è necessario innanzitutto il know-how di persone qualificate, la dedizione al lavoro, la motivazione e una collaborazione attiva. E questo lo si può ottenere solo attraverso la valorizzazione, la partecipazione attiva e delle condizioni di lavoro adeguate. Non di certo attraverso dei meccanismi propagandistici settari, come quelli proposti da OneSBB. Questo genera solo sarcasmo e derisione nei confronti di «quelli in alto» e un atteggiamento minimalista verso il lavoro. Ma questo è probabilmente impopolare, perché i responsabili dovrebbero ammettere la propria obsolescenza. ➤

## OneFFS? No, two!

Matthieu Jotterand, Presidente della sezione Ginevra

Il nuovo capriccio del 2023 dei pensatori manageriali si chiama «OneFFS». Un concetto piuttosto astratto, pensato per far sì che tutti tirino nella stessa direzione, secondo gli stessi valori, in modo trasversale e altri concetti teorici che sono stati minati dalla pratica.

Non devono essere molti i macchinisti che danno credito a questo nuovo concetto. In effetti, più passano gli anni e più ci rendiamo conto che esistono «TwoFFS» e non una «OneFFS». Che i treni delle FFS siano suddivisi in due classi è così ormai da decenni. Ma che anche tra i dipendenti vi siano due caste è molto meno noto. Eppure!

Pensiamo ai locali a disposizione del personale. A Zurigo, Berna e Losanna, il personale amministrativo dispone di locali nuovi di zecca, dotati di mobili delle migliori marche (divani, ecc.) e di attrezzature confortevoli (Westlink, Wylerfeld, Wankdorf, Renens, ecc.). Dal canto loro, i macchinisti (e il personale che fornisce le prestazioni ferroviarie in generale) sono confinati in locali vetusti, meno bene attrezzati e, visto l'aumento degli effettivi, sempre più affollati.

Fatta eccezione per Zurigo, una pulizia giornaliera non è all'ordine del giorno sebbene i treni e il personale che li gestisce circolino tutti i giorni... Che piacere sacrificare il fine settimana per il lavoro e asciugarsi le mani bagnate sui pantaloni perché

l'asciugamano non tornerà prima di lunedì mattina...

A Ginevra, niente sedi delle FFS nuove di zecca. Nella rinnovata stazione, nel cuore della stessa, ci sono però degli uffici. Purtroppo però sono occupati da oscuri servizi burocratici delle FFS. I macchinisti hanno i loro locali in un edificio che è «destinato alla demolizione» da ben quindici anni e nel quale, in attesa di un'ipotetica demolizione, non viene effettuato alcun investimento. I servizi igienici sono antigienici (a parte quelli dei CLP...), le pareti sono sporche, il pavimento è, nella migliore delle ipotesi, «vintage» e l'ascensore funziona solo a volte.

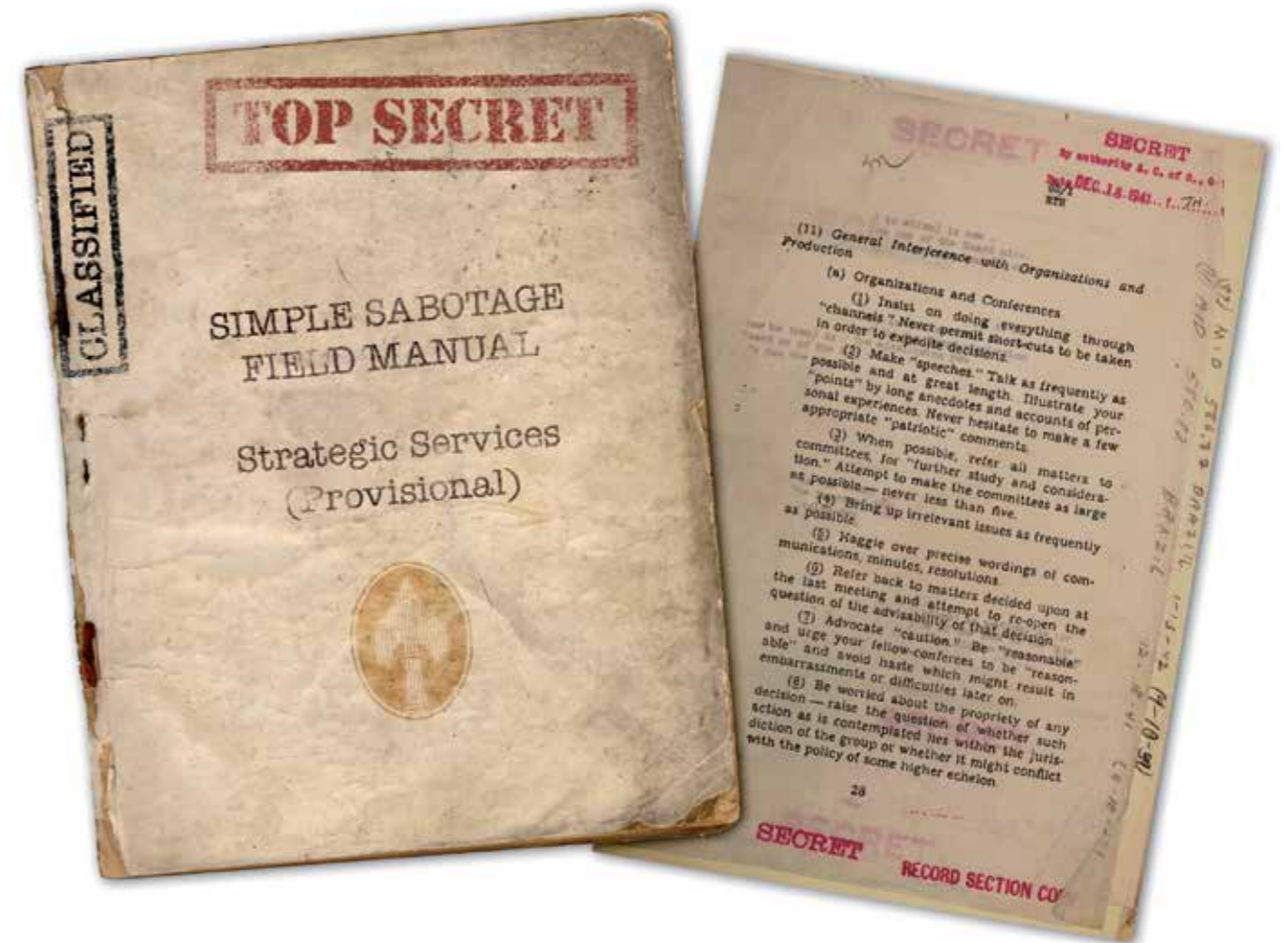
Davvero nessun investimento? Sbagliato! Il nuovo direttore regionale ZFR ora vuole spostare i macchinisti e gli assistenti alla clientela - 300 persone in 120 metri quadrati - in un edificio che, nonostante qualche mano di vernice, sarà altrettanto poco invitante. Il denaro investito potrebbe essere speso per una manutenzione minima dei servizi igienici, invece lo si utilizza per erigere pareti divisorie e abbattele altre.

I comitati ginevrini LPV e VSLF sono entrambi contrari al progetto, ossia una buona quindicina di macchinisti che partecipano attivamente alla vita del deposito. Eppure il progetto va avanti, e si spendono soldi anche per i dipendenti di seconda classe. È questa allora la OneFFS? ➤



## Il sabotaggio quotidiano

Nel Simple Sabotage Field Manual, l'Office of Strategic Services, l'organizzazione che ha preceduto i servizi segreti americani CIA, descrive l'arte del semplice sabotaggio. Dr. Marcus Raitner, pubblicato per gentile concessione



Chi non la conosce? La routine dell'ufficio, tutto un susseguirsi di interminabili riunioni, discussioni e workshop che si sarebbero benissimo potuti evitare con un'e-mail. O per parafrasare Rainer Maria Rilke: Il suo sguardo è così stanco per il passare delle slide che non trattiene più nulla. Si sentiva come se ci fossero mille riunioni e dietro le mille riunioni nessun obiettivo. È proprio così ed è lo stesso ovunque. Ma forse c'è una spiegazione completamente diversa per questo sabotaggio quotidiano della produttività a partire dagli ultimi anni della Seconda guerra mondiale. Ma attenzione: alcune risposte rischiano di disorientare la popolazione.

### Simple sabotage field manual

Nel *Simple Sabotage Field Manual*, l'Office of Strategic Services, l'organizzazione che ha preceduto i servizi segreti americani CIA, descrive l'arte del semplice sabotaggio. Il

manuale è stato pubblicato nel 1944, quando gli Alleati stavano lentamente prendendo il sopravvento nella Seconda guerra mondiale, ma dovevano ancora affrontare una massiccia resistenza. Si rivolgeva a collaboratori e simpatizzanti nelle file delle potenze dell'Asse, fornendo loro pratiche e tattiche per minare sistematicamente la produttività e il morale, indebolendo così il sistema dall'interno.

Questo manuale è stato a lungo classificato come segreto ed è stato pubblicato solo nel 2008 come documento storico dalla CIA. Oltre a descrizioni dettagliate di «ragazzate» e veri e propri crimini, contiene anche dei «suggerimenti» sorprendentemente intramontabili per minare il morale e la produttività delle organizzazioni. Un elemento essenziale di questo semplice sabotaggio era rappresentato già nel 1944 da riunioni eccessive e senza senso.

### 11. Compromissione generale delle organizzazioni e della produzione a. Organizzazioni e conferenze

1. Insistete che venga evaso tutto attraverso i «canali ufficiali». Non permettete mai che vengano prese delle scorciatoie per affrettare le decisioni.
2. Tenete «discorsi». Parlate il più spesso possibile e nel modo più dettagliato possibile. Illustrate i vostri «punti» con lunghi aneddoti e resoconti di esperienze personali. Non esitate mai a fare qualche osservazione «patriottica» appropriata.
3. Se possibile, rimandate tutte le questioni alle commissioni per «ulteriore verifica e esame». Cercate di fare in modo che le commissioni siano quanto più grandi possibile, mai meno di cinque persone.

- Sollevate quanto più spesso possibile delle questioni irrilevanti.
- Contestate l'esatta formulazione di comunicazioni, verbali e risoluzioni.
- Rifatevi a questioni decise nel corso dell'ultima riunione e cercate di rimettere in discussione l'opportunità di tale decisione.
- Invocate la "prudenza". Siate "ragionevoli" ed esortate i vostri collaboratori ad essere "ragionevoli" e ad evitare la fretta che in seguito potrebbe causare imbarazzo o problemi.
- Preoccupatevi per l'adeguatezza di una decisione: sollevate la questione se la misura in esame rientra nelle competenze del gruppo o se potrebbe essere in conflitto con la politica di un livello superiore.

## Commenti

*Christof Graf, Comitato del VSLF*

Al giorno d'oggi, già negli annunci di lavoro l'home office viene pubblicizzato come un'offerta progressista da parte di un'azienda, ciò che ormai viene molto apprezzato o addirittura dato per scontato anche da molti dipendenti. In linea di massima, non c'è nulla da obiettare ed è un'ottima cosa.

Purtroppo, alcune professioni, come i macchinisti e altro personale che lavora a turni, non possono approfittare di queste innovazioni. Il fatto che i termini di preavviso siano sempre più brevi, che il tempo libero si riduca sempre di più a causa dell'aumento del rischio di rallentamenti e che il tempo a disposizione per leggere e consultare i documenti necessari per il proprio lavoro sia minimo, è proprio l'opposto di una compensazione. È semplicemente un ulteriore carico di lavoro. Il divario si sta allargando sempre più. Questo non è uno sviluppo positivo, ma è voluto e legittimato.

si preoccupa sempre più solo di se stesso. Ogni segnalazione dei problemi che insorgono non fa che generare ancora più lavoro amministrativo e una sorta di crescita metastatica. Anche i sindacati fanno parte di questo nuovo mondo del lavoro e, come ci si aspetta, sono coinvolti in molti ambiti. Dal punto di vista politico, si tratta solo di trovare nuove fonti di finanziamento.

*Martin Geiger, Vorstand VSLF*

Le aziende devono essere consapevoli che il fatto di lavorare in una professione a turni sta diventando sempre meno attraente. Molti privilegi non valgono per tutti. Non è quindi possibile prendere libero con poco preavviso perché si preannuncia una bella giornata. E nella bella stagione, le fasce delle ferie si accorciano ulteriormente, per cui in estate bisogna lavorare di più.

È innegabile che la carenza di lavoratori qualificati abbia un impatto maggiore su queste professioni. Al momento è ancora possibile trovare dei giovani che vogliono lavorare come macchinisti, ma è in forte aumento la tendenza a lavorare in aziende con orari di lavoro regolari e spesso anche con salari più alti.

La gestione del tempo libero, il salario e la diversificazione del lavoro sono dei fattori sempre più importanti. Nel caso del personale di locomotiva, almeno due di questi punti sono in costante peggioramento. Nell'ambito della ferrovia, da tempo stiamo vivendo in due mondi del lavoro che si stanno allontanando sempre di più.

*Hubert Giger, presidente del VSLF*

È da molti anni che partecipo a tante riunioni, incontri, dibattiti ed eventi informativi. Il programma su ARTE sul "Lavoro senza senso" e l'articolo del Dr. Marcus Raitner mi hanno confermato quello che da anni avverto sempre di più: la maggior parte delle cose non ha più senso.

Con la lievitazione dei reparti amministrativi, la comparsa e il proliferare di specialisti HR e «reparti qualità» e la creazione di molti superiori e nuovi livelli gerarchici, si sta creando un apparato che



Ancora oggi, a oltre 70 anni di distanza, c'è ben poco da aggiungere. Purtroppo. Ai manager, il manuale offre anche alcune particolari "best practices" per indebolire la produttività a lungo termine, facendo in modo che l'organizzazione si occupi di se stessa:

- Quando il lavoro da svolgere è più critico, organizzate delle conferenze.
- Moltiplicate il lavoro cartaceo in modo plausibile. Create dei file duplicati.
- Moltiplicate le procedure e le autorizzazioni per l'emissione di istruzioni, buste paga, ecc. Assicuratevi che tre persone debbano autorizzare tutto ciò che farebbe una sola persona.
- Applicate tutte le prescrizioni alla lettera.

### Assumersi con coraggio le proprie responsabilità!

Per quanto plausibile possa essere questa teoria del complotto, personalmente rimango sempre fedele all'Hanlon's Razor (Rasoio di Hanlon): "Non attribuire alla malizia ciò che può essere adeguatamente spiegato con la stupidità o l'incompetenza". Secondo questo principio, non siamo vittime di potenze straniere e dei loro deliberati atti di sabotaggio, ma spesso sabotiamo noi stessi perché non sappiamo fare diversamente o non possiamo fare di meglio. Oppure perché semplicemente non ci abbiamo ancora pensato, ma facciamo come abbiamo sempre fatto. Ma su questo si può lavorare se tutti noi ci assumiamo attivamente la responsabilità del nostro tempo e della nostra produttività. E poi ci vuole coraggio per rompere gli schemi e fare le cose senza chiedere il permesso, perché: Fare è come volere, solo più palese!

<https://raitner.de>

alcuni colleghi della base che non ci capiscono più niente.

Evidentemente, nessuno vuole cambiare nulla di questi sviluppi. Finché ci sono ancora soldi...

### Divisione all'interno dei lavoratori

Quando chiediamo delle condizioni di lavoro al passo con i tempi anche per coloro che lavorano a turni e criticiamo certi sviluppi, veniamo accusati, anche dall'alto, di compromettere la forza lavoro nelle aziende. Ma è proprio il contrario: le nostre richieste affinché tutti i lavoratori possano beneficiare delle conquiste del moderno mondo del lavoro mirano a ridurre proprio questa divisione all'interno delle aziende.

Un sondaggio delle FFS condotto da Pro Familia sulla conciliabilità tra lavoro e vita privata, in cui si chiedono informazioni sugli asili nido, sulla possibilità di fare dei concreti straordinari e di lavorare in home office, non favorisce di certo la comprensione per gli altri settori. A causa del sistema, tutti questi punti e altri ancora evidentemente sono inaccessibili al personale di locomotiva.

E quando poi ti viene disdetto l'invito a un aperitivo al Wylerpark perché è solo per i «collegi del Wylerpark e del Bollwerk», questo la dice lunga. Ci si può anche tranquillamente risparmiare i ringraziamenti «per il vostro impegno quotidiano e per i servizi che offrite ai nostri clienti».

Si ha l'impressione di essere non solo in due mondi ma anche in interi sistemi solari completamente diversi. Purtroppo questo fenomeno non riguarda solo le ferrovie e le grandi aziende. Ma lì prospera in maniera esponenziale.

Se non altro questo sviluppo nel mondo del lavoro ci conferma che la ferrovia e la guida dei treni rientrano nelle attività essenziali, ciò che non tutti possono dire del proprio lavoro.

### Uguaglianza all'interno dell'impresa

Il fatto che ci siano dei salari diversi a seconda del lavoro può essere più che giustificato e si basa sulle attività svolte. In base alle diverse attività, un'azienda può concedere anche dei benefit diversi, come ad esempio delle facilitazioni di viaggio gratuite (FVP) di prima classe. Almeno tutti ricevono la stessa riduzione nei ristoranti del personale, sempre che se ne raggiunga uno.

Se però alcuni collaboratori ricevono gratuitamente un FVP di prima classe a vita dopo il pensionamento, questo non ha nulla a che fare con un

riore infatti si consulta con l'esperto d'esame PEX, con HR e con i responsabili QSA. Poi si decide tutti insieme, si definisce la procedura e così la responsabilità è ben ripartita.

O come nel caso del Fondo per la digitalizzazione delle FFS dove, da ben cinque anni, con i colleghi della comunità di negoziazione e i vertici dell'azienda stiamo cercando di individuare delle opportunità e delle sfide legate alla digitalizzazione. Finora non ci sono molti riscontri concreti.

Nel frattempo, le amministrazioni, le divisioni, i reparti e le autorità di vigilanza diventano sempre più grandi. Automaticamente aumentano le direttive, le norme, i regolamenti e le specifiche tecniche. Il tutto viene inserito in programmi, tabelle xls, statistiche e sondaggi. E le valutazioni e i controlli interni sono più diffusi che mai.

Tutti questi giri a vuoto finora non ci hanno disturbato più di tanto, dal momento che noi della base siamo stati lasciati in pace e abbiamo potuto concentrarci sul nostro lavoro. Nel frattempo, tutti questi reparti regolano tutta la nostra vita quotidiana, per cui tutto questo apparato sta lentamente ma inesorabilmente iniziando ad avere un impatto negativo sul nostro lavoro. Non solo con le cosiddette soluzioni digitali, ma anche con innovazioni assurde come il Digit-by-Digit o le previste app per le manovre.

Per accelerare questo sviluppo in maniera efficiente, l'Europa burocratica aggiunge di continuo nuovi regolamenti per le ferrovie. Tanto per fare un esempio, non mancheremo di sentire gli effetti delle nuove PCT 2024.

### E adesso?

Magari tutto questo non è poi così grave. Dopotutto, questo sviluppo genera molti buoni posti di lavoro con mansioni interessanti, sia per gli accademici che per i collaboratori interni, con buone prestazioni sociali e la possibilità di gestirsi autonomamente e di fare l'home office. Si nota sempre più spesso che, oltre alla guida dei treni, i macchinisti si stanno giustamente creando una seconda fonte di reddito in un settore dove possono sottrarsi almeno in parte agli orari di lavoro irregolari.

A causa della continua ripartizione delle responsabilità e dell'interconnessione di tutte le questioni e problematiche, trovare una soluzione sta diventando sempre più difficile. La mancanza di risultati viene dissimulata e i reciproci feedback positivi hanno qualcosa di sospetto. Si va avanti e basta, e così tutti sono contenti. Tranne

## Sistema salariale Cargo

*Hubert Giger, Presidente del VSLF & Martin Geiger, comitato del VSLF*



Dopo un incontro "finale" con FFS HR e FFS Cargo a metà maggio 2023, la situazione si presenta come segue:

- Cargo ha adottato il sistema salariale delle FFS, compreso un avanzamento più rapido per i macchinisti di cat. B. È positivo che questa soluzione si applichi anche a Cargo.

- Il passaggio del personale di locomotiva al livello di requisiti H è stato messo in discussione da diverse affermazioni, secondo cui il livello di requisiti G sarebbe "sostanzialmente" corretto. La questione ha potuto essere chiarita durante l'incontro, per cui il personale di locomotiva di cat. B non va annoverato nel livello di requisiti H solo se in possesso dei tre moduli aggiuntivi, ma anche se per motivi operativi o organizzativi non si prevede un'analoga formazione.

- Con la negoziazione dei profili professionali presso FFS Cargo è stato possibile raggiungere dei significativi miglioramenti, in particolare per i macchinisti di cat. B100. Questo era necessario ed è senz'altro positivo.

- I moduli aggiuntivi per i macchinisti di cat. B non vengono indennizzati separatamente e sono considerati parte integrante del livello di requisiti H. Questo punto non ha potuto essere corretto. Il VSLF, anche con la collaborazione della comunità di negoziazione, ha presentato invano questa richiesta. Non siamo riusciti a raggiungere il nostro obiettivo.

È comprensibile che molti macchinisti non abbiano firmato il supplemento al contratto di lavoro a seguito della mancanza di un indennizzo.

Non è stato possibile ottenere un indennizzo per questi moduli.

Per il futuro, è importante chiarire la questione se, in linea di principio, il macchinista di cat. B rientrerà nel livello di requisiti H anche senza i moduli. Da parte di FFS Cargo abbiamo ricevuto una conferma in tal senso. Con questo principio, le promesse relative alla curva dei macchinisti nel vecchio CCL in futuro si possono applicare anche a FFS Cargo.

## Conferenza digitale

Équipe tecnica del VSLF

La conferenza delle FFS con la presidente del Consiglio di amministrazione Monika Ribar e il CEO Vincent Ducrot si è svolta all'insegna del motto «#OneSBB – Mi assumo le mie responsabilità». In due round di dibattiti, i membri della direzione generale e i top manager discutono in merito ai seguenti interrogativi: «Come possiamo garantire un esercizio ferroviario sicuro?» e «Come possiamo lavorare in modo più efficiente?».

In qualità di partner sociale delle FFS e di associazione di categoria di uno dei maggiori gruppi professionali delle FFS, con circa il 12% dei dipendenti, riteniamo che le questioni siano ben scelte e appropriate. Le soluzioni ci sono, ma la domanda è se molti dipendenti le vogliono davvero. Per raggiungere gli obiettivi di OneSBB vengono fornite le seguenti indicazioni:

- Portiamo avanti il lavoro di leadership e ci assicuriamo che top down tutti comprendano questo obiettivo e condividano OneSBB.
- Reclutiamo nelle regioni circa 40 coach OneSBB e costruiamo una rete di portata nazionale in grado di implementare bottom up i contenuti di OneSBB.
- Offriamo un toolbox pragmatico e di facile utilizzo che crea, favorisce e supporta la trasparenza: offerta self-service e accompagnata.

Per questo motivo, vengono messi a disposizione 40, 50 o forse 60 ambasciatori, i cosiddetti coach, che comunicano questi concetti verso l'esterno.

### Ex ambasciatore presso le FFS

L'idea dei promoter è nata nell'agosto 2006 da Philippe Gauderon, ex responsabile Operating della SR Technics. L'obiettivo del progetto era quello di pervenire alla ben nota cultura (Esprit) OP (Operating FFS V). I promoter vengono reclutati dai capisettore direttamente dalla base. Nell'ambito di OP-ZF, il 31 agosto 2006 sono stati designati una ventina di promoter che hanno ricevuto una specifica formazione della durata di due giorni presso l'AZL del Löwenberg. Il ruolo del promoter è quello di fungere da destinatario e da latore di informazioni, di trasmettere in modo attendibile fatti o esempi positivi in qualità di ambasciatore, come pure di sottoporre attivamente e in modo anticonformista delle proposte ai diretti interessati. In seguito, il progetto "Promoter" è stato trasformato nel progetto "Forum" e poi tutto si è arenato nel 2010/11. ➔

## Attacco al modello part-time «80/20»

Con lo slogan "Fai qualcosa di grande anche part-time", le FFS si pubblicizzano e si vantano per i loro «modelli attraenti di indennizzo e compensazione per il lavoro a turni». Un'offerta di per sé allettante, ma con molte limitazioni. Stephan Wirz, macchinista di Lucerna

Il lavoro a tempo parziale non è riconosciuto dalla LDL e dalla relativa ordinanza. Di conseguenza, deve essere regolamentato diversamente e in modo più o meno creativo. Alle FFS, questo avviene tramite i rispettivi CCL e le ulteriori istruzioni di lavoro.

Il principio spesso citato secondo cui i lavoratori a tempo parziale non devono avere un trattamento preferenziale rispetto a chi lavora a tempo pieno, proprio non lo capisco: chi deve avvantaggiare chi e come? Dopo tutto, chi decide di lavorare a tempo parziale ha senz'altro dei validi motivi, come un migliore equilibrio tra vita privata e lavoro, la famiglia o un problema con i turni, anche se quest'ultimo è più probabilmente un non

voler ammettere che a lungo andare non si è più in grado di far fronte a dei turni sempre più estremi. E, nota bene, non di certo per poter lavorare part-time il 24 e/o il 31 dicembre, due normali giorni lavorativi! Oppure per lavorare sempre part-time di sabato, ciò che ovviamente accentuerebbe ulteriormente il problema autogenerato di questo giorno lavorativo.

Al riguardo, l'istruzione di lavoro P20048686 getta comunque dei sottili sospetti su tutti coloro che lavorano part-time e, per precauzione, vieta il godimento dei giorni part-time nelle date e nei giorni in questione. Anche il fatto che al personale con la settimana lavorativa di cinque giorni di principio non venga concessa nemmeno una percentuale dei giorni part-time nei fine settimana, è una cosa che viene percepita come un fattore di disturbo dai diretti interessati.

Qui di seguito mi riferisco al modello part-time "80/20", che probabilmente è quello che i macchinisti prediligono. Finora questo prevedeva che l'80% dei giorni part-time fossero inseriti nel programma Sopre come richiesta di «giorni part-time 80» entro la fine di novembre, in alter-

nativa – per dare lavoro ai CLP – magari anche in forma cartacea. Dal nuovo orario 22/23, è possibile l'inserimento in Sopre al 100%, anche in forma cartacea, che in questo caso - purtroppo mal concepito - come "contentino" avrebbe consentito di inserire i giorni part-time sia nei periodi come carnevale, la festa della città di Zurigo, ecc. che nei fine settimana. Alla faccia della "parità di trattamento" o del "trattamento preferenziale"! L'offerta di questi "contentini" cartacei ha in qualche modo un che di ricattatorio, come dire «io ti do lavoro, tu mi ricompensi». E all'improvviso ci sono di nuovo delle soluzioni isolate per ogni deposito e collaboratore. Stiamo per entrare nell'era della FFS Svizzera centrale SA o è la rinascita dei circoli?



Altrettanto nuovi, e non concordati con i sindacati del personale o con la CoPe, improvvisamente sono stati definiti i «ponti», durante i quali non sarà più possibile beneficiare del part-time. Questi «ponti» li conoscono solo gli impiegati che se ne stanno tutti tranquilli nei loro uffici e non di certo il personale viaggiante. Allo stesso modo, in questi ponti non c'è un particolare traffico extra. Cos'è allora questa assurdità? Il 31 luglio, ad esempio, è un normale giorno lavorativo, nel 2023 cade di lunedì e sì, il 1° agosto è un giorno festivo in quanto è festa nazionale. Per il personale d'ufficio ovviamente la tentazione è grande di fare il «ponte», il che è sia irrilevante che legale. Lo stesso vale per il venerdì dopo l'Ascensione e il Corpus Domini. Per quali motivi razionali questo non dovrebbe essere consentito anche al personale di locomotiva?

È pericoloso e viola i principi della buona fede silurare gli accordi esistenti in questo modo e mettere deliberatamente a rischio la pace del lavoro. Purtroppo, quanto descritto qui è solo uno degli ulteriori tentativi di spremere ulteriormente e «inacidire» il limone, ossia il «personale di locomotiva».

Pertanto: dobbiamo stare all'erta! ➔

## Tempo libero - oppure no?

Il tempo libero del personale di locomotiva normalmente varia a seconda del piano di servizio. Il tempo libero viene pertanto pianificato in base alla situazione dei turni di lavoro. Christof Graf, comitato del VSLF, responsabile BLS

Va da sé che questo cambia di settimana in settimana. Una regolare vita associativa, ad esempio, non sempre è possibile. D'altra parte, non si può negare che gli orari di lavoro irregolari presentino anche dei vantaggi.

Il tempo libero può svolgere un ruolo anche all'interno di un servizio. Ci sono infatti le cosiddette pause brevi, che vengono pagate e hanno una durata di almeno 20 minuti. Esse possono essere posticipate in base all'orario e al luogo. Ci sono anche le pause non pagate, che durano almeno 30 minuti. Si tratta di tempo non retribuito, e quindi di tempo libero che il dipendente può gestire a propria discrezione. Ci sono anche delle norme giuridiche che stabiliscono quando deve essere assegnata una pausa non retribuita.

Soprattutto nel traffico cargo, questo spesso non viene fatto nella pianificazione di un servizio e le pause vengono ripetutamente posticipate senza il consenso del dipendente. Questo però è consentito solo nel caso di una pausa breve pagata.

Il VSLF ha già presentato una proposta per assegnare solo delle pause brevi per i servizi inferiori alle 8 ore, o eventualmente per pianificare generalmente solo delle pause pagate per i servizi cargo. Per una questione di costi, BLS Cargo e BLS AG non hanno aderito a queste proposte. Tuttavia, questa soluzione semplificherebbe notevolmente il lavoro degli addetti alla

pianificazione. Nella pianificazione giornaliera, molte pause vengono però convertite in pause brevi con breve preavviso, ciò che comporta comunque dei costi. Siamo consapevoli che, soprattutto nel traffico di transito, si possono verificare molto in fretta dei ritardi importanti, con conseguenti modifiche ad un determinato servizio. Anche in queste situazioni, i regolamenti e le direttive devono essere quanto più possibile rispettati.

Le sedi delle pause vengono inoltre spostate senza motivo, sebbene il treno previsto arrivi all'ora stabilita, ma questi servizi nel frattempo sono stati delegati ad altri dipendenti o a fornitori di servizi esterni. In caso di turni che vengono modificati a causa della cancellazione dei treni o di ritardi prolungati, si tratta di trovare una soluzione consensuale.

Nel lavoro a turni ci sono inoltre dei servizi più lunghi e dei servizi più brevi. Un turno può durare per esempio 11 ore, mentre un altro solo 6.5 ore.

Può capitare che un turno breve venga prolungato arbitrariamente di una o due ore senza il consenso del dipendente. Se si chiede, si riceve la risposta: il tuo turno è già comunque breve. Alla fine della giornata lavorativa, inizia però il tempo libero del macchinista o della macchinista, che può pianificare a proprio piacimento.

Può anche capitare che un addetto alla pianificazione chiami uno o due giorni prima per sapere se il giorno dopo si può fare un altro turno. L'inizio o la fine di un servizio può quindi essere ritardato di diverse ore. Non sempre c'è molta comprensione quando la richiesta viene rifiutata. Anche in questo caso, però, il tempo libero con la famiglia o gli amici spesso è già stato pianificato. Molte di queste chiamate vengono fatte anche nei giorni liberi.

Nel proprio tempo libero, alla BLS sempre più spesso si devono seguire anche delle istruzioni supplementari, come nuove app, modifiche dei veicoli, binari di raccordo, nuove gallerie, ecc. È vero che vengono compensate con un'indennità di tempo, ma devono comunque essere portate a termine nel proprio tempo libero. Questo non va assolutamente bene e non è nemmeno in linea con la tendenza odierna verso un equilibrio tra lavoro e vita privata.

Il personale di locomotiva della BLS dà sempre prova di grande flessibilità e di supportare costantemente l'esercizio, affinché i treni possano circolare in maniera puntuale. Questo è dimostrato dalla forte carenza di macchinisti degli ultimi anni. I collaboratori flessibili sono una risorsa inestimabile per un'azienda. Ma questa flessibilità può svanire rapidamente se l'ingerenza dell'azienda nel loro tempo libero diventa eccessiva. ➔



Foto: Wikipedia e Markus Leutwyler



## Personale infermieristico

Adeguamenti a breve termine.  
Comitato del VSLF

La prevista legge per il personale infermieristico mette in evidenza l'impatto derivante dalla pianificazione del lavoro a breve termine. Di conseguenza, una compensazione per gli adeguamenti a breve termine, e quindi gravosi, dell'orario di lavoro è certamente giusta e dovuta. Questo, in particolare, per compensare le moderne normative di lavoro, come l'autonomia in termini di tempo e l'home office per una parte dei dipendenti.

### Il Consiglio federale

**Iniziativa sulle cure infermieristiche: nuova legge e ulteriori misure volte a migliorare le condizioni di lavoro nel settore infermieristico**

Berna, 25.01.2023 - Il Consiglio federale intende rafforzare il settore infermieristico in quanto pilastro fondamentale dell'assistenza medica e attuare al più presto l'iniziativa sulle cure infermieristiche accettata alla fine del 2021. A questo scopo, nel maggio 2022 ha già adottato una campagna di formazione. In occasione della sua seduta del 25 gennaio 2023 ha invece commissionato l'elaborazione di una nuova legge federale e di ulteriori misure che consentiranno di migliorare le condizioni di lavoro e, di conseguenza, di ridurre la quota di abbandono precoce della professione.

**Nuova legge sulle condizioni di lavoro adeguate alle esigenze nel settore delle cure infermieristiche**

Nella nuova legge federale saranno disciplinati tutti i punti che devono essere applicati uniformemente all'intero settore delle cure infermieristiche. Dovrà includere per esempio requisiti più severi per quanto riguarda i piani di servizio. I frequenti turni di servizio a breve termine e non pianificati gravano molto sul personale infermieristico e sono spesso menzionati come motivo di abbandono della professione. Per aumentare la pianificabilità, in futuro i piani di servizio dovranno essere stabiliti con quattro settimane di anticipo, invece di due come accade ora. Continueranno tuttavia a essere possibili adeguamenti a breve termine di questi piani. In tal caso i datori di lavoro saranno tenuti a corrispondere supplementi salariali tanto più elevati quanto più breve è il preavviso del turno di servizio. [...]

## Thurbo

Informazione della direzione Thurbo al personale di locomotiva di gennaio 2023.

**Situazione del personale e godimento dei giorni bonus di fedeltà e del conto risparmio tempo (estratto)**

Il personale addetto alle distribuzioni si trova spesso confrontato con la domanda se sia possibile usufruire di ulteriori giorni liberi in combinazione con i crediti di tempo derivanti dai giorni bonus fedeltà o dal conto risparmio tempo. Purtroppo, al momento queste richieste non possono essere soddisfatte perché la situazione del personale non lo consente. [...] Tuttavia, la decisione dell'eventuale assegnazione è sempre responsabilità e competenza del responsabile della pianificazione. [...]

**Prospettive a breve e medio termine**

[...] Abbiamo inoltre alcuni interessati che hanno risposto all'annuncio di lavoro per macchinisti qualificati. [...] Se, contrariamente alle aspettative, la situazione del personale dovesse peggiorare, tutti i quadri in grado di guidare assumeranno più servizi di guida. Se necessario, il numero di partecipanti alle giornate di istruzione verrà inoltre ridotto, oppure le giornate di istruzione saranno cancellate completamente o rinviate.

Il fatto che i giorni liberi non possano essere presi consecutivamente è probabilmente solo dovuto al fatto che i singoli giorni non sono particolarmente apprezzati e quindi non vengono presi (subito). Come datore di lavoro, questo è un modo per non dover dire "no", i giorni semplicemente non vengono concessi consecutivamente. La responsabilità è delegata al responsabile

della pianificazione che, insieme al personale di locomotiva, deve poi subirne le conseguenze.

Altre misure per ovviare alla carenza di personale sono i classici provvedimenti, come la cancellazione o il rinvio delle giornate di formazione. A quanto pare, le giornate di formazione per il personale di locomotiva hanno una priorità bassa per le ferrovie.

Dal momento che la situazione porta ad assumere anche macchinisti esterni completamente formati, sussiste la possibilità di pagare loro dei salari più alti. Questo aggraverebbe le già ampie disparità salariali, sia a parità di anzianità che in generale.

Questi problemi sono simili e paragonabili in molte ferrovie.

Se qualcuno volesse passare a Thurbo per via del luogo di residenza nella Svizzera orientale, un'eventuale copertura obbligatoria di più sedi potrebbe influenzare negativamente la sua decisione, come del resto anche l'obbligo di indossare un'uniforme.

Nelle stazioni di smistamento delle FFS sono state versati degli indennizzi finanziari a seguito della forte carenza di personale, che ha perfino interrotto l'esercizio. Quando la penuria di personale è sufficientemente grave, sembra che sia possibile prevedere delle retribuzioni in linea con il mercato. Questo purtroppo dimostra che il problema viene riconosciuto troppo tardi. ➔



Era glaciale a Thurbo in Rorschach, gennaio 2021. Foto: Georg Trüb

## Work-Life-Balance

Gruppo HR del VSLF



Ecco un esempio di come il desiderio di lavorare a tempo parziale e la mancanza di flessibilità delle imprese ferroviarie nella ripartizione del lavoro siano un problema sempre più diffuso.

I programmi digitali come l'autogestione e le borse di scambio non risolveranno questo problema. Sono necessarie delle persone con competenze sociali e lavorative nel campo della pianificazione.

Per sfruttare la flessibilità del personale e renderla possibile da parte del datore di lavoro, è necessario disporre di personale ampiamente dispiegabile e di un vasto organico. Le interconnessioni di questo problema spesso e volentieri non vengono ancora comprese. Spesso si continuano ancora a privilegiare dei risparmi isolati, apparenti e a breve termine.

Fabienne Kling (Tschannen), PT di Bienna

Lo scorso novembre sono diventata mamma di un bellissimo e vivace bambino.

A seguito di questi incredibili cambiamenti nella mia vita, purtroppo non riesco più a conciliare la mia vita professionale con quella privata. Vorrei tanto godermi la mia famiglia, ma con il mio 40% mi venivano spesso assegnati i fine settimana e pertanto dovevo rinunciare a stare con la mia famiglia. Purtroppo non siamo riusciti a trovare una soluzione adeguata.

Per questo motivo, dopo 11 anni, ho deciso di lasciare le FFS per la fine di ottobre.

In questi anni ho vissuto tanti bei momenti, ho conosciute tante belle persone e ho fatto tante belle esperienze. Buona continuazione a tutti e, chissà, magari un giorno ci incontreremo di nuovo. ➔

## Volevo solo dire grazie

Nella Svizzera centrale, il programma AVANTI è stato implementato in quasi tutti i depositi e rayon e la soddisfazione del personale di locomotiva è aumentata in modo significativo.  
Raoul Fassbind, Presidente della sezione Lucerna-Gottardo

Il progetto AVANTI è nato dall'ottimizzazione della formazione di base e continua del personale di locomotiva ZWALP. Il suo obiettivo principale è quello di armonizzare i rayon dei veicoli e delle tratte delle varie sedi vicine e di fornire al personale di locomotiva un livello di formazione e di conoscenze più omogeneo. Questo favorisce in primo luogo la flessibilità in caso di interruzioni dell'esercizio, di cantieri e di carenza di personale. Il personale in cabina ha inoltre la possibilità di svolgere un lavoro più diversificato.

Contrariamente ad una soluzione nazionale, che sarà implementata a partire dal 2023, la Svizzera centrale è partita con un anno di anticipo ed è stata l'unica regione a introdurre AVANTI per tutto il personale di locomotiva secondo l'attuale idea centrale. E per questo desidero ringraziarli! Il valore di questa ottimizzazione diventa davvero evidente solo se la si confronta con la soluzione per tutto il resto della Svizzera.

A livello nazionale, l'intenzione è quella di consentire a singoli volontari di rivalutare i rayon per specifiche sedi e a determinate condizioni. Questi rayon dovranno orientarsi al modello di formazione, ma in questo modo purtroppo ci si dimentica delle soluzioni più valide dal punto di vista operativo. E soprattutto ci si dimentica che

diverse sedi hanno perso tutta una serie di servizi e di tratte a causa della distribuzione del lavoro a più imprese ferroviarie. Di conseguenza, hanno perso attrattiva e sono diventate sempre più simili nelle attività di tutti i giorni. La formazione volontaria per un rayon esterno non assicura necessariamente l'attesa diversificazione, bensì piuttosto la flessibilità auspicata da parte dell'azienda ma su scala molto ridotta. Ma sta ai singoli decidere in che misura si vuole mettere il proprio veicolo privato a disposizione dell'azienda.

Non sorprende che il feedback sul progetto AVANTI sia così trascurabile da poter essere sicuramente definito un fallimento, o almeno un progetto che potrebbe essere senz'altro ottimizzato. Ma nutro seri dubbi sul fatto che questo sia fattibile alla luce dei problemi della nostra dispersiva produzione ferroviaria. Forse non è nemmeno nell'interesse dell'azienda introdurre degli approcci più sistemici.

Ed è proprio per questo che desidero ringraziarvi ancora una volta. Per il modo in cui AVANTI è stato implementato nella Svizzera centrale e per la possibilità di farlo; quindi, soprattutto per il fatto che i depositi della Svizzera centrale avevano un'offerta di percorsi e veicoli validi e complementari sufficiente perché AVANTI potesse realmente offrire un valore aggiunto. ➔



Foto: Bigna Reinau

Stephan Wirz, macchinista di Lucerna

L'abbruttimento della società

La popolazione svizzera è in costante aumento e, di conseguenza, anche le nostre stazioni e il nostro materiale rotabile vengono (sovra)sollecitati. In particolare, le disposizioni e i regolamenti in vigore nelle stazioni ferroviarie, come il divieto di fumare, di guidare, di chiedere l'elemosina e di gettare rifiuti, vengono spesso ignorati senza ritegno. A questo si aggiunge l'atteggiamento sempre più comune di guardare dall'altra parte e di dire "non sono affari miei". Questa crescente indifferenza e mancanza di riguardo dell'odierna società dell'«io» sta portando a un abbruttimento strisciante della stessa.

Anche il patetico spettacolo dell'impotente smantellamento dei punti di raccolta dei rifiuti e di altri potenziali oggetti da lanciare, della chiusura dei sottopassaggi e dei negozi già un'ora prima dell'arrivo di un cosiddetto treno dei «fan», dimostra come i responsabili non riescano, non possano o non vogliano far fronte alla situazione, nonostante i costosi sbarramenti.

L'apparato di sicurezza delle ferrovie, sempre più imponente, e pertanto sempre più costoso, non è assolutamente in grado o non vuole intervenire contro i trasgressori. Le FFS, in qualità di proprietarie delle strutture e degli edifici, si limitano ad affiggere dei regolamenti interni e si affidano al «principio della speranza» invece di marcare presenza, fermare i soliti incorreggibili e consegnarli come meritano alla giustizia. Spesso e volentieri è proprio il personale ferroviario ad essere importunato.

La Svizzera in generale e Lucerna - la mia città natale - in particolare, un tempo erano dei posti molto belli. Ma poi le cose sono cambiate: i viaggiatori che oggi arrivano alla stazione di Lucerna, come prima cosa non vedono il lago o la Kapellbrücke, ma piuttosto della gente che ti infastidisce dietro ad ogni angolo, la spazzatura disseminata sui binari e accanto ai cestini o i topi che mangiano a sazietà. Si potrebbe pensare che io sia uno che vive nel passato o un eterno nostalgico, ma la libertà di ognuno di noi non finisce forse dove comincia quella di qualcun altro?

Quanto ancora si andrà avanti così? Ci vogliono prima dei morti e dei feriti nelle nostre stazioni prima che i responsabili prendano dei provvedimenti perché improvvisamente si trovano di fronte a richieste di risarcimento danni e azioni di responsabilità? ➔

Produzione ferroviaria FFS economicamente valida

Insieme al comitato del VSLF, Felix Traber, macchinista FFS V a Coira, ha redatto un documento di otto pagine con delle domande concrete sulla strategia delle FFS nel traffico regionale e a lunga percorrenza. Felix Traber, macchinista di Coira

L'attenzione era rivolta, tra l'altro, agli sviluppi degli ultimi anni per quanto riguarda le società del gruppo FFS e le diverse cooperazioni nel trasporto passeggeri.

Il documento è stato inviato al Consiglio di amministrazione delle FFS all'attenzione della signora Monika Ribar, alla divisione Mercato Traffico viaggiatori all'attenzione della signora Véronique Stephan e alla divisione Gestione treni e manovre all'attenzione del signor Claudio Pellettieri. Sono state poste le seguenti domande:

**Problema 1:** La produttiva pianificazione operativa del personale di locomotiva nella Svizzera sudorientale e in altre regioni sta diventando sempre più difficile a causa della sempre più ampia ripartizione e riprogrammazione dei servizi.

**Problema 2:** Se guardiamo indietro agli ultimi anni, si può notare che la cooperazio-

ne nel traffico regionale e a lunga percorrenza ha comportato notevoli limitazioni nella formazione dei turni e nella pianificazione dei piani di servizio di diversi depositi, con ripercussioni negative sulla produttività e sulla flessibilità.

**Problema 3:** Le FFS attribuiscono un'importanza troppo limitata al traffico regionale, in quanto non consente di realizzare dei profitti. Le FFS non riconoscono il valore dei servizi di trasporto regionale per una pianificazione ottimale dei turni, a complemento dei servizi di trasporto a lunga percorrenza o per la dimensione economica di un deposito. In genere, è difficile strutturare in modo produttivo dei servizi puramente a lunga distanza per il personale di locomotiva. Le prestazioni lavorative più brevi nel traffico regionale sono indispensabili per una pianificazione ottimale ed economica dei servizi.

**Problema 4:** In diverse regioni della Svizzera, le cooperazioni con la TPF a Friburgo, la TRN a Neuchâtel, con RegionAlps in Vallese, con Thurbo nella Svizzera orientale, con BLS e SOB fanno sì che diversi depositi abbiano perso e continueranno a perdere produttività e attrattività a causa della ripartizione operativa delle prestazioni.

Con il progetto AVANTI si tenta di compensare, almeno in parte, l'incombente improduttività e perdita di attrattività, cercando di reclutare, ove possibile, il personale di locomotiva con due contratti di lavoro in due sedi di lavoro diverse. Il ritorno minimo esercita però una pressione supplementare sulla pianificazione dei servizi. Questo rendimento minimo può anche essere legato al fatto che in diverse sedi di FFS V le conoscenze esistenti non rientrano più nel rayon del personale di locomotiva, nonostante dall'alto fosse stato annunciato ben altro. ➔

Rimozione delle concessioni per il traffico a lunga distanza: [www.vslf.com/it/info/progetti/concessione-lunga-distanza](http://www.vslf.com/it/info/progetti/concessione-lunga-distanza)

Versione ridotta: "Concessioni traffico a lunga distanza", sotto la direzione di Felix Traber: LocoFolio 2/2017 / pag. 8 [https://www.vslf.com/files/images/info/locofolio/2017/Lof0172\\_1.pdf](https://www.vslf.com/files/images/info/locofolio/2017/Lof0172_1.pdf)

Saluti dal robot

Tormentoni digitali. Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

Care colleghe e cari colleghi!

Siamo lieti di presentarvi l'ultima edizione del LocoFolio! In questo numero vi proponiamo una serie di argomenti interessanti che riguardano il nostro settore. Passando dai processi di cambiamento nella tecnologia delle locomotive alle recenti direttive relative alla circolazione dei treni, abbiamo fatto tutto il possibile per fornire ai nostri membri delle informazioni aggiornate. Il nostro giornale offre inoltre degli approfondimenti su alcuni aspetti del trasporto ferroviario moderno e sul rispetto degli standard di qualità...

Quindi, ora, tutti zitti! Un Leutwyler scriverebbe così? No di certo! A rigurgitare questo bla bla è la tanto discussa chatbot "Chat GPT". Ecco il compito che le è stato affidato: "Scrivi un editoriale per il LocoFolio". Sono davvero stupito di quanto sia chiacchierone questo aggeggio e con quanta naturalezza sputi fuori tutte queste sciocchezze.

Anche se...

In qualche modo queste frasi retoriche mi ricordano molto da vicino dei testi ben intenzionati che ogni tanto ci capita di leggere. Ad esempio, sui siti web o nelle brochure.

Quiz

Facciamo un test: scopri quali testi sono stati pubblicati ufficialmente e quali sono frutto della fantasia della Chat GPT!

- A: "XY è un'azienda tecnologica innovativa che trasforma in realtà il sogno della mobilità personalizzata".
- B: "Molti di noi vogliono un futuro rispettoso dell'ambiente. Ma come si può raggiungere questo obiettivo? La mobilità riveste un ruolo fondamentale. Perché per XY la sostenibilità è una priorità assoluta".
- C: "Il nostro obiettivo è fare in modo che la mobilità sia accessibile, di facile utilizzo, efficiente e, soprattutto, sostenibile per tutti".
- D: "Gli standard e i requisiti stanno cambiando: siete pronti per il futuro?"
- E: "XY offre una gamma di componenti e sistemi. Soluzioni che consentono di soddisfare i requisiti sia a livello europeo che globale".



- F: "Company XY is a true leader in the transportation sector, driven by a passion for innovation, customer service, and sustainability".
- G: "Per i clienti che possono contare sull'affidabilità, sulla precisione e su un servizio di prima classe".
- H: "Realizzando dei prodotti durevoli e di alta qualità, l'azienda contribuisce anche a ridurre i consumi e a minimizzare l'impatto ambientale".
- I: "Facciamo ricorso a delle pratiche inclusive e creiamo un ambiente di lavoro che valorizza e promuove le competenze e i talenti di tutti i dipendenti".
- J: "XY promuove una collaborazione inclusiva e rafforza la propria responsabilità per la sostenibilità sociale attraverso la diversità nei team".
- K: "XY is in excellent position to shape tomorrow's mobility: efficient, sustainable and connected!"
- L: "In generale, l'ETCS offre molti vantaggi per il trasporto ferroviario europeo. Migliorando la sicurezza e l'efficienza, sia gli operatori che i passeggeri possono beneficiare di un sistema di trasporto più affidabile ed economico".

Elenco potrebbe continuare all'infinito. Le soluzioni sono riportate nella pagina 69. Allora, quante volte hai risposto giusto? Non è così facile, vero?

Può darsi che un giorno l'intelligenza artificiale cambierà o addirittura sopprimerà la nostra professione. Ma prima di allora, sicuramente minaccerà molti altri ambiti di attività che principalmente producono aria fritta e tanta retorica! ➔

Supertreni

Équipe tecnica del VSLF

A Zurigo e Altstetten cercasi macchinisti per la guida con ICE / TGV / Railjet / Galleria del San Gottardo e Svizzera occidentale. Wow!

A quanto pare, però, è difficile trovare degli interessati.

Le condizioni prevedono una maggiore flessibilità, un'attività come macchinista di almeno l'80% e un impegno di diversi anni. Tutti aspetti che vengono richiesti sempre meno.

Non si parla di eventuali aggravii dovuti a restrizioni nella scelta delle ferie e a un maggiore scambio di servizi. Sorge spontanea anche la domanda se poi non si debba rimanere semplicemente di più solo sul proprio superveicolo. ➔

Invito. Daniel Hurter, macchinista di Zurigo

All'inizio di maggio, tutti i collaboratori della Divisione FFS Produzione Traffico viaggiatori hanno ricevuto l'invito a partecipare ad un aperitivo come ringraziamento per il loro impegno e i loro servizi a favore dei clienti delle FFS.

A seconda del carattere e del modo di vedere le cose, l'invito ha suscitato piacere o sorpresa negli invitati - o dovremmo piuttosto parlare di coloro che si suppone fossero invitati -, mentre in coloro che hanno acquisito un sano scetticismo di fondo nel corso dei loro lunghi anni di servizio, ha prevalso la diffidenza. Perché, di punto in bianco, i capitani del Wylerpark dovrebbero aver scoperto tutto questo amore per le risorse umane, visto che sono ancora in esubero, sono ancora troppo costose e sono ancora inefficienti? Perché proprio quelle persone il cui vocabolario, una volta che escono dalle stanze protette delle loro oasi amministrative, si riduce alle parole ottimizzazione, digitalizzazione, razionalizzazione - a parte, ovviamente, i tipici cliché adottati da PR - ora dovrebbero abbattere le loro sicure mura difensive e portarsi in casa degli individui che possono raccontare quello che sta succedendo là fuori e cosa dicono i clienti quando per l'ennesima volta un posto di manovra dà



i numeri, uno scambio non funziona o un veicolo fa le bizzze?

Ebbene, la nostra esperienza professionale non dovrebbe averci ingannato: solo poche ore dopo l'e-mail con l'invito, ci è arrivata un'altra e-mail che ripristinava la netta separazione tra i piani alti dai lucidi pavimenti e la meno brillante attività quotidiana.

Ora è anche chiaro di chi siano l'impegno e i servizi che i clienti devono ringraziare per i loro spostamenti più o meno puntuali. In tutti i casi, l'impegno del personale al fronte è ininfluente. Teniamolo a mente la prossima volta che ci arriva una richiesta di prolungamento del servizio o di un giorno lavorativo in più (la situazione del personale di locomotiva, tra l'altro, sta andando ancora una volta verso una carenza di personale). Prendiamoci piuttosto il tempo per un aperitivo privato - e naturalmente anche pagato privatamente.

Ah sì, per finire c'è stato un piccolo riconoscimento - ovviamente verbale - da parte del responsabile della produzione di Traffico viaggiatori: "Non vedo l'ora di incontrarti presto in un'altra occasione". È tutto da vedere se noi ne siamo altrettanto felici. ➤

Stephan Wirz, macchinista di Lucerna



## Potenziale di risparmio per le corse pratiche?

Oltre alla teoria e alla gestione dei guasti, i corsi sui veicoli per il personale di locomotiva formato finora comprendevano anche delle corse (extra) durante l'ultimo giorno del corso. Durante queste corse ci si poteva esercitare anche sulle attività che normalmente non sono possibili sui treni di linea.

Ora, a quanto pare, è stato scoperto un potenziale di risparmio in quanto queste esercitazioni vengono fatte durante i normali servizi sui treni commerciali. Delle corse già programmate vengono pertanto tolte al regolare personale di locomotiva, per cui si tratta di trovare loro dell'altro lavoro e di informare il personale di conseguenza. Si può presumere che, a causa del carico di lavoro aggiuntivo dei diversi reparti coinvolti, il risparmio sia molto limitato e che i costi vengano solo nascosti o spostati altrove. Il disappunto che istruttori e addetti alle distribuzioni provano per questo genere di manovre è inevitabile. Non ci si fa nemmeno scrupoli a "sollecitare" i turni o i treni di altri depositi.

I neo macchinisti devono poi esercitarsi di nuovo autonomamente sui treni con il materiale rotabile appropriato (sempre che venga utilizzato) per fare ulteriore pratica. Questo, a sua volta, va a turbare il lavoro degli ignari macchinisti e porta inutilmente scompiglio tra tutte le parti coinvolte.

È un dato di fatto che la formazione costa e che deve essere preventivata in modo lungimirante. Chi lesina su una formazione completa mette deliberatamente in pericolo la sicurezza del personale, dei passeggeri e del materiale rotabile. È lecito chiedersi se questo ne valga la pena. ➤

Tra Rheineck, sul vecchio Reno, e Walzenhausen, nel Canton Appenzello Esterno, c'è una ferrovia a cremagliera che ha un solo veicolo. *Équipe tecnica del VSLF*

Quello che ha in comune con l'Eurocity che sfreccia a tutta velocità tra Zurigo e Monaco è che i veicoli Giruno non possono essere sostituiti nel caso se ne guasti uno.

Questo perché ci sono solo tanti veicoli quanti sono i servizi da gestire. A differenza della piccola ferrovia a cremagliera isolata, si potrebbe pensare che per una grande ferrovia ci sia modo di ovviare a questo problema. È interessante notare che più i veicoli soddisfano gli standard europei e meno diventano interoperabili. Non solo a livello transfrontaliero, ma anche all'interno della Svizzera.

Se ci sono solo pochi veicoli e pertanto vengono gestiti da un numero limitato di

persone, un vantaggio c'è: le cabine sono molto più pulite e ben tenute.

*Blick, 24.12.2022:*

Poiché gli Eurocity da Monaco a Zurigo arrivano spesso in ritardo in Svizzera, devono dare la precedenza ad altri treni. I ritardi sono tali da indurre le FFS ad eliminare sin da subito questi collegamenti dall'orario.

*Top News*

L'80% dei treni Eurocity Monaco - Zurigo arriva in ritardo: Alla stazione di San Gallo i pendolari aspettano in media 18 minuti in più rispetto a quanto indicato nell'orario. Secondo le FFS, questo è dovuto al fatto che i treni provenienti da Monaco arrivano già in ritardo in Svizzera. ➤

*Équipe tecnica del VSLF*

Thurbo viene spesso invidiata perché a St. Margrethen può cambiare macchinista e sistema in un minuto prima di proseguire per il Vorarlberg. I veicoli non sono dotati di ETCS, eppure circolano ad un alto livello di sicurezza.

Da dicembre 2021, nei fine settimana è attiva la nuova S7 da Romanshorn via Bregenz a Lindau-Reutin senza cambi di treno. A causa della pandemia, l'inaugurazione ufficiale della nuova linea è avvenuta solo sabato 26 marzo 2022.

I committenti bavaresi, austriaci e svizzeri, insieme a ÖBB e Thurbo, a partire da dicembre 2023 prevedono di estendere la S7 quotidianamente fino all'isola di Lindau. ➤



Foto: Thurbo sul ponte sul Reno vicino a St. Margrethen (con autorizzazione thurbo).

## Deine Reise – unser Ansporn – unser Stolz.

### Einladung zum Wylerpark-Apéro vom 7. Juni 2023.

Lieber Daniel

Dein tägliches Engagement und deine Leistungen für unsere Kund:innen erfüllen uns mit Stolz. Dafür möchten wir uns bei dir im Rahmen eines Apéros herzlich bedanken und mit dir anstossen.

**Mittwoch, 7. Juni 2023 zwischen 16.15 und 19.00 Uhr.**  
Auf der Terrasse des Wylerparks.

Die Geschäftsleitung Produktion Personenvverkehr freut sich auf das gemütliche persönliche Austausch.

Eine Anmeldung ist nicht notwendig.

Beste Grüsse

*Finus.*

**Korrigendum: Einladung zum Wylerpark-Apéro vom 7. Juni 2023.**  
Lieber Daniel  
Wir möchten uns in aller Form entschuldigen, dass letztendlich die Einladung an alle Mitarbeitenden der Division Produktion Personenvverkehr versandt wurde, anstatt nur an die Kolleginnen und Kollegen im Wylerpark und Bollwerk.  
Die Einladung gilt nur für die Mitarbeitenden der Standorte Wylerpark und Bollwerk.  
Dies hindert mich nicht daran, dir für dein tägliches Engagement und für deine Leistungen für unsere Kund:innen zu danken.  
Ich freue mich, dich hoffentlich bald ein andermal zu treffen.



## Thurbo in tutta la Svizzera

Treni Thurbo a Olten e Zurigo Löwenstrasse. I treni hanno sbagliato strada? Si tratta di corse di prova?

No, si tratta di corse programmate con macchinisti FFS e Thurbo. I macchinisti Thurbo viaggiano anche con i treni Bombi delle FFS. E i macchinisti FFS con i Thurbo GTW. Alla faccia del "non è possibile".

Un impiego misto di veicoli e macchinisti è possibile ed efficiente. E con più personale da impiegare in modo flessibile nelle sedi con più dipendenti, si può anche tenere maggiormente conto delle richieste del personale in termini di tempo. Ed è ciò di cui si ha bisogno.

# Cooperazione tra il personale

Nella pratica, la cooperazione tra il personale di diverse ITF funziona bene:

- FFS Traffico viaggiatori - Railcare, la cooperazione funziona
- FFS Traffico viaggiatori - TILO, la cooperazione funziona
- FFS Traffico viaggiatori - RegionAlps, la cooperazione funziona
- FFS Traffico viaggiatori - FFS Cargo, la cooperazione funziona solo parzialmente

A Buchs SG, dopo che più di un anno fa FFS Cargo ha iniziato a effettuare dei movimenti di manovra con locomotive di FFS Traffico viaggiatori, si è posta la questione se questo fosse consentito, dal momento che presso FFS Cargo e FFS Traffico viaggiatori vigono delle prescrizioni d'esercizio diverse. Grazie ad un accordo di prestazioni temporaneo, a Buchs SG il personale di FFS Cargo è stato successivamente autorizzato a smistare le locomotive di FFS Traffico viaggiatori.

*"La prestazione concordata può essere fornita e tutti i macchinisti di cat. B di FFS Cargo sono autorizzati in tal senso. Attualmente questo non si applica ai fornitori di servizi ed è limitato al 31.01.2023".*

Poco prima della scadenza del termine, è stato poi stipulato un accordo di prestazioni a lungo termine che autorizza il personale di FFS Cargo a smistare le locomotive di FFS Traffico viaggiatori a Buchs SG.

A quanto pare, non c'erano impedimenti dal punto di vista della sicurezza e nemmeno delle riserve circa l'esecuzione delle manovre concordate. Tutte le competenze necessarie sono state ritenute disponibili, purché i macchinisti Cargo non provvedessero all'accoppiamento o al disaccoppiamento della locomotiva e alla preparazione del treno.

Il dispendio di energia per ottenere il permesso di operare con un tipo di locomotiva, che hanno entrambe le divisioni, è incredibile. Così, anche all'interno delle stesse FFS, annegheremo sempre di più nella palude di regolamenti, specifiche e accordi sulle prestazioni e, con prescrizioni operative diverse, finiremo per estraniarci sempre di più. Il tutto in linea con la strategia OneSBB? Costi immensi senza un valore aggiunto. Sempre che ce lo si possa permettere...

# Human Factors – La presenza costante sul «sedile del passeggero»



La complessità delle organizzazioni, dei loro processi e dei compiti ad essi associati è in costante aumento, e la digitalizzazione e l'automazione ne estendono il campo d'azione.

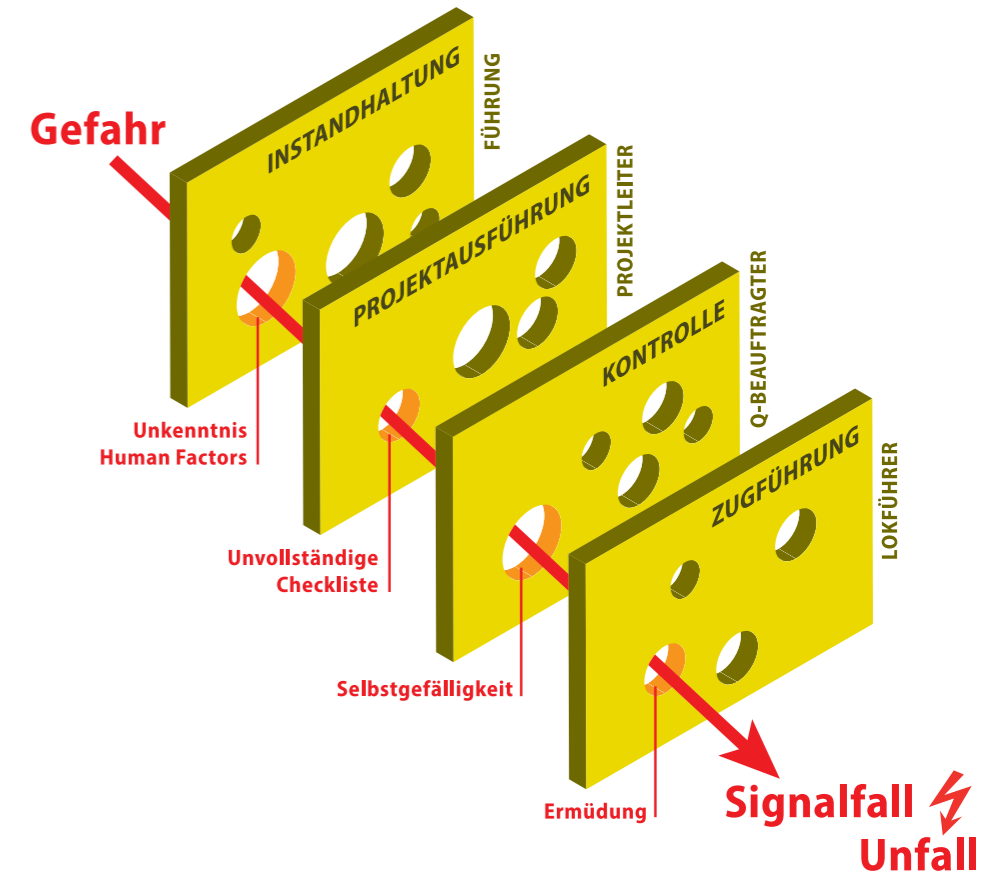
In mezzo a questi fattori c'è l'essere umano in qualità di pilota, medico o macchinista, con i suoi punti di forza e le sue debolezze. L'interazione tra i sistemi e le persone, ma anche interpersonale, è onnipresente in qualsiasi momento... come anche il fatto che gli errori umani possono succedere. Qui giocano un ruolo fondamentale i fattori psicologici, cognitivi, sociali, emotivi e culturali. Tutto ciò viene riassunto sotto il termine «Human Factors».

## Mancanza di consapevolezza a livello gestionale?

Che gli Human Factors ricevano scarsa attenzione da parte delle imprese e delle amministrazioni ferroviarie è confermato dai rapporti in caso di eventi e incidenti. Nei rapporti del SISI vengono formulate delle correlazioni olistiche, ma sul piano degli Human Factors raramente viene fatta un'analisi approfondita delle cause. Una rapida ricerca su Google sugli «Human Factors» produce solo dieci risultati per l'UFT (nessuno dei quali riguarda il macchinista!). Praticamente come appendice, nelle linee guida per l'elaborazione delle prescrizioni (pubblicate nel 2010) si può però trovare una sintesi di quattro pagine sugli Human Factors. Negli anni 2014-2022, lo stesso UFT aveva commissionato una serie di studi scientifici in sei parti incentrati sulla gestione e la supervisione e, nel 2015, si raccomandava all'UFT di creare un'unità organizzativa Human Factors.

## I fattori umani riguardano solo la cabina di guida?

I fattori umani non sono oggetto di discussione solo per chi guida una locomotiva, ma anche in tutto il sistema circostante: engineering e costruzione, prescrizioni e documentazione, manutenzione delle infrastrutture e gestione dei progetti, pianificazione operativa e sede dei depositi, mancato approvvigionamento delle risorse, condizioni meteorologiche e di visibilità, ecc. L'inizio della catena di eventi che portano ad incon-



venienti ed incidenti parte spesso proprio da questi sistemi. In ferrovia, l'ultimo livello di intervento è il macchinista. Questo può essere rappresentato simbolicamente con il «modello del formaggio svizzero». Qui di seguito illustriamo più in dettaglio alcuni aspetti tipici dell'Human Factor sulla base di alcuni articoli del LocoFolio e rapporti del SISI:

## Standard e norme - Checklist mancanti o non conformi:

Questo ha fatto sì che delle notifiche V-App circa la riduzione della lunghezza dei marciapiedi dovuta a cantieri siano state segnalate solo tre giorni dopo l'inizio dei lavori (LF 2021/2, pag. 13). Le conseguenze possono essere degli incidenti ai passeggeri che scendono dal treno, l'interruzione dell'esercizio e delle ripercussioni finanziarie.

## Scarsa consapevolezza - L'incapacità di riconoscere una situazione, di comprenderla e di prevederla e i possibili esiti:

Il tamponamento della BLS a Zollikofen (2022, rapporto SISI 2022060202) ha successivamente rivelato che sulla rete ferroviaria svizzera in media circolano tre treni al giorno senza un sistema di protezione

dei treni. L'UFT ha fatto sapere di essere sorpreso da questo numero così elevato. Recentemente è stata emanata una direttiva più severa secondo cui, senza scorta, i treni possono proseguire la corsa solo fino alla successiva sede del personale di locomotiva o al successivo impianto di manutenzione, e la velocità massima deve essere ridotta a v-max 40 km/h.

## Stanchezza - Si tratta di un fattore umano molto importante, sebbene non esista una quantità misurabile per il concetto di stanchezza/sovraccarico:

La collisione di striscio di un treno merci Rola con un treno di servizio a Spiez si è verificata a causa di un'errata valutazione della situazione quando il segnale nano era disposto su "fermata" (rapporto SISI 2014051701). Questo è avvenuto perché il rendimento del macchinista era momentaneamente ridotto a causa di una pausa notturna per dormire di soli 90 minuti, e quindi ha interpretato erroneamente il segnale di gruppo disposto sul verde. La causa è la mancata osservanza della regola del turbo-sonno (powernap) di 30 minuti.

## Aspettative - Spesso sono dettate dalla pressione del tempo, dall'esperienza o dal-



Foto: Hubert Giger

la ripetitività e si basano sul fatto di aspettarsi di vedere qualcosa piuttosto che percepire quello che c'è effettivamente:

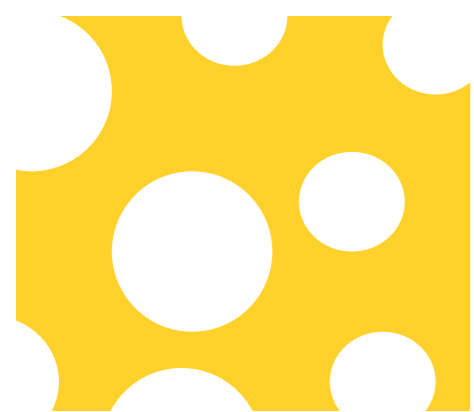
Oltre agli aspetti tecnici, la prevista autorizzazione alla partenza ha portato a una collisione tra un treno della S-Bahn e un Interregio (rapporto SISI 2015 2015022001). La casuale coincidenza temporale delle posizioni dei segnali è stata erroneamente riferita al proprio treno dal personale di locomotiva interessato. L'autoimposta pressione di tempo ha probabilmente aumentato le aspettative. Le difficili condizioni di illuminazione notturna, con i segnali in una leggera curva, hanno favorito l'interpretazione errata.

**Egotismo** - egocentrismo e fiducia eccessiva nelle proprie azioni e capacità come risultato di una sopravvalutazione di se stessi:

La mancanza di logica nell'installazione delle tavole per posto di fermata, l'installazione invertita dei segnali nani (LF 2021/2 pag. 16), il posizionamento dei segnali a volte a sinistra a volte a destra e il superamento dei limiti di manovra (LF 2022/1 pag. 66) fanno pensare che presso Infrastruttura e le autorità non tutti abbiano una visione d'insieme dei regolamenti e delle loro conseguenze. Oppure si ritiene che esistano delle prescrizioni per casi eccezionali. Queste forme di egocentrismo possono essere il buco decisivo nel modello del formaggio svizzero che, per finire, comporta un evento che va segnalato o addirittura un tragico incidente per il macchinista.

### Conclusione

Se le massime autorità federali, l'ufficio federale competente e la principale compagnia ferroviaria svizzera proclamano un'elevata cultura della sicurezza, ma prestano scarsa attenzione agli aspetti degli Human Factors, non sorprende che un sistema di segnalazione ESQ e PCM possa soddisfare le aspettative solo in parte. Il raggiungimento di una «Just Culture» nel settore ferroviario è quindi probabilmente ancora lontano. ➔



## Chi è il SISI?

Christoph Kupper, responsabile SISI del settore ferrovie e navigazione, ha tenuto un'interessante presentazione all'assemblea generale del VSLF a Burgdorf e ha riassunto per noi i punti più importanti.

### Chi è il SISI?

Il servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) è un organo statale della Confederazione svizzera. Come commissione extraparlamentare è, dal punto di vista amministrativo, subordinata al Segretario generale del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e agisce in modo indipendente dalle autorità di vigilanza e penali, con le quali però coordina le indagini.

### Di cosa si occupa il SISI?

Il SISI ha il mandato di indagare su incidenti ed eventi gravi che coinvolgono ferrovie, aerei e navi. Indaga sulle circostanze tecniche, operative, umane, organizzative e sistemiche che hanno portato all'incidente. Formula raccomandazioni sulla sicurezza ma non emette delle prescrizioni (in conformità con la separazione dei poteri rispetto all'autorità di vigilanza).

### Quali sono gli scopi e gli obiettivi del SISI?

Le inchieste sono volte non solo a determinare le cause dirette di tali eventi, ma anche a scoprirne i motivi più profondi e gli altri rischi ad essi associati. Questa forma d'indagine ha l'unico scopo di acquisire conoscenze utili a prevenire futuri incidenti e situazioni di pericolo e aumentare così la sicurezza. Il mandato e l'obiettivo sono stabiliti, tra l'altro, dalla Legge federale sulle ferrovie (Art. 15). Colpe e responsabilità non sono lo scopo dell'inchiesta, bensì esclusivamente la prevenzione.

### Come procede il SISI?

Dopo aver ricevuto una segnalazione, l'inquirente incaricato chiarisce con la persona che ha fatto la segnalazione o con una persona sul posto, se ci sono le condizioni per aprire un'inchiesta. In caso affermativo, l'inquirente si reca sul posto accompagnato da altri specialisti (incaricati) e raccoglie tutti i fatti rilevanti: parla con le persone coinvolte e, se necessario, con le eventuali vittime, raccoglie prove (es. tracce di deragliamento, danni) e dati (es. dati di marcia, dati dell'impianto centrale, registrazioni video), come pure documenti giustificativi (es. protocolli del macchinista, del capo della sicurezza, del capomovimento). Segue poi la valutazione e l'analisi dei dati, dei documenti e delle registrazioni. L'inquirente

cerca di ottenere un quadro coerente o una "storia" logica sullo svolgimento e sulle conseguenze dell'incidente per poterne spiegare la causa. Possono essere necessarie la ricostruzione di situazioni, la simulazione di procedure o l'esecuzione di analisi tecniche [ad es. analisi metallurgiche di rotture (assi, ruote, rotaie)], di cui vengono incaricati degli specialisti esterni. Una volta ottenuti tutti i risultati, viene redatto il rapporto d'inchiesta che sarà poi controllato internamente e inviato come bozza confidenziale alle persone, alle aziende e agli uffici direttamente interessati per una presa di posizione. Per garantire la qualità, i destinatari devono avere la possibilità di segnalare le modifiche o le aggiunte che ritengono necessarie alla descrizione dei fatti. Tutti i commenti vengono esaminati e, se opportuni, accettati. Dopo un ulteriore controllo di qualità, il rapporto viene presentato alla commissione, l'organo di controllo del servizio d'inchiesta, per approvazione. Il rapporto approvato viene quindi inviato a tutti coloro che ne hanno ricevuto la bozza e, dopo una settimana, pubblicato online.

### Le informazioni fornite al SISI vengono utilizzate nei procedimenti penali?

Per noi è importante che le persone coinvolte non subiscano danni a causa delle loro dichiarazioni. Per questo, prima delle domande, elenchiamo i loro diritti:

1. Il diritto di astenersi dal rilasciare una dichiarazione - cosa di cui ci rammarichiamo, perché viene a mancare un punto di vista importante sull'accaduto e
2. il diritto di chiedere che la loro testimonianza sia utilizzata esclusivamente nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza. Ciò significa che solo questa persona ha il diritto di prenderne visione nel caso di una domanda d'esame degli atti. A qualsiasi altro richiedente che voglia esaminare il fascicolo vengono negate queste dichiarazioni, quindi anche ai ministeri pubblici, alle compagnie di assicurazione o ai superiori.

### Qual è la differenza tra un'inchiesta SISI e un'inchiesta penale?

Con l'inchiesta e la pubblicazione dei risultati sotto forma di rapporto finale, il SISI vuole dare al settore l'opportunità



Christoph Kupper

di imparare dagli incidenti ed evitare, se possibile, altri eventi simili. Il rapporto mostra anche quali raccomandazioni abbiamo rivolto alle autorità di vigilanza per contrastare eventuali mancanze di sicurezza. Inoltre un rapporto può anche contenere consigli per gruppi specifici (es. aziende di trasporto, gestori di infrastrutture) su come eliminare i deficit di sicurezza.

L'inchiesta penale ha l'obiettivo di capire chi è responsabile dei danni. Gli obiettivi delle due inchieste - inchiesta di sicurezza e inchiesta penale - sono quindi diversi.

### Qual è il significato della sentenza della Corte d'appello del Tribunale federale del 17.9.2021?

A titolo introduttivo, spiegherò su cosa doveva pronunciarsi la Corte d'appello del Tribunale federale. L'oggetto era l'appello integrale del 4 marzo 2021 contro la sentenza della Corte penale del Tribunale penale federale (SK.2020.38) del 18 dicembre 2020 relativa al perturbamento per negligenza della circolazione pubblica del traffico aereo nel seguente incidente: nel 2016, in occasione di un annuale corso di dimostrazioni di volo e di volo in formazione, poco dopo il decollo di una formazione composta da tre velivoli, si è verificata una collisione radente tra l'ala sinistra del leader e la punta dell'ala destra dell'aereo che volava alla sua sinistra. Entrambi i piloti

non hanno riportato ferite e sono riusciti ad atterrare sulla pista.

Il SISI ha indagato su questo incidente e ha pubblicato il relativo rapporto finale. Sulla base di questo rapporto, il Ministero pubblico della Confederazione ha aperto un'inchiesta penale contro «ignoti» per perturbamento della circolazione pubblica per negligenza. Il procedimento si è basato anche sulle dichiarazioni delle persone interessate. La Corte d'appello del Tribunale federale ha qualificato le seguenti «prove», tra le altre, non utilizzabili nel procedimento penale:

- le dichiarazioni di tutte le persone interrogate ai sensi dell'Art. 24 OIET;
- gli accertamenti e i risultati/conclusioni del rapporto del SISI, nella misura in cui si basavano su dichiarazioni di persone non consenzienti ai sensi dell'Art. 24 OIET.

Ciò significa che le dichiarazioni rese sulla base dell'Art. 24 OIET (Le informazioni fornite da una persona nell'ambito di un'inchiesta sulla sicurezza possono essere utilizzate in un procedimento penale soltanto con il suo consenso.) non possono essere utilizzate nel procedimento penale. È quindi importante che

- a) il macchinista coinvolto in un incidente sappia cosa deve dichiarare alle autorità d'istruzione penale (cosa non lo incrimina) e cosa può dichiarare al SISI ai fini della sicurezza;

- b) il macchinista e il consulente legale sappiano che l'accusa può basarsi esclusivamente sui risultati dei propri interrogatori.

### Il SISI può agire preventivamente? Oppure sono altri gli enti responsabili?

Il SISI non può intervenire sulla base di indicazioni di condizioni non sicure. Per agire, ci basiamo sull'ordinanza concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (OIET), che stabilisce in quali casi dobbiamo intervenire, ovvero in caso di incidenti e gravi eventi che devono essere notificati (Art. 15 OIET). Questo perché le imprese di trasporto sono fondamentalmente responsabili della sicurezza (Art. 17, cpv. 4 Lferr ), e quindi anche dell'indagine su pratiche non sicure. Chiunque si accorga di tali azioni deve segnalarle all'ufficio preposto dell'azienda. Idealmente, dovrebbe segnalare anche le proprie azioni non sicure, perché tutti dovrebbero essere in grado di imparare dagli errori e adottare le giuste misure per migliorare la sicurezza.

### Ci sono delle similitudini negli incidenti?

Il fattore comune a tutti gli incidenti è che sono sempre coinvolte delle persone. Le persone svolgono il loro lavoro guidando i treni, creando processi, sviluppando prodotti, costruendo impianti, mantenendo i sistemi e gestendo i dipendenti. È impossibile lavorare senza commettere errori. La grande sfida è ora quella di pianificare i processi in modo che siano sicuri nonostante gli errori. Sono necessarie delle barriere per prevenire gli errori e ridurne al minimo le conseguenze. Come spiegato in precedenza, è utile che gli errori (compresi i propri) siano discussi apertamente e onestamente, che se ne tragga insegnamento e che si adottino dei provvedimenti per migliorare. È importante che le persone coinvolte siano trattate in modo corretto. Le azioni non sicure e gli errori non devono essere puniti.

### Le raccomandazioni del SISI vengono attuate?

Delle 141 raccomandazioni sulla sicurezza finora emesse e pubblicate sul nostro sito internet, 127 sono state attuate o parzialmente attuate. Ciò significa che l'autorità di vigilanza, l'UFT, ha esaminato le nostre raccomandazioni e ha adottato delle misure per eliminare o ridurre il deficit di sicurezza. Esempi recenti sono le direttive relative alla correzione dei difetti nei sistemi di chiusura delle porte delle carrozze passeggeri per evitare l'intrappolamento delle persone e le direttive relative alle manipolazioni in caso di guasto ai sistemi di controllo della marcia dei treni. ➔

# Il barbecue di Lac-Mégantic

È il decimo anniversario del disastro ferroviario che ha interessato un treno-cisterna deragliato, la cui esplosione ha spazzato via mezza città. Quali conclusioni si possono trarre da questa vicenda e quali parallelismi si possono fare con l'odierno esercizio ferroviario? *Raoul Fassbind, comitato FFS V*

Il 6 luglio 2013, un treno-cisterna incustodito della Montréal, Maine and Atlantic Railway (MMA) è deragliato nella provincia canadese del Québec. Il treno, lungo 1.433 metri e con un peso di 9.330 tonnellate, trasportava petrolio greggio dal Nord Dakota a una raffineria nel Canada orientale. Come da programma, il treno si è fermato alle 23:00 del giorno prima nella località di Nantes, dove il macchinista doveva pernottare. A causa del sovraffollamento della stazione, il treno è stato stazionato su un binario principale con una pendenza del dodici per mille. Il macchinista ha spento i motori di quattro delle cinque locomotive, lasciando in funzione la motrice anteriore per alimentare i freni con aria compressa. A seconda della fonte, ha poi azionato i freni a mano su tutte le locomotive e su 7-10 vagoni per mettere in sicurezza il treno. Ha però eseguito la prova di efficacia dei freni a mano in modo errato e ha lasciato le locomotive con il freno ad aria tirato, il che ha indotto il macchinista a ritenere che il treno fosse sufficientemente assicurato. Si è quindi recato in un albergo per passare la notte.

Verso le 23:50 è scoppiato un incendio sulla locomotiva anteriore. La causa dell'incendio al motore era dovuta alla scarsa manutenzione e a un componente difettoso. I vigili del fuoco che sono intervenuti sul posto hanno attivato l'interruttore di spegnimento di emergenza presente sul veicolo per interrompere l'alimentazione di carburante. Tutti gli interruttori di protezione elettrica sono inoltre stati disattivati. Poiché il capomovimento in servizio non era riuscito a contattare i responsabili della ferrovia, ha ordinato a un addetto alla manutenzione dei binari di raggiungere il treno. Quando poco dopo il macchinista è stato finalmente raggiunto, ha chiesto al capomovimento se doveva salire di nuovo sul treno per avviare un'altra locomotiva. La proposta è stata respinta con la motivazione che l'addetto alla manutenzione dei binari stava già arrivando. Una volta domato l'incendio, tutte le persone coinvolte hanno lasciato nuovamente il treno, dimenticandosi però di mettere in servizio una locomotiva aggiuntiva per rifornire il treno di aria compressa.

Quando, circa un'ora dopo, le scorte d'aria del treno si sono esaurite, i freni automatici sono diventati del tutto inefficaci. Alle 00:56



Foto: Wikipedia

il treno ha iniziato a muoversi lentamente dalla stazione di Nantes verso Lac-Mégantic, ma i freni a mano azionati per mettere in sicurezza il treno non erano più sufficienti a reggere il peso del convoglio lungo il pendio. Alle 01:15, il treno senza nessuno a bordo ha raggiunto la stazione di Lac-Mégantic a una velocità di circa 100 km/h ed è deragliato in una curva stretta dove la velocità consentita era di 10 mph (16 km/h). Le locomotive si sono staccate dal treno e hanno proseguito la corsa per circa 800 metri; dei 72 vagoni-cisterna, 63 sono deragliati, incastrandosi l'uno nell'altro e andando a pezzi. Il petrolio si è quindi riversato nella cittadina e nella sua canalizzazione alla stessa velocità del treno. Quando il petrolio ha preso fuoco provocando delle violente esplosioni, è fuoriuscito dai tombini con delle grandi fiammate e ha incendiato numerosi edifici.



Ci sono voluti più di due giorni per domare l'incendio, dal momento che altri vagoni-cisterna continuavano a prendere fuoco a causa delle alte temperature. In totale, più di trenta edifici sono andati completamente distrutti, probabilmente 47 persone hanno perso la vita (solo 42 corpi hanno potuto essere recuperati, di cui solo 34 sono stati identificati) e oltre 100.000 litri di greggio si sono riversati nel fiume Chaudière, provocando un grave inquinamento.

I danni totali del disastro sono stati stimati in oltre 200 milioni di CAD, l'assicurazione di responsabilità civile della MMA copriva però danni solo fino a 25 milioni di CAD. Poiché dopo quanto accaduto le passività superavano il capitale effettivo della società, appena un mese più tardi ha dovuto presentare istanza di fallimento. La com-

pagnia petrolifera Irving Oil è stata ritenuta responsabile di diverse violazioni della legge sul trasporto di merci pericolose e ha dovuto pagare una multa di circa 4 milioni di CAD. Dopo un processo durato diversi anni, il macchinista, il capomovimento e il direttore operativo della compagnia ferroviaria MMA sono stati assolti, in quanto non è stato possibile dimostrare una negligenza colposa nei loro confronti.

La causa del disastro può essere ricondotta a una sfortunata concomitanza di circostanze sfavorevoli. Da un lato, il macchinista non ha azionato abbastanza freni a mano perché non era a conoscenza della pendenza dei binari. In secondo luogo, la scarsa manutenzione è stata all'origine dell'incendio della locomotiva che alimentava i freni del treno con aria compressa. Inoltre, l'errore di valutazione del capomovimento circa le competenze dell'addetto alla manutenzione dei binari ha fatto sì che il macchinista non ricevesse l'ordine di raggiungere il treno e quindi non venisse messa in servizio un'altra locomotiva. Anche l'infrastruttura inadeguata, con velocità molto ridotte, e l'utilizzo di materiale rotabile obsoleto e non più conforme agli standard attuali hanno giocato un ruolo importante.

La causa principale di queste circostanze può essere identificata nelle misure di risparmio dovute alle forti pressioni concorrenziali delle imprese ferroviarie americane, come pure nelle immense aspettative di profitto con la massimizzazione degli utili. In concreto, la pressione al risparmio ha portato a una bassa qualità della formazione, con conseguente mancanza di conoscenza delle condizioni locali da parte del macchinista. La massima disponibilità possibile delle locomotive doveva essere raggiunta grazie a degli intervalli di manutenzione molto rapidi e brevi, ciò che in caso di mancanza dei componenti giusti ha comportato delle "soluzioni di ripiego". Tenuto inoltre conto della situazione concorrenziale tra imprese ferroviarie e dell'infrastruttura distaccata, la mancata consapevolezza da parte del macchinista dei processi vigenti e l'errata valutazione del know-how dell'addetto ai binari, possono, in senso lato, essere attribuite anche ad una questione finanziaria. L'incuria dell'infrastruttura è un problema costante nel Nordamerica, che è all'origine di frequenti deragliamenti dei treni. In questo caso, ha giocato un ruolo piuttosto secondario solo la curva molto stretta dei binari nella stazione di Lac-Mégantic, dove il treno è deragliato, in quanto secondo gli standard odierni non avrebbe più potuto essere costruita così. Tanto più rilevante è stato invece l'impiego di vagoni-cisterna molto vecchi e con pareti sottili, che per-



## Incidenti

L'incidente di Lac-Mégantic ha provocato una catastrofe che ha comportato delle vittime e dei feriti. Anche la Svizzera non è stata risparmiata da incidenti con merci pericolose. Oltre all'errore umano, la causa degli incidenti erano per la maggiore dei difetti tecnici.

Markus Leutwyler, redattore LocoFolio; Fonte: Wikipedia

### 31 ottobre 1972:

A St-Triphon, l'automotrice RBe 4/4 1419 con due carrozze di prima classe e alcune di seconda classe si è scontrata con una composizione di manovra. Uno scambio posizionato in modo sbagliato ha provocato la collisione con i carri cisterna stazionati presso la locale raffineria. Grazie alla bassa velocità, i danni causati dall'incidente sono stati inizialmente lievi, ma il carburante fuoriuscito dai vagoni cisterna danneggiati ha preso fuoco e si è trasformato in un vasto incendio. Il macchinista e i tre passeggeri che si trovavano nell'automotrice sono morti tra le fiamme. I passeggeri delle due carrozze di prima classe, anch'esse incendiate, sono riusciti a salvarsi.

### 19 settembre 1988:

Presso la stazione di AU (SG), otto carri cisterna carichi di cherosene di un treno merci che viaggiava in direzione di St. Margrethen sono deragliati subito dopo il segnale di uscita. Parte del cherosene ha preso fuoco e una grande quantità si è riversata nel canale interno galleggiando a valle in fiamme. La causa del deragliamento è stata la rottura del mozzo di una ruota del carro surriscaldato.

### 4 gennaio 1991

A Stein-Säckingen, 8 dei 14 vagoni cisterna, ciascuno dei quali trasportava 85.000 litri di benzina, sono deragliati a causa della rottura di una ruota di un treno blocco in transito. Alcuni vagoni sono stati danneggiati e si è sviluppato un vasto incendio, che ha potuto essere estinto solo dopo 14 ore. Sebbene l'incidente non abbia provocato vittime o feriti gravi, si tratta comunque di uno dei più gravi incidenti con merci pericolose avvenuti sulla rete svizzera in tempi moderni.

### 8 marzo 1994, Zurigo Affoltern:

Un treno blocco formato da 20 carri cisterna stava viaggiando dal porto renano di Birsfelden a Häggenschwil attraverso la linea ferroviaria a binario unico Wettingen-Effretikon. Sei dei vagoni, ciascuno di 75 metri cubi, erano pieni di benzina super, e quattordici di benzina senza piombo. Il treno è partito da Birsfelden intorno alle 6:30.

Una linea ad alta tensione da 132 kV corre parallela alla linea ferroviaria nell'area della stazione di Zurigo-Affoltern.

A circa cinque chilometri dalla stazione di Zurigo-Affoltern si è verificato un guasto tecnico: l'asse posteriore dell'ultimo carrello del settimo vagone ha perso il cuscinetto della sala montata ed è deragliato a una velocità di circa 70 km/h. In seguito è stato constatato un "affaticamento del materiale". Allo scambio d'entrata della stazione di Zurigo-Affoltern, intorno alle 8:10 è deragliato anche il secondo asse del carrello. Ad un successivo passaggio a livello, il vagone si è staccato dalla composizione del treno, si è rovesciato, ha sfondato un muro di cemento che costeggiava i binari e si è ribaltato. Ha poi urtato uno dei piloni di cemento della linea ad alta tensione, che è caduto. La benzina ha cominciato a fuoriuscire dal vagone. Non è stato possibile accertare se l'immediata accensione della benzina sia stata provocata dalle scintille provenienti dalla rottura della linea ad alta tensione, oppure dal calore di attrito dei vagoni che sono scivolati sulla sovrastruttura. Si sono verificate diverse esplosioni e le fiamme hanno raggiunto un'altezza di un centinaio di metri. Una parte della benzina si è riversata nella canalizzazione, dove è esplosa pochi minuti dopo facendo saltare in aria decine di tombini dalle strade. Il terreno si è spaccato in diversi punti. Le esplosioni hanno inoltre distrutto un bacino sotterraneo di raccolta delle acque piovane a 800 metri dal luogo dell'incidente. In alcune aree di Zurigo Nord c'è stato pericolo di esplosione per tutto il giorno. L'incendio si è propagato dal luogo dell'incidente a una vicina area residenziale. Tre edifici residenziali sono bruciati e un quarto è stato danneggiato. 23 persone hanno perso la casa.

Tre persone sono rimaste gravemente ferite nell'incidente. I vigili del fuoco hanno

lanciato l'allerta catastrofe. Il fatto che non ci siano stati altri feriti o addirittura morti è dovuto anche alla rapida evacuazione di 120 persone. Il macchinista del treno ha subito un forte shock.

### 29 giugno 1994:

Nella stazione di Losanna sono deragliati 14 vagoni di un treno merci Basilea-Denges. Da due vagoni merci sono fuoriusciti 400 litri di epicloiridrina. Circa un migliaio di persone che vivevano nell'area della stazione avevano dovuto essere evacuate a causa del rischio di esplosione e di intossicazione. A causa di una frenata, nel lungo treno si erano create delle forze longitudinali di compressione eccessive, che hanno provocato il deragliamento nell'area di uno scambio di deviazione con una geometria dei binari sfavorevole. Le prescrizioni di frenatura per i treni merci di peso superiore a 1200 tonnellate sono state successivamente modificate.

### 25 aprile 2015:

Poco prima delle 3 del mattino, all'altezza dell'ex stazione di Daillens sulla linea Yverdon-Lausanne sono deragliati gli ultimi sei vagoni di un treno merci Basilea RB-Lausanne-Triage. Diversi carri cisterna si sono ribaltati sulla massicciata della ferrovia dopo circa 500 metri. Da uno dei vagoni sono fuoriuscite ben 20 tonnellate di acido solforico concentrato che si è infiltrato nel terreno. I dipendenti del vicino centro pacchi della Posta hanno dovuto essere evacuati. I binari, le linee di contatto e il posto di manovra di Daillens sono stati gravemente danneggiati. La causa dell'incidente è stata la perdita di una molla a balestra e di una boccola del terzultimo vagone del treno.



In senso orario: Stein-Säckingen, Zurigo-Affoltern, Lausanna, Daillens. Foto: Wikipedia

dono molto più facilmente e isolano meno dal calore rispetto ai carri moderni che hanno delle pareti più robuste. Ai tempi, erano però ancora uno standard nell'America settentrionale ed erano in servizio con la relativa omologazione.

In seguito all'incidente, il servizio di sicurezza «Transportation Safety Board of Canada» ha immediatamente emanato diverse raccomandazioni, ma anche successivamente, per la gestione dei treni di merci pericolose, anche all'autorità di vigilanza «Transport Canada». La più interessante di queste è senza dubbio il fatto di riconoscere che la sola presenza di misure di sicurezza non è sufficiente, in quanto devono essere anche efficaci ed efficienti. «Transport Canada» ha adottato questa raccomandazione e l'ha attuata sotto forma di audit di sicurezza presso le imprese ferroviarie.

Si può quindi affermare che il consolidamento di situazioni competitive e concorrenziali nell'esercizio ferroviario innesca una forte pressione sui costi per le imprese di trasporto. Questo può portare a ridurre i costi per il materiale rotabile, per il personale e per la formazione. La separazione delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie abbassa il livello delle specifiche competenze reciproche e favorisce i problemi di comunicazione. L'assunzione della responsabilità e dei rischi è molto impopolare e spesso viene trasferita verso il basso. Come, ad esempio, dopo l'incidente di Zollikofen, quando l'autorità di vigilanza ha delegato alle ferrovie il compito di inasprire le direttive in caso di guasto del sistema di protezione dei treni.

Le cause dell'incidente di Lac-Mégantic presentano quindi dei parallelismi con la linea perseguita dall'Unione Europea per i suoi concetti ferroviari. In questo caso, gli orientamenti politici possono essere visti come una decisione consapevole per accelerare dei meccanismi a rischio. E, a questo punto, il fatto di favorire i tanti piccoli pezzi del puzzle che provocano una disgrazia può sicuramente essere visto come positivo. E così, un incendio di enormi proporzioni si trasforma in un barbecue. Tra l'altro, il prossimo anno il barbecue di Zurigo Affoltern festeggerà il suo trentesimo anniversario e, quindi, pian piano non è più nel mirino degli attuali sviluppi e delle misure orientate al futuro. E, questo, nonostante gli evidenti parallelismi con l'incidente di Lac-Mégantic. Anche l'impressionante aumento delle irregolarità e degli infortuni professionali presso le imprese esterne, che devono essere sempre più efficienti, suggerisce questa tendenza.

## Una prescrizione valida oppure no?

L'autostrada viaggiante (ROLA) va da Freiburg in Breisgau a Novara, nel nord Italia. In Germania e in Italia la gestione è affidata a FFS Cargo International, mentre in Svizzera a BLS Cargo. Christof Graf, comitato e responsabile BLS VSLF

Le locomotive, di tipo multisistema, sono fornite da FFS Cargo International e BLS Cargo e circolano da Friburgo a Novara. I camionisti viaggiano nel vagone di servizio dietro alla locomotiva. I Rola sono dotati di inibitore del freno d'emergenza NBÜ. Questo significa che, su un ponte o in una galleria, il macchinista può escludere il freno d'emergenza se viene tirato nel vagone di servizio, e quindi fermare il treno in un luogo adatto dove è possibile effettuare un eventuale salvataggio.

Se il sistema NBÜ è difettoso, cosa che di tanto in tanto accade, un'inibizione non è più possibile e il treno si ferma nel punto in cui il freno è stato tirato. In tal caso, devono essere osservate delle ulteriori prescrizioni. Se il treno ha un freno d'emergenza difettoso, non può più circolare sulla nuova tratta Mattstetten-Rothrist (NBS), nella galleria di base del Lötschberg (GbL), nella galleria di base del Gottardo (GbG) e nella galleria di base del Ceneri (GbC). Nel caso delle gallerie di base del Ceneri e del Gottardo, una deviazione attraverso il vecchio tracciato di montagna non è comunque fattibile per l'assenza di profilo, e quindi una corsa con un NBÜ difettoso non è assolutamente possibile. Se il divieto di circolazione sulla nuova linea senza NBÜ ha senso, il divieto per la galleria di base del Lötschberg è inspiegabile. Il treno deve percorrere il vecchio tracciato di montagna attraverso la galleria in quota del Lötschberg, che è lunga 14,6 chilometri e le uniche due uscite in caso di incidente, come un incendio nel veicolo di servizio, sono altrettanto lontane. Già diversi incen-

di all'interno delle gallerie stradali hanno dimostrato che un incendio in una galleria senza un cunicolo di soccorso può diventare fatale. Dalla carrozza di servizio non è inoltre possibile raggiungere il vagone successivo, in quanto c'è un solo vagone. Anche se, eccezionalmente, ci dovessero essere due vagoni di servizio, non è comunque possibile scappare nel secondo carro, perché le passerelle fra i veicoli sono chiuse ermeticamente. Ammesso che la Rola possa attraversare la galleria di base del Lötschberg con un NBÜ difettoso, il rischio di una catastrofe mortale sarebbe però molto minore. Nella GbL, ogni 330 metri c'è infatti un rifugio dove i camionisti e il personale di locomotiva sono protetti dal fumo e possono essere soccorsi. Se il vagone di servizio si ferma esattamente tra due rifugi, la via di fuga è al massimo di 165 metri. Nel caso della vecchia galleria in quota del Lötschberg, questa distanza può essere invece di diversi chilometri. Nella galleria di base del Lötschberg, sono inoltre presenti dei ventilatori e delle porte tagliafuoco che consentono di aspirare il fumo.

C'è solo da sperare che non si verifichi mai un incendio sulla Rola nella vecchia galleria in quota del Lötschberg.

### 6.3.1 Controllo dell'NBÜ non riuscito

- Il macchinista informa la logistica BLSC.
- La logistica BLSC chiede all'autorità competente di disporre una deviazione attraverso la linea di montagna / linea originaria.
- Non è consentito attraversare la GbL, la GbG, la GbC e la NBS con l'inibitore del freno d'emergenza non funzionante.



Foto: Wikipedia

## Zone pedonali sicure

Équipe tecnica del VSLF



Ad Arbedo / Bellinzona S. Paolo è previsto un nuovo percorso pedonale più corto, FFS Infra purtroppo non ha ancora finito di realizzare il percorso e al momento è ancora pericoloso da percorrere. Il percorso si snoda lungo il binario principale 654 dove si circola a 70 km/h, è in parte stretto, non è assicurato dalla parte del pendio e non è sufficientemente illuminato di notte. Il nuovo percorso è però già stato inserito nei piani di lavoro e i tempi di percorrenza sono stati ridotti di conseguenza. La CoPe si sta attualmente occupando del caso.

Questo è un esempio di come la riduzione dei tempi di percorrenza sia in contrasto con le numerose campagne di sicurezza. La sicurezza e l'integrità personale hanno sicuramente una priorità maggiore rispetto a qualche minuto di tempo di spostamento. Siete sufficientemente competenti per prendere la decisione giusta. ➤

## Autorizzazione al movimento via SMS

Un rischio per la sicurezza? Daniel Wachter, macchinista FFS V a Zurigo e vicepresidente della sezione Lucerna-Gottardo

Una volta che il segnale è disposto su via libera, il capotreno può trasmettere l'autorizzazione al movimento via SMS indipendentemente dal fatto che il segnale nel frattempo sia tornato su "fermata".

Le prescrizioni innanzitutto prevedono che, in caso di partenza senza visibilità sul segnale principale, la fermata davanti al segnale avviene tramite un permesso al movimento via SMS. A questo punto sorge già una prima domanda: una partenza con un segnale disposto su fermata è considerata un caso di superamento di segnale se il macchinista ha ricevuto un SMS che autorizza il movimento?

Almeno tre casi verificatisi negli ultimi due anni a Lenzburg, Aarau e Nyon dimostrano che, nonostante un segnale di uscita (sezione) chiuso, al macchinista può essere trasmesso un permesso di partire tramite SMS. Se il segnale principale del treno fermo in stazione ad un certo punto indica il consenso, indipendentemente dal fatto che venga percepito o meno dal macchinista, la cabina di segnalazione invia un SMS al capotreno. Tuttavia, il capotreno non deve prestare attenzione alla posizione del segnale e pertanto può inoltrare l'SMS al macchinista, anche in presenza di un segnale disposto su fermata. L'unica alternativa di riserva del sistema, che a quanto pare non è esente da difetti, è la frase delle prescrizioni "aspettarsi una fermata", che allo stesso tempo scarica la responsabilità finale sul macchinista. Alla fine, siamo noi che abbiamo commesso l'errore, indipendentemente dalle circostanze che lo hanno reso possibile.



Foto: Markus Leutwyler

Il segnale non deve necessariamente trovarsi su una curva, è sufficiente una fitta nebbia, perché se, ad esempio, manca un loop che comunica il rilascio del segnale al veicolo dotato di apparecchiatura ZUB, il macchinista parte. Le cose sono ancora più complicate con i veicoli Baseline 3 come il Giruno, l'ICE 4, il Traverso, il BLS-MIKA o alcuni RABe 503, dove nella modalità operativa ETCS Level 1 LS, le velocità visualizzate sul DMI in alto a sinistra non consentono la partenza senza visibilità sul segnale principale, ma solo l'autorizzazione al movimento o una telefonata al capotreno.

Fino a luglio 2020, un'autorizzazione al movimento via SMS, a differenza di un segnale fisso, non autorizzava il macchinista a partire senza la visibilità sul segnale principale. La ragione addotta è che i dispositivi fissi si spengono quando il segnale viene revocato, mentre sul telefono cellulare un SMS rimane leggibile.

Probabilmente la prescrizione delle PCT 2020 è stata modificata ed è stato consentito l'SMS, in quanto in Svizzera le nuove immatricolazioni vengono concesse solo ai veicoli Baseline 3 e anche a seguito dell'eliminazione dei quadri di autorizzazione al movimento fissi nelle stazioni svizzere a scartamento normale. Se la vecchia regola fosse ancora in vigore, probabilmente si dovrebbe creare un posto di lavoro, per esempio presso la centrale operativa sud di Pollegio, esclusivamente per le richieste di autorizzazione al movimento senza visibilità sul segnale principale della stazione di Arth-Goldau. ➤

## Taxi Cargo

Martin Geiger, comitato del VSLF



Cari collaboratori,

Da oggi siamo gli orgogliosi proprietari di un'auto elettrica Renault Zoe. Si dà il caso che sia stata consegnata prima l'auto, ma non l'allacciamento elettrico. Evidentemente una ha poco o nulla a che fare con l'altra. A questo scopo, abbiamo adottato il metodo del "Fai da te con Gerda Conzetti" e al momento stiamo utilizzando una prolunga. Dal momento che i cavi, le prese e gli allacciamenti non sono esattamente il massimo con l'acqua, abbiamo dovuto requisire immediatamente un altro posto auto. Vi preghiamo di lasciare libero sin da subito questo parcheggio. Non appena avremo il collegamento elettrico definitivo, troveremo un altro posto auto per la nostra Zoe. Purtroppo, al momento non possiamo dire quando ciò avverrà.

Cordiali saluti

Capo équipe Produzione FFS Cargo Muttenz

### Commentare Martin Geiger

La sostituzione dei veicoli in nome dell'ambiente non è necessariamente ecologica. Se si considera l'intero ciclo di vita, dall'estrazione delle materie prime al riciclaggio, l'auto elettrica è due volte meglio di un'auto alimentata a benzina o a diesel. Ma questo vale solo se l'elettricità proviene da energie rinnovabili... Nuovi studi dimostrano che il bilancio ecologico per il passaggio ad un'auto elettrica ha senso solo se il motore a combustione ha più di 8 anni o ha percorso più di 120.000 km.

La soluzione più ecologica sarebbe ridurre al minimo assoluto le corse in taxi per le quali questo veicolo viene utilizzato più frequentemente e far capo ai mezzi pubblici. ➤

## Situazione poco chiara durante i lavori di costruzione

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Durante i lavori di ristrutturazione dei marciapiedi, le aree aperte sono spesso difficili da riconoscere sia per i clienti che per il personale viaggiante.

I requisiti per le banchine moderne presuppongono un accesso ai treni senza barriere architettoniche. Per questo motivo, gli attuali impianti vengono innalzati a 55 cm. Durante la ristrutturazione, vengono chiuse delle singole sezioni del marciapiede oppure vengono allestiti dei marciapiedi ausiliari. Dal punto di vista del servizio di assistenza ai clienti, è importante che le aree di accesso e le aree chiuse siano correttamente segnalate e separate. I termini vengono precedentemente comunicati al personale viaggiante tramite l'app delle prescrizioni. Questo crea un conflitto, in quanto le informazioni vengono comunicate in momenti ben precisi, ma poi sono

presenti solo nella memoria. Nell'impianto stesso, non c'è alcuna indicazione (a meno che non ci sia uno scavo) su quale area sia transitabile. In passato, questo ha spesso fatto sì che i passeggeri si attardassero sui marciapiedi chiusi o che alcuni treni si fermassero nelle aree chiuse e vi lasciassero scendere i clienti.

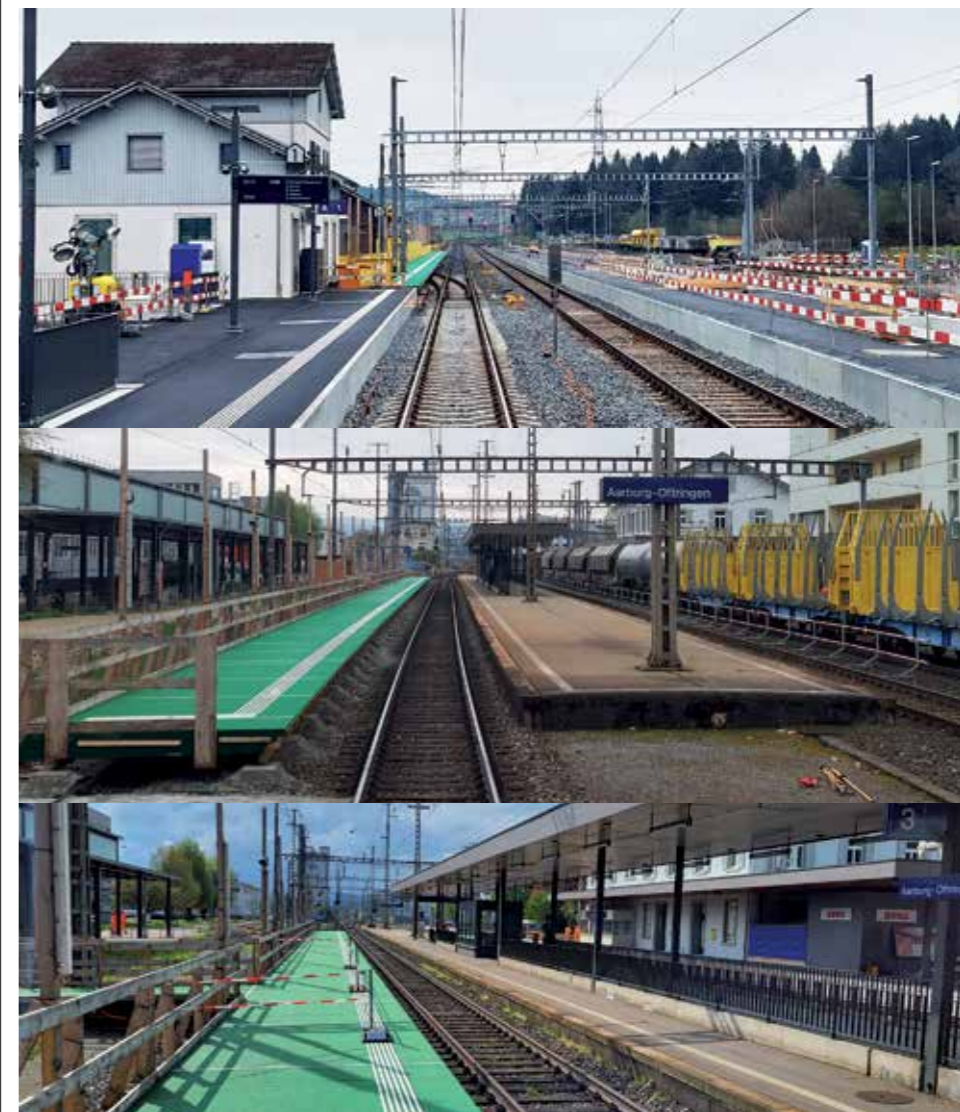
Il VSLF ha contattato i servizi di sicurezza del Gruppo FFS e di FFS Infrastruttura per fare in modo che in futuro le aree chiuse siano segnalate meglio e siano chiaramente distinguibili dalle aree aperte sia per i clienti che per il personale. ➤

Foto: Marciapiede ausiliario

- stazione di Rothenburg

- Aarburg-Oftringen

- Aarburg-Oftringen - 1° tentativo dopo l'intervento del VSLF, può essere migliorato







# Con Allianz un mondo di vantaggi!



Sfruttate questa opportunità: **come membri del VSLF, potete beneficiare di condizioni di favore** su determinati prodotti assicurativi. Un'offerta esclusiva per voi e i vostri cari.

Mobilità	Abitazione e tempo libero	Altre offerte
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assicurazione auto</li> <li>• Assicurazione moto</li> <li>• Assicurazione veicoli d'epoca</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assicurazione mobilia domestica</li> <li>• Assicurazione di responsabilità civile privata</li> <li>• Assicurazione oggetti di valore</li> <li>• Assicurazione stabili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assicurazione privata contro gli infortuni</li> </ul>

Contattateci subito!

## Desiderate maggiori informazioni sui vantaggi a voi riservati?

Saremo lieti di fornirvi una consulenza gratuita e presentarvi un'offerta concreta.



Allianz Suisse  
Agevolazioni per aziende e associazioni  
Casella postale | 8010 Zurigo  
T +41 58 358 50 50 | agevolazioni@allianz.ch

Oppure contattate l'agenzia generale più vicina  
allianz.ch

allianzsuisse



## Orario 2025 - La coesione nazionale sotto attacco

Le infrastrutture, in particolare quelle dei trasporti, sono di vitale importanza per un Paese.  
*Matthieu Jotterand, Presidente della sezione Ginevra*

A maggior ragione le ferrovie, come ha ben compreso la Cina all'inizio del XXI secolo e come aveva capito perfettamente la Svizzera nel XX secolo.

Nella seconda metà del secolo scorso, i centri urbani della Svizzera tedesca hanno mantenuto le loro reti tranviarie e hanno costruito l'infrastruttura del futuro, cioè di oggi. Nel frattempo, la Svizzera romanda, e Ginevra in particolare, hanno voluto emulare il «grande» vicino francese e hanno distrutto i propri sistemi di trasporto pubblico a favore dell'automobile. Un modello che si rivela particolarmente inadeguato nel 2023.

Il ritardo nella realizzazione di grandi progetti infrastrutturali è immenso e, mentre la Svizzera tedesca ha già fatto la sua parte, è ora necessario dividere i fondi disponibili tra il rinnovamento in questi territori e il recupero in occidente.

Quindi sì, la Svizzera francese ha certamente delle responsabilità, ma sarebbe un po' troppo semplice autflagellarsi e accontentarsi. Infatti, al di là della Sarine non è mai stata prestata la minima attenzione alla tratta (Berna-)Losanna-Ginevra, nonostante sia una delle più trafficate del Paese. Il fatto che l'asse est-ovest finisse «nel nulla», poco importava. Come romandi, la difficoltà di farsi ascoltare a Berna è spesso sottovalutata e non è stata presa sul serio da entrambe le parti.

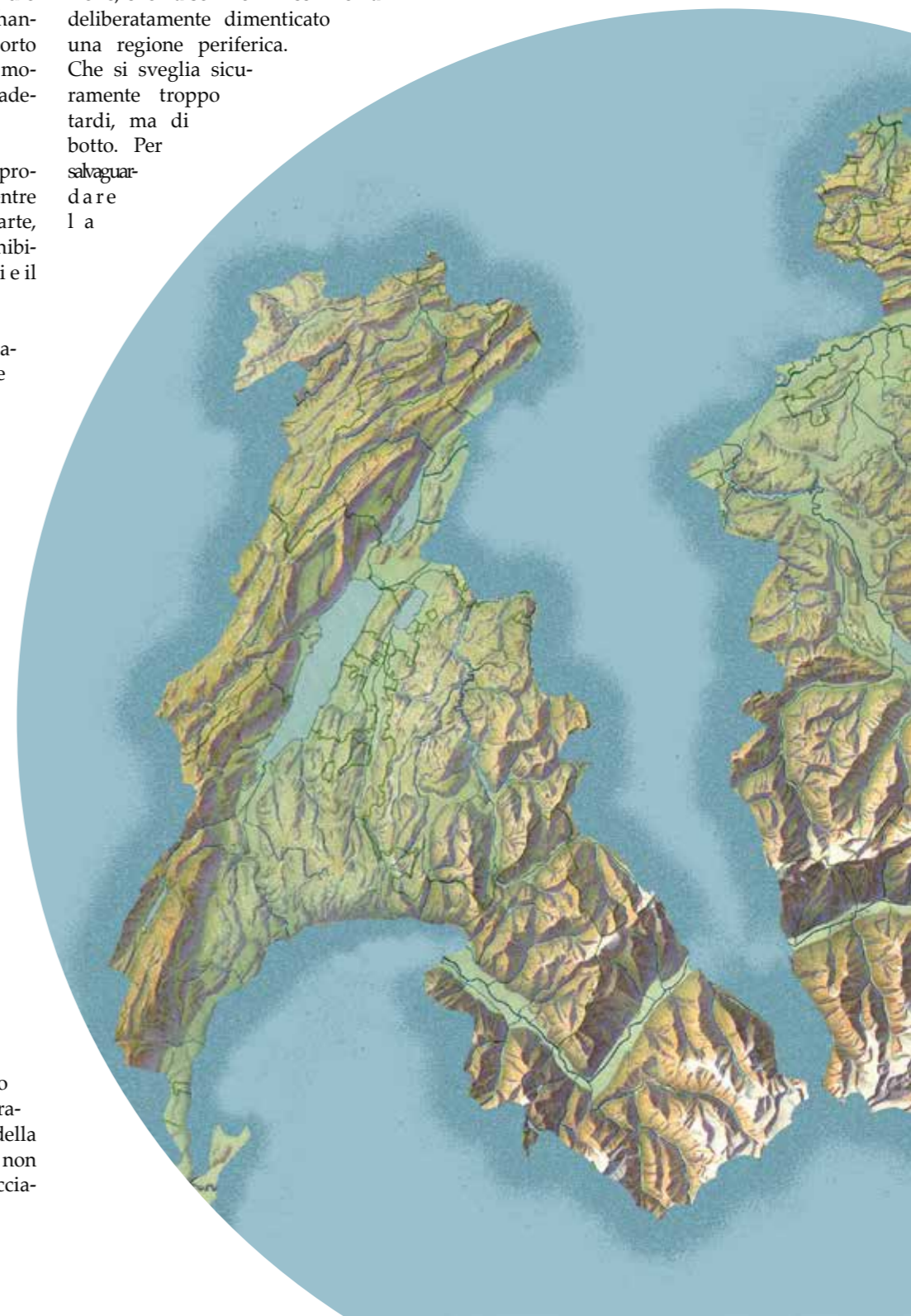
Adesso c'è un ENORME bisogno di recuperare il ritardo. Un asse come quello tra Ginevra e Losanna, completamente saturo e senza ridondanze, è un colpo al federalismo e alla coesione territoriale che sta a cuore al nostro Paese. Il tortuoso viaggio in treno tra Losanna e Berna permette purtroppo di meditare a lungo sull'ingiustizia che abbiamo subito.

I Twindexx, una soluzione di ripiego dalla A alla Z che ha finito per naufragare, e il bricolage tipo le estremità della terza corsia tra Ginevra e Losanna, non sono altro che delle operazioni di faccia-

ta. Tuttavia, quest'ultima è riemersa come mai prima d'ora al momento dell'orario 2025, quando le FFS hanno semplicemente silurato l'orario cadenzato, la velocità commerciale e qualsiasi parvenza di dignità in Romandia.

Ma dare la colpa solo alla FFS che si ritrovano a dover vendere tutto, significherebbe assolvere troppo in fretta la Confederazione, che ha servito i «ricchi» e ha deliberatamente dimenticato una regione periferica. Che si sveglia sicuramente troppo tardi, ma di botto. Per salvaguardare la

coesione della Confederazione e il dinamismo di uno dei suoi due poli più dinamici dal punto di vista economico sono necessari degli investimenti concreti, come una nuova linea Ginevra-Losanna e un tunnel che dalle alture di Losanna arrivi fino alla regione di Friburgo.





## Salutazione di Christof Graf

Assemblea Generale 25.3.2023 a Burgdorf. *Christof Graf, comitato del VSLF*

Care colleghe, cari colleghi, stimati ospiti, vi diamo il benvenuto nella Markthalle di Burgdorf. La sezione BLS del VSLF è lieta di accogliervi in occasione dell'Assemblea generale del VSLF.

Come suggerisce il nome, Burgdorf era un villaggio con una fortezza. Nel corso del tempo, il villaggio divenne una città, che fu costruita dalla famiglia Zähringer, e la fortezza venne trasformata in un castello. La sua posizione centrale tra Olten e Berna, l'Emmental e Soletta portò in città anche il commercio.

Dopo varie esposizioni e fiere all'inizio del XIX secolo, nel 1932 venne inaugurato il mercato coperto in cui ci troviamo oggi. Il mercato coperto apparteneva alla serie di edifici espositivi e congressuali degli anni '30, come il vecchio KKL di Lucerna e diversi edifici dell'Esposizione nazionale di Zurigo del 1939. Rappresenta l'edificio più significativo in stile Bauhaus della regione di Burgdorf.

Un ulteriore oggetto di prestigio è la stazione ferroviaria che venne costruita nel 1857 e permise a Burgdorf di essere collegata alla ferrovia con la linea Olten - Berna. Oltre al castello, al mercato coperto e alla stazione ferroviaria, a Burgdorf si produceva anche birra. Oggi la birra di Burgdorf e il suo birrificio sono particolarmente rinomati nella regione, e non solo.

Burgdorf è considerata anche la città delle scuole. Alla fine del XVII secolo, Pestalozzi fu attivo a Burgdorf per 5 anni. Nel castello fondò una scuola elementare e un istituto di formazione per insegnanti.

Ancora oggi, Burgdorf si impegna a favore di un sistema educativo capillare e di alta qualità e rafforza la piazza educativa con scuole e centri di formazione di importanza regionale.

La Soletta si svolge ancora l'ultimo lunedì di giugno. È l'evento annuale più frequentato ed è una festa per le scuole e per i bambini.

Un castello, un mercato coperto, una stazione ferroviaria e un birrificio: questi quattro edifici hanno convinto noi della sezione BLS a tenere l'Assemblea generale del VSLF proprio qui, nella bella Markthalle di Burgdorf, sotto il castello e nel bellissimo centro storico.

Dal punto di vista ferroviario, Burgdorf è stato fin dall'inizio un importante nodo ferroviario. La stazione si trovava sull'importante asse est-ovest San Gallo - Ginevra e sull'asse nord-sud da Basilea a Domodossola via Lötschberg Sempione.

Burgdorf è diventato un importante punto nodale della regione anche grazie alla ferrovia Emmental - Burgdorf Thun da Soletta a Thun.

La EBT si è fusa con la SMB e la VHB diventando la Regionalverkehr Mittelland. Nel 2006, quest'ultima si è infine fusa con la BLS Lötschbergbahn diventando l'attuale BLS.

Oggi Burgdorf rappresenta un'importante stazione ferroviaria per la BLS. Oltre a una sede per il personale di locomotiva, la BLS gestisce anche un'officina nella vicina Oberburg per la manutenzione dei veicoli, struttura che sarà ampliata in modo significativo nei prossimi anni.

Una particolarità della stazione di Burgdorf è sicuramente il fatto di appartenere alle FFS e di essere contrassegnata come tale. A parte alcune eccezioni, i treni delle FFS non si fermano però più a Burgdorf. La maggior parte dei treni della BLS è di colore verde chiaro/argento mentre quelli della Südostbahn sono di colore nero rame.

Le poche eccezioni sono rappresentate dai treni a due piani delle FFS, che circolano da Berna a Coira per conto della Südostbahn. Questo perché, per quanto riguarda la capacità dei posti a sedere, la pianificazione con i veicoli a un piano in collaborazione con la Südostbahn non funziona ancora al meglio su alcuni tratti della linea.

Cari ospiti, care colleghe e cari colleghi, auguriamo a tutti voi una bella e piacevole mattinata qui al mercato coperto di Burgdorf.



Daniel Schafer, BLS



Peter von Arb, Burgdorf



Martin Feller, BLS



Christoph Kupper, SUST



Claus Weselsky, GDL



Foto: Daniel Wachter & Markus Leutwyler



# Discorso di Raoul Fassbind

Assemblea Generale 25.3.2023 a Burgdorf. Raoul Fassbind, comitato VSLF

Stimati ospiti, care e cari colleghi,

Anche da parte mia, un caloroso saluto e il benvenuto a tutti voi alla nostra Assemblea generale nella nostra tranquilla cittadina di Burgdorf.

Avrei voluto parlarvi già due anni fa, ma poi il mondo si è chiuso per paura di un virus e la nostra Assemblea generale ha dovuto essere annullata. Nel frattempo, queste paure sono in gran parte scomparse e anch'io mi sono tranquillizzato. Anche il timore che oggi non sarei riuscito a tenere il mio discorso è minimo. Tuttavia, sono spesso tormentato da varie altre paure, quindi prima di andare nei dettagli, forse dovrei spiegare brevemente il concetto di paura.

La paura è un elemento naturale insito nel nostro istinto di sopravvivenza. È un retaggio di un'epoca in cui i nostri antenati vivevano in costante pericolo e dovevano proteggersi dagli animali selvatici e da altre minacce.

Al giorno d'oggi, abbiamo soprattutto paura di fallire, paura di ciò che pensano gli altri, paura dei cambiamenti, paura di perdere il controllo e molto altro. Queste paure possono impedirci di realizzare i nostri progetti, di prendere le nostre decisioni in modo razionale e di sfruttare appieno il nostro potenziale.

È importante capire che la paura è un elemento normale della vita. Tutti hanno delle

paure, ed è giusto che sia così. Ma quando le nostre paure controllano la nostra vita e ci limitano, allora è il momento di fare qualcosa al riguardo. Io, per esempio, ho tanta paura di parlare davanti alla gente, una paura che potrebbe accompagnarci anche ad una seduta di terapia.

Oggi, la maggior parte delle minacce non sono più di natura fisica, bensì psicologica. Se agiamo con buon senso, la nostra paura ci può però anche proteggere da eventuali incidenti in caso di situazioni di pericolo. Anche in ferrovia ci troviamo di fronte a diverse situazioni che scatenano paure e richiedono delle reazioni assennate.

Da un lato, la paura di incidenti e di essere penalizzati è sicuramente onnipresente nelle questioni relative alla sicurezza, così come il modo di affrontarle. La paura di perdere il controllo si scontra spesso con una regolamentazione eccessiva e innumerevoli processi. Questo spesso è dovuto alla mancanza di fiducia nelle competenze dei dipendenti e dei collaboratori. E, naturalmente, anche la paura di effetti finanziari negativi e perdite ci accompagna costantemente.

Come gestiamo allora queste paure? Quando si tratta di questioni legate alla sicurezza, reagiamo sempre ottimizzando e inasprendo le normative, le direttive, i processi e il loro monitoraggio.

Il pericolo di incidenti è in agguato ovunque e può comportare danni monetari e personali, una cattiva reputazione e conseguenze legali o tecnico-assicurative. Per esempio, abbiamo paura anche della Suva, ciò che si traduce in un vasto assortimento di scarpe troppo pesanti, che però non possono evitare che ci si faccia male inciampando. Ho già accennato prima al fatto che le paure possono influenzare la nostra capacità di prendere delle decisioni razionali.

Credo che la mancanza di know-how accentui ulteriormente questo fattore. Si reagisce ai singoli fattori negativi con delle misure immediate e frettolose o con delle reazioni simboliche, invece di identificare i problemi centrali e le cause dei conflitti e di porvi rimedio in modo duraturo.

La mancanza di know-how naturalmente riguarda anche i tirocinanti. Notiamo che si ha una grande paura che possano combinare guai per via della loro mancanza di esperienza. Le FFS reagiscono solitamente con forti pressioni e possibili ritorsioni, come le minacce di licenziamento, se si fa anche il minimo passo fuori dal quadro stabilito.

Per paura del sistema di formazione lacunoso e della conseguente mancanza di qualità nel livello di conoscenze, gli esami finali vengono complicati ad un punto tale che i candidati vengono scartati uno dopo

l'altro alla fine della formazione. Ma fortunatamente non dobbiamo più avere paura per quanto riguarda la situazione del personale.

Le paure del personale di locomotiva non finiscono nemmeno una volta che hanno ultimato la loro formazione. Gli esami periodici mettono regolarmente in discussione la possibilità di continuare a svolgere la propria professione. Con la loro struttura di contenuti poco chiara e di vasta portata, lo studio può comportare un impegno anche di diversi anni. Gratuitamente, nel proprio tempo libero e con dubbia utilità per la quotidianità lavorativa.

Una pressione ancora maggiore è legata alle ricorrenti visite presso il servizio medico ferroviario. Anche in questo caso, la paura di perdere il lavoro è parte integrante di ogni controllo. Si tratta di un esame su cui non si ha nessuna voce in capitolo, a meno che non si subordini il proprio stile di vita alle esigenze professionali, ma questo significherebbe anche dover rinunciare al lavoro a turni variabili. E purtroppo, ancora una volta, è un dato di fatto che i requisiti diventano sempre più selettivi. Se c'è anche il benché minimo dubbio, il medico non permette a nessuno di entrare in cabina di guida. Quindi, ancora una volta la paura che qualcuno possa sbagliare qualcosa, con tutte le conseguenze che ne derivano. Comunque sia, mai assumersi delle responsabilità ed evitare di perdere il controllo.

Le ferrovie gestiscono un apparato di sicurezza di proporzioni considerevoli che funziona proprio in base a questi principi. Con continue analisi dei rischi per ogni effetto teorico, si cerca di limitare quanto più possibile la responsabilità. Si reagisce



prima di vedere se il calcolatore di frenata riconosce le condizioni atmosferiche sfavorevoli e come reagisce e solo allora adeguo il mio stile di guida. Di norma, è anche più difensivo, ma mi adeguo ad ogni cambiamento del tempo. La cosa interessante è che dei veicoli identici reagiscono in modo molto diverso a seconda del software programmato.

Si tratta di uno sviluppo tecnico che ha creato un'interfaccia aggiuntiva e che richiede una maggiore attenzione da parte mia. Il comportamento variabile dei veicoli non dipende però solo dalle condizioni meteorologiche.

Per evitare di subire delle perdite monetarie legate al consumo di elettricità, i veicoli vengono costantemente adeguati, sia a livello di software che di hardware. Ma sempre solo su singoli veicoli di prova. Di norma, questi test non hanno particolarmente successo, bensì generano solo molti costi, ciò che ci porta ancora una volta a parlare di comportamenti irrazionali.

Per non dover usare di continuo la parola paura, mi permetto di criticare anche i piani di automazione. Per inciso, considero le intenzioni del tutto legittime. La gestione del previsto aumento del traffico sulla rete attuale pone le ferrovie davanti a grandi sfide.

Con l'automazione parziale ci si ripromette di ridurre i tempi di transito dei treni e aumentare i valori della puntualità. Allo stesso tempo, l'esercizio dovrebbe diventare più vantaggioso. In altre parole, una gallina dalle uova d'oro o, per l'appunto, soprattutto uno specchio per le allodole. Per ridurre i tempi di percorrenza dei treni sono comunque necessarie delle complesse ristrutturazioni dei posti di manovra,

però solo ai problemi che prima sono stati segnalati. Di conseguenza, i casi che non sono stati segnalati non si sono verificati. Si è persino consapevoli dell'allarmante basso tasso di segnalazione. Non si intravede però una soluzione a questo problema. L'elaborazione di ogni segnalazione teorica sarebbe tuttavia lucrativa dal punto di vista della creazione di nuovi posti di lavoro.

Per quel che mi riguarda, io ho soprattutto paura degli sviluppi tecnici di dubbia utilità. Tanto per fare un esempio, parliamo anche solo del maltempo. Con i vecchi veicoli automaticamente guidati il treno in modo più difensivo, con quelli moderni aspetto



indipendentemente dal grado di automazione. Tuttavia, anche un macchinista ben informato, debitamente qualificato e motivato può facilmente aumentare i valori della puntualità. Le condizioni del materiale rotabile e dell'infrastruttura, come pure i vari fattori esterni, sono i principali punti critici in tutti i possibili metodi operativi. Un funzionamento automatico o semiautomatico di certo non è inoltre più conveniente. Finché non si chiariscono le questioni della responsabilità, rispettivamente finché i produttori non si assumono alcuna responsabilità per le condizioni operative, sui treni ci sarà sempre bisogno di un essere umano a mo' di cuscinetto giuridico. E questo raramente è gratis. È inoltre illusorio credere che l'installazione di un computer sul treno sia un investimento sufficiente. L'industria non sarebbe interessata al successo se non vendesse dei costosi programmi di manutenzione con aggiornamenti software e sviluppi tecnici. Chiunque in ufficio abbia già fatto un update del software sul proprio computer sa benissimo che durante questo periodo non si può lavorare al computer. Nel caso dei treni, i tempi morti aumentano di conseguenza. E, questo, per tutta la durata che il computer o l'operatore del software ritiene opportuna. Quello che noi carichiamo sui nostri veicoli è tutta un'altra questione. Sicuramente ci terrà alquanto occupati in futuro, ma ho seri dubbi che questo possa rendere l'esercizio più veloce.

Questo ci porta alla robustezza operativa, che probabilmente è all'origine di una delle maggiori paure delle ferrovie. Come è noto, la ferrovia in quanto tale è un sistema molto robusto, ma anche inerte. Ci vogliono molte circostanze avverse

per scatenare un grave incidente. Tuttavia, l'approccio per raggiungere la massima sicurezza possibile sarebbe quello di ridurre al minimo ciascuno di questi effetti. Come, per esempio, nel caso delle scarpe pesanti di cui parlavo prima.

Quello che invece succede oggi, non solo presso le ferrovie ma anche presso i committenti e gli organi di controllo, è la ricerca costante di possibili potenziali di risparmio. E questo, oltre agli auspicati effetti teorici, fa sì che attualmente il sistema ferroviario stia diventando sempre più costoso. Questo automaticamente va a scapito dei punti rilevanti per la sicurezza e porta all'esaurimento di tutti i margini. Alla faccia dell'ETCS!

Il sistema ferroviario è stato originariamente creato nell'ambito dell'industrializzazione per valorizzare il nostro Paese. La manutenzione è costosa e gli sforzi della concorrenza neoliberista difficilmente funzionano. Si pensi all'Inghilterra o alla Germania, dove le rovinose lotte di mercato non portano alcun valore aggiunto al cliente. I prezzi dei biglietti aumentano, la qualità è bassa e le condizioni di lavoro a volte sono disastrose. E, per spostarsi, il cliente non ha nemmeno la possibilità di scegliere il proprio prodotto ottimale. Le concessioni spesso vanno a favore di un unico fornitore. A meno che, ovviamente, il cliente non possieda un'auto.

Il sistema ferroviario ha tutto il potenziale per offrire un trasporto di massa all'interno degli agglomerati o dei centri urbani limitrofi. È solo lì che effettivamente si può guadagnare. Tutto ciò che esula da questo contesto è un bene di lusso per il quale noi in Svizzera dobbiamo pagare molto. E nonostante gli sforzi politici per gestire

la rete a tariffe possibilmente basse, nella loro pseudo-concorrenza le ferrovie non riescono a raggiungere questo obiettivo. Abbiamo bisogno di una pianificazione integrale dei servizi e del personale in tutte le ferrovie. I veicoli moderni si assomigliano sempre di più. Le sinergie potrebbero quindi essere sfruttate anche per la manutenzione e l'impiego del materiale rotabile. Quello che purtroppo manca completamente è la continuità. Nascono di continuo centinaia di progetti occupazionali, soprattutto grazie alla spinta all'innovazione. Esiste realmente un altro settore in cui è il cliente finale a promuovere l'innovazione? Sarebbe compito dell'industria proccacciarsi gli ordini con dei prodotti validi e avanzati.

Ma nei mercati regolamentati e sovvenzionati evidentemente si applicano delle regole diverse.

Ci sono molti approcci e la ferrovia è un sistema estremamente complesso, ne sono ben consapevole. Ma sono anche assolutamente convinto che attualmente ci stiamo muovendo in una direzione alquanto discutibile.

Non dobbiamo inoltre avere paura di mettere in discussione in maniera critica la plausibilità della via intrapresa e, se necessario, di ripensare le strategie. Può valerne la pena.

E se tutto questo vi ha un po' frastornati, dopo ci sarà un aperitivo con del buon vino che sicuramente vi aiuterà a rilassarvi come si deve. Ma non troppo, altrimenti poi vi assale di nuovo la paura del servizio medico ferroviario, almeno per alcuni di noi.

Tante grazie per l'attenzione. ➔



## Discorso di Hubert Giger

Assemblea Generale 25.3.2023 a Burgdorf. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*



Gentili signore e signori,  
Care e cari colleghi,

Due eventi importanti, indipendentemente dal risultato, hanno messo in discussione l'immagine del VSLF.

Da un lato, il nuovo CCL di FFS Cargo International con una regolamentazione dell'orario di lavoro che va a penalizzare unicamente il personale di locomotiva e, dall'altro, l'adozione da parte di FFS Cargo del sistema salariale FFS, con l'integrazio-

ne di nuovi profili professionali, che in futuro comporterà una perdita salariale del 9,5%.

Entrambe le trattative hanno in comune il fatto che ad essere penalizzato sarà solo il personale di locomotiva di cat. B. Questo incide sulla simmetria dei sacrifici all'interno dell'azienda. Onestamente non riusciamo a capire perché un datore di lavoro responsabile debba avanzare simili pretese.

Tanto più che sono proprio i collaboratori che lavorano a turni che non possono approfittare delle odierne conquiste sociali, come l'home office, e che in realtà avrebbero dovuto beneficiare di condizioni di lavoro migliori e al passo con i tempi. Il fatto che i nostri pendolari siano assenti il lunedì e il venerdì è la prova evidente che lavorare da casa è semplicemente un modo piacevole per prolungare il fine settimana.

A questo punto non possiamo non mettere in discussione i sistemi e i criteri di classificazione dei sistemi salariali in generale. Non si viene pagati per quello che si fa, bensì per quello che uno stabilisce autonomamente in base al proprio indice dei salari. Se confrontato con la responsabilità e l'impatto di eventuali decisioni sbagliate, il personale di locomotiva di certo non è pagato troppo.

Le nuove regolamentazioni di FFS Cargo International e FFS Cargo sono state sottoscritte da tutte le parti in causa, ma senza il VSLF, e a noi è stato addirittura revocato il CCL. L'unica opzione che ci restava era pertanto quella di stare al gioco per poter continuare a rappresentare i nostri membri al tavolo delle trattative.

È confermato che non è possibile introdurre dei peggioramenti delle condizioni di lavoro se i sindacati non sono disposti a sottoscriverli.



## Significato per il VSLF

Cosa significa questo per il VSLF? C'è ancora bisogno di noi se apparentemente non possiamo influenzare nulla?

Sì, certo. Dobbiamo andare avanti. Non tanto per il sindacato fine a se stesso, ma per le nostre condizioni di lavoro e quindi per le ferrovie. Dobbiamo posizionarci ancora meglio, comunicare in modo ancora più aperto e perseguire la nostra linea in modo ancora più coerente.

Il risultato parla da sé. In queste trattative sono i lavoratori ad aver perso e, allo stesso tempo, anche le imprese. I segnali non fanno ben sperare per delle condizioni di lavoro anacronistiche.

E non dimentichiamo che noi del VSLF possiamo sempre imboccare la strada dell'opposizione. Siamo indipendenti, anche dal punto di vista finanziario.

## Inasprimenti

La pressione si fa sentire anche in altri settori. Attualmente si sta cercando di dimezzare i tempi di preparazione del servizio. Sta inoltre aumentando la pressione latente a utilizzare quotidianamente l'auto privata per il proprio datore di lavoro.

Ai nuovi macchinisti viene comunicato dove sarà il posto di lavoro solo verso la fine della loro formazione perché, nonostante l'orario annuale nel trasporto passeggeri, non si sa dove ci sarà bisogno di personale.

E, come ciliegina sulla torta, le richieste di turni di lavoro del primo mattino e di turni serali non potranno più essere accolte senza la disponibilità del dipendente. Le richieste di rotazione dei turni sono di vitale importanza per il nostro ambiente e

per la nostra salute e ove possibile vengono concesse da ben 175 anni.

Questi sono solo quattro esempi che avranno degli effetti negativi al più tardi nel medio termine, oltre a delle ripercussioni negative sui costi.

La flessibilità richiesta in termini di tempo e luogo ha un impatto enorme su tutta la vita privata dei dipendenti e delle loro famiglie.

Crediamo seriamente che con queste e altre misure nel 2023 potremo guadagnare ancora punti sul mercato del lavoro? Chi mai può escogitare simili soluzioni di ripiego per risolvere i problemi che proprio loro hanno generato?

Dov'è il calcolo della redditività economica in tutti i suoi aspetti? Dove sono le prospettive a lungo termine? Dov'è il pensiero connesso applicato al know-how ferroviario? E come si possono conciliare queste

---

*Il personale è il capitale più importante di un'azienda moderna; questo vale in particolare per i dipendenti rilevanti per il sistema.*

---

condizioni di lavoro con le brochure patinate interne dei reparti HR? Ci si rende realmente conto che il mercato del lavoro ha subito degli enormi cambiamenti?

Se si cerca la salvezza in soluzioni digitali come la pianificazione integrata della produzione (IPP), allora si potrebbe avere un brusco risveglio. Come del resto per quasi tutte le attuali soluzioni digitali. Da non dimenticare che la digitalizzazione non è sempre la soluzione migliore, spesso è addirittura parte del problema.

I risparmi sperati sono teorici e a breve termine, e saranno più che compensati già a medio termine. Già oggi le imprese operano in una modalità in cui principalmente reagiscono invece di agire con lungimiranza. Il nostro stesso treno ci sta sorpassando.

## Responsabilità

Il personale è il capitale più importante di un'azienda moderna; questo vale in particolare per i dipendenti rilevanti per il sistema. Il know-how ferroviario, e pertanto il successo dell'azienda, non può essere sostituito da espedienti digitali, tanto più che i fornitori di queste "soluzioni digitali" sono soprattutto interessati a vendere il loro prodotto.

Non per niente al punto 1 della sua strategia aziendale la BLS scrive: "I nostri collaboratori sono la chiave del successo". Noi aggiungiamo: "Abbiamo bisogno di persone con specifiche competenze, non di soluzioni digitali".

Alla televisione tedesca si dice che le ferrovie svizzere risolvono i piccoli problemi prima che diventino troppo grandi.

Ebbene, anche in Svizzera i piccoli problemi sempre più spesso non vengono più riconosciuti e capiti. Di conseguenza, non si riesce più a capire se da essi possono derivare dei problemi più importanti. Ci si concentra sempre più sulla gestione dei problemi invece di risolverli. Non possiamo permetterci questa mediocrità.

Problemi nella ricerca di nuove leve, problemi con le norme di sicurezza, problemi di capacità, di indebitamento, di manutenzione, con i sistemi informatici, con il traffico transfrontaliero, con i sistemi di



informazione alla clientela, con gli accoppiatori automatici, di ammodernamento delle stazioni, di chiusura delle linee che durano mesi, di oscillazione dei treni, ecc., ecc. E di recente riscontriamo anche dei nuovi problemi, come le stazioni sotterranee maleodoranti.

Tutti questi problemi non solo hanno il potenziale per diventare ancora più importanti e alimentarsi a vicenda, ma in alcuni casi sono già troppo grandi.

## Chi è responsabile di tutto ciò?

Non è certo un caso che l'obiettivo annuale delle FFS per il 2023 sia "Mi assumo la responsabilità".

Quello che funziona alla grande nel settore ferroviario, grazie all'UTP, all'UFT e all'industria è il fatto di delegare la responsabilità a qualcun altro. Ho tre fratelli e conosco molto bene questo sistema.

E se non si riesce più a trasferire la responsabilità, la colpa è sicuramente dell'Europa. E tutto ciò che arriva da Bruxelles viene comunque visto dai nostri uffici federali come qualcosa di intoccabile.

Grazie alle numerose direttive, alle garanzie trasversali e ai compiti condivisi, la responsabilità viene ripartita all'infinito. Non per niente la linea, le risorse umane HR, i reparti qualità come QSA e infine anche lo sviluppo aziendale sono coinvolti in tutte le decisioni. Temo tuttavia che tutti questi reparti esistano solo per poter ripartire le responsabilità. E se dovesse esserci ancora un po' di responsabilità residua, delle costose società di consulenza esterne aiutano a disperderla una volta per tutte.

Il fatto che non venga assunta alcuna responsabilità si basa anche sulla logica che tutti coloro che occupano posizioni di responsabilità non sono i proprietari dell'a-

zienda. L'azienda non appartiene a loro. Quindi non li riguarda cosa succede all'azienda stessa e come potrà diventare tra 10 anni.

Nel caso del 2013 di Wimmis, nell'Oberland bernese, dove un treno è partito con le porte aperte e una donna è stata trascinata via, il macchinista della BLS è stato condannato dal tribunale del Canton Berna per lesioni personali semplici colpose. Sebbene il veicolo non soddisfacesse i requisiti dell'ordinanza sulla legge ferroviaria, né il DATEC, l'UFT o la BLS sono stati ritenuti colpevoli. E tanto meno i dipendenti che hanno disposto l'elusione dell'ordinanza sulla legge ferroviaria.

Noi macchinisti sappiamo molto bene cosa significa assumersi delle responsabilità. Siamo infatti in grado di imparare e di adattarci a questa qualità. In ogni caso, non siamo pagati per la responsabilità che ci dobbiamo assumere.

Questo sottrarsi alle proprie responsabilità è un processo che dura da anni e decenni. Ma ormai è praticamente irreversibile. In quest'ottica, l'obiettivo annuale delle FFS per il 2023 "Mi assumo la responsabilità" è più una descrizione del problema che un vero obiettivo. Con le strutture odierne una soluzione è ancora lontana.

## Previsione

Permettetemi di azzardare una previsione. La pressione sul personale aumenterà ancora. I flussi finanziari del settore pubblico si potrebbero prosciugare nel tempo. Tanto più che l'attrattiva e la qualità dei nostri trasporti pubblici, nel complesso, non miglioreranno. Ma diventeranno più costosi.

Finora non siamo ancora riusciti a portare i salari del personale di locomotiva delle



imprese di trasporto a basso costo al livello precedente al 2000. Solo presso la casa madre FFS e FFS Cargo siamo riusciti a negoziare un avanzamento salariale in linea con il mercato. A rimanere indietro sono i perdenti degli ultimi 20 anni. La BLS è sempre stata una delle poche imprese ad avere un avanzamento accettabile e un livello finale altrettanto accettabile.

Abbiamo ancora dei sistemi salariali con una differenza dal minimo al massimo salariale del 60% e un avanzamento di oltre 15 anni. Per lo stesso lavoro, beninteso. Le perdite capitalizzate nel corso degli anni sono enormi. Non solo questo è poco attraente, ma anche un'evidente discriminazione legata all'età. La discriminazione salariale non migliora l'immagine delle imprese.

Beninteso, le ferrovie sono dei buoni datori di lavoro, ma non necessariamente per tutte le funzioni.

Non dimentichiamo che il macchinista non è più legato alla cabina di guida e pertanto non è più una professione monopolistica. Fuori dalla cabina di guida, tutto il mondo gli è aperto. La pressione del mercato sulle imprese ferroviarie è destinata ad aumentare proporzionalmente al peggioramento delle condizioni di lavoro.

E cosa offriamo oggi al personale di locomotiva? Un lavoro monotono e ripetitivo, con la prospettiva di treni semiautomatici basati sull'ATO-GoA 2. Ingaggi sempre più brevi e turni di lavoro sempre più penalizzanti. Un'attività in cui una pausa pranzo seduti a tavola è un'eccezione. Come se non bastasse, la perenne sensazione di essere troppo cari, troppo poco flessibili e

troppo pignoli. E non da ultimo, il rischio latente di perdere la licenza, e quindi il lavoro, per motivi di salute.

Dati questi presupposti siamo davvero attrezzati per il futuro? Delle misure di flessibilizzazione sempre più astruse e degli espedienti digitali non sono delle reali

*I risparmi intelligenti e l'aumento dell'attrattività risiedono nella cooperazione e nella collaborazione tra il personale viaggiante.*

soluzioni. Vedi Sopra. Resta da vedere se la pianificazione integrata della produzione (IPP) avrà imparato dai propri errori. Ma anche in questo caso gli utenti, ossia lo specifico know-how ferroviario, al massimo sono coinvolti solo marginalmente, e questo non è un buon segno. E dato che un buon 1/3 del personale di locomotiva andrà in pensione nei prossimi anni, è adesso che dovremmo reagire.

#### Cooperazione

I risparmi intelligenti e l'aumento dell'attrattività risiedono nella cooperazione e nella collaborazione tra il personale viaggiante.

Sargans, Buchs e Coira, per esempio, con le ferrovie SOB - FFS - FFS Cargo sarebbero un'opzione valida per coprire i servizi in modo congiunto e produttivo. Più flessibilità grazie a maggiori risorse di personale, meno corse in taxi, maggiore stabilità e padronanza dei processi. Riduzione dei rischi in caso di cancellazioni dei treni, perturbazioni e cantieri. E non da ultimo,

un aumento significativo dell'attrattività della professione e della sicurezza del posto di lavoro. Il potenziale è enorme.

In alcuni casi, questa cooperazione sta già funzionando senza problemi, come con TILO in Ticino, con le FFS a Erstfeld, con la BLS, con RegionAlps, con Thurbo nel traffico a lunga percorrenza, ecc.

Ma, evidentemente, non può funzionare con gli stessi operatori in altre sedi. Perché la cooperazione non funziona in linea di principio? Manca la volontà. Non si vuole. Mancano persone responsabili che si assumano le proprie responsabilità, manca la resilienza e, a quanto pare, manca anche la pressione finanziaria.

Siamo sinceri, una più stretta cooperazione porterebbe sia dei significativi incrementi dell'efficienza che dei risparmi. In altre parole, potrebbe costare il posto di lavoro a coloro che gestiscono i problemi. E nessuno rinuncia volontariamente al proprio posto.

Stando alle indicazioni dell'UFT, nel trasporto regionale in futuro si dovrà risparmiare il 2% dei costi. Staremo a vedere cosa succederà.

In definitiva, non si tratta di risparmiare, ma di una lotta di ripartizione.

In questa lotta di ripartizione, noi stiamo chiaramente dalla parte di quelle imprese che vogliono davvero diventare più snelle, più efficienti e più sostenibili. Anche in questo caso ci assumiamo la responsabilità di garantire alle ferrovie un futuro stabile.

Su di noi si può contare. ➔



## Membri 1.3.2023

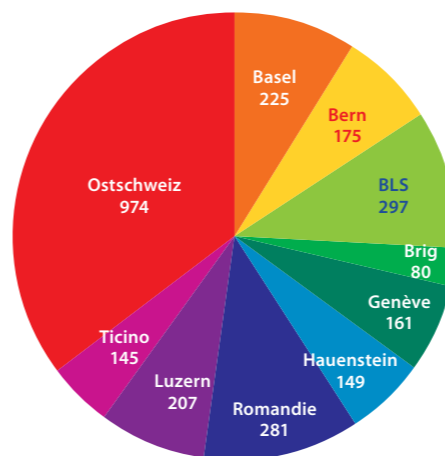
Tobias Früh, cassiere VSLF

### Membri attivi ≥5

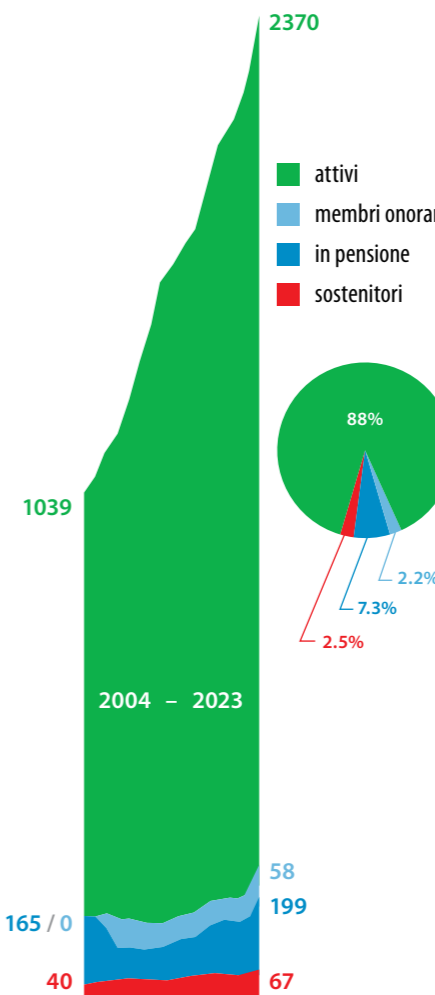
SBB	1678	DB Cargo Schweiz	11
BLS	263	MEV	10
SOB	150	railCare	10
thurbo	76	RegionAlps	9
TILO	62	TXLOGISTIK	5
CIS	60	Confederation	5

### Membri sezioni 1.3.2023

Totale: 2694



### Membri 2004-2023



### Membri nei depositi

1	Bauma	24	Fribourg
1	Martigny	25	andere
1	Rümlang	26	Kreuzlingen
1	Zweisimmen	27	St. Gallen
2	Buchs/SG	27	Ziegelbrücke
2	Castione TI	29	Lausanne Triage
2	Sion/Sitten	30	Thun
3	Oensingen	32	Einsiedeln
3	Rorschach	33	Schaffhausen
3	Samstagern	36	Arth Goldau
3	Solothurn	37	Zug
4	Beinwil am See	40	Sargans
4	Bülach	42	Spiez
4	Landquart	50	Muttenz
4	Weinfelden	54	Chiasso
5	Chaux-de-Fonds	56	Olten
7	Huttwil	58	RBL
7	Vallorbe	59	Brugg
8	Wil	65	Rapperswil
10	Delémont	74	Bellinzona
13	Chur	74	Winterthur
14	Payerne	82	Biel
15	Langnau	84	Brig
15	Neuchâtel	96	Altstetten
16	Romanshorn	109	Lausanne
18	Aarau	119	Luzern
18	Erstfeld	135	Bern
19	Burgdorf	152	Genève
20	Herisau	171	Basel
20	Interlaken Ost	258	Zürich
23	St-Maurice		



# 50 anni di servizio presso le FFS

Il 23 aprile 2023, Werner Sturzenegger ha festeggiato i suoi 50 anni di servizio presso le FFS. Lo abbiamo incontrato all'Oase di Zurigo HB.

Markus Leutwyler

## LocoFolio: Congratulazioni per il tuo 50° anniversario di servizio presso le FFS! Mezzo secolo presso lo stesso datore di lavoro, semplicemente fantastico!

Werner: Sono molto felice di poter continuare a lavorare al 50% come macchinista anche dopo aver raggiunto l'età della pensione.

## Ma partiamo dall'inizio. Hai sempre voluto fare il macchinista?

Sì, fin dall'asilo mi era chiaro che volevo intraprendere questa professione, non c'è mai stato altro per me. Già da piccolo giocavo con una piccola locomotiva, sin da quando ero nel seggiolone. La ferrovia era presente sempre e ovunque.

Sin da piccolo a casa avevo una ferrovia WESA e BUCO e con un compagno di scuola giocavo anche con il modellino HO che mio padre aveva allestito in un letto a parete pieghevole.

## Com'è iniziata la tua carriera alle FFS?

Alle elementari ero solo un alunno mediocre e il mio interesse era sempre rivolto alla ferrovia e al bricolage tecnico. Di tanto in tanto a casa c'era un cortocircuito o restavo fulminato, e così mio padre mi aveva ben presto regalato un tester di fase.

Dopo aver superato a pieni voti l'esame d'ammissione alla scuola secondaria (i miei genitori mi avevano promesso un modellino ferroviario LGB se passavo l'esame), ho frequentato questa scuola che, il

23 aprile 1973, mi ha permesso di iniziare un apprendistato come elettromeccanico presso le officine principali delle FFS di Zurigo. Il lavoro mi piaceva molto e mi ha permesso di arricchirmi e di crescere professionalmente. Ho ricevuto un forte sostegno e ho avuto anche la possibilità di frequentare la scuola media professionale di Zurigo, ciò che è stato molto positivo per me. L'apprendistato è durato quattro anni e ho concluso con il miglior esame del mio anno di tirocinio.

Nonostante la crisi economica e un blocco del personale, nel 1977 ho potuto continuare a lavorare alle FFS e da montatore di cabine di manovra sono diventato sorvegliante a Wallisellen, che era responsabile dell'Unterland e dell'Oberland zurighese, il distretto con il maggior numero di barriere. Mi occupavo anche delle vecchie cabine di manovra con semafori e segnali a disco ribaltabile. Io c'ero quando poco prima dell'introduzione del doppio binario per Uster ZH, a Schwerzenbach ZH è stato installato un nuovo semaforo come segnale d'entrata, che poi ha dovuto essere rimosso poco dopo.

## Quindi era così all'epoca...

## Oggi è tutto monitorato da remoto. Come hai vissuto questi cambiamenti?

Raggiungevo sempre i cantieri in treno con la mia cassetta degli attrezzi, oppure ci portavano sul posto tutti in gruppo con il bus VW. C'erano lavori di ristrutturazio-

ne o di riparazione da fare sulle cabine di manovra, nella sala relè o sugli impianti esterni. Anche tutte le batterie delle stazioni e delle postazioni dei casellanti dovevano essere controllate e revisionate periodicamente.

Già allora mi sembrava di vivere in un'epoca che si era fermata. A Nänikon c'era ancora il capostazione che aveva tre galloni (strisce) sul berretto. Le cabine di manovra erano per lo più ancora all'aperto. In caso di emergenza, potevano essere azionate con una manovella. Nella sala di controllo si sentiva il ticchettio dei relè. Le barriere venivano abbassate a mano. I segnali delle barriere e degli incroci erano nell'ordine di marcia. Molto particolari erano anche le campane delle stazioni. Allo sportello si potevano acquistare i biglietti, consegnare i bagagli e le merci.

Col tempo, sempre più linee sono state monitorate da remoto. All'inizio c'era comunque ancora molto personale, ma poi è stato gradualmente ridotto.

Nello stesso anno, nel 1977, ho fatto la scuola reclute estiva come soldato di trasmissione nella divisione artiglieria a Frauenfeld TG. Purtroppo non ce l'ho fatta ad arruolarmi come trombettista militare.

## Come è proseguita la tua carriera?

Dopo sono stato un anno alle officine principali delle FFS nella sala prove elettriche con una sezione ad alta tensione e una a bassa tensione e sono stato assegnato all'elettronica fine. Lì si testavano i relè, si regolavano i contattori e si faceva la manutenzione dei comandi delle ventole e dei regolatori di frequenza e di tensione del treno TEE, come pure degli impianti di amplificazione per gli altoparlanti. Mi è sempre piaciuto lavorare in modo preciso e pulito e ed ero particolarmente interessato alla parte elettrica. Ho sempre detto però che volevo fare il macchinista.

Dopo aver superato l'esame di ammissione, il 1° maggio 1979 ho iniziato la formazione di macchinista a Zurigo HB. Mi piaceva studiare i regolamenti e di solito ottenevo degli ottimi risultati agli esami. Davo anche ripetizioni di elettrotecnica ai miei colleghi.

Durante gli esami spesso scrivevamo pagine e pagine di testi a mano. Dopo il grande esame, l'allora capo macchinista aveva abbassato il mio risultato al 95% perché non avevo scritto bene, anche se tutte le risposte erano corrette.



Werner Sturzenegger 2023

Siccome c'era carenza di personale, per un anno abbiamo potuto preparare e smistare i treni come aiuto macchinisti. Dovevamo fare anche delle corse scortate più lunghe come meccanici di bordo su un treno a due piani della SNCF noleggiato, con un generatore diesel per il riscaldamento e la ventilazione.

## E poi è arrivato il grande momento!

Sì, è stato nel 1982. Ho fatto la corsa di prova con l'OLF Peter Fehr. Durante quella breve corsa di prova con una Ae 4/7, viaggiavo con un 40 assi da Rapperswil a Zurigo HB via Uster. In quell'occasione avevo acceso il motore in modo piuttosto brusco, il treno ha avuto qualche scossone e la trazione è stata interrotta dall'interruttore principale. Il capo macchinista mi aveva detto che non avevo rispettato i valori di corrente. Ma io avevo la sensazione che ci fosse qualcos'altro che non andava. L'OLF aveva minacciato di interrompere l'esame se fosse successo di nuovo. A Zurigo, il segnale per il deposito F era chiuso, allora ha controllato e ha visto che i relè non rispondevano. Non era quindi colpa mia, ma c'erano realmente delle piccole interruzioni di corrente nella rete. A quel tempo la rete era ancora piuttosto instabile.

## Com'è stata la tua prima volta da solo?

Non ero completamente solo, perché con me c'era un macchinista principiante. Ab-

biamo viaggiato con un treno rapido fino a Sciaffusa e ritorno. Durante la pausa siamo andati a piedi fino alle cascate del Reno. Improvvisamente eravamo a corto di tempo e abbiamo dovuto prendere l'autobus per tornare a Sciaffusa. È stata comunque una sensazione fantastica essere finalmente un macchinista indipendente, era come essere al settimo cielo. A proposito, mi piace ancora portare con me i macchinisti principianti, lo trovo bello e arricchente.

## Come veniva visto il personale di locomotiva?

Per lo più ho avuto sempre dei buoni riscontri, tranne in un caso in cui ho avuto un forte ritardo da Basilea a Zurigo HB a causa di un guasto tecnico e una donna anziana con un dialetto della Svizzera orientale all'arrivo si è lamentata dicendo che era stato un «viaggio disastroso». Mi è sempre piaciuta la diversificazione: treni merci, treni regionali, treni rapidi. Eravamo anche spesso di riserva e qualche volta si poteva (o si doveva) giocare a jass. Ma io preferivo andare in giro con la mia locomotiva. Come macchinisti, avevamo anche dei turni di notte continuati e dei pernottamenti fuori casa, come a Brugg, Coblenza, Niederweningen, Hinwil, Bauma, Ziegelbrücke, Glarona e Linthal. Le stazioni non potevano essere cambiate, ossia non c'erano treni di materiale vuoto.

Allora passavamo la notte in una stanza della stazione terminale e si ripartiva con il primo treno.

## Conosco dei colleghi più anziani che si sentono frustrati da tutti questi cambiamenti. Tu come hai fatto per trovare ancora così tanto piacere nel tuo lavoro dopo cinquant'anni?

Ho avuto il privilegio di prendere parte all'inaugurazione della S-Bahn di Zurigo e, nel maggio 1990, ho guidato la prima S7 da Zurigo HB a Winterthur alla presenza della SRF con il consigliere cantonale Hans Küenzi e Georg Elser della ZVV. Ho assistito anche all'inaugurazione della NBS, della GbG e della GbC, per le quali ho completato una complessa formazione aggiuntiva per l'ETCS Level 1 e 2. Poi si sono aggiunti anche dei treni più recenti. Ho seguito per esempio la formazione con l'ETR / Astoro, il Giruno e l'FVD. Viaggiare in Ticino è sempre stato il mio obiettivo più grande, ciò che poi ho potuto fare regolarmente dal 2004 in avanti. A causa dei tanti guasti, non ero però particolarmente entusiasta del Cisalpino ETR 470, sebbene l'allora OLF Henri Suter me lo avesse proposto. Ho invece potuto viaggiare con i treni CIS trainati da locomotive, anche in doppia trazione.

Il Gottardo mi ha affascinato da sempre. È stato il momento clou nella mia vita di



Werner Sturzenegger 1964

# Locomotive storiche a Olten

## Festa del deposito di Olten 26 & 27 agosto 2023



## Benvenuti nella città ferroviaria di Olten

Care visitatrici e cari visitatori,

A nome del team 10439 Locomotive storiche Olten vi porgo il benvenuto alla nostra Festa del Deposito di Olten 2023. Finalmente può avere luogo! Sei anni fa, i membri del team 10439 hanno formato un comitato organizzativo (CO) che ha iniziato a pianificare questo evento. Per ben due volte il coronavirus ci ha messo i bastoni tra le ruote: la Festa del Deposito infatti non ha potuto aver luogo né nel 2020 né nel 2021. Dato che nel 2022, nello stesso periodo si è svolta la Festa federale dei lottatori e degli alpigiani a Pratteln, abbiamo deciso di rinunciare. Adesso però siamo contenti che ci sia il via libera per poter realizzare questo nostro desiderio che accarezziamo da lungo tempo!

Olten vanta una lunghissima tradizione ferroviaria. Nel 1856, la Ferrovia centrale svizzera ha inaugurato la linea da Aarau a Emmenbrücke via Olten, seguita due anni più tardi dal collegamento attraverso il tunnel di Hauenstein via Läufelfingen per Basilea e quindi alla rete ferroviaria europea. Come punto nodale delle principali linee svizzere da nord-sud e ovest-est, nonché sede delle officine e del centro riparazioni e, più recentemente, come centro operativo della regione centrale e sede della polizia dei trasporti delle FFS, la nostra città è strettamente legata al mondo della ferrovia.

La nostra festa ha come motto «100 anni di trazione elettrica». Noi del team 10439 siamo orgogliosi di poterci prendere cura di diverse veterane che sono tra le più vecchie locomotive elettriche funzionanti in Svizzera, come la Be 4/7 12504 del 1921, la Ae 3/5 10217 del 1924 o l'omonima della nostra associazione, la Ae 3/6 II 10439 del 1925. Vantiamo una collezione con oltre 50 anni di storia ferroviaria svizzera che potrete ammirare di persona. Anche per i visitatori più giovani sono previste diverse attività, come la ferrovia da giardino, un cinema e la possibilità di creare il proprio vagone ferroviario in miniatura.

Grazie al nostro lavoro svolto su base volontaria, ci impegniamo a conservare questi veicoli in ottime condizioni per i posteri. Nell'areale della festa potrete ammirare questi testimoni degli albori della trazione elettrica. Dei team ospiti con cui collaboriamo provenienti da tutta la Svizzera vi offrono inoltre la possibilità di fare una gita con un treno speciale.

Vi auguro un piacevole soggiorno e di fare delle esperienze indimenticabili.

Hans-Peter Kaiser

Macchinista FFS e responsabile CO della Festa del Deposito di Olten 2023

### Team 10439 Historische Loks Olten

Es werden verschiedene Lok-Teams aus der ganzen Schweiz mit ihren Fahrzeugen teilnehmen. Im Depot präsentieren sich zahlreiche spannende Aussteller aus der Szene, da hat's für alle etwas!

Die Extrazüge der Teams bringen die Festbesucher nach Olten und wieder zurück.

Auf dem Festgelände können die historischen Elektroloks genau begutachtet werden und auskunftsfreudige Teammitglieder beantworten gerne Fragen.

Am Festwochenende verkehren diverse Extrazüge ab Olten. Für die Kleinen gibt's ein Extraprogramm.

Der Lösch- und Rettungszug von SBB-Intervention Olten wird von fachkundigem Personal den Besuchern vorgestellt.

Im historischen Depot werden sich verschiedene Aussteller der Öffentlichkeit zeigen. Unsere Festwirtschaft sorgt für lukullische Genüsse.

Festzeiten:  
Sa: 10 – 18 Uhr / Festzelt bis 20 Uhr  
So: 10 – 17 Uhr

Die Anreise ist nur mit dem öffentlichen Verkehr möglich.

[depotfest-olten.ch](http://depotfest-olten.ch)

macchinista, che però ho potuto vivere solo nel mio 22° anno come macchinista. Anche il tempo, le tempeste di neve o perfino le valanghe facevano la loro parte. Un'altra cosa che mi rende felice sono le FFS. Trovo che sia sempre ancora un'ottima compagnia. Le FFS sono semplicemente indispensabili e sono parte integrante della nostra società. Non riesco proprio a immaginare la Svizzera senza la ferrovia. C'è ordine dappertutto, tutti si sforzano di fare del loro meglio, tutti sanno cosa dipende da loro. La maggior parte dei colleghi è molto gentile e disponibile, ma anche i superiori. Ovviamente ce ne sono anche altri, ma è così dappertutto.

### Scrivi spesso delle notifiche?

Sì, ho sempre scritto molte notifiche e di norma riportavo quasi tutto, oltre a compilare molti moduli di riparazione. A causa mia, il deposito locomotive aveva sempre lavoro. Ho sempre voluto consegnare la locomotiva in ordine e far riparare gli eventuali problemi.

### Come veniva vista la cosa?

A volte c'era un po' di malumore, anche con i singoli superiori. Ma le mie critiche erano sempre pertinenti e per lo più obiettive e costruttive. Molte mie proposte di miglioramento sono state rifiutate, ma in seguito sono state introdotte tacitamente.

### Non ti è mai venuta voglia di accettare un altro lavoro?

No, al massimo con la Ferrovia retica. Ma nel deposito di Zurigo mi sono sempre trovato bene, il lavoro era bello, interessante e variato.

### Qual è per te la ferrovia più bella della Svizzera?

Sicuramente il Gottardo e il Ticino, ma anche le corse nella Svizzera francese sono sempre state belle e piacevoli.

### Cos'è che ti crea problemi?

Nel 1999, con la divisionalizzazione, molte cose sono andate distrutte. Nell'azienda si è diffuso uno spirito negativo, dove contavano solo la logica economica e il denaro e quindi molti colleghi si sentivano frustrati e disorientati. La pressione psicologica è aumentata di continuo e i tempi sono stati accorciati. Lavorare in modo scrupoloso è diventato sempre più difficile. La gente è stata messa anche l'una contro l'altra. An-

che la cooperazione tra reparti è peggiorata. La coesione all'interno delle FFS ne ha risentito molto.

### Le cose vanno di nuovo meglio oggi?

Con l'eliminazione dei treni merci, le condizioni di lavoro sono nuovamente migliorate, sono diventate più regolari ed equilibrate. Anni fa, nel deposito di Zurigo una



Werner Sturzenegger a Göschenen 1964

volta avevamo fatto un esperimento con la rotazione in avanti, che era risultata molto piacevole e positiva. Ma con la divisionalizzazione è stata abolita di nuovo.

Quello che noto è che nel frattempo i servizi particolarmente lunghi, di oltre dieci ore, sono decisamente eccessivi. A volte bisogna anche saper dire di no quando si è già lavorato a lungo e ti viene chiesto di fare del lavoro extra, e bisogna riposarsi per bene e prepararsi al meglio in vista del prossimo intenso servizio. Con l'orario elettronico e il LEA, ci è stato tolto molto lavoro di correzione manuale, il che è stato decisamente positivo.

### Quali sono i veicoli che preferisci?

Il Giruno, l'Astoro e la loc 460. Ma in realtà mi piace fare tutto, anche i treni regionali, perché la varietà rende la vita più interessante.

**Tu sei un collaboratore soddisfatto delle FFS da ben 50 anni. Che consigli daresti ai colleghi più giovani, in modo che un giorno anche loro possano guardare indietro a una vita soddisfacente?**

Non bisogna mai perdere il piacere per il proprio lavoro, per la tecnologia e per la

natura. Vivere in modo sano e dormire a sufficienza. Ma anche un bell'hobby, dei buoni amici e la famiglia ne fanno parte. Dal 1984 ho affidato la mia vita a Gesù Cristo, e questo è per me una grande benedizione e una grande fortuna. Voglio prendere sul serio le parole della Bibbia e metterle in pratica nella vita di tutti i giorni nel miglior modo possibile, rispettando

e amando il mio prossimo. Dal 1987, sono membro della Missione Pentecostale di Zurigo e dal 2008 faccio parte del comitato di RailHope (cristiani nella ferrovia e nei trasporti pubblici), dove cerchiamo di sostenere le persone con parole e fatti su base volontaria.

Sono convinto che Dio mi abbia spesso protetto da situazioni di una certa gravità. Ho avuto un infortunio a persone, ma fuori dal mio campo visivo. Una persona si era infilata sotto una carrozza di una S-Bahn e si è tolta la vita. È capitato anche a me di fare degli errori, come una mancata fermata, o addirittura di non vedere un segnale. Ma bisogna anche sapersi perdonare e guardare avanti. La cosa importante è essere corretti, trasparenti e onesti gli uni con gli altri. Cerco anche di trattare sempre il materiale

come se fosse mio e di trattare le persone come vorrei facessero con me. Ecco perché tutti i giorni mi piace ancora andare al lavoro.

### Qualche anno fa sei passato al VSLF. Come mai?

Sento di essere in ottime mani con il VSLF. Una specifica associazione di categoria può rappresentare i nostri interessi molto meglio di un sindacato unico per tutti i gruppi professionali. Ho sempre ricevuto una risposta alle mie richieste, soprattutto da parte dello stesso Hubert Giger. Si sente che c'è un grande impegno e amore per la professione e una buona intesa generale.

### Werner, grazie tante per questa fantastica conversazione e per questo scorcio nella tua personalissima esperienza di vita.

Grazie a voi per il caloroso benvenuto e per la bella conversazione. ➔

*Werner Sturzenegger è nato nel 1957 ed è cresciuto nella città di Zurigo e a Meilen ZH. Attualmente vive con la moglie Rebekka e i due figli in età scolare Samuel (11) e Benjamin (13) a Dietlikon ZH.*



## Fermacarri a Poudeille

Fermati, fermati, fermati, fermati, ti ho detto fermati! Più "fermi" di così non si può. Meglio essere prudenti. Fermacarri a Poudeille. Foto: Elie Gerber. Una foto della stessa situazione ci è pervenuta anche da André Riesen. (RED)



## Cade sul treno

La responsabilità è delle FFS. Commento all'articolo sulla Berner Zeitung del 27.2.2023. "Cade sul treno - le FFS sono responsabili". Secondo una sentenza del tribunale, le Ferrovie federali devono pagare un risarcimento se i passeggeri si feriscono a causa di un sobbalzo del treno".



In futuro la sentenza potrebbe diventare ancora più pesante per il trasporto pubblico, in particolare per gli autobus. Per il personale di locomotiva, una frenata di emergenza o del sistema da parte dei dispositivi di sicurezza diventerà ancora più

problematica, in quanto i passeggeri sul treno si possono ferire. Soprattutto quando all'entrata in stazione e nelle carrozze a due piani ci sono molte persone in piedi sulle scale. Il risultato sarà uno stile di guida ancora più difensivo da parte del personale di locomotiva. (ET)

## Prescrizioni...

Conformemente alla nuova prescrizione, se a Rorschach non sono disponibili almeno i 3/4 di trazione, si può partire. Viene spontaneo chiedersi come mai Rorschach - San Gallo sia riportato nel titolo 9.2.1. Non è facile allestire delle prescrizioni chiare e inequivocabili. O intenzionali. (ET)

**9 Störungen**

**9.1 Defekte Luftfedern**  
Der Triebzug ist möglichst bald, spätestens nach 1'500 km auszusetzen. Die Fahrgäste sind aufzufordern, in anderen Wagen Platz zu nehmen.

**9.2 Ausgeschaltete Fahrmotoren**  
Die Triebzüge sind eingeschaltet oder auf Steuerwagenbetrieb.

Einfachtraktion	Doppeltraktion	max. Steigung	Zug-/Bremsreihe
Traktion vollständig	Traktion vollständig	38 ‰	N 180 ‰
-	1 Halbzug defekt	31 ‰	N 150 ‰
1 Halbzug defekt	2 Halbzüge defekt	21 ‰	N 150 ‰
-	3 Halbzüge defekt	10 ‰	N 150 ‰

**9.2.1 St. Gallen - Rorschach - St. Gallen**  
Sind in St. Gallen nicht mindestens ¼ Traktion vorhanden, so muss spätestens in St. Gallen St. Fiden gewendet werden.

## Segnali di Sciaffusa

L'antico portale segnaletico di Sciaffusa. Le denominazioni dei segnali non sono riconoscibili perché sono coperte. In caso di guasti o notifiche, si fa riferimento alla designazione del segnale. Questa dovrebbe essere leggibile. (ET)



## Mai così tanti posti vacanti

Investrends.ch Secondo lo Swiss Job Market Index dell'ufficio di collocamento Adecco, il numero di posti di lavoro pubblicizzati ha visto una nuova crescita record nell'ultimo trimestre

del 2022. Solo tra i dirigenti ci sono meno posti disponibili.

Secondo un comunicato, dopo aver ristagnato in maniera importante nei primi tre trimestri del 2022, il numero di annunci di lavoro è aumentato di nuovo in modo significativo verso la fine dell'anno. Rispetto all'anno precedente, si è registrato un forte aumento del 23%.

L'aumento percentuale maggiore è stato registrato tra il personale attivo nei servizi e nella vendita (+47%), seguito dal personale d'ufficio e amministrativo (+34%) e dall'artigianato e dal personale ausiliario (+28%). Secondo il rapporto, l'unica variazione negativa rispetto all'anno precedente riguarda i quadri dirigenti (-8%), infatti gli annunci di lavoro sono rimasti a livelli bassi dallo scoppio della pandemia di coronavirus.

Nel rapporto si dice inoltre che la forte crescita in tutta la Svizzera è dovuta principalmente all'importante domanda interna. Grazie agli ordini in arrivo nel settore dei servizi, la domanda di personale qualificato dovrebbe continuare ad aumentare, nonostante la stasi congiunturale all'estero. (RED)

## Il segnale del mese

Circonvallazione nord di Basilea RB. Cucù - dadaaa!Foto: Leandro Ragaz



## Usura e ergonomia

Il personale del treno ha chiesto di non dover lavorare tutto il giorno sui FVD Bombardier. Il personale della carrozza ristorante purtroppo non ha alternative. Oltre ai continui e talvolta bruschi scossoni laterali, sono soprattutto quelli verticali

che quando si sta in piedi si ripercuotono sulle gambe e sulla colonna vertebrale.

Questi scossoni continui, che si protraggono per ore e ore, sono a dir poco sgradevoli per il macchinista.

Pare sia stata completata una valutazione in merito agli scossoni laterali dei veicoli Bombi. Non siamo a conoscenza dei risultati.

Il comfort di guida dei treni nel frattempo è abbastanza buono, ma rimane fondamentalmente approssimativo. I numerosi interventi sui carrelli, che hanno riguardato l'intera flotta, evidentemente stanno dando dei risultati positivi. (ET)

## WC

Un'immagine dice più di mille parole. "Viaggia senza servizi igienici funzionanti".



## B100 FFS Infra

Per i macchinisti di cat. B100 abbiamo un nuovo interlocutore nel VSLF: Xavier Nydegger si è messo a disposizione come persona di contatto e coordinatore.

Xavier lavora presso il reparto Interventi di FFS Infrastruttura a Berna. (COM) [vslf.com/dienste/b100-infra](https://vslf.com/dienste/b100-infra)

## Evento per i pensionati FFS

Gli ex macchinisti di lunga data delle FFS che negli ultimi anni prima del pensionamento sono passati a FFS Cargo International non sono stati invitati agli

eventi organizzati per i pensionati FFS. La maggior parte dei colleghi era di stanza nel canton Ticino e a Basilea.

Su espressa richiesta, ci siamo rivolti alle FFS per chiedere se non fosse possibile invitare anche quei colleghi che hanno lavorato per decenni alle FFS. Le FFS molto gentilmente hanno accolto la nostra proposta e inviteranno anche loro in futuro. (COM)

## Personalmangel

«Professionisti trasversali? Hai detto trasversali?» «Ma sono bravi, capo. Si danno veramente da fare!»



© Jan Kunz, <https://jankunz.jimdo.com/>

## Fonti luminose abbaglianti

Mail alla Migros del 10.12.2021

Buongiorno, a nome del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (vslf.com) desidero chiedervi se è possibile coprire un lampione in modo che non



abbagli il personale di locomotiva durante la guida. In allegato vogliate trovare le immagini corrispondenti. Il lampione si trova nel centro di distribuzione di Zurigo Herdern, nei pressi dei viadotti ferroviari per Hardbrücke e Altstetten. Non esitate a contattarmi per ulteriori informazioni. Sarebbe bello poter risolvere questo problema. Grazie e cordiali saluti. Hubert Giger, presidente del VSLF

Risposta:

Egregio signor Giger, La ringraziamo per averci contattato. Abbiamo inoltrato la sua richiesta al team della Cooperativa Migros di Zurigo, che sarà lieto di occuparsene e di inviarle quanto prima una risposta. Cordiali saluti Il vostro team M-Infoline

Il problema poi è stato risolto. Un macchinista di Zurigo ha inviato alla Migros il seguente feedback:

Alla luce dell'inquinamento luminoso generale, ci sono sempre più fonti luminose che abbagliano il personale di locomotiva durante le corse notturne. Tra queste non c'è solo l'illuminazione dei marciapiedi, ma anche le fonti luminose dirette, sempre più spesso dotate di LED.

Durante la corsa da Oerlikon a Hardbrücke sul viadotto dell'Hardturm, la luce di uno dei nuovi lampioni installati nei pressi del sottostante mercato all'ingrosso della Migros si rifletteva in modo particolarmente forte all'interno della cabina di guida. Ogni ora questa linea è servita da 10 treni della S-Bahn in entrambe le direzioni.

Dopo una richiesta di informazioni alla Cooperativa Migros di Zurigo nel dicembre 2021, nella primavera del 2023 è stata installata una copertura laterale. Ne è valsa la pena, in quanto l'effetto abbagliante è stato eliminato quasi completamente.

Migros non è solo il più importante cliente di FFS Cargo in Svizzera, bensì dimostra anche di avere a cuore noi macchinisti. Molto gentile da parte della Migros, tante grazie! (HG)

# Waldenburgerbahn: treni automatici con macchinista

Nuovo sistema di controllo e protezione dei treni <Communication-Based Train Control> CBTC per la Waldenburgerbahn. Il risanamento della Waldenburgerbahn, lunga 13 km, da Liestal a Waldenburg, dovuto al cambio di scartamento da 750 a 1000 mm, ha offerto l'opportunità di ricostruire completamente il sistema di controllo e protezione dei treni. *Équipe tecnica del VSLF*

Fonte: BLT Magazine sul risanamento della Waldenburgerbahn / BLT Baselland Transport AG

Il sistema CBTC ha lo scopo di supportare il macchinista con funzioni di assistenza e in futuro consentirà la guida semi-autonoma. Questo corrisponde più o meno a un regolatore V automatico. Le informazioni verranno trasmesse direttamente alla cabina di guida, ciò che è assolutamente possibile anche con i segnali esterni.

La maggiore sicurezza promessa tramite il CBTC può essere raggiunta anche con dei sistemi più semplici, soprattutto in condizioni semplici. Il monitoraggio costante e la ridondanza non sono necessariamente indispensabili.

Il monitoraggio della posizione, che viene effettuato solo in modo selettivo, dipende da una misurazione odometrica esatta, simile a quella dell'ETCS, che può innescare dei conflitti in caso di scostamenti.

Il fatto che i dati della linea vengano trasmessi su uno schermo presente in cabina è meno pratico per l'utente rispetto ai segnali esterni fissi, in quanto guardare lo schermo riduce il campo visivo verso l'esterno. Questo aspetto non è trascurabile nel caso di parziale esercizio tranviario con traffico automobilistico in transito. Tanto più che i dati digitali possono cambiare di continuo e quindi richiedono maggiore attenzione rispetto ai segnali esterni. Questo non corrisponde alla promessa di una "riduzione del carico di lavoro per la conduzione del treno, in modo che i macchinisti possano



Foto: Wikipedia

concentrarsi maggiormente sul percorso e sul traffico".

Il fatto inoltre che il sistema possa essere esteso al GoA 2 non rappresenta una particolare innovazione, tanto più che un'eventuale applicazione non comporterebbe alcun valore aggiunto.

Il CBTC dovrebbe poter migliorare il comfort dei passeggeri grazie ad un'accelerazione ottimale e a una decelerazione ridotta in vista della successiva fermata. Questo dovrebbe consentire una guida più fluida, riducendo così il consumo di energia e l'usura del materiale rotabile e dell'infrastruttura, ciò che è assolutamente possibile anche con un buon macchinista. Ciò che riteniamo assolutamente corretto è l'affermazione che i costi necessari per la manutenzione del sistema informatico aumenteranno. ➔

## Comunicati stampa

Fonte: 20 Minuten di Lukas Hausendorf 12 dicembre 2022

**WALDENBURG BL: La nuova ferrovia della Stadler lascia centinaia di pendolari bloccati al freddo e al gelo**

Inaugurata solo nel fine settimana con una grande cerimonia e tante celebrità, la Waldenburgerli è già afflitta da guasti. Lunedì molti sono arrivati al lavoro in ritardo e congelati a causa delle avarie.

La Baselland-Transport AG ha investito 345 milioni di franchi nella «ferrovia a

scartamento metrico più moderna d'Europa». «Questa mattina circa 100 persone hanno atteso invano il nuovo treno, al freddo e al gelo, lungo la linea ferroviaria», riferisce un News Scout. Non solo uno, ma ben due collegamenti consecutivi sono stati cancellati. Il giorno dell'inaugurazione, quando la Waldenburgerli è finalmente arrivato, «ha attraversato la valle a passo di lumaca». Il viaggio da Waldenburg a Liestal è durato 45 minuti invece di 30.

BLT AG

La Waldenburgerbahn è entrata ufficialmente in funzione domenica con il nuovo orario. I primi guasti si sono verificati già lunedì.

I pendolari hanno segnalato cancellazioni e lunghe attese. «Ho dovuto aspettare 40 minuti all'addiaccio», ha riferito un News-Scout.

Il vicedirettore della BLT Fredi Schödler promette che l'esercizio tornerà alla normalità nei prossimi giorni. ➔



# Sogni e realtà

Le promesse e i sogni erano allettanti e la pubblicità era tanta: "Non vogliamo sprecare questa opportunità". *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

Senz'altro tutti ricordiamo i titoli a caratteri cubitali del 2017: "Una Waldenburgerli a controllo completamente automatico". "La Waldenburgerli viaggerà senza macchinista". Tanti bei discorsi. Oggi siamo ancora ben lontani da un esercizio senza macchinista esattamente come tutte le altre principali ferrovie europee.

Le promesse e i sogni erano allettanti e la pubblicità era tanta: "Non vogliamo sprecare questa opportunità". Queste visioni digitali sono entrate a far parte della nostra

Foto a sinistra:

La ferrovia da 350 milioni è stata inaugurata sabato alla presenza del direttore della BLT Andreas Bittiker (secondo da sinistra), del direttore dell'UFT Peter Füglistaler (terzo da sinistra), del consigliere cantonale Isaac Reber (terzo da destra) e del patron della Stadler Rail Peter Spuhler (secondo da destra). BLT AG

realtà nel giro di cinque anni. Quanto affermato di recente, ossia che i treni automatici arriveranno "tra dieci anni al massimo", significa che gli investimenti economici non possono essere sfruttati e pertanto che sono stati gettati al vento. Questo ha avuto luogo con il benessere dell'UFT. Nell'interesse degli azionisti, qualsiasi consiglio di amministrazione avrebbe immediatamente bloccato questi investimenti. Per inciso, anche i cittadini che in occasione della votazione FAIF del 2014 hanno tra l'altro approvato un investimento di oltre 300 milioni di franchi per la Waldenburgerli, possono essere considerati degli azionisti. Ma, a quanto pare, il trasporto pubblico può ancora permettersi di investire su soluzioni e esperimenti digitali.

Il CBTC consiste in un sistema digitale che rispecchia l'attuale livello tecnologico. Il risultato è in linea con questa evoluzione tecnica: nessun progresso degno di nota

e nessun rendimento economico, ma solo un'ulteriore dipendenza dall'industria e ingenti costi per la gestione del sistema. Adesso non c'è più bisogno di pannelli di lamiera per le informazioni sulle tratte e nemmeno di LED per i segnali, bensì di schermi e di impianti a bordo e a terra, come pure di trasmissioni radio complesse e altamente sicure. Eppure, a bordo del treno c'è sempre ancora un macchinista.

Ciò che resta è una piccola ferrovia regionale che con una buona cadenza trasporta le persone in tutta sicurezza dentro e fuori dalla valle. Proprio come negli ultimi 143 anni. Adesso anche senza scalini. Ecco quanto può essere noiosa la ferrovia. Ed è proprio così che svolge il suo compito economico a favore della popolazione e dei contribuenti.

Il danno arrecato al trasporto pubblico è però notevole. ➔



Foto: SER 1/2023

# Adeguamento della tratta Emmenbrücke-Dagmersellen all'ETCS Level 2

Estratto dalla presa di posizione del VSLF in merito alla procedura di consultazione per gli studi del progetto preliminare e nostra valutazione.

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Nell'ottobre 2022, FFS Infrastruttura, proprietaria della tratta Emmenbrücke-Dagmersellen nel corridoio Lucerna-Olten, ha deciso di sostituire le cabine di manovra e pertanto di passare dalla classica segnalazione esterna alla segnalazione in cabina con l'ETCS Level 2. Questa linea è stata definita ed esaminata in modo approfondito nell'ambito di uno studio commissionato dall'UFT per l'implementazione e l'introduzione dell'ETCS Level 2. Questa linea è caratterizzata da un'infrastruttura relativamente snella, con pochi scambi, pochi cambi di binario e lunghe distanze tra i segnali di blocco. Mentre è relativamente ben sfruttata per il traffico passeggeri, con 3 treni a lunga percorrenza e fino a 5 treni locali all'ora in ciascuna direzione, il traffico merci svolge ancora un ruolo piuttosto secondario, con singoli treni distribuiti nell'arco della giornata. I binari di raccordo sono ancora serviti a Emmenbrücke, Rothenburg, Sursee e Dagmersellen. L'unica particolarità è il binario 2 a Sursee, che è diviso in due sezioni e viene utilizzato per le inversioni dei treni della S-Bahn, che vi arrivano quasi contemporaneamente.

Dopo la decisione a favore dell'ETCS L2, il VSLF è stato invitato a esprimere il proprio parere su questo progetto e a segnalare eventuali rischi o problemi. La tabella completa del nostro contributo e le valuta-

zioni del team di progetto sono disponibili sulla homepage del VSLF sotto <https://www.vslf.com/info/etcs>.

Vorrei comunque entrare brevemente nel merito delle discrepanze e delle divergenze di opinione più evidenti:

## 1. Binario di inversione a Sursee

Sul binario 2 a Sursee, lungo 318 metri, attualmente fanno inversione le linee della S-Bahn 1 Baar-Sursee e 29 Turgi-Sursee. Sul piano segnaletico, il binario è pertanto suddiviso in due sezioni. Per la S29, che viaggia con composizioni Domino di 99 m, a nord è disponibile una sezione di binario di 119 m di lunghezza, mentre per la S1, che viaggia con Flirt di 148 m, è disponibile la sezione meridionale di 149 m di lunghezza. Per evitare possibili collisioni frontali, tra i due binari è prevista una zona cuscinetto di 50 m che è necessaria per consentire ad entrambe le S-Bahn di circolare contemporaneamente sullo stesso binario. In base all'ETCS L2, la S29 sarà gestita con un FlirtEVO lungo 146 metri. Si parte dal presupposto che con l'ETCS non sarà più necessaria una zona cuscinetto. Si prevedono i seguenti conflitti:

- Con l'ETCS L2, l'entrata verso la fine dell'autorizzazione al movimento avviene a velocità fortemente ridotta; i treni che seguono e che si incrociano vengono

penalizzati a causa della perdita dei tempi di marcia.

- Con l'ETCS L2, la corsa verso la fine dell'autorizzazione al movimento viene misurata in passi di 10 metri. Con una programmazione affidabile e l'osservanza dei margini previsti, non è possibile entrare nel binario 2 a una distanza tale che tutti i treni abbiano spazio sufficiente.

- La normativa RTE di Infrastruttura prevede una tolleranza di 13 m per l'occupazione dei treni sui binari. Con la soluzione prevista, questo presuppone un marciapiede lungo almeno 320 m, se la zona cuscinetto può effettivamente essere calcolata con un margine di 0 metri (148m+146m+13m+13m), per cui questa direttiva non viene rispettata nemmeno con l'impianto attuale.

## 2. Confronti

- Il confronto dei tempi di percorrenza e degli aumenti di capacità dell'ETCS L2 viene fatto solo in base ai dati disponibili dell'ETCS L1 LS, che ha chiaramente dimostrato di fornire dei valori di riferimento bassi. I sistemi classici di protezione dei treni, che consentono uno stile di guida decisamente più spedito, non vengono più utilizzati come confronto per via della loro mancanza di compatibilità futura. L'argomentazione a favore del L2

non può quindi essere considerata realistica.

- Laddove non sembrano più possibili delle argomentazioni plausibili, si rimanda agli orientamenti politici e ad altre direttive. Riteniamo che questa sia una visione distorta dei fatti per favorire l'ETCS L2.

- Per diversi punti si fa riferimento ai futuri stadi di sviluppo. Questo fa pensare che la tratta in esame sia destinata a servire da test sperimentale e a legittimare ulteriori sviluppi. Questo non equivale a un prodotto degno di fiducia.

## 3. Cadenza dei treni

- Notiamo che, a parte sulle nuove linee, l'ETCS L2 viene introdotto principalmente sulle tratte con impianti centrali obsoleti. Non è assolutamente il caso per la tratta in questione. Date le circostanze, essa offre tuttavia la possibilità di ottimizzare ulteriormente la cadenza dei treni. Sorprende inoltre il fatto che per la conversione alla segnalazione in cabina siano state testate quasi esclusivamente delle tratte analoghe. Sulle attuali linee, che sono già state convertite, con una breve cadenza dei treni, come la Brunnen-Flüelen, si può notare che la velocità media del traffico ferroviario si è stabilizzata a una velocità più bassa e uniforme. Questo però non è dimostrabile per mancanza di dati.

## 4. Finanziamento

- Nel confronto tra la segnalazione in cabina e la segnalazione esterna, i costi dell'ETCS risultano essere relativamente bassi. Ciò si spiega principalmente con il fatto che una parte significativa dei componenti degli impianti centrali e di sicurezza viene trasferita sui treni. Questo sposta i costi dal gestore dell'infrastruttura alle imprese di trasporto e in primo luogo aumenta il costo dei veicoli fino a 500.000 franchi per cabina.

Si può pertanto concludere che l'ETCS non è un prodotto in grado di mantenere il traffico ferroviario al livello odierno. Per non parlare poi degli aumenti di produttività. Anche il lodevole intento di creare un sistema uniforme di protezione dei treni a livello europeo spesso non viene realizzato, oppure solo a caro prezzo. Sempre nell'autunno del 2022, il VSLF è stato inoltre invitato dall'UFT a presentare le proprie valutazioni e osservazioni in merito al progetto «Implementation dell'ETCS L2 orientata alla domanda». Anche noi abbiamo approfittato di questa opportunità, ma al momento della chiusura redazionale di questo giornale non ci è ancora pervenuta una risposta da parte dell'UFT.

# Disturbo odometrico

Se il disturbo odometrico in realtà non è un problema di odometria...

Daniel Wachter, macchinista di Zurigo e responsabile della formazione VSLF



Carrello ICN

...o se dopo cinque lunghi mesi la risposta di PP-SQU solleva ancora più interrogativi della domanda iniziale stessa...

Chi ha letto il numero precedente del LocoFolio forse ricorda ancora quanto scritto dall'autore di questo articolo circa il problema odometrico di un ICN e la conseguente tempesta scatenata da PP-SQU. Spero di sì, perché - rullo di tamburi - c'è un seguito!

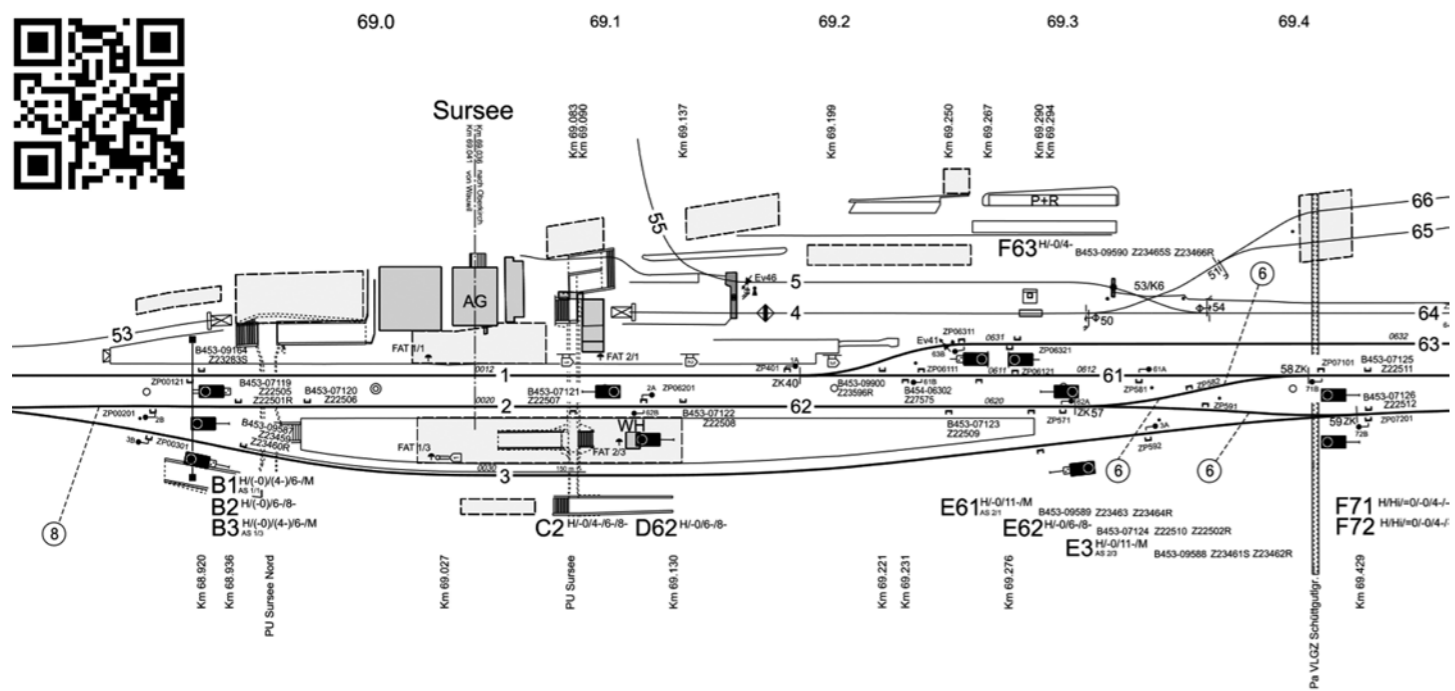
Ebbene, dopo cinque mesi - poco prima della pubblicazione della citata edizione del LocoFolio - l'allora dio Thor si è finalmente espresso sull'argomento sotto forma di lieve brezza marina che, per correttezza, non può rimanere inedito. La risposta in breve: Il caso menzionato di disturbo odometrico era un caso isolato e pertanto non è stato riconosciuto come un problema di odometria.

Sì, anch'io l'ho vista così. La capacità d'immaginazione del mio cervello è stata totalmente spazzata via da questa frase. Quindi, in definitiva, non c'è nessun disturbo dell'odometria? Anche se ci sono state ben tre frenate di emergenza a causa delle finestre di balise mancate? È stato anche

menzionato il fatto che il giorno prima l'ICN in questione aveva subito una frenata di emergenza, che era stata nuovamente sbloccata quando il treno aveva superato la balise successiva. Questo solleva un'altra domanda: in che misura questa frenata di emergenza è correlata alle tre finestre di balise mancate nell'ETCS Level 2?

Del tutto inaspettamente, le istruzioni odometriche sono state trasferite per puro caso e altrettanto improvvisamente nelle disposizioni esecutive di FFS Infrastruttura e della rete SOB e BLS - forse come reazione all'accenno dell'autore al fatto che il documento era introvabile e che difficilmente sarebbe stato disponibile in pochi secondi per l'assistenza in caso di guasto? Si possono solo fare supposizioni e azzardare delle ipotesi.

Tra l'altro, sia nei documenti di riferimento dell'ETCS Level 2 che nelle disposizioni esecutive di Infrastruttura manca ancora la richiesta di avvisare l'Helpdesk del materiale rotabile in caso di frenata di emergenza dovuta a problemi di odometria o a finestre di balise mancate. È stata proprio l'assenza di questa informazione nelle check list a scatenare questa tempesta...



## Scambi

L'ETCS non riconosce gli scambi.  
Équipe tecnica del VSLF

Sebbene si verifichi raramente, in futuro diventerà un grosso problema con l'ETCS Level 2: la corsa sul diplory. Le PCT definiscono quanto segue: "Quando si trasferisce un veicolo sul diplory, la velocità massima consentita è di 40 km/h, gli scambi di deviazione previsti per 40 km/h devono essere superati a una velocità massima di 10 km/h...".

Nell'ETCS, deve essere inserita la v/max 40 km/h. Nell'ETCS Level 2, tuttavia, non è chiaro quando arriva uno scambio "a 40 km/h". L'emissione di un comando generale v/max 10 km/h deve essere impartita singolarmente per ogni scambio, quando è impostata. Sempre che gli scambi a 40 km/h siano noti al capomovimento. Ad esempio, quando si trasferisce un vagone o una locomotiva danneggiati a Bellinzona. ➔



Scambio sulla NBS. Foto: Georg Trüb

## Rapporto d'inchiesta

Rapporto d'inchiesta del Servizio d'inchiesta svizzera sulla sicurezza SIS1 sulla collisione di un treno locomotiva con un treno merci a Zollikofen (BE) il 2 giugno 2022.  
Équipe tecnica del VSLF



[...] **Raccomandazioni di sicurezza**

### Deficit di sicurezza

Secondo le stime approssimative di FFS Infrastruttura, sulla rete FFS-I il sistema di controllo dei treni in media giornalmente non funziona correttamente per tre treni. Se i treni viaggiano con un sistema di controllo dei treni non funzionante, possono verificarsi dei gravi incidenti.

A seconda dell'interpretazione, le attuali prescrizioni da applicare in caso di guasto del sistema di controllo dei treni consentono anche delle corse che non hanno più solo lo scopo di portare quanto più rapidamente possibile il veicolo in officina per la riparazione senza influenzare eccessivamente l'esercizio. Di norma, le specifiche vengono interpretate in modo che le misure possano essere attuate singolarmente o eventualmente combinate. In questo modo vengono combinate solo le opzioni che consentono un funzionamento possibilmente regolare, con il minor dispendio possibile. Dopo un guasto al sistema di controllo dei treni, i veicoli continuano quindi a circolare ancora per 12 ore ad una velocità massima di 80 km/h, ma senza la sicurezza aggiuntiva di un secondo macchinista. Dal momento che queste 12 ore sono considerate come tempo effettivo di guida, significa che i veicoli difettosi possono circolare anche per diversi giorni.

Come per l'episodio di Aarau del 29 novembre 2017, anche nel caso di Zollikofen una locomotiva è partita dall'impianto di manutenzione con una sicurezza ridotta a causa di un guasto al sistema di controllo

dei treni. Inoltre, in entrambi i casi la locomotiva è partita da una sede del personale di locomotiva senza rispettare l'obbligo di prevedere la presenza di un secondo macchinista. [...]

### 1.4.3 Deficit di sicurezza

Non viene effettuata una valutazione sistematica delle segnalazioni di guasti al sistema di controllo dei treni. Al momento dell'accaduto, non era possibile risalire da quanto tempo le locomotive stessero circolando senza sistema di controllo dei treni, perché si fossero verificati i guasti al sistema o se le specifiche relative alle misure sostitutive fossero state rispettate come da prescrizioni.

### Problemi tecnici con la protezione dei treni più frequenti di quanto si pensi

Sulla rete delle FFS, ogni giorno in media circolano tre treni senza un sistema funzionante per evitare le collisioni. È quanto emerge da un recente rapporto del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SIS1).

«Siamo rimasti un po' sorpresi da questa cifra», ha dichiarato venerdì Michael Müller, portavoce dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), al «Tagesschau» della Radiotelevisione svizzera (SRF).

Ha affermato che è importante che il settore e l'Ufficio federale riconoscano il problema e che le prescrizioni vengano adeguate. [...]

Secondo le FFS, si sta lavorando per garantire che presto ci sia una regolamentazione che si applichi a tutte le imprese ferroviarie presenti in Svizzera. ➔

Fonte SDA

## Stabilità dei sistemi di controllo dei treni ETCS

Nel novembre 2022, il 19% dei guasti tecnici dei treni RABe502 Bombi era riconducibile al controllo/protezione del treno. Nello specifico, si tratta dell'apparecchiatura di bordo ETCS. Con ben 1/5 dei malfunzionamenti, di certo non si può parlare di un componente stabile.  
Équipe tecnica del VSLF

Sorprende il fatto che non si abbia una visione d'insieme del tasso di guasti dei sistemi di controllo dei treni sui veicoli, ossia dell'ETCS. Questo è tanto più sorprendente se si pensa che ogni volta che il dispositivo viene attivato e disattivato (reset) viene memorizzato e successivamente letto. La cooperazione e la definizione delle priorità tra le varie parti interessate non sembrano funzionare in modo da poter prevenire tali lacune nella sicurezza. La mancanza di una visione d'insieme e di conoscenza delle correlazioni crea nuovi deficit di sicurezza che non vanno sottovalutati.

Il tasso di guasti più elevato dell'ETCS rispetto ai classici sistemi di protezione dei treni comporta delle complicazioni a livello operativo, monetario e, soprattutto, sul piano della sicurezza. Per una ferrovia stabile e robusta c'è bisogno di sistemi semplici e ridondanti. Questo anche alla luce dei nuovi pericoli legati alla criminalità informatica.

### Presunta capacità più elevata grazie allo sfruttamento dei margini di manovra

Con le corse di prova con il RABe502 Bombi sul circuito di prova di Velim, si intende verificare se durante la frenata completa è possibile ottenere un aumento delle prestazioni di frenatura dal 144% al 180%. Questo dovrebbe aumentare i tempi di successione dei treni sulle linee dotate di ETCS Level 2. Aumentando la potenza di frenatura e riducendo le tolleranze e le riserve, aumenta il rischio di non riuscire più a rispettare gli spazi di frenata, soprattutto se le condizioni dei binari non sono buone.

L'utilizzo della massima potenza di frenatura di un treno aumenta inoltre l'usura in modo significativo.

Con l'ETCS, l'aumento della capacità diventa però necessario per attenuare almeno in parte le perdite legate al sistema. Se, sulla linea, il treno che precede ha un rapporto di frenatura inferiore e di conseguenza viaggia in modo più difensivo, la maggiore potenza frenante non può essere utilizzata e diventa obsoleta.

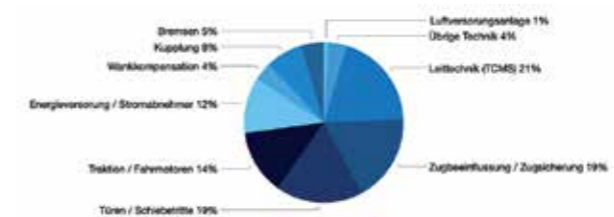
### Nuova linea con l'ETCS Level 2

A partire dal 2029, la linea ferroviaria Dagmersellen-Emmenbrücke nel corridoio Basilea-Olten-Lucerna sarà dotata



Bombi a Zurigo Herdern. Foto: Georg Trüb

di ETCS Level 2. Per quanto riguarda la capacità e i tempi di successione dei treni, l'ETCS Level 2 promette dei vantaggi rispetto all'ETCS Level 1 LS con versione software Baseline 3. Date le sue caratteristiche tecniche, non sorprende che il Level 2 consenta più intervalli di successione dei treni rispetto al Level 1; il confronto con i classici sistemi di protezione



dei treni non viene volutamente più fatto, in quanto questi non sono più ammessi. E anche il fatto che i costi del Level 2 siano molto più elevati sembra non suscitare particolare attenzione.

Solo intervenendo in modo mirato e limitando le condizioni quadro e i parametri di prova è possibile vedere la costruzione delle linee ETCS in termini positivi. Nel caso della linea Dagmersellen-Emmenbrücke, si aggiunge anche il fatto che attualmente ha una capacità relativamente limitata. Di conseguenza, è predestinata a essere oggetto di una modifica del sistema

senza dover entrare troppo nel merito degli svantaggi.

Ci troviamo pertanto di fronte a una realtà creata artificialmente, basata su teorie che si appellano a decisioni strategiche prese da istanze superiori. E al più tardi quando saranno motivate dalle specifiche europee, diventerà chiaro che gli organi decisionali non hanno alcuna influenza sui concetti e sugli sviluppi o che manca il know-how tecnico per il buon funzionamento di un esercizio ferroviario affidabile e stabile.

Soprattutto, però, si pone la questione se non si sia già perso il treno per un cambio di tendenza verso un equipaggiamento tecnico e professionale delle ferrovie svizzere e se non si stia deliberatamente andando verso il livello di mediocrità europea.

La bozza dell'orario 2025, con continui prolungamenti dei tempi di percorrenza del 20% e oltre per la Svizzera romanda, lascia presagire tempi di percorrenza notevolmente più lunghi. Impossibile negare che questo non sia dovuto all'ETCS.

Il settore dei trasporti pubblici fa notare che il prezzo è solo il quarto argomento più importante per viaggiare in treno e che la durata del viaggio. ➔

## ETCS-Level 1- Progresso o passo indietro?

L'ETCS Level 2 è stato sviluppato per le linee di nuova costruzione e prevede la segnalazione in cabina di guida. In sostituzione dello ZUB, è stato sviluppato l'ETCS Level 1 che permette di continuare a guidare tramite dei segnali esterni. *Équipe tecnica del VSLF*



Foto: Wikipedia

Ad oggi, tuttavia, solo i treni passeggeri della serie R circolano con l'ETCS Level 1. I treni merci della serie A o D continuano a circolare con l'ETM ZUB, ossia l'ETCS Level 0. Dal momento che con l'ETCS Level 1 la curva di frenatura è già molto lineare nel traffico passeggeri e consente uno stile di guida molto difensivo in presenza di un segnale di arresto, diventa ancora più lineare nella serie A. Lo ZUB, che a quanto pare è obsoleto e verrà sostituito dal Level 1, riusciva a distinguere molto bene queste serie di treni e le curve di frenatura.

BLS Cargo, FFS Cargo e FFS Cargo International hanno ordinato tutte le nuove locomotive Vectron della Siemens, che dispongono solo della protezione dei treni Baseline 3. Ciò significa che queste locomotive non sono più in grado di leggere lo ZUB e possono pertanto circolare solo in base all'ETCS-Level 1 e 2. Alcune locomotive sono già state costruite e sono in attesa di essere consegnate.

Sulla linea ETCS Level 2 del Gottardo, da parte di Infrastruttura è stato rimosso la velocità di rilascio in corrispondenza di alcune tavole di arresto, che corrispondono a un segnale luminoso. Se l'autorizzazione al movimento del macchinista termina in corrispondenza di una di queste tavole, con il treno merci ci si deve fermare circa

200 m prima della tavola frenando normalmente da una velocità di 10-15 km/h. Allo stesso modo, in caso di riduzione della velocità a causa di una curva, ad esempio a 25 km/h, bisogna azionare i freni oltre un chilometro prima della velocità applicabile. A differenza dell'ETCS Level 1, nel Level 2 questo viene visualizzato sul display. Nell'ETCS Level 1 non ci sono simili punti di riferimento.

Inevitabilmente, questo porta a una frenatura di sistema o di emergenza. Anche una frenatura di sistema può far arrestare un treno merci lungo e pesante. È ovvio che un treno merci di 600 metri impiegherà molto tempo per rilasciare i freni. È anche possibile che lo stile di guida difensivo e la fermata anticipata prima di un segnale di arresto (200-300 m) non permettano di liberare la sezione di blocco retrostante o il passaggio in stazione in caso di sorpasso. Non è possibile avvicinarsi a un segnale rosso dopo una fermata, in quanto questo attiva una frenata di emergenza.

Lo ZUB doveva essere sostituito dall'ETCS Level 1 e 2 proprio perché apparentemente non era in grado di soddisfare le capacità che saranno disponibili in futuro. Tuttavia, entrambi i Level 1 e 2 dimostrano esattamente il contrario. Il livello di sicurezza del sistema è stato fissato a un livello così elevato che un normale ingresso in una

stazione con un segnale di arresto non è possibile nemmeno nel traffico passeggeri e può portare a limitazioni dell'orario. Lo ZUB era in grado di distinguere molto bene le singole serie di treni. Con lo ZUB, il personale di locomotiva era ritenuto in grado di guidare e frenare un treno e interveniva solo all'ultimo momento.

Con l'ETCS Level 1 e 2, il personale di locomotiva deve adattare il proprio stile di guida al sistema a causa dell'alto margine di sicurezza. Questi due sistemi non fanno più affidamento sulle competenze del personale di locomotiva come nel caso dello ZUB.

Dal momento che si stanno mettendo in circolazione sempre più veicoli dotati di Baseline 3, che riconoscono solo le balise ETCS ma non più lo ZUB, questo comporterà enormi limitazioni di capacità.

Se, durante un esame pratico, qualche anno fa un macchinista fosse entrato in stazione secondo le modalità attuali del Level 1, o se si fosse fermato con un treno merci 200 m prima del segnale, quasi di sicuro avrebbe dovuto ripetere l'esame.

### L'ETCS Level 1 consente i casi di superamento di segnale

Davanti a un segnale rosso che passa su via libera, con lo ZUB il macchinista finora doveva "liberarsi" manipolando un interruttore. In altre parole, doveva comunicare al sistema che il segnale era verde e che era autorizzato a superarlo. Questa liberazione è possibile, ma il sistema limita la velocità a 40 km/h in modo che, in caso di errore, si possa ancora sfruttare la distanza di sicurezza dopo il segnale.

Il rilascio errato da parte del macchinista in caso di segnale disposto su arresto rappresenta un grave errore che durante le corse di prova potrebbe portare al mancato superamento dell'esame.

Nell'ETCS Level 1, un rilascio non è più possibile. Non si è voluto lasciare questa competenza al macchinista, eliminando così la fonte di errore «umana».

Il problema è che senza un rilascio si deve comunque superare un segnale se questo è disposto su via libera. La soluzione è quella di passare sempre davanti al segnale a bassa velocità. Ma questo è possibile solo se il segnale non è disposto su via libera e se può anche essere superato.

La fonte di errore umana è stata eliminata, ma il sistema purtroppo non si è fatto carico di questo compito. Di fatto, adesso il rilascio avviene tramite il sistema senza dover effettuare alcuna manipolazione. O, in altre parole, ciò che prima richiedeva un'azione consapevole da parte del macchinista è ora generalmente autorizzato e quindi è poco sicuro.

La responsabilità di questo ambito non monitorato è a carico del macchinista, ossia di una persona ritenuta non affidabile. Questo è un chiaro passo indietro.

Per colmare questa lacuna di sicurezza, su alcuni segnali sono montati dei loop. Ma, come nel caso dell'incidente di Rafz, questi non funzionano quando si cambia la direzione di marcia.

### L'ETCS Level 2 consente i casi di superamento di segnale / Trip

Anche con il Level 2, il livello di sicurezza attualmente più elevato dell'ETCS, la supervisione integrale viene revocata prima del segnale di arresto fittizio e tutta la responsabilità viene trasferita al macchinista. A 20 km/h, è possibile superare un segnale di End of Authority (EOA) / arresto fittizio senza che vi siano interventi di sorta.

Di conseguenza, anche in modalità FS Full Supervision, la supervisione integrale, la responsabilità finale spetta esclusivamente al macchinista, ossia alla persona considerata non affidabile. Non si tratta quindi di una Full Supervision, bensì di una "Alleged Full Supervision" / presunta supervisione integrale. ➤



Vectron-Locomotive a Basilea. Foto: Georg Trüb

### Le nuove locomotive sono ferme

Le locomotive Vectron, che erano previste per la BLS e FFS Cargo, a quanto pare hanno problemi con l'ETCS Level 1 BL 3, in quanto non si può circolare con la serie di treni A (treni merci). Non si sa se questo sia dovuto all'elaborazione dei dati o semplicemente alla curva di frenatura piatta.

## ETCS Level 1: Le lacune in materia di sicurezza angono

"ETCS L1 LS: un passo indietro" pubblicato sul LocoFolio 1-2022. *Markus Leutwyler*

Nell'articolo "ETCS L1 LS: un passo indietro" pubblicato sul LocoFolio 1-2022, abbiamo criticato il nuovo sistema di protezione dei treni e la messa in sicurezza dei fermacarri, dei passaggi a livello e degli scambi che si trovano direttamente dietro i deviatori. Gli esempi citati riguardano principalmente la rete della BLS.

A seguito di questo articolo, l'8 dicembre 2022 si è tenuto un incontro tecnico a Berna con i rappresentanti della BLS\*, in presenza di Markus Leutwyler e Hubert Giger del VSLF.

Cogliamo l'occasione per ringraziare per la disponibilità al dialogo e l'interesse per l'argomento.

Per quanto riguarda i contenuti, si trattava principalmente di verificare se quanto affermato fosse effettivamente corretto. I punti principali sono stati confermati.

Ci sono delle novità nel profilo di marcia. Con una riprogrammazione delle balise, i presunti margini di sicurezza doppi possono essere ridotti. In questo modo il processo d'accesso tornerà ad essere più pragmatico per il personale di locomotiva e verranno meno i tanti e inutili segnali acustici e perfino le frenate di emergenza. I primi test sono stati positivi e la sensazione di guida è nuovamente paragonabile a quella con lo ZUB.

Non ci sono stati ulteriori riscontri circa il principale punto di critica. È un dato di fatto che, a differenza dello ZUB, con l'ETCS L1 LS i punti di fermata non vengono programmati. I segnali che indicano una fermata possono ancora essere superati a 15 o 40 km/h. Ci sono molti punti in cui questa velocità è troppo elevata per poter evitare un possibile incidente. Che questo errore possa realmente verificarsi, durante i colloqui è stato confermato anche da altri esperti. Sono i fattori psicologici che addirittura lo possono favorire. Il fatto che i punti di fermata non siano programmati non sembra essere di natura tecnica, bensì concettuale. Il 3.12 l'autore di questo articolo ha effettuato una corsa con il Level 1 LS, superando un segnale disposto su avvertimento. I display visualizzavano un'immagine insolita. Invece di una velocità di rilascio di 15 o 40 km/h, veniva visualizzato uno zero già dopo il superamento e non solo a treno fermo. Il treno si è quindi comportato come se con uno ZUB fosse monitorato per un segnale



disposto su fermata. Dopo la commutazione del segnale, lo zero è scomparso. Il segnale è stato trasmesso da un loop.

In linea di principio, con la tecnologia installata sarebbe possibile un monitoraggio più sicuro. Alla domanda sul perché non venga generalmente utilizzato, è stato spiegato che questo comportamento potrebbe causare problemi in caso di guasti all'odometria, con conseguente impossibilità di arrivare fino al segnale o al fermacarri con il treno. Con il vecchio ZUB, questi problemi però non si verificano, in quanto il sistema funziona in modo estremamente affidabile. Il comportamento insolito del segnale menzionato nella domanda è stato qualificato come un problema tecnico che sarebbe stato risolto. Ulteriori richieste di informazioni sono rimaste senza risposta.

Per riassumere, si può dire che il problema del mancato monitoraggio del punto zero non viene attualmente preso sul serio, o che nessuno si considera gerarchicamente autorizzato a cambiare qualcosa. Finora non è successo nulla, evidentemente non si vede la necessità di prendere dei provvedimenti. Magari saremo fortunati e non succederà niente fino a quando l'ETCS L1 LS non sarà sostituito con un sistema migliore. Ma se si dovesse verificare un incidente di una certa gravità, sicuramente questo argomento sarà improvvisamente in cima all'agenda. Purtroppo, il potenziale per un grave danno è presente. ➤

## L'ETCS è ufficialmente fallito – lunga vita all'ETCS light

Le ricerche e gli studi proseguono nonostante il fallimento di progetti come i treni automatici ATO, l'ETCS che dovrebbe aumentare la capacità e la sicurezza o l'interoperabilità europea. E si istituiscono di continuo nuovi gruppi di progetto che però hanno sempre le stesse vecchie visioni.

Hubert Giger, Presidente del VSLF



SOB vicino a Samstagern. Foto: Georg Trüb

L'UFT, ad esempio, ha recentemente approvato una domanda di studio per dotare la rete sud della SOB di dispositivi di segnalazione in cabina di guida.

Degne di nota sono le nuove idee provenienti dalla Svizzera orientale dal treno info della SOB: «Con una pendenza massima del 50 per mille, la linea ferroviaria della SOB tra il lago di Zurigo e Arth-Goldau presenta una topografia impegnativa e, con le sue stazioni semplici e i suoi numerosi passaggi a livello, è una classica linea secondaria. Gli odierni criteri di progettazione per la segnalazione in cabina (FSS/ETCS Level 2) richiederebbero ingenti investimenti per l'adeguamento dell'infrastruttura o limiterebbero enormemente la capacità. Questa sezione di percorso della SOB offre pertanto le condizioni ideali per un nuovo studio, che si prefigge di analizzare la guida con l'FSS sulle linee secondarie e con una topologia impegnativa.»

Per la prima volta si ammette ufficialmente che l'FSS/ETCS genera costi enormi e distrugge le tanto necessarie capacità, dopo che per anni si era sostenuto il contrario. Sotto l'egida dell'UFT, negli ultimi anni sono pertanto stati investiti miliardi di franchi dei nostri contribuenti in sistemi disfunzionali che, a lungo andare, mettono a rischio la stabilità e la situazione finanziaria delle imprese ferroviarie. Ma invece di trarne degli insegnamenti, ora si sta cercando disperatamente di portare avanti questi limiti tecnici e l'esplosione dei costi delle odierne visioni, attuando

almeno parzialmente questa strategia fallimentare. In altre parole, si cerca disperatamente di ottenerlo a tutti i costi.

Una segnalazione in cabina non risolve in alcun modo i problemi che ci attendono, si tratta solo di una trovata tecnica senza alcun valore aggiunto per l'impresa ferroviaria o per il cliente. A beneficiarne sono unicamente l'industria e tutti coloro che sono coinvolti nel progetto all'interno delle ferrovie.

*«Per la prima volta in Svizzera, questo studio analizzerà il collegamento diretto dei posti di manovra di diversi produttori attivi nel campo della segnalazione in cabina, ricavandone così delle conoscenze innovative».*

La completa dipendenza dall'industria, che probabilmente è anche l'obiettivo dell'ERMTS e dell'ETCS, sta iniziando a schiacciare le ferrovie, ma viene persino incoraggiata dalla politica per mancanza di prospettive alternative. Più volte si sono salvate aggrappandosi all'ancora di salvezza delle norme e delle linee guida europee.

*«Per gran parte dei dipendenti della SOB, l'ETCS L2 rappresenterebbe una nuova tecnologia, ciò che richiede l'acquisizione del relativo know-how. Nello studio vengono trattati i requisiti necessari per l'organizzazione e la formazione delle persone interessate».*

Anche qui un passo avanti. I costi per la formazione e l'organizzazione sono ormai stati riconosciuti anche dai più accesi sostenitori e dagli ottimisti di circostanza. E sono in costante aumento.

*«L'eventuale messa in servizio della segnalazione in cabina sulla rete sud della SOB sarebbe prevista per il 2028.»* E riocciò con il vecchio schema delle vuote promesse, giuridicamente tutelate da espressioni come *«eventualmente... sarebbe...»*, in modo che l'inevitabile fallimento non possa avere delle conseguenze legali. Le ferrovie sono viste come delle vacche da mungere finanziate dai contribuenti per implementare delle trovate tecniche di visioni estranee al settore.

### Bisogna metterci un punto

Dobbiamo concentrarci sulla ferrovia. In modo sicuro, economico e di alta qualità. Questi «studi» mancano di qualsiasi base empirica e, soprattutto, generano nuovi problemi.

Nonostante le fragili finanze del settore pubblico e le pressioni autoimposte per risparmiare, a quanto pare ci sono ancora sufficienti risorse finanziarie per portare avanti in modo "light" questi progetti fallimentari.

La stessa organizzazione che chiede alle ferrovie un risparmio del 2% nel settore regionale preclude un eventuale aumento dell'efficienza finanziando dei progetti del tutto insensati.

Qualsiasi buon consiglio di amministrazione o titolare d'azienda agirebbe ora, e in fretta. Alla vigilia dell'acquisizione da parte dell'UBS, anche i responsabili del Credit Suisse credevano ancora che sarebbero sopravvissuti, a patto di non esporsi. Un errore di valutazione. Senza coraggio, la ferrovia non sopravvivrà, almeno non nella qualità a cui siamo abituati. ➔

## Il nuovo sistema di protezione dei treni causa ritardi

Estratto dalla NZZ am Sonntag, il 19 febbraio 2023. Di René Donzé; pubblicato per gentile concessione

Hubert Giger è esasperato. «Dobbiamo entrare in stazione a passo di lumaca», dice il presidente del Sindacato svizzero dei macchinisti. In passato, i treni potevano entrare nelle stazioni molto più velocemente, ma con il sistema di controllo dei treni ETCS questo non è più possibile. Il sistema inoltre comporta soprattutto una perdita di capacità e più lavoro per i macchinisti, con costi che ammontano a centinaia di milioni di franchi.

ETCS, l'acronimo di European Train Control System, dovrà essere introdotto in tutta l'Europa affinché i treni possano circolare senza problemi da Roma ad Amburgo o da Londra a Vienna. L'Europa è ben lungi dall'aver raggiunto questo obiettivo, mentre la Svizzera ha già adattato tutta la sua rete al Level di base 1. Alcune linee veloci (ad esempio la galleria di base del San Gottardo e la nuova linea Zurigo-Berna) sono già operative con il Level 2, che è tecnicamente più elevato, funziona senza segnali e consente una velocità di oltre 160 km/h.

Con il Level 2, i treni sono in permanente contatto tra loro e con i posti di manovra. Ecco perché è necessaria una rete di radiotrasmissione più veloce (testo sopra). L'ETCS dovrebbe consentire ai treni di viaggiare ancora più velocemente e più vicini tra loro. Questo sistema è un presupposto irrinunciabile per il controllo completamente digitale dei treni in un lontano futuro.

Questo per quanto riguarda la teoria. Nella pratica, però, le cose sono diverse: Da quando sulla rete ferroviaria svizzera vengono utilizzati sempre più veicoli con l'ETCS Level 1, ci sono problemi come quelli nelle stazioni. Mentre in passato i macchinisti frenavano autonomamente a vista e sulla base dei segnali, oggi devono attenersi rigorosamente alle curve di frenatura calcolate dal computer, altrimenti «ricevono il benservito», come dice il macchinista Giger: c'è una frenata di emergenza - e una nota nel registro del personale. «Quindi preferiamo viaggiare con una certa prudenza, ciò che ci fa perdere del tempo prezioso». Le lunghe composizioni di treni possono infatti bloccare gli altri treni che le precedono e che devono attraversare i binari.

L'ETCS mostra i propri limiti anche nella fitta rete della S-Bahn, come conferma-

Nach	Gleis	Hinweis	S-Bahn
IC 37 17.02 Flughafen + Winterthur St. Gallen	9	ca. 40 Min später	SB 17.37 W
Nach Winterthur: IC8 nach Romanshorn, Abfahrt 17.05 Uhr, Gleis 33.			
IC 8 17.05 Flughafen + Winterthur Romanshorn	33	ca. 35 Min später	S4 17.38 S
IC 2 17.18 Zug Arth-Goldau Bellinzona Lugano	9	unb. Verspätung	S5 17.39 H
IC 1 17.32 Bern Lausanne Genève-Aéroport +	31	unb. Verspätung	S15 17.39 S
IC 1 17.33 Flughafen + Winterthur St. Gallen	34	ca. 30 Min später	S42 17.40 A
IC 3 17.37 Sargans Landquart Chur	11	ca. 17 Min später	S7 17.41 S
RE 17.38 Lenzburg Aarau		Ausfall	S19 17.41 A
Nach Aarau: S11 nach Aarau, Abfahrt 17.59 Uhr, Gleis 41/42.			S14 17.42 C
IC 5 17.39 Oerlikon Flughafen + St. Gallen		Ausfall	S25 17.43 V
Nach St. Gallen: IC1 nach St. Gallen, Abfahrt 17.33 Uhr, Gleis 34.			

no gli esperti. «Abbiamo infatti constatato che in alcuni punti dobbiamo guidare in modo più conservativo», afferma Urs Guggisberg, responsabile dell'ETCS presso le FFS. Nel suo ultimo rapporto sull'argomento, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) vede un potenziale di ottimizzazione anche nella «capacità nei nodi» e nella «modellazione delle caratteristiche di frenatura dei treni».

La spiegazione per questi problemi è semplice. Il sistema ETCS è paragonabile alla guida autonoma su strada: se le auto fossero gestite da un computer, avrebbero bisogno di margini di sicurezza più elevati in modo da poter frenare o sterzare per tempo. Un conducente, invece, può avvicinarsi all'auto che lo precede perché ha una visione d'insieme della situazione.

L'ETCS non è stato concepito nemmeno per il traffico intenso della S-Bahn di Zurigo o per le stazioni terminali, dove ogni secondo e ogni metro contano, bensì per gli standard europei: lunghe distanze, velocità elevate, poche fermate. Entro il 2040, tutta la rete centrale europea dovrà essere dotata di ETCS. Mentre altri paesi devono recuperare terreno, la Svizzera ha inve-

ce cominciato a tirare il freno: non vuole più aggiornare tutta la rete al Level 2, come previsto inizialmente, ma solo alcuni corridoi. Nel suo ultimo documento strategico dell'aprile 2022, l'Ufficio scrive che l'ampliamento dovrà aver luogo «in funzione dei bisogni e non capillare nel breve e medio termine». L'UFT non vuole essere più specifico: «L'estensione dell'orario è attualmente oggetto di esame da parte delle ferrovie in collaborazione con l'industria e l'UFT», scrive su espressa richiesta.

Le FFS stanno attualmente cercando di ovviare quanto più possibile ai problemi dell'ETCS: «Presumo che avremo eliminato le perdite di capacità entro due anni», afferma Guggisberg. Sottolinea però anche i vantaggi dell'ETCS: contribuisce a risparmiare energia. E su alcune tratte potrebbero circolare più treni: «Questo ci risparmia dei costosi ampliamenti dei tracciati». Inoltre, se la Svizzera non vuole restare indietro nel sistema europeo, non ci sono alternative all'ETCS. Il macchinista Giger la vede diversamente: «È da irresponsabili ridurre la nostra efficienza a causa di questo costoso sistema. Deve esserci un'alternativa.» ➔



Foto: Georg Trüb

## Perché la digitalizzazione ci dà così tanto sui nervi?

In tutto il mondo quest'anno sono stati venduti più dischi che CD. La nostalgia per l'analogico al posto del digitale è sempre più diffusa. Quando ne parlo in giro con i miei colleghi, mi accorgo che la parola «digitalizzazione» ha sempre più un'accezione negativa.

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

La tecnologia analogica del passato viene percepita come più funzionale e affidabile. Un sorvegliante di marciapiede, ad esempio, si è detto infastidito dal fatto che le radio analogiche fossero state disattivate.

### La digitalizzazione come rivoluzione

Ma la cosa non è così banale. In realtà, non tutta la digitalizzazione ci dà fastidio. Molte tecnologie digitali hanno cambiato radicalmente il nostro modo di percepire e interagire con il nostro mondo. Negli anni '70, i computer hanno cominciato a sostituire molti altri apparecchi, prima nel mondo degli uffici e poi anche nella vita privata. A metà degli anni '90, Internet ha iniziato la sua marcia trionfale e ci ha interconnessi. Sedici anni fa, con il primo iPhone, Internet mobile è diventato un bene di massa (in realtà Internet mobile esisteva già, ad esempio, sui dispositivi Nokia, ma era troppo lento). Il presupposto era l'allora nuovo standard di telefonia mobile 3G, che offriva una velocità di navigazione ragionevole. Nello stesso periodo si erano diffusi i social media. Mentre Internet aveva già democratizzato la disponibilità e la trasmissione delle informazioni, i social media l'avevano fatto tramite opinioni e espressioni personali.

Nel complesso, abbiamo accettato tutte queste tecnologie molto rapidamente e le abbiamo integrate nella nostra vita. Chi cerca ancora un collegamento del treno in un orario ferroviario? Chi sfoglia ancora un elenco del telefono per trovare i dati di contatto di una persona? Chi inserisce ancora una pellicola nella macchina fotografica per scattare una foto?

### Ma perché allora la digitalizzazione ci dà così tanto fastidio?

Tutte queste tecnologie si sono affermate perché erano state concepite per essere facili da usare. Il computer esisteva già da tempo, ma solo l'uso intuitivo con il mouse e le finestre l'ha reso adatto all'u-

so quotidiano. Anche Internet e altre reti come Telnet non erano una novità, ma solo i browser grafici come «Netscape» hanno reso la navigazione divertente. Anche con-

no può buttare giù le informazioni come meglio crede. L'importante è che il documento esca. Non importa se poi viene letto o meno.

L'obiettivo dell'utente è svolgere correttamente una determinata attività. Gli ostacoli che si frappongono a questo obiettivo lo intralciano nel suo lavoro e causano solo problemi. L'ADL ha incontrato un forte rifiuto perché le istruzioni erano semplicemente inapplicabili. SOPRE ha interferito sui turni e li ha resi inutilizzabili. La ricetrasmittente LISA aveva problemi di connessione e l'audio era di difficile comprensione. Alla BLS, i libretti dei guasti sono stati aboliti. Invece di un sistema pratico in grado di fornire le informazioni pertinenti al momento giusto, bisogna pescare a mano nell'oceano digitale per trovare qualcosa di utilizzabile. Con l'autenticazione a due fattori. Un cattivo processo analogico qui è stato riprodotto digitalmente.

### Come si arriva a una simile digitalizzazione?

Una buona digitalizzazione ha bisogno di specialisti che tengano pienamente conto di tutti gli aspetti necessari. Non

sultare l'orario tramite cellulare è possibile già da tempo, ma la consultazione via SMS era macchinosa. La consultazione dell'orario è diventato uno strumento utile solo con l'app delle FFS. Dal punto di vista dei macchinisti, il LEA (o LOPAS o simili) è un buon esempio di digitalizzazione riuscita. Questo assistente elettronico è sostanzialmente ben progettato dal punto di vista ergonomico ed è un aiuto reale.

Ma è proprio qui che ci sono delle cose che ci danno fastidio. Sono molte le digitalizzazioni che mancano completamente il bersaglio e che non sono assolutamente user-friendly. Il fatto di dover continuamente effettuare il login con l'autenticazione a due fattori è un'operazione lunga e fastidiosa. La digitalizzazione consente anche di produrre documenti di una lunghezza che non sarebbe mai stata ammissibile in forma cartacea. In generale, ognu-

basta chiamare a raccolta qualche collaboratore interessato che in quel momento ha il tempo di farlo. Gli utenti finali devono essere coinvolti in tutte le fasi di lavoro. E questo non vuol dire chiedere sempre agli stessi «specialisti», che comunque trovano sempre tutto fantastico e non vogliono assolutamente figurare come critici digitali. Gli aspetti tecnici sono importanti, ma quelli psicologici lo sono altrettanto. Parla chiave ergonomia. Nei team dovrebbero pertanto collaborare anche delle psicologhe o degli psicologi e avere voce in capitolo. Per quanto si possa vedere dall'esterno, non è così.

### La digitalizzazione deve funzionare

A differenza dei relè, ad esempio, il software non mostra ciò che sta accadendo al suo interno e pertanto è soggetto a errori. Un numero incredibile di guasti nei nuovi treni come il Twindexx o il Giruno erano e

sono dovuti a problemi di software. Il normale utente questo non lo capisce e scuote la testa. Anche i nostri clienti trovano tutto questo tutt'altro che edificante.

### La digitalizzazione come strumento di monitoraggio e diffusore di responsabilità

È particolarmente fastidioso quando la digitalizzazione viene utilizzata in modo improprio per motivi di controllo - la tentazione è davvero grande. Ogni azione lascia dietro di sé innumerevoli metadati, come l'ora e il luogo, la durata di utilizzo, ecc. Un biglietto acquistato cinque secondi dopo la partenza prevista del treno non è più valido. Poco importa che il treno parta con tre minuti di ritardo. Se si preme il pulsante di conferma troppo presto quando si mette in servizio un veicolo, con l'ETCS Level 2 si verifica un «caso di segnalatica» (!). E questo mentre si è fermi! Che assurdità!

I maniaci del controllo possono inoltre controllare sempre e ovunque se i documenti sono stati letti e quietanzati per tempo. Se tutti i processi funzionassero a meraviglia e senza intoppi, si potrebbe anche avere una certa comprensione per una simile cavillosità. Ma fintanto che ci si trova costantemente confrontati con i problemi dei sistemi informatici, una cosa del genere rasenta il cinismo. Un altro problema è che sempre più responsabilità vengono trasferite agli utenti finali. Mentre in passato era l'addetto allo sportello che doveva vendere il biglietto giusto, oggi è il cliente a doversi occupare di ogni dettaglio. È costretto a giustificarsi anche quando il software commette degli errori evidenti. Questo vale anche per noi esecutori. Se un tool come il Tip2 non funziona, siamo noi ad avere la peggio. Gli obblighi di consultazione dei tool digitali vengono costantemente ampliati. Molto comodo per i superiori!

### Il futuro della digitalizzazione

A intervalli regolari, si arriva a promettere mare e monti... #0000ff. Chi lavora in ferrovia già da qualche tempo non può che sorridere. I progetti vengono annunciati in grande stile, presentati alla stampa, avviati e poi abbandonati nell'indifferenza generale. Uno dei progetti più importanti è stato SmartRail 4.0. Che cosa ne rimane oggi? Di sicuro non dei treni automatici, una digitalizzazione «soft» o un aumento della capacità. Onestamente, nulla di cui valga la pena parlare. I prossimi progetti utopici sono già in cantiere. AIRA, trallallaa...

I castelli in aria sono in piena espansione, e a prezzi immobiliari stratosferici. A pagarne le spese sono i contribuenti e i clienti che comprano il biglietto.

## Progettazione semi-permissiva delle balise ETCS

Nel caso di Kallnach, quando durante una corsa notturna i segnali avanzati, di entrata e uscita oscurati sono stati superati davanti a un passaggio a livello, al macchinista era stata segnalata solo una perturbazione di un punto della tratta. *Équipe tecnica del VSLF*

Il sistema non ha pertanto attivato alcuna frenata di emergenza. Un caso simile si è verificato anche a Coira.

Fino a luglio 2012, quando ancora c'era il «SIGNUM», in caso di segnali oscurati, ossia spenti, con i posti di manovra elettronici si attivava sui veicoli la posizione di base e cioè «avvertimento» o «arresto». Veniva pertanto trasmessa sempre un'informazione precisa e il treno si arrestava davanti ai segnali principali.

Con l'introduzione dell'ETCS e delle relative balise, a partire da luglio 2012 i componenti di controllo dei segnali (MSTT) si trovano confrontati con il problema che, in caso di interruzione di corrente o di BSTR (cambio di computer), il controllo del treno genera un «valore di default» della LEU (Lineside Electronic Unit) e quindi trasmette al veicolo solo una segnalazione di perturbazione di un punto della tratta. Il treno non riceve una segnalazione di «avvertimento» o di «arresto».

Il fatto che, in presenza di valori di default dell'MSTT, nella programmazione semi-permissiva «EUROZUB-P44» del comando «Signum» ora venga attivata solo la segnalazione «avvertimento» invece di «arresto», è legato alla combinazione del dispositivo.

Per il macchinista, l'«avvertimento» della protezione del treno (ZS) è un'istruzione chiara e concreta, a differenza della perturbazione di un punto della tratta. Questo comporta un'evidente riduzione della sicurezza.

Dopo nove anni, finalmente è stato introdotto l'obbligo di trasmettere un «avvertimento».

Purtroppo, però, questo si applica solo ai posti di manovra SIMIS C e SIMIS W (SIEMENS). Per l'ELEKTRA 1&2 elettronico della ditta THALES, ossia i posti di manovra elettronici in generale, la procedura è ancora aperta. Questa programmazione semi-permissiva dovrebbe essere rivista anche per i posti di manovra a relè, ma non si prevede ancora una soluzione generalizzata a causa dei diversi tipi di alimentazione della corrente.

Per anni (da novembre 2013), gli argomenti addotti contro una programmazione restrittiva con «avvertimento» o «arresto» sono stati il ritardo (stabilità della rete) e rispettivamente le frenate di emergenza non autorizzate in caso di guasto. Questa procedura è in contraddizione con il principio «safety first», ma non è infrequente. È deplorabile che questo miglioramento venga attuato solo dopo nove anni, sempre che le finanze siano ancora disponibili. ➔



Una meraviglia della tecnologia



Foto: Stefan Gall

# AIRA: messa in esercizio, manovra e messa fuori esercizio automatiche

Ci risiamo: ecco un nuovo progetto con degli obiettivi ormai superati e le stesse scarse chance di essere attuato nel prossimo futuro, di quelli che noi ben conosciamo già da tanti anni. Ma guai a non esserci, altrimenti si rischia di restare indietro. *Équipe tecnica del VSLF*

La SOB ci sta già lavorando, ma anche la RBS, la piccola ferrovia Rheineck-Walzenhausen delle Appenzeller Bahnen e le ferrovie a scartamento ridotto della RhB, della MOB, della MGB e molte altre... Solo la Waldenburgerbahn si è tirata indietro a causa di vincoli operativi e tecnici, ossia a causa di motivi pratici. Il caos nella Frankental, vicino a Liestal, non è indifferente e, come per magia, i costi sono scomparsi.

Chi invece è rimasto sono coloro che promettono la salvezza. Provengono dall'industria, sono ben radicati nell'UFT e sono presenti in gran numero presso le ferrovie. Dai treni automatizzati ai sistemi di gestione del traffico presso Infrastruttura, dalle orgogliose organizzazioni Smart Rail 4.0 di un tempo ai sostenitori della pianificazione integrata della produzione (Sopre 2), i risolutori dei problemi digitali che predicano il futuro continuano a spuntare sotto sempre nuove forme. Come adesso anche per l'AIRA, come un risveglio di primavera in un'umida giornata di ottobre.

## Stato attuale

Con l'ETCS, le ferrovie sono diventate quasi totalmente dipendenti dall'industria, ossia da Siemens e Alstom e un po' da Stadler. I costi aumentano e non se ne vede una fine; i limiti dei sistemi vengono costantemente alla luce a livello operativo. Si comincia a capire, per esempio, che con lo stato attuale del software Baseline 3 non è possibile gestire il traffico odierno, per non parlare poi dell'aumento del traffico sugli impianti attuali.

Se si resta fermi sul principio che questo ETCS è stato deciso dall'Europa e che pare non ci siano altre alternative, allora gli auguriamo buona fortuna. Con l'assurda giustificazione che si potranno ripristinare le capacità perse grazie ad una nuova programmazione, si vuole solo mantenere in vita il programma. Le perdite reali della capacità sono di oltre il 10%, e anche con un eventuale miglioramento di qualche punto percentuale, il risultato resta comunque pessimo. Un reale miglioramento non è in vista, anzi. Se si vuole mantenere la ferrovia in Svizzera al livello abituale, così non avrà sicuramente un futuro.

Attualmente i veicoli (nonostante certe promesse dei costruttori) non possono avviarsi, fare i controlli e essere operativi nemmeno da fermi. E non un solo me-

tro è stato percorso in modo autonomo. È evidente che l'industria non è in grado di mantenere le promesse.

In Svizzera, le corse con l'ATO 2 con i treni automatici e un macchinista che controlla i sistemi sono una bella cosa. La tecnologia funziona bene, non deve assumersi alcuna responsabilità e di conseguenza non deve soddisfare nessuno standard di qualità. La responsabilità è sempre ancora a carico del macchinista. Non è possibile quantificare quali siano i benefici dell'ATO 2. È solo il primo passo verso l'ATO 3, si continua a ribadire a gran voce.

Con l'ETCS le attuali cadenze dei treni, con i classici segnali esterni e lo ZUB come dispositivo di sicurezza, possono essere raggiunte solo in determinate condizioni. Zurigo Stadelhofen, ad esempio, la terza stazione ferroviaria più trafficata della Svizzera, nelle ore di punta ha una cadenza dei treni ogni 55 secondi. Questo anche grazie a una segnalazione perfetta. Per motivi a noi incomprensibili e sulla base di argomentazioni inconsistenti, strutture come quella di Stadelhofen secondo FFS Infrastruttura non dovranno più essere costruite. A quanto pare, ci si autolimita da soli con le proprie direttive, i propri processi e i propri standard per tessere le lodi delle soluzioni digitali come se non avessero alternative. Questo nuoce alla ferrovia e genera costi ingiustificati. E, tra l'altro, crea enormi svantaggi a livello di concorrenza rispetto alla strada. Magari anche volutamente, dato che in Europa non tutti vedono di buon occhio il sistema ferroviario e i suoi benefici.

Riceviamo sempre più spesso dei feedback da parte dei responsabili di tutti i settori che, come noi, sono giunti alla conclusione che il futuro di una ferrovia perfetta è possibile solo grazie alla semplicità, alla solidità, all'impegno condiviso a favore della qualità e alla messa in rete del know-how ferroviario. In tutte le ferrovie e in tutti i settori. Le attuali soluzioni digitali non soddisfano questi requisiti.

E se un giorno la ferrovia potrà effettivamente gestirsi autonomamente, allora questo sarà enormemente redditizio e al passo con i tempi. Ma se la precedenza viene data all'industria a scapito delle ferrovie e dei bilanci statali, senza che gli obiettivi vengano neanche lontanamente raggiun-

ti, allora si deve assolutamente metterci un freno. In epoca contemporanea, le ferrovie sono state finanziate in larga misura come soluzione ai problemi ambientali e di trasporto e, pertanto, rappresentano una nuova fonte di denaro per i fornitori di presunte soluzioni a problemi inesistenti.

## L'importanza delle promesse

Presso la Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS è previsto un test in un binario di raccordo e ritorno con il GOA 4, cioè senza personale. La corsa prevede l'attraversamento di un passaggio a livello. In una seconda fase, i treni dovranno essere anche in grado di viaggiare da soli fino al successivo deposito e, in una terza fase, di collegarsi, rinforzarsi e indebolirsi autonomamente. In una quarta fase, si prevede

che i veicoli si mettano in funzione da soli e si dirigano verso il binario di partenza. Magari questo è perfino possibile sul piano tecnico. Come sono strutturati i costi di investimento, come vengono classificati i rischi e quanta efficienza si ottiene realmente? Con queste corse non si risparmia nulla, perché intanto il personale di locomotiva deve aspettare in stazione finché il treno ritorna. Una pausa non può comunque essere pianificata perché la finestra temporale è troppo piccola. Il tempo di lavoro pertanto non cambia e i costi di sviluppo non vengono ammortizzati.

Molti anni più tardi, durante la corsa verso il deposito verrebbe tutt'al più a cadere il tempo alla fine e all'inizio del servizio. Che questo tempo venga realmente guadagnato, dipende tuttavia anche dal fatto che nel corso del servizio non si vengano a creare nuove lacune (tempi morti) a causa del lavoro di smistamento mancante. In ogni caso, la qualità diminuirebbe perché, alla sera, prima di essere messi fuori servizio nessuno controlla più che nei treni non vi siano passeggeri, vomito, atti di vandalismo o altri danni.

Anche l'ETCS viene propagandato secondo questa stessa logica. Con l'ETCS Level 3 ci dovremmo attendere un aumento della capacità e, soprattutto, un risparmio nei posti di manovra. Ma con i problemi sempre più frequenti con il Level 1, anche il Level 2 si sta rivelando un'alternativa decisamente mediocre. Il Level 1 serve principalmente a ottimizzare i valori di riferimento e le caratteristiche del prodotto del Level 2, in quanto viene a mancare il confronto con i classici sistemi di protezione dei treni. Il Level 3, invece, continua ad essere una promessa irraggiungibile. Attualmente siamo bloccati sulla via verso la meta. Gli orientamenti della politica sono stati definiti e quando un progetto promette scarso successo, normalmente è ad essi che ci si appella. Le ingenti somme di denaro per la gestione e l'ulteriore sviluppo dell'ETCS non vengono realmente investite in modo mirato e innovativo. Ciò che resta sono unicamente gli impedimenti operativi, i costi crescenti e il sogno negli occhi di alcune facce tristi.

Con il nuovo progetto AIRA, questo viene legittimato dal risparmio sui tempi

di spostamento e di smistamento. Per non spaventare il personale e per fugare i timori della giovani leve, si sostiene che le risorse così liberate non saranno utilizzate per una riduzione del personale, bensì per la prestazione dei servizi supplementari previsti a medio e lungo termine. Non resta che sperare che non si ricominci di nuovo frettolosamente a formare meno macchinisti. Le promesse non sono fatti.

## Cybercriminalità

I pericoli della digitalizzazione non devono essere sottovalutati. Dopotutto, i veicoli sono collegati in rete con vari programmi e tantissimi dipendenti di molte imprese collegano i loro computer ai veicoli. I componenti software dei veicoli moderni sono in parte già accessibili da remoto.

Anche in questo caso si tratta di tenere d'occhio i costi e i benefici. Soprattutto il mantenimento di un elevato livello di sicurezza può rappresentare un enorme fattore di costo. Le soluzioni semplici non sono necessariamente delle cattive soluzioni, ma spesso funzionano.



Basilea. Foto: Wikipedia



## Giri di ispezione

Da quando, circa 50 anni fa, sono stati introdotti i treni passeggeri senza personale di bordo, un problema nel trasporto passeggeri è che l'evacuazione dei treni prima della corsa verso l'area di servizio non è sempre disciplinata in modo chiaro e fattibile, oltre al fatto che le relative prescrizioni cambiano di continuo. Se i passeggeri si trovano nell'area dei binari, possono attivare in qualsiasi momento l'apertura delle porte di emergenza e mettersi in grave pericolo.

Se non altro, al momento sul treno è ancora presente un macchinista nel caso in cui sia necessario soccorrere i passeggeri che sono rimasti bloccati. Se il macchinista deve scendere con i passeggeri, si può solo sperare che nessun passeggero venga lasciato indietro durante le future corse automatiche. Ad un certo punto, si spera che i colleghi del personale addetto alle pulizie li trovino....

Il 29.03.2023, la questione dei passeggeri sui treni nelle aree di servizio ha trovato spazio persino nella Luzerner Zeitung. Il VSLF ha ripetutamente invitato i responsabili a definire delle direttive chiare e fattibili. ➔

Informazioni sull'ETCS / Comando automatico della marcia dei treni / ATO: <https://www.vslf.com/info/etcs>

## Lettera alla redazione su AIRA

Macchinista FFS di Zurigo

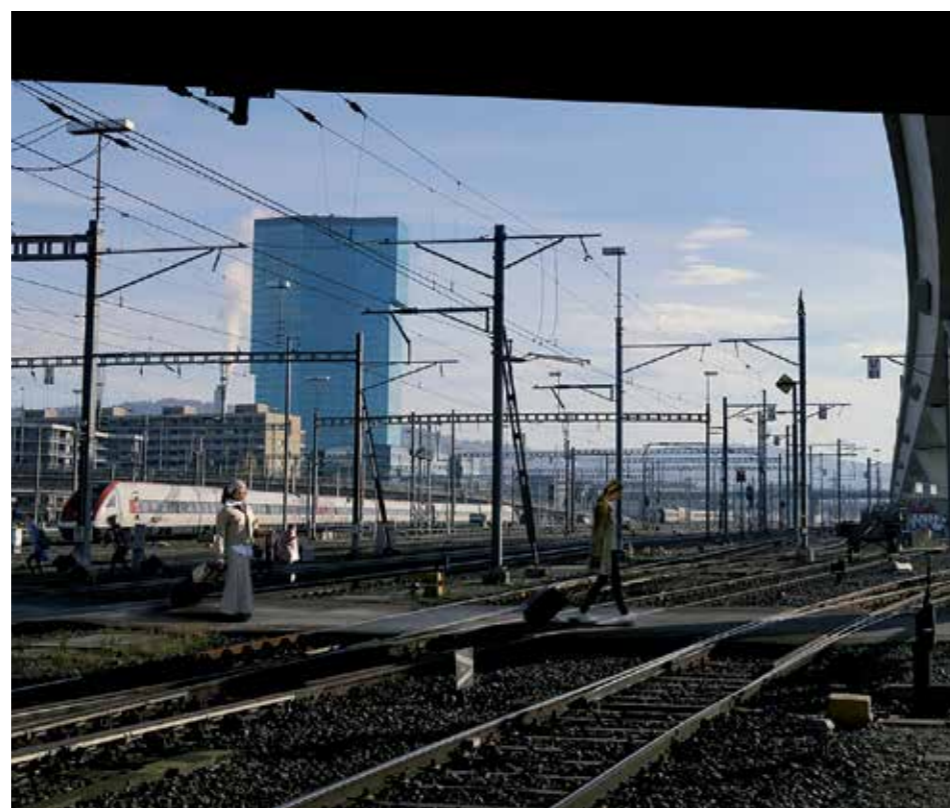
Quando su ZFR aktuell si è parlato di nuovo di guida e movimenti di manovra automatici, per me è stato come ricevere un pugno in faccia. Non di nuovo! Sono decenni che si parla di treni automatici ma intanto io, come macchinista, mi devo assumere sempre più compiti e devo monitorare e controllare tutti i sistemi. Tante promesse e nessun reale miglioramento. A mio parere, l'unico reale miglioramento elettronico è stato il LEA con tutte le disposizioni di marcia in un unico dispositivo. Anche se in realtà non è più così, dato che da quando dobbiamo osservare le app delle prescrizioni sull'iPad, veniamo costantemente sommersi da migliaia e migliaia di modifiche e adeguamenti. E anche l'iPad ha bisogno di manutenzione e aggiornamenti costanti.

Comunque sia, questa cosa delle manovre automatiche non andrà in porto così velocemente. Quando vedo certa gente che si occupa dei progetti, gli specialisti e i professionisti del settore, a volte sono persino sorpreso che possiamo ancora guidare. C'è gente che si trastulla e cerca di lavorare

in settori di cui evidentemente non ha la più pallida idea. Ma la colpa non è nemmeno delle persone, bensì della mancanza di conoscenza di quanto tutti i sistemi e i processi siano interconnessi e interdipendenti. Un qualsiasi aspirante macchinista ne capisce di più perché ha visto molte più cose.

Ma anche questo non è così grave. Quello che colpisce di più è che ci si limita semplicemente a generare nuovo lavoro senza mai produrre nulla di tangibile che possa giustificare i costi.

Il nuovo project manager ha 59 anni e probabilmente gestirà il progetto in gran parte in home office, sorry, niente di personale. Questo corrisponde semplicemente ai modelli classici e alle mie esperienze. Probabilmente anch'io farei lo stesso. Probabilmente non sarà in grado di raggiungere il suo obiettivo prima dei 65 anni, il che gli toglie molta pressione. Con questi presupposti, anch'io riflettere per bene se portare a termine con coerenza un simile progetto. Non ho assolutamente nulla contro il collega, anzi, tutti i miei complimenti per il progetto. Ma quanti progetti abbiamo in corso adesso o in passato? E chi paga tutto questo? E per quanto tempo ce lo possiamo ancora permettere? La performance è troppo spesso semplicemente inaccettabile. Ma probabilmente prima o poi avremo bisogno di un altro tracollo, finché le strutture e i meccanismi dovranno essere riorganizzati. Ma questo probabilmente genererà ancora dell'altro lavoro per i «responsabili». ➔



Zurigo RZA

## Macchinista senza uscita

Un macchinista della Svizzera nord-occidentale

Un sabato volevo prendere l'IR 27 a Sissach per andare in libera uscita a Basilea. Con le cuffie in testa e concentrato sul mio smartphone, il mio viaggio si è improvvisamente interrotto nella stazione di smistamento di Muttenz invece che a Basilea. Lì il treno è stato stazionato e sembrava completamente deserto. Poco dopo ho attraversato il treno e, guarda un po', il treno era completamente vuoto e fermo nell'area di servizio. Dal momento che le porte non potevano più essere aperte, ho chiamato la centrale operativa e ho spiegato la mia situazione. Mi è stato comunicato che, in via del tutto straordinaria, il treno aveva invertito il senso di marcia e che sarebbe ritornato a Liestal dopo 15 minuti per poi ripartire per Lucerna come IR. Sono quindi rimasto sul treno e ho aspettato di tornare indietro.

Quando sono arrivato a Liestal, anche il successivo IR per Basilea era stato cancellato e così ho incontrato i miei amici solo un'ora e mezza più tardi.

Trovo irresponsabile che i treni non vengano controllati attentamente. Sul treno avrebbero potuto esserci anche delle persone sorde, dei bambini o delle persone addormentate che avrebbero potuto azionare l'apertura della porta di emergenza e scendere nella stazione di smistamento. Possiamo ben immaginare cosa poi potrebbe succedere. ➔

## Lo stazionamento dei veicoli all'interno del profilo

Per questo problema, non aiutano né le app per le manovre né i sondaggi sulla cultura della sicurezza e della qualità delle FFS da parte di una ditta esterna. *Équipe tecnica del VSLF*



Zurigo binario M4. Foto: Raoul Fassbind

Lo stazionamento dei veicoli all'interno del profilo (segnale nano) è prescritto nelle PCT. Purtroppo, sono sempre più numerosi i casi in cui, per motivi di sicurezza e di visibilità, non è possibile guidare direttamente fino al profilo e i veicoli stazionati quindi superano il profilo all'altra estremità del binario. Vedi le precedenti edizioni del LocoFolio. Il problema è già stato segnalato più volte ed è ampiamente noto. Anche il VSLF ha evidenziato il problema nell'ambito del dibattito sulla sicurezza.

Le prescrizioni sono chiare e la lunghezza dei binari per lo stazionamento è chiaramente disciplinata:

### Lunghezza utile dei binari per i treni passeggeri, comprese le unità motrici (RTE 25021) 5.2.3.1:

- + supplemento di 10 m per la visibilità dei segnali
  - + supplemento di 3 m per arresto non preciso
  - + supplemento dell'1% per la protezione della linea (solo per i treni navetta)
- = lunghezza del treno + 13 m e non lunghezza del veicolo + 4 m

Il regolamento RTE (Regelwerk Technik Eisenbahn) dell'UTP prevede 13 m + la lunghezza del veicolo. Succede però che le prescrizioni non vengano rispettate nella pratica. Il motivo è semplice: nella pratica, la regola per l'infrastruttura è più o meno la seguente: lunghezza del binario = lunghezza del treno.



Zurigo binario M4. Foto: Raoul Fassbind



## LETTERE ALLA REDAZIONE

### LocoFolio 2022/2

Cara redazione del LocoFolio,

Con i suoi tanti articoli interessanti, appassionanti e informativi, l'ultimo LocoFolio 2022/2 non è solo un vero capolavoro; no, con l'articolo "Elettrotecnica per cervelloni" è anche un vero e proprio libro di testo che si rivolge a tutti ed è presentato in modo semplice e plausibile; chiunque sappia leggere può seguire queste spiegazioni senza problemi!

I numerosi articoli specialistici, spesso sotto forma di interviste, sono tutti molto accurati, istruttivi e di grande interesse.

Purtroppo ci sono anche molte calamità, spesso insostenibili, da segnalare. Si potrebbe pensare che un'illuminazione difettosa su un segnale di tratta di protezione, soprattutto se è rilevante per la sicurezza, dovrebbe poter essere riparato entro un termine di tempo ragionevole.

Tanto per fare un esempio, il caso di Zollikofen dà molto da pensare; il relativo video amatoriale parla da sé. Il rapporto d'indagine del SISL, pubblicato nel frattempo, è molto eloquente. Da un lato, il fatto che, secondo questo rapporto, ci siano circa tre corse al giorno con il monitoraggio dei treni disattivato, ciò che è essenzialmente dovuto al fatto che le apparecchiature tecniche occasionalmente presentano dei malfunzionamenti. Ciò che preoccupa, però, è l'adeguamento esitante e non conforme ai criteri di sicurezza delle procedure e delle autorizzazioni alla guida per questo malfunzionamento. L'organismo responsabile dovrebbe definire delle specifiche chiare, uguali e valide per tutti gli utenti dell'impianto ferroviario. Non osiamo pensare cosa sarebbe potuto succedere se, al posto del treno merci, sui binari ci fosse stata una S-Bahn piena di passeggeri. Un modo di pensare e di agire incentrato sulla sicurezza per me è una cosa completamente diversa, anche tenuto

conto della mia precedente attività lavorativa. Fortunatamente, il VSLF ha affrontato questa problematica in modo fermo e chiaro, altrimenti forse sarebbe arrivato ancora meno dall'alto".

A proposito: La lettera al direttore del giornalista ferroviario, a pagina 82, testimonia un grande rispetto nei confronti del VSLF e del LocoFolio. Mi auguro che tutti i lettori del LocoFolio condividano questo rispetto; ve lo meritate davvero tutti! Tanto di cappello e complimenti! In quest'ottica, auguro a voi e a tutti i vostri colleghi di continuare sempre su questa strada. Siate sempre competenti e perseveranti come lo siete stati finora, anche se a volte si ottengono solo dei piccoli successi. Dopo tutto, è il risultato complessivo che conta, e questo è sicuramente molto apprezzabile e importante.

Cari saluti  
Hans Baer, sostenitore VSLF

### Sondaggio FFS di Pro Familia

Tramite le News FFS del 25.04.2023 sono state fornite delle prime informazioni circa un sondaggio di Pro Familia Svizzera. Il 2 maggio 2023 è arrivato l'invito a partecipare al sondaggio "Family Score", che riguarda i "Dipendenti FFS, sondaggio sulla compatibilità tra lavoro e vita privata". Questo sondaggio non è adatto a chi lavora a turni o lavora il sabato, la domenica e i giorni festivi, ma solo ai dipendenti che lavorano durante gli orari d'ufficio.

Ecco alcune domande:

Possibilità di orari di lavoro flessibili? (Lavoriamo a turni)  
- Possibilità di giornate singole in home office? (Non appena i treni viaggeranno da soli)  
- Considerazione per gli impegni familiari? (??)  
- L'azienda dispone di asili nido/posti esterni riservati? (Non conosco la risposta).

- Possibilità di fare dei precisi straordinari?  
- Possibilità di compensare gli straordinari durante le vacanze scolastiche?  
I superiori e il team tengono conto della mia situazione familiare? (Lavoro ancora a rotazione e ho dei turni con 3 fine settimana al mese).  
Per tutti coloro che lavorano a turni e 7 giorni su 7, in TUTTE le professioni, queste domande sono frustranti perché non TUTTE sono elencate. In breve, non interessa a nessuno quello che fate.

Cordiali saluti  
R. M. Brun, macchinista

### THURBO

Buonasera Hübi,  
Ritengo che il tuo articolo pubblicato sul LocoFolio sull'orario di lavoro sia scritto in modo brillante, ma vorrei aggiungervi dei temi di attualità della Thurbo:

1. Organico nel 2023: sarà fortemente in rosso.
2. Misure adottate dalla direzione: Riduzione del grado di occupazione, part-time solo con l'approvazione dell'OBA (medico ferroviario), i modelli part-time sono sospesi fino al 2025; questa informazione era nota solo internamente, ma ora è stata comunicata anche al personale perché ad alcuni dipendenti è stata rifiutata una riduzione dell'orario di lavoro. Nel 2023, non saranno inoltre autorizzati i regali per anzianità di servizio, il godimento di DAG e le ferie non pagate.
3. Corso di formazione febbraio 2023: Non è ancora chiaro se saranno 9 o 11 persone che inizieranno la formazione invece di un massimo di 14.
4. Alcuni volevano passare alle FFS, dei posti erano stati messi a concorso ma sono stati respinti.

Come puoi vedere, molte cose non vanno per niente bene o comunque in una dire-

zione che influisce sul piacere nel proprio lavoro. Per fortuna devo tener duro solo ancora qualche anno.  
Ti auguro una buona serata e una buona continuazione.

Cari saluti  
un macchinista Thurbo



### Soluzioni da pagine 21:

I testi si basano sulle seguenti fonti:

- A: Chat GPT 4, compito "Scrivi un editoriale per il LocoFolio".
- B: Sito web FFS: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/nachhaltigkeit.html>
- C: Chat GPT 4, compito "Scrivi un editoriale per il LocoFolio".
- D: Sito web Siemens: <https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolioschiene/bahnautomatisierung/zugbeeinflussung/european-train-control-system.html>
- E: Sito web Siemens: <https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolioschiene/bahnautomatisierung/zugbeeinflussung/european-train-control-system.html>
- F: Chat GPT, compito: "write an euphoric text about company xy as leader, the company is in the transportation sector".
- G: Sito web Stadler: <https://www.stadlerail.com/de/>
- H: Chat GPT, compito: "Scrivi qualcosa di positivo su un'azienda!".
- I: Chat GPT, compito: "Scrivi un po' di bla bla su sociale, sostenibile e inclusivo".
- J: Sito web BLS: <https://www.bls.ch/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensportraet/unsere-strategie>
- K: Sito web Alstom: <https://www.alstom.com/company>
- L: Chat GPT, compito: "Scrivi sui vantaggi dell'ETCS!".

## Homeoffice

«Difficilmente è produttivo» - le prime aziende vietano l'home office il venerdì.  
20 Minuten il 25 gennaio 2023 (pubblicato per gentile concessione)

Il venerdì è uno dei giorni più gettonati per l'home office, ciò che sta diventando un problema per le aziende. L'efficienza è inferiore rispetto agli altri giorni, afferma un esperto delle risorse umane. Uno psicologo del lavoro la vede diversamente.

Ecco di cosa si tratta:

- Il lunedì e il venerdì sono i giorni più gettonati per l'home office. Alcuni capi sono alquanto critici o addirittura vietano l'home office in questi giorni. È quanto affermano diverse aziende interpellate da 20 Minuten.
- L'esperto HR Jörg Buckmann lo capisce: «Non riesco a immaginare che la produttività del venerdì sia la stessa del martedì.»
- Lo psicologo del lavoro Hartmut Schulze la vede invece diversamente. L'home office è anche un'opportunità per un lavoro profondo. Queste fasi di immersione sono necessarie.

Coloro che possono lavorare da casa sono più propensi a scegliere il lunedì o il venerdì. È quanto affermano diverse aziende interpellate da 20 Minuten, ed è un trend confermato anche dalle FFS - che notano in questi due giorni dei flussi di pendolari significativamente inferiori.

Alcuni datori di lavoro hanno però dei problemi in questo senso, ciò che è confermato dai contatti avuti con imprenditori e rappresentanti sindacali. Ed ecco che alcune prime aziende stanno decidendo, quando possibile, di non consentire il lavoro da casa in questi giorni, se non del tutto. Questo a causa del sospetto che la produttività sia più bassa e che il venerdì e il lunedì possano essere quindi sfruttati come una sorta di weekend lungo. Questi capi non si vogliono esporre. Dalle risposte dei lettori di 20 Minuten emerge che per molti l'home office è un'opportunità di affrontare la giornata più tranquillamente. L'esperto di risorse umane Jörg Buckmann è a conoscenza di aziende che rifiutano l'home working il lunedì e il venerdì - e le capisce. «A molti piace lavorare da casa il lunedì e il venerdì - ed è difficile raggiungerli in quei giorni. Non dovete aspettarvi una risposta il venerdì pomeriggio». Il venerdì,

dice di ricevere almeno il 50% di e-mail in meno rispetto agli altri giorni della settimana. «Non riesco a immaginare che la produttività del venerdì sia la stessa del martedì». [...]

Ad oggi per molti l'home office è quasi considerato un diritto umano, anche se non tutti i dipendenti possono beneficiare di questa forma di lavoro. «Lo scetticismo nei confronti dell'home office non fa degli imprenditori dei cattivi capi, al contrario, indica che si occupano bene dei loro dipendenti e che sono dei datori di lavoro generosi. Ci sono delle ragioni comprensibili per essere contro l'home office», dice Buckmann. Ad esempio, l'organizzazione richiede più tempo, l'azienda perde una certa spinta, e l'innovazione ne risente. [...]

«Tempo per il "lavoro profondo"»  
Hartmut Schulze, professore di psicologia del lavoro presso l'Università di Scienze Applicate della Svizzera nord-occidentale, la vede diversamente. Non crede che i dipendenti che lavorano da casa siano meno produttivi il lunedì e il venerdì. «È un tipo diverso di produttività: in questi giorni si può lavorare indisturbati e più a lungo», dice. È un'ottima soluzione per i lavori creativi o di progetto. L'home office ha il vantaggio di far risparmiare i tempi di viaggio e di poter iniziare a lavorare praticamente dal tavolo della colazione, anche senza vestirsi adeguatamente. [...]

Jörg Buckmann è stato responsabile della politica del personale presso FFS Traffico viaggiatori e VBZ. Da allora affianca le aziende e le autorità che vogliono far sentire maggiormente la propria voce sul mercato del lavoro.



# La giusta dimensione dei treni

Con le loro dimensioni relativamente rigide e uniformi, le unità multiple sono il modello giusto per poter soddisfare in modo flessibile e adeguato la domanda futura dei nostri clienti? Raoul Fassbind, comitato FFS V

A chi non è mai successo? Si versa il resto della minestra in un contenitore per alimenti, e o fuoriesce o è vuoto per tre quarti. La cosa è sorprendentemente simile anche per quanto riguarda lo sfruttamento dei treni. Al più tardi dall'inizio del nuovo millennio, la tendenza nell'acquisto di nuovi veicoli per il trasporto passeggeri si è chiaramente concentrata sulle unità multiple. I vantaggi principali sono la riduzione dei costi nella composizione del treno, grazie all'eliminazione delle corse di manovra, e i tempi di inversione più brevi. Da un lato, un'unità multipla di norma è dotata di una cabina di guida a ciascuna estremità e, dall'altro, il treno è sempre motorizzato. Si può però anche constatare che, dovuto all'esigenza di una forte capacità di ripresa o di velocità finali elevate, molte unità multiple sono spesso troppo potenti per il loro impiego effettivo. Mentre il fabbisogno energetico di un treno trainato da una locomotiva aumenta relativamente poco quando vengono agganciate delle singole carrozze, quello delle unità multiple viene moltiplicato per il fattore di tutto il treno con il peso di tutti i componenti di trazione. Con i treni classici, questo fattore si otterrebbe solo mettendo a disposizione delle locomotive aggiuntive, ciò che però normalmente avviene solo in caso di effettiva necessità. Ma, fondamentalmente, si tratta soprattutto di capire come recuperare, riutilizzare e conservare l'energia durante la frenata.

Per poter soddisfare la domanda in maniera adeguata con le unità multiple, al momento dell'ordinazione è necessario analizzare quali sono i valori di capacità, velocità, accelerazione, ecc. che meglio si adattano al probabile fabbisogno nel campo di applicazione previsto nei prossimi venti o quarant'anni. E questo, a qualsiasi ora del giorno e della notte, e in qualsiasi stagione. Le unità multiple sono accoppiate in modo permanente e difficilmente possono essere separate o modificate a livello tecnico nell'impianto di manutenzione. Sebbene sia possibile soddisfare parzialmente l'eventuale domanda collegando più unità, questo comporta anche alcuni svantaggi. Ad esempio, per rispondere in modo adeguato al fabbisogno tra Losanna e Ginevra, da San Gallo è già in funzione un Intercity con un nu-

mero sufficiente di unità. Per approntare le unità al momento giusto, si ha comunque bisogno delle corse di manovra. Oppure, come nel caso dell'Intercity San Gallo-Ginevra, si rinuncia a farlo e così si viaggia quasi tutto il giorno con la massima lunghezza possibile. Come passeggero, questo lo si nota soprattutto nelle condizioni di spazio, a volte principesche, ma forse anche nella mancanza di un ristorante se ci si trova nella parte del treno "sbagliata". Il passaggio da un'unità all'altra è possibile, sempre che lo sia, solo in stazione quando il treno è fermo.

La presidente del consiglio di amministrazione delle FFS, Monika Ribar, in un'intervista ha dichiarato che l'occupazione media dei treni a lunga percorrenza è solo del trenta per cento circa e pertanto mette in discussione l'orario cadenzato della domenica. Dato il problema in questione, questa sembra una misura decisamente drastica. Sorprende soprattutto il fatto che questa misura sembri avere senso per un solo giorno della settimana. I treni circolano anche durante il giorno e la sera con uno sfruttamento delle capacità troppo limitato. Come si evince chiaramente dall'esempio del futuro orario cadenzato ogni mezz'ora nella Valle del Reno, che originariamente doveva essere introdotto solo nelle ore di punta, l'obiettivo principale è quello di ottenere dei finanziamenti esterni per i periodi morti. Del resto, la signora Ribar ne ha parlato apertamente nella sua intervista. Da ciò si può concludere che, nella sua forma attuale, il sistema ferroviario non è finanziariamente sostenibile o che le risorse disponibili vengono utilizzate in modo improprio.

Questo però solleva anche degli interro-

gativi sul perché le varie società di infrastrutture e di trasporto ferroviario esistano nella loro struttura attuale. Ma anche sui loro modelli di finanziamento, che si basano su decisioni politiche di principio e su standard europei. Ci sono diversi fattori che possono eventualmente intervenire come fattori di costo. Ad esempio, la

differenziazione tra una concessione per il trasporto regionale e una per il trasporto a lunga percorrenza ha ancora senso in un perimetro relativamente piccolo come quello svizzero, o addirittura ostacola una efficiente pianificazione integrale del personale e del materiale rotabile e, di conseguenza, rappresenta un fattore essenziale di costo? E ha senso la gestione di più amministrazioni parallele che si occupano delle stesse identiche questioni se la di-

*L'interscambio del materiale rotabile potrebbe essere più flessibile e in linea con l'offerta.*

stribuzione della rete viene concordata e il cliente finale non può decidere liberamente il prodotto che preferisce?

La gestione di più amministrazioni potrebbe essere evitata, le prestazioni di lavoro frammentate potrebbero essere nuovamente riunificate e pianificate in modo complementare. L'interscambio del materiale rotabile potrebbe essere più flessibile e in linea con l'offerta, senza dover aderire a cooperazioni prepianificate, vincolanti e obbligatorie. Dopo qualche anno, devono comunque essere completamente riviste, in quanto semplicemente non sono in grado di soddisfare le esigenze. Che senso ha quindi gestire un modello multiferroviario senza una vera concorrenza? Da un punto di vista politico, è comprensibile gestire la propria piccola ferrovia regionale locale come un fiore all'occhiello, tanto più che i cantoni spesso la finanziano comunque autonomamente. Soprattutto quando il leader sul mercato ha perso gran parte

del suo interesse per i trasporti regionali ed è quindi difficile coinvolgerlo nelle problematiche locali. Ciò che però sorprende è che sono soprattutto i cantoni con delle finanze relativamente modeste a volerselo permettere, il che solleva ancora una volta la questione dei modelli di finanziamento. Oppure il leader sul mercato nel trasporto



Foto: Stefan Gall

regionale nel frattempo è diventato così costoso che la fornitura di queste prestazioni da parte delle FFS è diventata un bene di lusso per i cantoni ricchi?

Ma come si potrebbe fare meglio? Il passato ha dimostrato che un mercato monopolistico non genera necessariamente dei costi o dei prezzi inferiori, un'amministrazione snella o un attivo concorso di idee. Un contesto puramente competitivo basato su principi capitalistici pone eccessivamente l'attenzione sui mercati lucrativi, mette sotto pressione le condizioni di lavoro dei dipendenti produttivi

e, di conseguenza, non è più al passo con i tempi. Sarebbe immaginabile un quadro finanziario definito con degli obiettivi concreti, il cui rispetto venga monitorato nell'ambito di un autocontrollo o da parte di una commissione di revisione aziendale. Questo metodo viene praticato da tempo da varie associazioni, come la FIFA o

l'IOC, e sembra essersi dimostrato valido. Tuttavia, nel caso di un'impresa ferroviaria che dovrebbe garantire la mobilità di base di un paese, si può anche sollevare la questione dell'utilità pubblica. Si può ipotizzare che se venissero meno tutte queste elevate aspettative, come si presuppone nelle attuali forme societarie delle ferrovie, gli aspetti della sicurezza e della manutenzione potrebbero essere nuovamente prioritari e sarebbe possibile una produzione stabile con una forza lavoro adeguata. La spinta all'innovazione e all'evoluzione non dovrebbe necessariamente essere una responsabilità dell'azienda stessa; potrebbe

essere esternalizzata all'industria e i prodotti finiti potrebbero essere acquistati a prezzi di mercato equi.

Già oggi l'UFT delega sempre più spesso alle ferrovie stesse il lavoro di supervisione nell'ambito delle future regolamentazioni, come del resto sta delegando il

compito, un tempo sovrano, di redigere e far rispettare delle prescrizioni di validità generale. A cosa serve allora questo ufficio come interfaccia ridondante tra il DATEC e la ferrovia?

Ma probabilmente questo è un modo di pensare troppo semplicistico. Anche se una ferrovia semplice è probabilmente il modo più economico per farla funzionare. Una ferrovia semplice significa fare a meno di inutili espedienti tecnici o digitali. Una ferrovia semplice significa uno specifico know-how per gli utenti e l'amministrazione, con un'attenzione particolare su quella che è l'attività centrale. Significa un modo di agire orientato al cliente e una relativa offerta di orari. Significa soprattutto un'azienda di trasporti di qualità elevata e affidabile, ma purtroppo significa anche meno accessori lifestyle, meno think tank e stand delle innovazioni.

Ma per ritornare al discorso delle unità multiple, si può senz'altro affermare che per la ferrovia odierna, con le sue strutture snelle e i suoi piani di automazione, non ci sono alternative e un'offerta orientata alla

domanda è quindi difficilmente fattibile. Non può tuttavia non sorprendere che l'attenzione sullo sfruttamento come base per misurare la produttività abbia un peso così grande. Se la ferrovia vuole rappresentare una reale alternativa al trasporto individuale, deve offrire una disponibilità elevata e una cadenza ravvicinata. Molti collegamenti diretti possono essere pratici, ma più efficienti sarebbero dei corridoi rigidi con coincidenze brevi, stabili e affidabili nelle stazioni nodali. Riducendo il numero dei collegamenti incrociati e trasversali, sarebbe addirittura possibile realizzare un'infrastruttura più snella con una sequenza dei treni più ravvicinata.

Ma questo richiederebbe un programma innovativo, come quello illustrato a suo tempo da Ferrovia 2000. Sempre più idee e esigenze locali oggi riguardano le piccole soluzioni individuali e si cerca di metterle in rete con le infrastrutture esistenti, creando così sempre più punti di conflitto. Grazie a dei prodotti digitali scadenti in cabina, è proprio questa stabilità dei collegamenti ad essere compromessa. L'attuale protesta nella Svizzera centrale e occidentale per la perdita dei collegamenti diretti si basa proprio su questa mancanza di affidabilità quando si cambia il treno. L'idea sarebbe addirittura buona se non fosse accompagnata da un notevole aumento dei tempi di percorrenza. Ma questo è probabilmente dovuto al fatto che i treni non possono più circolare alla velocità abituale a causa dei punti di conflitto. E questo, nonostante il fatto che le unità multiple dovrebbero essere molto più veloci di quanto non fossero le classiche composizioni dei treni. E purtroppo, quando si acquistano dei nuovi veicoli, non si presta attenzione al fatto che presentino determinati principi uniformi. Un collegamento tra una banchina e l'altra con la stessa identica distanza delle porte consentirebbe, ad esempio, dei cambi di treno dell'ordine di secondi. Ma se i veicoli devono essere costantemente adattati a norme e requisiti che cambiano di continuo, allora anche questa opzione non può essere sfruttata.

Purtroppo, queste sono solo delle fantasticherie idealistiche, ben lungi dal poter essere attuate. Dobbiamo quindi imparare a fare i conti con la realtà. La qualità dei collegamenti resterà incerta, la domanda continuerà a dipendere dagli orari di lavoro e dalle abitudini ricreative, le capacità rimarranno quindi o troppo alte o troppo basse. E il prezzo del trasporto ferroviario rimarrà alto. Ma, tutto sommato, anche questo non è un male: il settore pubblico è ben contento di continuare a elargire delle somme ingenti per far fronte alla situazione attuale, o no?

## LISA

Una ricetrasmittente se ne va. *Équipe tecnica del VSLF*

Nel 2015 sono state consegnate le nuove ricetrasmittenti LISA per il personale di manovra delle FFS. Ci si è subito reso conto che la qualità della connessione degli apparecchi era inaccettabile rispetto a quelli precedenti. Nel verbale della CoPe del dicembre 2015 si può leggere quanto segue: "Durante i test con il LISA presso le divisioni V e Cargo, si sono verificati dei



problemi con la riproduzione del tono di monitoraggio della connessione nella cabina di guida. Presso Infrastruttura, ad oggi non sono stati approvati dei nuovi test con la ricetrasmittente LISA per il personale di manovra".

Durante la fase di miglioramento, nel 2016 il produttore dei dispositivi è purtroppo fallito. Di conseguenza, nel 2018 l'utilizzo della ricetrasmittente LISA ha dovuto essere temporaneamente vietato presso FFS Cargo per motivi di sicurezza. FFS Traffico viaggiatori ha deciso invece di continuare ad utilizzarla fino a nuovo avviso. Nonostante la «Heartbeat Implementation» e molte altre misure, non si è riscontrato alcun miglioramento.

Malgrado un tragico incidente che a Briga ha coinvolto un manovratore e l'uso di una ricetrasmittente LISA, le FFS non hanno ritenuto necessario intervenire. Si dovrebbe prestare maggiore attenzione alla sicurezza sul lavoro...

Adesso è arrivata la decisione: il LISA verrà abolito nel 2025. Il nuovo apparecchio sarà un dispositivo Bluetooth Motorola.

In altre parole: probabilmente ripristineremo semplicemente il dispositivo mobile.

In tutti questi anni, i problemi sono stati attentamente monitorati dalla base e dai reparti di sicurezza. Noi parti sociali abbiamo sempre segnalato i problemi durante le riunioni sulla sicurezza e li abbiamo ripetutamente riportati nel LocoFolio.

### Estratto del discorso di Hubert Giger, AG di Suhr del 18 marzo 2017

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 capomanovra. 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 conoscete? C'è stato anche chi si è portato da casa il baby phone, scoprendo così che la qualità di trasmissione è davvero impressionante.

## L'esame periodico è stato semplificato!

Ogni cinque anni, la domanda che si pone ogni ferroviere qualificato è: "Come devo studiare per l'esame periodico?", oppure "Da dove devo iniziare?" e, soprattutto, "Quando finirà questa cosa?". L'ultima domanda è una questione di orgoglio personale e/o di preferenze del rispettivo esaminatore. *Roland Maurer, macchinista e formatore*

### Il menu giusto per studiare efficacemente

Purtroppo non esiste un unico approccio corretto. Le persone non sono macchine e ognuno di noi ha idee e preferenze personali riguardo allo studio. Alcuni pensano per processi e quindi per sequenze e storie, altri preferiscono pensare per immagini e altri ancora amano leggere ed esercitarsi con i testi. La maggior parte, tuttavia, trova utile combinare i diversi metodi di studio.

In ogni caso, esistono dei passaggi che in generale favoriscono il processo di apprendimento e che si sono dimostrati efficaci anche nella formazione degli aspiranti macchinisti. Per coloro che vogliono arricchire le proprie strategie di apprendimento, ecco una ricetta "in ordine inverso":

### Strutturare → Dividere in porzioni → Riassumere → Ripetere

Quando si inizia a studiare, ci si trova davanti a tutta una serie apparentemente caotica di temi e prescrizioni. Come un'insalata di cervelat, formaggio e cetrioli. Proviamo a estrapolare i singoli ingredienti da questo piatto apparentemente "caotico", che poi potranno essere ripetuti individualmente e in porzioni digeribili. Sono quindi previste le seguenti fasi:

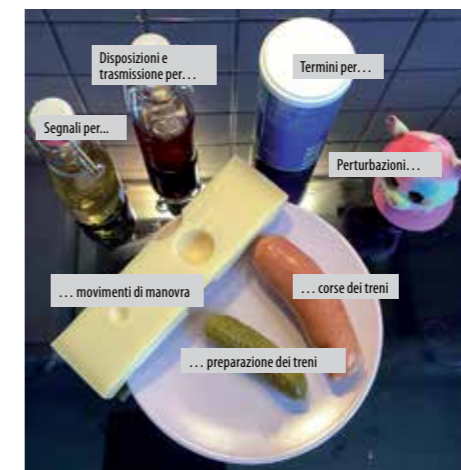
«Insalata PCT»



Strutturare e dividere in porzioni



Riassumere



### 1) Strutturare

L'ordine crea una visione d'insieme e aiuta a dare una struttura chiara a un presunto caos. Come prima cosa, vi consigliamo di preparare uno schema. Può essere utile disporre ogni capitolo delle prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT) come un piccolo quadrato sul pavimento e osservare come si relazionano tra loro. Le PCT non sono solo una serie di regole solide e collaudate, ma anche un buon supporto didattico. Particolarmente preziosa dal punto di vista didattico è la "storia" che raccontano, ovvero il processo che si riflette nella struttura di queste norme. Questa "storia" racconta le attività

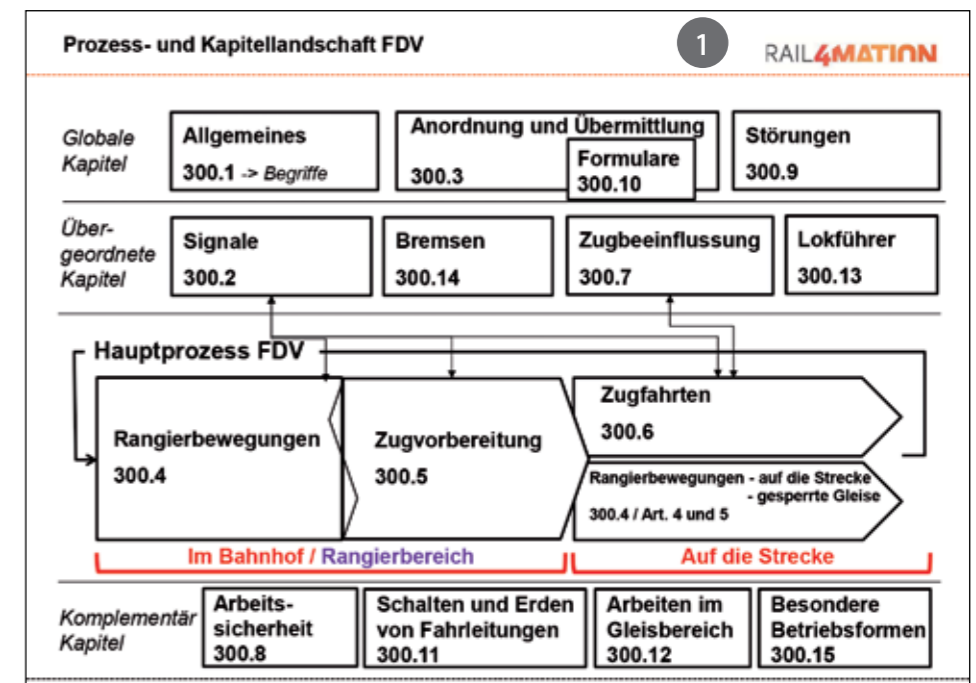
che un operatore ferroviario svolge durante il suo lavoro, come ad esempio eseguire movimenti di manovra, preparare un treno e condurlo in sicurezza a destinazione.

**Esempio (Figura 1):** I capitoli delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT) sono presentati come riquadri e inseriti in un contesto. In questo modo, i tre capitoli necessari per l'esecuzione dei compiti di circolazione, ossia movimenti di manovra, preparazione dei treni e corse dei treni, sono evidenziati come "processo principale PCT" ricorrente.

Gli altri capitoli delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT) sono importanti quanto i capitoli principali e si completano a vicenda come l'insalata e il condimento per l'insalata. Tuttavia, sono meno nutrienti se considerati da soli e hanno senso solo se usati insieme. La terminologia del capitolo 1, i segnali e i loro termini del capitolo 2 o le perturbazioni del capitolo 9 sono la base dei tre settori principali. Questi capitoli potrebbero essere definiti "capitoli utili". I termini della circolazione e i termini dei segnali possono essere facilmente ripetuti ed esercitati con dei cartoncini.

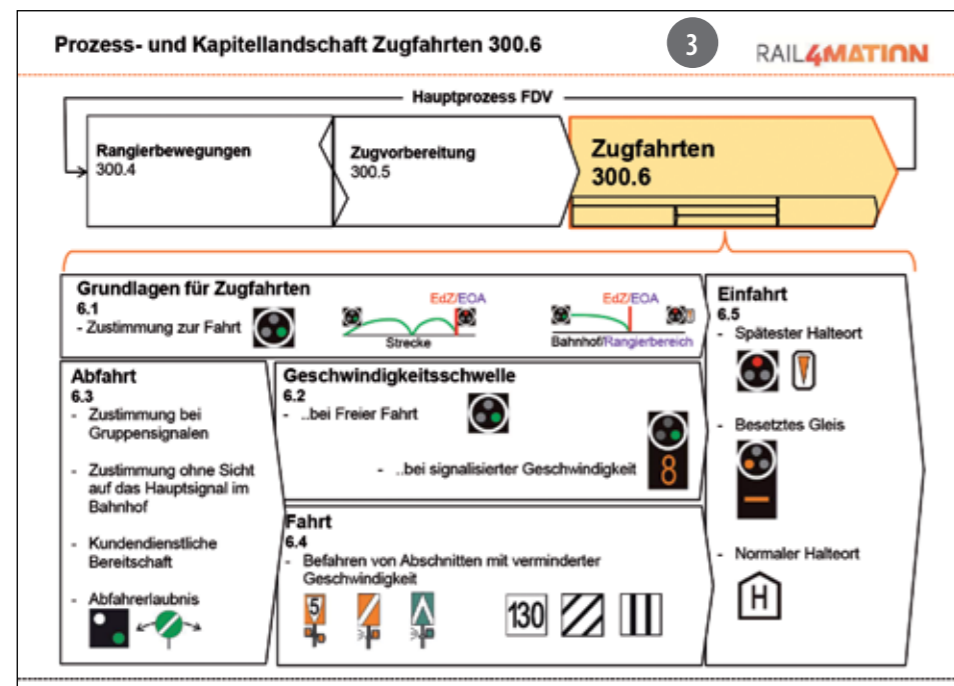
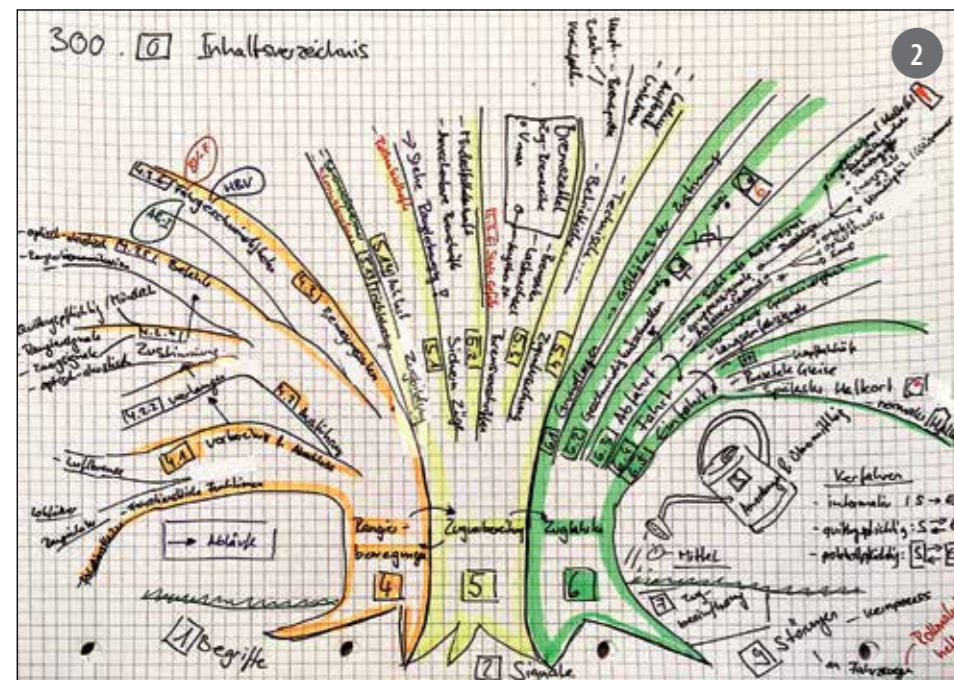
### 2) Dividere in porzioni

Finora è stata sviluppata la storia principale della circolazione, nella quale è possibile



inserire i contenuti degli altri capitoli. Ora si pone la questione di quanti contenuti siano necessari. Basandoci sull'indice delle PCT (300.0), le singole porzioni dovrebbero essere dosate in modo ragionevole. L'obiettivo è creare porzioni "gestibili", quindi 5 contenuti come le dita della mano, e integrarle in una struttura adeguata.

**Esempio (Figura 2):** Un "albero PCT", basato sull'indice (300.0), contiene le parole chiave più importanti. Ogni ramo dell'albero ha un massimo di cinque rami, che a loro volta si dividono in un massimo di altri cinque rami. Ciò significa che i contenuti sono gestibili a ogni livello dell'albero e possono essere facilmente contattati con cinque dita.



**Esempio (Figura 3):** Un'altra idea di rappresentazione per immagini è mostrata nella figura 3. La disposizione dei capitoli delle PCT come nella figura 1 può essere adottata anche all'interno di un capitolo. Per fare un esempio, dividiamo il capitolo 6 «Corse del treno» nei suoi sottocapitoli. I riquadri non sono altro che i singoli sottocapitoli ordinati in sequenza (da sinistra a destra) e contrassegnati da parole chiave importanti. Per motivi di comprensione, questa presentazione non pretende di essere completa.

**3) Riassumere**

Per riassumere in modo sensato le prescrizioni e, in generale, i contenuti da studiare, è consigliabile trasformare una situazione

che si può verificare nella vita quotidiana del macchinista in un «fil rouge» da seguire. In questo modo i singoli contenuti possono essere collegati tra di loro e l'approfondimento diventa più facile.

**Esempio (Figura 4):** Scegliendo il tema "Entrata in una stazione non dotata di sottopassaggi o sovrappassaggi" vengono utilizzate diverse parti delle prescrizioni per procedere in modo sicuro. Utilizzando l'app delle prescrizioni oppure tramite la collaudata funzione di ricerca in PDF-Reader (Ctrl+F), è possibile trovare facilmente le parole chiave rilevanti per questo argomento. In questo caso, la scelta della parola chiave giusta è di grande importanza per trovare tutti i contenuti pertinenti e non trascurare informazioni importanti.

Questo riassunto può servire come scheda per studiare ed è stato creato in circa 10 minuti utilizzando le funzioni "Copia" e "Incolla" (Ctrl+C, Ctrl+V). I paragrafi iniziali "Quando?" e "Come?" dovrebbero consentire a un compagno di studio di interrogarvi sui contenuti. Per scegliere i contenuti possono essere utili le seguenti domande:

- Mi riguarda direttamente come macchinista? => inserire nel riassunto
- Riguarda il capomovimento, ma come macchinista devo, per esempio, esserne informato? => inserire eventualmente come nota
- Riguarda solo il capomovimento? => solo per informazione

**4) Ripetere**

È importante migliorare e affinare continuamente i propri processi d'apprendimento. La ripetizione e l'esercizio sono inevitabili, anche per chi ha facilità nello studio. Per alcuni creare un riassunto e ripassare gli argomenti è già sufficiente, altri invece possono utilizzare questi riassunti come schede per il ripasso. La cosa migliore è che le fasi di studio siano brevi, ma complete e a sé stanti. È preferibile avere meno materiale ma ripetere più spesso e regolarmente piuttosto che studiare grandi «porzioni» a intervalli più lunghi. Anche la ripetizione prima di andare a dormire può migliorare l'effetto di apprendimento, e l'addormentamento come risultato della ripetizione può a sua volta contribuire a migliorare il sonno.

**Conclusione**

Speriamo che la ricetta che vi abbiamo presentato contenga un paio di ingredienti utili ad arricchire la vostra strategia di studio. Una presentazione ben strutturata delle prescrizioni rende più semplice l'orien-

tamento, e la panoramica che ne deriva permette di ripetere le nozioni passo dopo passo e in porzioni facilmente digeribili, senza perdere di vista l'obiettivo. Una volta definita la struttura di studio personale, può essere utilizzata e ampliata nuovamente ogni cinque anni.

Vi auguro quindi buon appetito!



Roland Maurer, classe 1978, è macchinista dal 2006. Dal 2008 si occupa di formazione, inizialmente presso login e attualmente presso rail4mation e eduRail. Ingegnere FH, è esperto esaminatore per l'esame federale per macchinisti FA. Oltre alla sua attuale percentuale di lavoro al 60%, collabora nel ménage familiare e ha due figlie in età prescolare.

**Offerta supplementare volontaria per la formazione FFS ZFR**

La formazione continua aziendale ZFR è suddivisa in una parte obbligatoria e in un'offerta supplementare flessibile e volontaria. È possibile usufruire dell'offerta supplementare in caso di esigenza personale nel quadro dell'offerta.



<b>300.6 Zugfahrten</b>		<b>6.5</b>
<b>5. Einfahrt</b>	<b>1. Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge</b>	
<p><b>Wann?</b> (Anordnung) Die Lokführer werden wie folgt verständigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mit dem Signal für Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge oder</li> <li>• mit einer Kennzeichnung in der Streckentabelle oder</li> <li>• quittungspflichtig durch den Fahrdienstleiter.</li> </ul> <p><b>Wie?</b> (Handlung)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Züge haben vom Anfang des Perrons, bis der Zug angehalten hat oder</li> <li>• bis die Zugspitze das Ende des Perrons erreicht hat (nachher auch noch: mit Praxiserfahrung!)</li> </ul> <p><b>Fahrt auf Sicht und höchstens mit 20 km/h zu fahren.</b></p> <p><i>(Ist kein Perron vorhanden, gilt der Bereich zwischen den Sicherheitszeichen der Ein- und der Ausfahrweiche. Kenne keine solche Situation.)</i></p>		
<b>«Hilfskapitel»</b>	<b>Bild</b>	<b>Beschreibung</b>
300.2 Signale 5.3.2 Zusatzsignale		<p><b>Begriff:</b> Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge</p> <p><b>Bedeutung:</b> Einfahrt in ein dem Bahnhofgebäude näher liegendes Gleis oder gleichzeitige Einfahrten.</p> <p><b>Beziehung zu anderen Signalen:</b> Bei beleuchtetem Signal zeigt das zugehörige Hauptsignal Geschwindigkeits-Ausführung 40 km/h oder Kurze Fahrt. Ist am gleichen Standort ein Vorsignal angebracht, ist dieses dunkel.</p>
300.3 Anordnungen und Übermittlung 5.6.1 Streckentabelle	<p>↕ Musterdorf</p> <p>↕ Neustadt</p>	Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge
300.9 Störungen 2.4.3 Ergänzung: AB-1.9.2 / 10		Die Höchstgeschwindigkeit beträgt Fahrt auf Sicht Vmax 40 km/h und entlang des Perrons Vmax 20 km/h. Sofern ein Signal für Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge vorhanden ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Lokführer quittungspflichtig über Fahrt auf Sicht und Vmax 20 km/h ab Perronanfang
Weiteres:	AG näher liegendes Hauptgleis benutzen oder gleichzeitige Einfahrt: Die P-Lokführer der beteiligten Züge müssen verständigt werden.	



## «Uno sciopero sarebbe stato legale»

Intervista a Clemens Kopetz (CK) e Roman Boller (RB) del sindacato dei piloti Aeropers sulle trattative con Swiss, sul lavoro senza CCL e sulle caratteristiche di un'associazione dei lavoratori di successo. *L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler il 23.3.23 via Zoom Call*

### LocoFolio: Vi prego di presentare brevemente la vostra organizzazione.

CK: AEROPERS-SwissALPA è l'organizzazione mantello dei piloti commerciali e di linea svizzeri. Siamo anche partner contrattuali di Swiss International Airlines e Edelweiss, con cui di volta in volta negoziamo il CCL. Attualmente abbiamo 1600 membri che lavorano per Swiss o Edelweiss. Il grado di organizzazione è di circa il 95%, il che significa che il 95% del personale è affiliato al nostro sindacato. Siamo l'unico sindacato del personale di cabina di SWISS e Edelweiss.

### E il restante cinque per cento?

CK: Non sono affiliati al nostro sindacato, ma pagano un contributo alle spese di esecuzione che è disciplinato per legge. Attualmente è del sessanta per cento. In definitiva, anche loro beneficiano del CCL.

### Questo ci porta a un tema importante. L'anno scorso i media hanno parlato di negoziati difficili per il CCL tra i piloti e Swiss. Quando si sono svolte le trattative e com'erano strutturate?

CK: Le trattative per un accordo di crisi temporaneo sono iniziate già nel 2020. Mentre è stato possibile trovare una soluzione con Edelweiss, con Swiss non è stato raggiunto un accordo. Di conseguenza, Swiss ha disdetto il CCL per la fine di marzo 2022.

Le trattative sono iniziate nel 2021, in piena pandemia. I nostri preparativi sono iniziati nell'estate del 2021 e il primo ciclo di negoziati si è svolto nell'ottobre dello stesso anno. Nel febbraio 2022 è stato raggiunto un Memorandum of Understanding, che la direzione di SWISS ha poi respinto. Si sono svolte ulteriori trattative, che si sono protratte fino ad aprile 2022.

Ne è scaturita una proposta di CCL che per il comitato di Aeropers non era accettabile. Nel corso di una votazione, il 95% dei nostri membri ha respinto questa proposta di CCL. Swiss non voleva accettarlo. Lo scorso autunno è iniziato il ciclo di negoziati, durante il quale le parti coinvolte sono riuscite a raggiungere un accordo. Il nuovo CCL entrerà in vigore il 1° gennaio 2023.

### Quali sono i motivi che vi hanno portato a respingere la bozza di contratto?

CK: Il problema principale era che si trattava di un contratto di crisi. Non conteneva alcun elemento che avrebbe regolamentato

la transizione dal periodo della pandemia alla normale operatività. A quel punto era già chiaro che il coronavirus sarebbe presto finito. Per noi era evidente che non avevamo bisogno di un contratto di crisi. Così come era stato concepito era inoltre molto svantaggioso per i piloti.

### In che senso?

CK: Avevamo due richieste centrali. In primo luogo, un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata. Come i macchinisti, anche noi abbiamo degli orari irregolari e dobbiamo essere in grado di gestire le sfide che ciò comporta. In secondo luogo, un miglioramento nella situazione salariale. Nella struttura salariale prima si prevedeva una distinzione tra piloti di breve e lungo raggio. Volevamo abolire questa distinzione e chiedevamo un sistema salariale unificato per tutti i piloti. Il contratto che abbiamo respinto prevedeva troppi pochi miglioramenti. A livello salariale, si sarebbe addirittura dovuto parlare di un peggioramento.

### In merito alla questione dell'equilibrio tra lavoro e vita privata: quali sono i termini di preavviso da voi, ovvero i piloti quando sanno quando, dove e come devono lavorare?

CK: I termini di preavviso erano un aspetto molto importante. Quando era in vigore il vecchio CCL, sapevamo solo il 25 del mese precedente quando avremmo lavorato il mese successivo. La nostra richiesta era di anticipare questa data. Nell'attuale CCL, il termine di preavviso è il 18, cioè una settimana prima.

### Siete soddisfatti dell'attuale CCL?

CK: Sì. Il contratto va da buono a molto buono. Non tutto è stato ancora realizzato, ad esempio gli adeguamenti dei sistemi richiedono ancora del tempo, ma entro ottobre tutto dovrebbe essere finito. Il CCL è un buon punto di partenza, ma c'è ancora un potenziale di miglioramento. Il contratto può essere ulteriormente sviluppato durante il suo periodo di validità. Va sottolineato ancora una volta quanto siano stati estenuanti i negoziati. Siamo stati sull'orlo di uno sciopero. Ma la pressione era necessaria, senza questa pressione probabilmente non saremmo riusciti a ottenere questo contratto. Entrambe le parti possono convivere con questo contratto e nessuna si sente scavalcata.

### Com'era lo stato d'animo del personale quando si è saputo che il 1° gennaio 2023 sarebbe entrato in vigore un nuovo CCL?

CK: Prima siamo rimasti senza contratto per nove mesi, a cui si è aggiunto il coronavirus e l'eventualità di uno sciopero. Tutto questo ci ha scombussolati non poco. La notizia che si sarebbe raggiunto un accordo e un contratto di base è stata accolta con grande sollievo.

### Avreste realmente potuto scioperare? Come siete regolamentati sul piano giuridico?

CK: Non avevamo un contratto, il che costituiva una base per scioperare. Uno sciopero deve essere proporzionato e rappresentare l'ultima risorsa. Dal nostro punto di vista, queste condizioni erano soddisfatte e pertanto uno sciopero sarebbe stato legale. Abbiamo inoltre effettuato degli approfonditi accertamenti legali. Dal punto di vista giuridico, probabilmente saremmo però entrati in una zona grigia.

### Concretamente, come sarebbe stato strutturato uno sciopero?

CK: A tale proposito preferirei non fare commenti (ride).

### Senza un CCL non eravate più tutelati sul piano del diritto del lavoro. Si pensi ad esempio ai termini di preavviso, alle ferie o agli orari di lavoro. Quali normative sono entrate in gioco oltre al CCL?

CK: Da un punto di vista giuridico, si continuavano ad applicare le disposizioni normative del CCL. Ciò significa che il salario, il diritto alle ferie e gli orari di lavoro erano garantiti. Per quanto riguarda la regolare giornata lavorativa, in un caso simile tutto prosegue più o meno normalmente. L'unico cambiamento è che il sindacato non è più l'interlocutore dell'azienda. Se l'azienda vuole cambiare qualcosa, può rivolgersi direttamente ai dipendenti e non deve più farlo collettivamente attraverso il sindacato.

### È capitato che per chiarire certe cose il datore di lavoro contattasse i dipendenti senza coinvolgere il sindacato?

CK: No. Quello che però si può dire è che non abbiamo più ricevuto i dati relativi ai piani di servizio, le cifre d'affari di Swiss e altri dati operativi. Si tratta di dati che ci vengono forniti solo se un CCL è in vi-

gore. Come sindacato siamo stati tagliati fuori dal flusso di informazioni. Va detto però che l'azienda avrebbe avuto un ampio margine di manovra, si poteva pensare per esempio alla stesura di contratti di lavoro individuali, ma non si è avvalsa di questa possibilità. Nessuna delle parti ha approfittato della situazione durante le trattative. Questo ha in qualche modo stabilizzato la già fragile situazione. Poiché la protezione contro il licenziamento prevista dal CCL dura un anno, in assenza di contratto nessuno poteva essere licenziato. Questo, ovviamente, ha offerto un'enorme protezione.

### Quali sono state le reazioni dei membri al fatto che non c'era un CCL? C'era stato nervosismo o eravate tranquilli?

CK: Nel periodo intorno al 31 marzo 2022, quando il CCL è scaduto, si è avvertita una certa tensione. La maggior parte di noi, me-



Foto@Swiss

compreso, non ha mai vissuto una situazione in cui non c'è un contratto, mentre quelli con più anni di anzianità finora ci sono già passati una o due volte. Ben presto è però apparso chiaro che non sarebbe successo nulla nell'immediato. Dato che da entrambe le parti non c'è stata alcuna escalation, ci si è abituati rapidamente a questa situazione.

**Il personale ha capito che entrambe le parti stavano cercando di mettere fine a questa situazione illegale? Che non si stava solo lavorando l'uno contro l'altro, ma anche remando nella stessa direzione?**

CK: Siamo stati costretti a trovare una soluzione. Entrambe le parti hanno un monopolio: la Swiss dal lato dei datori di lavoro, noi da quello dei lavoratori. Quindi non abbiamo potuto far altro che trovare un compromesso. La nostra parte aveva il vantaggio di sapere che avevamo un corpo compatto alle spalle e che il 95% del personale era con noi. Senza di noi, l'azienda non avrebbe funzionato. Arrenderci non è quindi mai stata un'opzione. Tuttavia, c'era l'opzione di intraprendere un'azione sindacale. Anche Swiss avrebbe potuto adottare delle misure che avrebbero danneggiato il personale di cockpit, ma entrambe le parti avevano l'obiettivo di raggiungere un accordo.

**Come si presenta l'attuale cooperazione? È costruttiva o ci sono ancora ripercussioni dai negoziati?**

CK: Entrambe le parti stanno attualmente cercando di raggiungere un livello operativo costruttivo. Sono stati degli anni difficili e conflittuali, che sono ancora ben impressi nella mente di tutte le persone direttamente coinvolte. Questo non lo si vuole più rivivere. Vorrei anche aggiungere: Il successo dell'intera vicenda, per quanto ci riguarda, è stata la grande coesione tra i piloti. Abbiamo superato tutto insieme come gruppo. Questo può essere un segnale importante anche per voi e per gli altri sindacati: restare uniti. Questo è un fattore molto importante.

**Grazie per il consiglio! Come si è sviluppato il traffico aereo dopo il coronavirus?**



Foto@Swiss

RB: La domanda è tornata ai livelli pre-crisi, mentre l'offerta non è ancora stata ampliata nella stessa misura. Attualmente viene effettuato circa l'85% dei voli richiesti. Uno dei motivi è il problema legato al personale. Non solo per quanto riguarda il personale di cockpit, ma in generale nel settore dell'aviazione e in altri comparti. CK: Se un pilota non ha volato per un certo periodo di tempo, deve seguire un nuovo addestramento e non può semplicemente tornare a bordo di un aereo. Questo aggrava ulteriormente il problema del personale. Inoltre, il mercato dei piloti disponibili si è alquanto prosciugato. Durante il coronavirus, cioè per più di due anni, non sono state formate delle nuove leve. Ci vogliono dai due ai due anni e mezzo prima che uno possa lavorare come pilota di linea. A differenza di altre compagnie aeree, grazie agli sforzi di Aeropers nessun pilota è stato licenziato durante la pandemia. Il personale della Swiss ha dimostrato grande solidarietà e ha persino accettato una riduzione dello stipendio per poter mantenere in azienda i colleghi più giovani. Dopo l'orario ridotto, era prevista una riduzione dell'orario di lavoro, ciò che però non è avvenuto perché la domanda è rapidamente aumentata di nuovo. Abbiamo scelto consapevolmente la strada della solidarietà, in modo da non dover licenziare nessuno. Altre compagnie aeree adesso sono alle prese con questo problema: sono state licenziate delle persone che ora non si trovano più. Anche Swiss è stata contenta di poter riprendere l'attività rapidamente e a pieno ritmo.

**Con un grado di organizzazione del 95%, potete negoziare con i datori di lavoro su un piano di parità. Come riuscite ad annoverare quasi tutti i piloti?**

CK: Ci sono diverse ragioni: come sindacato, sicuramente rappresentiamo bene i nostri membri e negoziamo dei buoni CCL. È evidente che la grande solidarietà dei membri rappresenta la forza del nostro sindacato. Inoltre offriamo anche altri servizi: ad esempio, abbiamo una hotline attiva 24 ore su 24 in caso di domande. Abbiamo anche un importante know-how che i nostri membri apprezzano molto. Abbiamo anche una certa tradizione: chi arriva

in azienda di solito entra automaticamente a far parte di Aeropers.

RB: Va anche detto che c'è un unico sindacato. Per noi è fondamentale che i nostri membri siano sempre ben informati. La comunicazione avviene attraverso vari canali. Siamo altamente professionali e abbiamo molto da offrire. Il benessere dei nostri membri è centrale per noi. Anche la partecipazione a conferenze internazionali e un forte networking all'interno e all'esterno del settore sono alla base del nostro successo. Aeropers è inoltre un marchio conosciuto anche al di fuori dell'aviazione. Il coronavirus e l'assenza di contratto ci hanno resi ancora più forti.

**Organizzate degli eventi, come delle escursioni, dove i membri possono conoscersi meglio?**

RB: Sì, lo facciamo. Particolarmente importante è l'assemblea generale, poi ci sono varie attività durante l'anno, per esempio la bicchierata di vin brulé prima di Natale o le cene a base di raclette. Ci sono regolarmente dei videomessaggi da parte del presidente Clemens. I membri apprezzano molto questo impegno.

**Potete dirci qualcos'altro su di voi?**



RB: Ho 33 anni e attualmente lavoro come First Officer sul Boeing 777. Da due mesi faccio parte del comitato del reparto per l'assistenza dei membri e la comunicazione. Prima ho lavorato per cinque anni come redattore per Rundschau (la rivista di AEROPERS-SwissALPA). Sono pilota dal 2015. Non ho figli e vivo a Zurigo.



CK: Ho 38 anni, vengo dall'Austria e lavoro per Swiss da 13 anni. Sono attivo presso Aeropers da dieci anni e da due anni sono presidente del sindacato. Di recente sono diventato capitano dell'Airbus 220. Vivo a Zurigo con la mia compagna e due figli.

[aeropers.ch](http://aeropers.ch)

**Comunicati stampa**

20 Minuten / 28 febbraio 2023  
di Christina Pirskanen

**CARENZA DI PERSONALE:**

**Swiss, i piloti si vendono le ferie e ricevono fino a 2'400 franchi al giorno**

A causa della carenza di personale, il personale Swiss può lavorare invece di prendere le ferie.

ZURIGO - Swiss è a corto di piloti, ne mancano circa 70 a tempo pieno. Per poter garantire i voli programmati, la compagnia si è vista quindi costretta a concedere al proprio personale di "vendere" volontariamente i propri giorni di ferie (quelli eccedenti il minimo consentito dalla legge pari a 28 giorni).

Questo è un buon modo per guadagnare denaro, perché Swiss paga l'1,2% dell'intero stipendio annuo per ogni giorno di vacanza. Un pilota svizzero esperto, con uno stipendio annuo di 200'000 franchi, riceverebbe circa 2'400 franchi per singolo giorno di ferie. Inoltre, il compenso per i piloti che si mettono a disposizione in un giorno libero è stato raddoppiato, passando da 600 a 800 franchi al giorno.

Secondo la compagnia aerea il nuovo contratto collettivo di lavoro, in vigore da metà gennaio, migliora notevolmente la capacità dei piloti svizzeri di pianificare il proprio tempo libero. Questo perché il piano di lavoro deve essere comunicato almeno una settimana prima. «Ciò però si traduce in un ulteriore bisogno di piloti. Ma non possiamo coprire subito questo gap visto che l'addestramento di nuovo personale richiede circa due anni», ha sottolineato a 20 Minuten un portavoce della compagnia. D'altro canto la sicurezza resta prioritaria per Swiss. E vi sono chiari requisiti di legge, per quanto riguarda i giorni di riposo per il personale della cabina di pilotaggio. Per questo i piloti devono rispettare il minimo di giorni di ferie imposto dalla legge. Ciò significa che, ottenendo almeno 32 giorni l'anno, ne possono vendere 4 (o più se aumentano con l'anzianità di servizio).

L'accordo sulla campagna di riacquisto delle vacanze è stato negoziato con il sindacato di categoria Aeropers. Questa è una delle tante misure per evitare che i voli vengano cancellati. I piloti sono inoltre obbligati a presentarsi in servizio solo quando sono riposati e in forma.

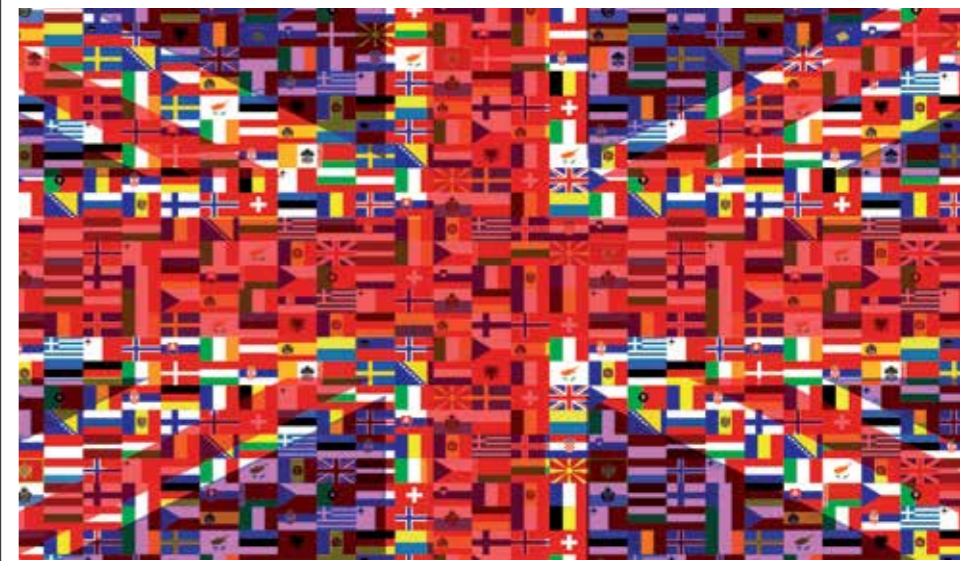
Il VSLF mantiene dei contatti regolari con il sindacato dei piloti Aeropers. Aeropers ha un grado di organizzazione del 97%. Negozia da solo al tavolo con il datore di lavoro, in quanto i piloti hanno un loro CCL.

Da parte del datore di lavoro, al tavolo delle trattative c'è la linea/produzione e non le risorse umane, come spesso accade con il VSLF.



## L'inglese come futura lingua ferroviaria

In Europa, l'inglese dovrà diventare la lingua di comunicazione del personale ferroviario sui treni e nei centri di controllo remoto. L'idea è stata concepita dalla Commissione europea, il livello linguistico sarebbe il B1\*. *Équipe tecnica del VSLF*



Probabilmente nessuno ha riflettuto a fondo sul fatto che questo significherebbe che tutti i servizi di emergenza come i vigili del fuoco, i servizi di ambulanza e la polizia dal Portogallo alla Polonia e alla Bulgaria dovrebbero capire l'inglese. Nell'aviazione, questo è molto più semplice. Probabilmente non ci si chiede se, dal lato pratico, due colleghi della S-Bahn di Monaco o dei Trains Express Régionaux TER di Bordeaux si parleranno mai in inglese. Bisogna tener presente che le prescrizioni sulla circolazione dei treni, per esempio della Francia, difficilmente vengono pubblicate in inglese. Per le prescrizioni sulla circolazione bisogna pertanto imparare la rispettiva lingua nazionale, alla quale si viene semplicemente ad aggiungere l'inglese. Ancora una volta, è solo il personale di locomotiva a essere penalizzato. Come finora, per l'acquisizione delle competenze linguistiche non si prevedono né dei corsi di formazione né un aumento di stipendio. Si dice addirittura che questa proposta della Commissione europea provenga dalla lobby delle auto e dei camion per indebolire le ferrovie. Il risultato sarebbe proprio questo.

Una dichiarazione congiunta dei due partner sociali a livello europeo, ETF\* e CER\*, all'inizio di dicembre 2022 ha definito questa idea «irrealistica».

Nel no. 1 del giornale del SEV del 27 gennaio 2023, Hanny Weissmüller, presidente della LPV, una sottofederazione del SEV, ha riassunto la questione in modo appropriato: «L'inglese di livello B1 per tutto il personale ferroviario non ha senso. Ha molto più senso parlare la lingua del paese

dove si sta guidando.» Non c'è nulla da aggiungere.

\*B1 Competenze linguistiche avanzate: Si ha una padronanza linguistica in quasi tutte le situazioni quotidiane. Si è in grado di capire i punti principali quando viene usato un linguaggio standard chiaro e quando si tratta di argomenti familiari relativi al lavoro, alla scuola, al tempo libero, ecc. Ci si può esprimere in modo semplice e pertinente su argomenti familiari e di interesse personale. Si è in grado di parlare di esperienze ed eventi, di descrivere sogni, speranze e obiettivi e di motivare o spiegare brevemente determinati progetti e punti di vista.

Yves Sancey / Traduzione di Peter Moor, [yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

La **European Transport Workers' Federation (ETF)** è un'organizzazione sindacale paneuropea che comprende i sindacati dei trasporti dell'Unione europea, dello Spazio economico europeo e dei paesi dell'Europa centrale e orientale.

Attualmente l'ETF rappresenta più di 5 milioni di lavoratori dei trasporti provenienti da oltre 200 sindacati dei trasporti e 38 paesi europei.

Fanno parte dell'ETF i seguenti settori: Aviazione civile, pesca, navigazione interna, logistica, trasporto marittimo, porti e bacini, ferrovie, trasporto stradale, turismo, trasporto pubblico urbano.

**Community of European Railway and Infrastructure Companies CER**

In Svizzera, le FFS e la BLS sono membri del CER.

# Dalle ustioni alle scosse elettriche

La vita di tutti i giorni di un macchinista di una volta. Benjamin Spielmann, macchinista di Zurigo; Foto: query.sta.be.ch

Com'erano le condizioni di lavoro su una locomotiva a vapore, quanto duravano i turni di lavoro, cos'è cambiato con l'elettrificazione e che importanza aveva il fuochista? Il seguente testo vuole offrire una panoramica sui cambiamenti della professione di macchinista nel XIX e XX secolo.

Oggi il macchinista normalmente viaggia da solo. La maggior parte dei compiti può essere svolta comodamente dal sedile imbottito della cabina di guida climatizzata. Fino al XX secolo, le condizioni del personale di locomotiva erano molto diverse, soprattutto ai tempi della trazione a vapore. Da un lato, il macchinista doveva fare affidamento su un fuochista (foto 1). C'era una chiara suddivisione dei compiti, come stabilito dal Regolamento generale di servizio del 1879: il macchinista era responsabile del veicolo, dei passeggeri e delle merci che venivano trasportate. Prima di entrare in stazione, il macchinista doveva osservare la posizione degli scambi. Di notte, con la nebbia e la neve, era obbligato a guidare con «la massima prudenza». Inoltre, doveva controllare la «regolazione del fuoco», la corretta pressione del vapore e il livello dell'acqua, come pure la lubrificazione delle parti mobili. Il fuochista doveva ripulire i focolari dalle scorie, spalare da 400 a 600 kg di carbone nel focolare e lubrificare i cilindri, le camere di distribuzione, i regolatori e il gruppo motore. Durante la corsa, doveva alimentare il fuoco con il carbone e assicurare che la caldaia fosse sempre rifornita di acqua (foto 2). Doveva anche essere in grado di arrestare immediatamente il treno nel caso fosse successo qualcosa al macchinista, ma non era autorizzato a guidare il treno in prima persona.

Dall'altro lato, la trazione a vapore metteva a dura prova il personale di locomotiva sotto tutti i punti di vista. Il caldo soffocante del focolare, l'ambiente saturo di vapore e fuliggine e la costante corrente d'aria nella cabina aperta mettevano a dura prova sia la mente che il fisico del personale di locomotiva. I fuochisti erano inoltre regolarmente soggetti a ustioni della pelle. I volti e i vestiti coperti di fuliggine, come pure le mani unte di olio caratterizzavano l'aspetto esteriore del personale di locomotiva. Una citazione tratta dalla pubblica-

zione che il VSLF ha pubblicato nel 1939 in occasione del suo 50° anniversario dà solo un'idea di come e in quali condizioni i fuochisti e i macchinisti dovevano svolgere il loro lavoro su una locomotiva a vapore:

«Il lavoro del fuochista è principalmente di natura fisica. Muscoli e nervi, ma anche cuore e polmoni, sono costantemente sottoposti a forti sollecitazioni durante la trazione con i treni a vapore (...) Nessuno può immaginare quali siano le sollecitazioni a cui è sottoposta una persona che, giorno dopo giorno, deve spalare centinaia o addirittura migliaia di chili di carbone in un focolare incandescente in piedi su un pavi-



Enorme sforzo fisico nella cabina di una locomotiva a vapore

mento che oscilla e traballa di continuo. Bisogna inoltre usare pesanti attizzatoi, lance e spatole per mantenere il resto e la parete del tubo puliti da scorie e intasamenti, in modo che il vapore venga prodotto in maniera rapida e sufficiente».

«Con mano sicura e mente rapida, egli [il macchinista] deve azionare le leve, gli apparecchi e le valvole, guardare attentamente davanti a sé e stabilire se i binari sono liberi, se i segnali sono aperti (...) In modo coscienzioso e deciso aziona il freno automatico, che regola accuratamente con mani e piedi (...) Con calma e determinazione affronta i tanti pericoli che lo minacciano». Soprattutto all'interno delle gallerie più lunghe, le condizioni erano praticamente insostenibili. Nelle sue memorie, un macchinista ha descritto come ha vissuto la corsa attraverso la galleria del San Gottardo come fuochista intorno al 1900:

«In brevissimo tempo la nostra cabina si riempiva di fumo e di un denso vapore, e il caldo

quasi insopportabile e l'odore nauseabondo di gas aumentavano di secondo in secondo. E in questo marasma infernale si dovrebbe anche poter respirare? Finché era possibile, si tratteneva il fiato, ma alla fine logicamente ci si doveva arrendere e prendere una piccola boccata d'aria. Quanto era difficile respirare! (...) Dopo un po' non si poteva far altro che respirare tutta quell'aria ripugnante così com'era: velenosa, calda, pestilenziale».

Anche i turni, gli orari di lavoro e di riposo sono difficilmente paragonabili alle condizioni odierne. Nei primi anni di vita della ferrovia, i cantoni avevano emanato delle prescrizioni e dei regolamenti per il personale. Solo con la legge sulle ferrovie del 1872 furono definite le prime linee guida nazionali. Tuttavia, la Confederazione si era limitata a stabilire che il personale ferroviario doveva avere almeno una domenica libera ogni tre. La durata dei turni, gli orari di lavoro e le pause non erano ancora regolamentati. Il problema era che alcune imprese ferroviarie non concedevano la domenica libera di propria iniziativa, per cui era il personale stesso che doveva richiedere i giorni di riposo. Il personale viaggiante, e pertanto anche i macchinisti, avevano un giorno di riposo ogni sei/otto giorni lavorativi. I turni di 18 ore non erano rari, anche se comprendevano pause di diverse ore.

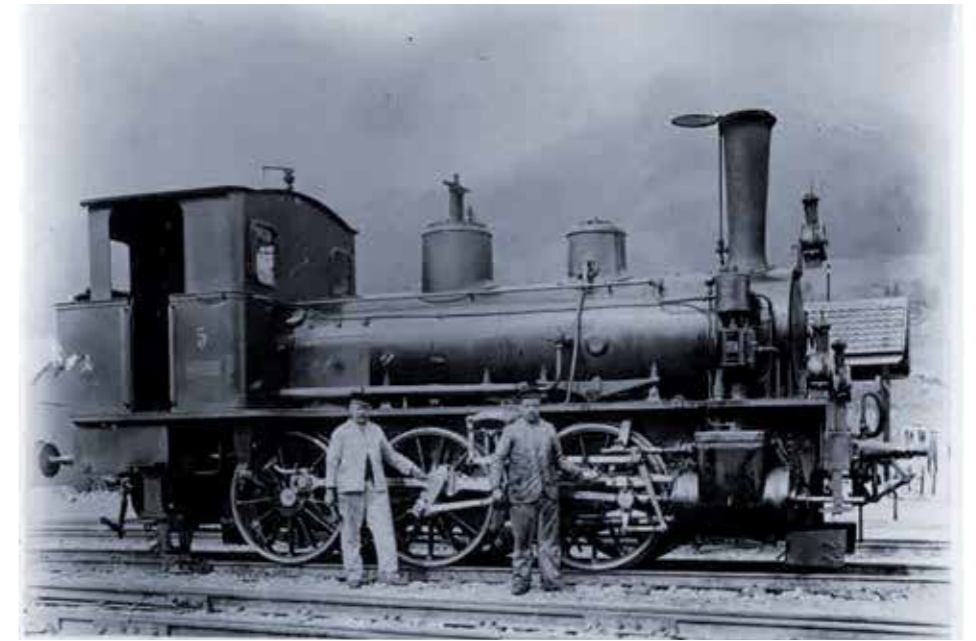
La legge sulle ferrovie del 1872 non aveva di certo comportato un miglioramento nelle condizioni di lavoro del personale viaggiante. Nel 1881, l'allora Dipartimento delle ferrovie aveva quindi emanato la seguente raccomandazione: I turni potevano durare solo 16 ore, doveva essere concesso un periodo di riposo di otto ore, l'orario di lavoro giornaliero era limitato a undici ore e dopo sei ore di lavoro continuato si doveva prevedere una pausa di un'ora. Negli anni successivi, la Confederazione aveva aumentato le ore di riposo e aveva ridotto ulteriormente l'orario di lavoro. Nel 1902 aveva deciso che al personale di locomotiva dovevano essere concessi almeno otto giorni di ferie consecutivi, oltre ad un'indennità per il lavoro notturno. Nel 1921, almeno 20 giorni liberi dovevano cadere di domenica e nei giorni festivi. Nel 1930, i macchinisti beneficiavano di almeno due

ma non più di quattro settimane di ferie pagate all'anno.

Tra la seconda metà del XIX e la prima metà del XX secolo, non solo il personale ferroviario, ma anche la maggior parte dei lavoratori salariati ha potuto godere di una riduzione dell'orario di lavoro e quindi di più tempo libero. Di conseguenza, i dipendenti avevano a disposizione sempre più tempo libero, di cui potevano disporre autonomamente. Molti lo trascorrevano in gran parte nelle osterie, dove non di rado sperperavano una parte considerevole del loro salario. C'erano dei datori di lavoro che avevano creato delle sale di lettura, delle piste da bowling, delle mense senza bevande alcoliche e delle biblioteche per offrire ai loro dipendenti delle attività più interessanti. In quel periodo erano nati anche molti circoli canori e musicali dove i lavoratori potevano trascorrere il loro tempo libero. Anche nel bollettino del personale delle FFS del 1927 si sconsigliava di frequentare i locali pubblici. Si consigliava ai ferrovieri di dedicare il loro tempo libero soprattutto alla famiglia e, in particolare, all'educazione dei figli. Anche i corsi di lingua, le visite a concerti e spettacoli teatrali e le attività sportive erano indicati come dei validi hobby. Le attività ricreative dovevano però essere pianificate in modo da poter iniziare il servizio riposati e di poterlo svolgere in modo affidabile.



Benjamin Spielmann, classe 1978, ha iniziato la sua formazione come macchinista V nel 2019. Lavora presso il deposito di Zurigo e dallo scorso dicembre guida anche nella Svizzera occidentale. Prima di diventare macchinista, Benjamin ha studiato storia ed economia politica all'università di Berna. Nel 2020 è stato pubblicato il suo libro sulla mobilità quotidiana in Svizzera dal 1848 al 1939. È padre di due bambini.



Per molto tempo una squadra inseparabile: macchinista e fuochista con la loro locomotiva

Nonostante gli sforzi da parte dei datori di lavoro, il consumo di alcolici in allegra compagnia è stato molto popolare negli ambienti della classe operaia fino al XX secolo. Va detto che il consumo di alcolici era molto diffuso nella vita di tutti i giorni. Le imprese ferroviarie erano consapevoli del fatto che alcol e sicurezza operativa non andavano di pari passo. Pertanto, uno stato di ebbrezza eccessivo durante il servizio era immediatamente punito con un provvedimento disciplinare. D'altra parte, i superiori non riuscivano necessariamente a riconoscere se qualcuno era leggermente alticcio, motivo per cui spesso non c'erano delle conseguenze. Di tanto in tanto si verificavano pertanto dei problemi operativi con macchinisti ubriachi. Nel 1885, un treno era rimasto fermo in piena linea nei pressi di Rheineck perché il vapore era finito. Il macchinista e il fuochista erano ubriachi. Dieci anni più tardi, un macchinista in partenza da San Gallo aveva dimenticato di fermarsi alla stazione di Bruggen. Pure lui era ubriaco.

L'elettrificazione della ferrovia, che era stata intensificata dopo la prima guerra mondiale, aveva cambiato radicalmente il mondo del lavoro dei macchinisti. Le cabine chiuse delle locomotive elettriche proteggevano il personale dalle intemperie e non c'erano più elementi incandescenti su cui scottarsi. L'estenuante compito del fuochista di spalare il carbone non era più necessario e l'aria circostante pulita ha consentito una respirazione migliore e una chiara visibilità dei binari. Le sollecitazioni fisiche erano notevolmente diminuite, anche se la corrente elettrica rappresentava una nuova fonte di pericolo. Nella fase iniziale della trazione elettrica, si erano ripetutamente verificati dei gravi incidenti

con la corrente ad alta tensione: dal 1929 al 1935, tra il personale delle FFS si erano verificati 24 incidenti mortali dovuti a scosse elettriche. Questa è stata la categoria con il secondo maggior numero di decessi dopo gli incidenti per investimento (48).

Per poter viaggiare con il treno, il macchinista non dipendeva più da un fuochista. Ed è così che, nel 1926, le FFS hanno effettuato dei test con il cosiddetto sistema a un solo uomo sulle linee Berna-Thun e Berna-Olten. Da parte dei sindacati dei macchinisti c'era stata una forte resistenza nei confronti di questo sistema a un solo uomo, in quanto erano preoccupati per la sicurezza dell'esercizio e per la salute del personale di locomotiva. Tuttavia, già nel 1933, il 65% di tutti i chilometri percorsi dai treni veniva effettuato con un equipaggio composto da un solo uomo. Nello stesso anno, le FFS si sono poste l'obiettivo di equipaggiare l'80% dei treni con soli macchinisti e senza fuochisti.

Tutta la responsabilità ricadeva ora sulle spalle del macchinista. Le considerazioni sulla sicurezza hanno reso necessaria l'installazione di un sistema di protezione del treno in grado di arrestarlo automaticamente in determinate situazioni. Nei gravi incidenti ferroviari di Bellinzona del 1924 e della galleria del Gütsch, nei pressi di Lucerna, del 1932, con un totale di 21 vittime, le catastrofi erano dovute al superamento dei segnali di arresto. La scelta è caduta sul sistema Integra-Signum, che in un caso simile avrebbe dovuto arrestare il treno. Questo sistema avvertiva inoltre il macchinista se doveva ridurre la velocità o se stava viaggiando verso un segnale disposto su fermata. Fino alla seconda guerra mondiale, l'Integra-Signum era installato



su tutti i treni che circolavano sulle linee principali.

L'installazione di una protezione del treno non era però sufficiente a garantire un esercizio sicuro. Si è pertanto cominciato a prestare maggiore attenzione allo stato di salute del macchinista. Nel 1935, tutti i macchinisti di età superiore ai 50 anni venivano sottoposti a un esame medico. Un terzo di loro presentava dei disturbi. I problemi maggiori erano le malattie cardiovascolari, l'ipertensione e il diabete. Nel 1945 era stata effettuata una seconda visita medica, che da allora in poi si è svolta a intervalli di cinque anni. Nel 1958 il limite di età è stato abbassato a 30 anni.

I macchinisti non vedevano però solo gli aspetti negativi del loro lavoro. Amavano infatti il loro lavoro proprio perché era pieno di pericoli e di sfide. Molti macchinisti erano inoltre affascinati dalla tecnologia delle locomotive e dall'interazione tra uomo e macchina. Nelle biografie si parla spesso di esperienze intense nella natura che i macchinisti potevano vivere dalla cabina di guida. Viene spesso menzionata anche la grande responsabilità che avevano nei confronti dei passeggeri e delle merci che trasportavano. Questi aspetti sono ancora oggi il motivo per cui le macchiniste e i macchinisti amano la loro professione. ➤

## La carenza energetica

La carenza energetica durante la Prima guerra mondiale Come una penuria di carbone ha accelerato l'elettrificazione della ferrovia più di cento anni fa e ha segnato un'importante pietra miliare per un nuovo tipo di esperienza ferroviaria. *Benjamin Spielmann, macchinista Zurigo*

La carenza energetica durante la Prima guerra mondiale Come una penuria di carbone ha accelerato l'elettrificazione della ferrovia più di cento anni fa e ha segnato un'importante pietra miliare per un nuovo tipo di esperienza ferroviaria.

A causa della penuria di carbone, ai tempi della Prima guerra mondiale si era verificata una situazione di emergenza che aveva colpito tutta l'economia svizzera e, pertanto, anche la ferrovia. All'origine vi erano la dipendenza dai combustibili fossili, la dipendenza dalle importazioni e l'instabilità dei flussi di merci dovuta agli eventi bellici. La situazione di allora può quindi essere paragonata alla carenza energetica di cui tutti parlavano lo scorso inverno.

Dalla metà del XIX fino al XX secolo, il carbone era la principale fonte di energia in Svizzera. Nel 1910, rappresentava il 78% del consumo di energia primaria. La Svizzera dipendeva quasi esclusivamente dalle importazioni che provenivano dai paesi circostanti. Con l'avanzare della Prima guerra mondiale, le forniture di carbone

avevano subito una battuta d'arresto, in quanto i paesi di provenienza avevano bisogno del carbone per il proprio fabbisogno. In Svizzera il carbone era diventato sempre più costoso e sempre più scarso: nel 1918 costava ben cinque volte di più rispetto a prima della guerra. Nelle case popolari delle città, le persone gelavano nei loro appartamenti e dovevano mangiare cibi freddi, anche a causa della mancanza di gas. Gli inverni eccezionalmente freddi dal 1916 al 1918 avevano aggravato ulteriormente la situazione. Le ferrovie funzionavano con un orario ridotto e i prezzi dei biglietti erano aumentati, rendendo i viaggi in treno quasi inaccessibili. Nel 1918 e nel 1919, al culmine della crisi del carbone, più di un treno passeggeri su due era stato cancellato dall'orario. I treni rapidi erano stati soppressi e la domenica non circolavano più i treni a vapore. I treni merci avevano invece continuato a circolare per garantire l'approvvigionamento del paese. La BLS, i cui treni erano completamente elettrici sin dall'inizio dell'attività nel 1913, non aveva avuto alcuna limitazione.



Elettrificazione della stazione di Le Locle-Col-des-Roches, inizio anni '30 (SBB Historic SL\_31026\_08).

La penuria di carbone era stato il motivo che aveva spinto le FFS a decidere per l'elettrificazione della rete ferroviaria (fig. 1). L'elettrificazione delle ferrovie era stata risolta tecnicamente e testata operativamente già prima della guerra. Nel 1888, ad esempio, sul Lago di Ginevra, tra Vevey e il castello di Chillon, era già in funzione una ferrovia a trazione elettrica. Il motivo della lunga esitazione delle FFS è da ricercare nei costi elevati (circa 6 miliardi di franchi svizzeri odierni). Ciò significava che le FFS, già deficitarie, avevano dovuto

contrarre degli ulteriori debiti. L'elettrificazione aveva contribuito a combattere la disoccupazione nel periodo tra le due guerre e soprattutto durante la crisi economica mondiale. Aveva inoltre assicurato all'industria meccanica svizzera una cospicua massa di ordini (fig. 2). Le ferrovie private avevano elettrificato le loro linee ancora più velocemente delle FFS: nel 1920, l'8% della rete delle FFS era elettrificata, rispetto al 55% delle ferrovie private. Le FFS avevano recuperato rapidamente il loro ritardo, al punto che ai tempi della Seconda

guerra mondiale oltre tre quarti della rete ferroviaria svizzera era già stata elettrificata (FFS 75%, ferrovie private 79%).

I passeggeri avevano imparato in fretta ad apprezzare i viaggi con i treni elettrici. Da un lato, grazie ai tempi di percorrenza ridotti - alcune tratte richiedevano infatti solo la metà del tempo. Dall'altro, venivano particolarmente apprezzate la silenziosità, la regolarità, la tranquillità dell'andatura e l'accelerazione relativamente rapida. I passeggeri e il personale del treno inoltre non erano più avvolti dal vapore, dalla fuggine o dai frammenti di carbone svolazzanti. Questo aveva aumentato il comfort dei viaggi in treno, soprattutto nelle gallerie particolarmente lunghe. ➤

### Bibliografia:

- Daniel Krämer, Christian Pfister, Daniel Marc Segesser (ed.): «Woche für Woche neue Preisaufschläge». *Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges*, Basel 2016
- Daniel Marek: *Kohle, Kapitel 2. Import und Verbrauch*, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, hls-dhs-dss.ch/en/articles/047174/2007-08-17
- Benjamin Spielmann: «Im Übrigen ging man zu Fuss.» *Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Basel 2019 "



Capannone di montaggio con una Be 4/6 sul gancio di una gru. Questa locomotiva è stata messa in servizio sul San Gottardo dopo la Prima guerra mondiale (SBB Historic F\_112\_00001\_011).

## IN MEMORIAM



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

### Willy Hagmann

Sektion Ostschweiz

\*1924

† 8.1.2023

### Walter Krebs

Sektion Bern

\*1929

† 17.2.2023

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