

5	Editoriale	67	Percorso rallentato dopo la ristrutturazione
7	Editoriale	68	Viva la chiesetta di Wassen...
8	Che cos'è il tempo?	69	Limitazione della circolazione
10	Noioso e privo di fantasia	71	Camminamento pedonale o il nulla!
13	Attrattività della professione di macchinista.	72	Raccomandazioni inutili - Frenature imposte
14	Auspicata una maggiore flessibilizzazione!	73	Personale di locomotiva troppo caro – o forse no?
16	Lavoro notturno	74	Ulteriori tagli del personale nelle sedi di Coira e Sargans
19	«Non ho tempo, ma ne ho tanto!»	75	Superamento di segnale - E adesso?
22	Lavoro notturno	77	Attraversa il San Gottardo
24	Partenariato sociale	78	Lettera della Sezione VSLF Ticino:
25	Non fidarti delle statistiche...	80	La fenice è risorta dalle ceneri grazie al VSLF
27	Risoluzione LPV BLS sull'ETCS Level 1 LS	81	Rapporti annuali della sezione Lucerna-Gottardo
29	Stephan Gut: un layouter con senso dell'umorismo	82	Rotkreuz Parte 3
34	Stephan Gut: Layouter mit Schalk	83	LETTERE ALLA REDAZIONE
36	Asterix (un ricordo di Stephan Gut)	84	Il bianco prima del rosso
38	Criticità nel cloud della Microsoft	88	In memoriam
39	La mancanza di conoscenze limita l'operatività ferroviaria		
39	Scarsa visibilità sul segnale nano		
40	Pericolosi parallelismi?		
41	Accoppiamenti fusi		
42	Tocca ferro...		
43	Cablato in modo sbagliato?		
44	L'orologio delle stazioni svizzere delle FFS		
48	Ferrovita		
53	I processi sono l'unica soluzione?		
54	Svariati approcci per far fronte alla carenza di personale		
55	Concetto di sicurezza alle FFS		
56	Complessità: è proprio necessaria?		
58	Frenata di servizio in caso di cambio di direzione di marcia		
60	Prescrizioni anziché responsabilità?		
61	Controllo finale di assistenza clienti		
62	Intensità acustica		
62	Lo stesso numero per due locomotive		
64	Un giubileo in sordina in Turgovia		
65	Segnali di avvertimento		
66	Viaggio di piacere in un prodotto di punta		



Stefan Gall - il nostro nuovo layouter

Stefan Tobias Gall (49) è un designer qualificato che dopo aver completato la sua formazione si è specializzato nella produzione di foto e video.

Prima era proprietario di un negozio fotografico. Dal 2017 lavora come macchinista per le FFS presso il deposito di Ziegelbrücke. Vive a Schwanden (GL) e, tra l'altro, l'elettricità per il layout LocoFolio proviene dal tetto di casa sua.

Mintage: 150 / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

Loco Folio 23/2: 4.12.2023 | Chiusura di redazione Loco Folio 24/1: 1.4.2024

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



*Che cos'è il tempo?
Un attimo
Lo scoccare dell'ora
Mille anni
Solo un giorno*

(Dalla sigla della serie "C'era una volta... la vita")

Il tempo vola, non abbiamo tempo, i tempi cambiano. L'ora della partenza è arrivata. L'orario di lavoro è stato superato. Gli straordinari. E adesso finalmente: tempo libero!

Il tempo è ovunque, ci circonda come un gas volatile. Anche se non possiamo afferrarlo e fermarlo, è lì e ha un ruolo importante per noi.

In questo numero abbiamo approfondito la nozione di tempo. Matthieu Jottrand riflette su come affrontare la crescente pressione del tempo e gli orari di lavoro poco salutari. «Lavorare al 90% perché al 100% è troppo pesante significa una riduzione occulta dello stipendio», afferma.

«(Il lavoro notturno è un probabile fattore cancerogeno?)»

Raoul Fassbind analizza come possono verificarsi incidenti come quello nella

galleria di base del San Gottardo. «Nello stesso tempo o in meno, con lo stesso personale o con meno bisogna percorrere sempre più chilometri, sempre più treni devono essere puliti e la manutenzione deve essere fatta sempre più rapidamente.»

«(Tocca ferro...)»

L'orologio della stazione FFS è un'icona. Come è nato il tipico design e dove vengono prodotti gli orologi lo potrete scoprire nell'articolo sulla ditta Moser-Baer.

«(Made in Sumiswald: l'orologio delle stazioni svizzere delle FFS)»

Benjamin Spielmann getta uno sguardo ai tempi ormai lontani. Come sono nati gli attuali sistemi di segnalazione? Perché il verde significa "via libera" e il

rosso "fermata"? («Il bianco prima del rosso, la forma prima del colore»).

Anche i momenti tristi fanno purtroppo parte della nostra vita. Del tutto inaspettatamente, Stephan Gut ci ha lasciati alla fine di luglio. Stephan era un collega estremamente impegnato e un carissimo amico. Tra tante altre cose, ha plasmato l'immagine del LocoFolio come art director. Lo ricordiamo con affetto in vari articoli.

Con Stefan Gall abbiamo trovato un collega che si occupa della grafica e del layout. Ne approfittiamo per ringraziarlo! In tempi così turbolenti vi auguro pace, tempo e relax. Prendetevi del tempo per voi e per i vostri cari!

Markus Leutwyler
Redattore del LocoFolio



Foto: Hubert Giger

Editoriale

Hubert Giger, presidente del VSLFF

Care colleghe e care colleghi

La situazione delle ferrovie al momento è relativamente tranquilla. Così come in Svizzera non cambia nulla da un giorno all'altro, anche nelle condizioni di lavoro del personale di locomotiva ci sono pochi cambiamenti.

Presso TILO siamo riusciti a concludere un nuovo CCL con degli specifici miglioramenti; per quanto riguarda Turbo, il nuovo sistema salariale che è stato negoziato corregerà alcuni problemi e ingiustizie, anche se non senza una contropartita.

La grande incognita è data dalle possibili trattative in materia di CCL e BAR presso le FFS. La situazione iniziale sarebbe interessante, se non fosse che il reclutamento del personale di base e specializzato è il problema più grande rispetto alle crescenti preoccupazioni finanziarie derivanti da un gigantesco apparato gestionale.

La chiusura della galleria di base del Gottardo ha richiesto ancora una volta una flessibilità supplementare, straordinaria e imprevedibile a seguito della modifica del percorso dei treni. Va da sé che il personale di locomotiva, e in generale la base operativa, è sempre in prima linea quando viene richiesta una flessibilità ancora maggiore. Come del resto per tutte le prestazioni supplementari, straordinarie e imprevedibili, che nel frattempo sono diventate la norma piuttosto che l'eccezione e che sono in netto contrasto con gli orari di lavoro autodefiniti e le giornate di lavoro da casa di altri collaboratori. Noi non vogliamo gestire attivamente queste differenze nell'organizzazione dell'orario di lavoro per mettere il personale l'uno contro l'altro all'interno dell'azienda. Le disuguaglianze sono talmente evidenti che non è nemmeno necessario.

Eppure le tensioni interne stanno au-

mentando, anche se il tutto si manifesta in modo molto civile e tipicamente svizzero, ma sono comunque sempre più evidenti. E no, il tempo non guarisce queste ferite, anzi è proprio il contrario.

Anche in questo numero del LocoFolio, come in tanti altri degli ultimi anni, vengono indicate delle soluzioni per ottenere dei miglioramenti sostenibili - uno dei nostri contributi come partner sociale attivo. Ci sono, ad esempio, molte regolamentazioni riguardanti le preferenze lavorative e le esigenze individuali che funzionano bene. Ma ce ne sono altrettante che non sono possibili, o lo sono solo per pochi. Delle regolamentazioni sulla durata del lavoro al passo con i tempi e il rispetto delle norme minime della LDL difficilmente si possono combinare nell'odierno esercizio ferroviario. Come del resto anche la possibilità di esaudire tutte le eventuali richieste di turni e giorni liberi, a condizione però che tutti i treni continuino a circolare 24 ore su 24.

Il nostro catalogo delle rivendicazioni è orientato a condizioni di vita e di lavoro moderne e sta diventando sempre più ampio. E sono tutte più che giustificate. La questione cruciale è se noi, come VSLFF, saremo in grado di farci valere nell'ambito dei negoziati e dei progetti. Al tavolo delle trattative siedono molte parti e gli interessi sono divergenti. Tendenzialmente cambia qualcosa soprattutto per chi alla fine ha la meglio. Il tempo è come la sabbia che scorre in una clessidra. Oggi le vecchie ricette dell'epoca dei funzionari, con le prescrizioni e i piani di servizio, non funzionano più. Al giorno d'oggi, il momento in cui si arriva al lavoro è sempre più determinato dal modello di vita personale del dipendente e non più da un «adetto alle distribuzioni» con qualche regolamento favor-

evole all'azienda. C'è anche da chiedersi perché si vogliano adattare le normative sulla durata del lavoro, che servono principalmente a tutelare la salute, ai nuovi programmi di pianificazione.

In seno al VSLFF dobbiamo superare la dolorosa perdita di Stephan Gut. Sul piano umano, questo è stato un duro colpo per tutti. Abbiamo perso un collega macchinista molto impegnato e di larghe vedute. Con la scomparsa di Stephan, nel VSLFF si sono aperte delle grandi falle che ora si tratta di colmare. La realizzazione di questo LocoFolio con il nuovo art director Stefan Gall è un grande risultato di tutto il sindacato che siamo riusciti a organizzare. Abbiamo serrato i ranghi e tutti hanno collaborato per dare una mano. Grazie di cuore a tutti!

Grazie anche a tutti coloro che hanno assunto diverse funzioni nel VSLFF e al significativo ringiovanimento del nostro team, adesso possiamo ripartire i compiti in costante aumento su più spalle. E grazie al numero sempre maggiore di nuovi membri, stiamo guadagnando sempre più forza e peso. Questo non lo dobbiamo tanto all'esito delle trattative, quanto piuttosto alla nostra indipendenza, integrità e credibilità. Questi valori sono universali e importanti anche ai nostri giorni.

Grazie a tutti per la vostra fiducia. E mantenete sempre un buon profilo.

Il vostro presidente

Hubert Giger

Che cos'è il tempo?

Una domanda a cui non è facile rispondere! Alla ricerca di indizi.

Markus Leutwyler



Come sempre quando si è in difficoltà con le parole, Wikipedia è un buon punto di partenza. Wikipedia dice: "Il tempo è una grandezza fisica e descrive una sequenza di eventi, quindi ha una direzione chiara e irreversibile". Un punto occupa una posizione particolare sulla linea del tempo: il presente. Ed è dove siamo intrappolati noi.

Per misurare il tempo, abbiamo bisogno di un marcatore temporale in cui un evento si ripete regolarmente. La misurazione consiste nel contare il numero di eventi durante il periodo di tempo osservato. Nel nostro ambiente naturale troviamo molti di questi marcatori: la durata della vita umana, i movimenti dei pianeti, l'alternarsi delle stagioni, le fasi lunari, il ritmo del giorno e della notte, i respiri, il polso – che sono alla base dei secondi. Abbiamo esteso le distanze temporali in entrambe le direzioni utilizzan-

do ausili tecnici o scientifici. Conosciamo pertanto i periodi geologici in cui si formano i continenti, in cui le Alpi si sgretolano e finiscono di nuovo in mare. Oppure conosciamo le più piccole frazioni di secondo, che sono più brevi del periodo di un'onda luminosa.

Nel corso del tempo i marcatori temporali sono diventati sempre più precisi. Dall'ombra proiettata dal sole, alla sabbia in una clessidra o all'acqua che gocciola, ai movimenti del pendolo o ai bilancieri a molla, al quarzo, che oscilla con una tensione elettrica, fino agli orologi atomici, che sono quelli più precisi in assoluto. In essi vengono osservati e misurati i processi di oscillazione atomica. La loro deviazione dal tempo teoricamente perfetto è di un secondo ogni 300 milioni di anni.

Isaac Newton (a cui è caduta una mela in testa) nei suoi "Principi matematici della filosofia naturale" (1687) ha spiegato

quanto segue: "Il tempo assoluto, vero e matematico, per sua natura scorre allo stesso modo senza alcuna relazione con l'esterno". Il tempo era considerato assoluto e non influenzabile. Ed è così che lo sperimentiamo nella vita di tutti i giorni. Gli orologi sono spietati e non tengono conto di quello che stiamo facendo. Troppo tardi è troppo tardi.

Ma poi è arrivato Albert Einstein che ha stravolto tutto. All'inizio del 20° secolo sono state fatte molte scoperte; era un'epoca di risveglio scientifico. C'erano prove sempre più evidenti che nulla potesse superare la velocità della luce. Si era inoltre scoperto che la luce si propaga sempre a questa velocità nel vuoto. Ma cosa succederebbe se un macchinista accelerasse fino quasi a raggiungere la velocità della luce e poi puntasse una torcia in avanti dalla cabina di guida? Einstein aveva fatto un simile esperimento mentale quando si annoiava nell'ufficio bre-

vetti di Berna. (Ma aveva fatto questo esperimento con un ascensore, non con un treno). Un osservatore esterno dovrebbe allora vedere la luce sfrecciare quasi al doppio della velocità della luce? Ma allora la velocità della luce verrebbe superata. E questo non è possibile! Sia per il macchinista che per l'osservatore esterno, la luce deve viaggiare alla velocità della luce. Carosello di pensieri, mal di testa!

La velocità è la distanza percorsa in un'unità di tempo, ossia la "distanza per il tempo", cioè la distanza divisa per il tempo. Un modo per risolvere il "dilemma del macchinista con la torcia" sarebbe quello di modificare una delle due variabili "distanza" o "tempo". Einstein aveva deciso per il tempo. E cosa succederebbe se il tempo non scorresse alla stessa velocità per il macchinista e per l'osservatore esterno? Ed è così che era riuscito a risolvere il problema e nel 1905 aveva formulato la sua teoria speciale della relatività.

Quando due osservatori si muovono l'uno rispetto all'altro, la velocità del loro tempo sembra cambiare. Questo è tipico di ciò che accade normalmente nella vita: ognuno dei due pensa che da lui sia tutto normale e che il cambiamento stia accadendo all'altro, e cioè entrambi gli osservatori sono dell'opinione che il tempo scorra più lentamente per l'altro, ma che il "proprio tempo" sia quello corretto. Questo strano fenomeno viene chiamato "dilatazione del tempo". Maggiore



è la velocità relativa, più lento scorre il tempo dell'altro osservato dall'esterno. È inoltre importante notare che non solo le velocità costanti, ma anche le loro variazioni, cioè le accelerazioni o le decelerazioni, modificano il tempo. L'insieme di questi effetti fa sì che gli orologi dei due osservatori in questione divergano.

Tuttavia, questo effetto si nota solo a velocità molto elevate. Se un macchinista passasse tutta la vita lavorativa andando avanti e indietro alla massima velocità sulla NBS 24 ore su 24, al momento del pensionamento il suo orologio sarebbe solo di pochi millisecondi più indietro rispetto a quello dei suoi colleghi d'ufficio. Nelle notifiche ESQ, un ritardo non può quindi essere giustificato con la teoria della relatività di Einstein.

È subito evidente che questa teoria fondamentale di Einstein non è così ovvia. Le cose non sono però andate diversamente per altri scienziati e studiosi affermati. Ma, a poco a poco, si è potuto dimostrare matematicamente e sperimentalmente che era corretta. E questo vale ancora oggi. Tutti i tentativi e i calcoli per confutare le teorie di Einstein non hanno avuto successo. Torniamo al 1905: il ghiaccio era rotto, il tempo non era più una variabile che non poteva essere influenzata.

Il tempo può essere influenzato anche da altre variabili? Certamente! Le grandi masse rallentano il tempo. Questo è quanto Einstein aveva ipotizzato nella sua Teoria generale della relatività (1916). E anche qui non si tratta di una chimera. Se si sincronizzano tra loro due orologi atomici di alta precisione e se ne porta uno in cima a una montagna, dopo un po' l'orologio a terra rallenterà perché è più vicino al centro della Terra e su di esso pertanto agisce una gravità più forte. In questo caso, perfino i due osservatori sono d'accordo. Ma anche in questo caso l'effetto è estremamente minimo qui sulla Terra. Tuttavia, gli effetti sono molto importanti per i calcoli e le misurazioni in astronomia o su scale microscopiche come nella fisica nucleare. Per noi terrestri, la teoria della relatività è particolarmente importante per la navigazione satellitare. Una localizzazione precisa al metro è possibile solo se si tiene conto degli effetti relativistici. Altrimenti le misurazioni sarebbero sbagliate di chilometri.

Non solo il tempo è stato smantellato come costante nel nostro universo, lo stesso vale anche per le dimensioni spaziali, la massa e l'energia. Ma questa è tutta un'altra storia e magari ve la racconteremo un'altra volta...

Foto: Markus Leutwyler

Noioso e privo di fantasia

La pressione sui costi delle FFS è aumentata e la Confederazione dovrà stanziare ben 1,15 miliardi per saldare il debito. Inoltre, la prognosi degli utili di poco inferiore a 100 milioni di franchi svizzeri è così bassa da rendere necessario un aumento della produttività.

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Nell'ambito del progetto «Pianificazione integrata della produzione» IPP di FFS Produzione Traffico viaggiatori PV, si sta attualmente discutendo in merito all'introduzione di un programma unitario per la pianificazione del personale e del materiale rotabile volto a succedere ai diversi che l'hanno preceduto. In linea di massima, i moderni sistemi di pianificazione prevedono un numero incredibile di funzionalità automatizzate, a seconda delle caratteristiche richieste dal committente. Questo li rende attraenti per i datori di lavoro, che sono particolarmente interessati a un'azienda con poco personale, flessibile, produttiva ed efficiente.

L'obiettivo del progetto IPP è di reagire in modo rapido e flessibile alla domanda. Deve inoltre fornire delle soluzioni socialmente sostenibili e essere in grado di rispondere alle esigenze dei dipendenti. Tutto il prodotto consentirà inoltre di risparmiare sui costi. Almeno secondo le specifiche. Se però il committente pretende che tutti i treni pianificati debbano circolare, allora gran parte delle soluzioni socialmente sostenibili e favorevoli alla salute sono già escluse a priori. Le specifiche richieste del personale vengono ovviamente trattate secondo il principio di «chi dorme non piglia pesci», ed è più probabile che possano essere prese in considerazione solo nelle sedi più grandi. È possibile reagire in modo flessibile alle fluttuazioni della domanda solo se alle spalle c'è un pool sufficientemente ampio di personale di riserva, ciò che però presuppone un'eccedenza di personale. Soprattutto in caso di mancanza di offerta supplementare dovuta, ad esempio, al maltempo. In alternativa, si dovrebbe lavorare facendo sempre più straordinari. Entrambe le cose generano costi anziché aumentare l'efficienza.

Ciò che resta è pertanto la promessa di incrementi della produttività e, questo, con la sfida posta alla produzione di

traffico passeggeri di realizzare risparmi per 800 milioni di franchi. La promessa di una corretta pianificazione dei servizi e di una corretta gestione dei conteggi è legata alle evidenti carenze del precedente programma Sopre che non verrà approfondita ulteriormente in questa sede. Resta da sperare che le normative vigenti



non possano più essere aggirate e che vi sia più trasparenza nell'elaborazione dei servizi. Auspicabile sarebbe anche una rappresentazione chiara e comprensibile dei conteggi delle ore di lavoro.

Dove si potrebbe allora risparmiare in quei reparti dove tutto può essere documentato meticolosamente perché sono legati all'orario? Esatto, nel personale. Periodicamente si ripresentano quindi delle proposte per aumentare l'efficienza del personale di locomotiva. Si tratta di temi noti, come i turni con tempi di guida più lunghi, i servizi «lineari», l'esternalizzazione di singole attività a categorie professionali «più economiche», i tempi

più brevi per la messa in servizio/fuori servizio dei treni o le pause nelle sedi abituali. Unitamente a tempi di preavviso più brevi e a condizioni quadro più tolleranti per gli orari di lavoro, l'obiettivo è di essere in grado di gestire l'esercizio in modo ancora più reattivo di quanto non avvenga già oggi. Non c'è nulla di nuovo, è già stato fatto e non funziona. Ormai annoia e basta. Ma, ancora una volta, si vuole dare un'altra chance.

Sempre che le condizioni generali ancora lo consentano. Le decisioni manageriali hanno comportato una manutenzione più frequente delle infrastrutture. Le decisioni manageriali hanno portato alla frammentazione delle catene di servizi produttive per il personale di locomotiva e alla loro suddivisione tra diverse ferrovie. Le decisioni manageriali hanno portato ogni divisione a creare degli apparati HR separati, parallelamente a quelli del Gruppo.

Allo stesso modo, le decisioni manageriali hanno comportato la creazione di doppioni negli sviluppi aziendali, nella sicurezza, nelle finanze e in molti altri settori. Le decisioni manageriali hanno portato a posizionarsi come azienda innovativa e a trascurare il core business. Le decisioni manageriali hanno portato a una radicale specializzazione e esternalizzazione, per cui i processi e il know-how non sono più garantiti o disponibili. Le decisioni manageriali spesso non hanno tenuto sufficientemente conto delle conseguenze sui costi a lungo termine. Le decisioni manageriali, che spesso sono alla base degli orientamenti politici e dei provvedimenti degli uffici federali, sono le principali cause degli eccessi finanziari e del mancato controllo dei costi; dopotutto, il denaro non è mai mancato.

Perché allora improvvisamente c'è tutta questa urgenza di risparmiare qualche minuto sul personale di locomotiva? Prevenzione! A scopo preventivo, sono state presentate delle proposte alla commissione LDL per ammorbidire i singoli testi di legge. A scopo preventivo, è stato detto alle parti sociali che devono prepararsi a negoziare. A scopo preventivo, gli incrementi dell'efficienza vengono giustificati per trovare delle controargomentazioni agli eventuali tagli dei fondi statali nel traffico regionale. E se, nell'ambito del freno all'indebitamento, il Parlamento dovesse approvare nuovi fondi, si dovrà poter ribattere che si stanno già facendo molti sforzi e che si sa che la gestione di una ferrovia è particolarmente costosa.

Ma è veramente così? Non ci sono davvero altre possibilità per risparmiare, se non con qualche minuto sul personale di base e il rinvio di progetti non essenziali? Io vedo diversi potenziali per rendere la ferrovia molto più efficiente, e non sono nemmeno particolarmente segreti o geniali. La ferrovia si può permettere un enorme apparato amministrativo con diversi reparti che svolgono lo stesso lavoro. Questo lo si può vedere anche nell'attività di diverse imprese di trasporto sulla stessa rete. Se fosse davvero una questione di efficienza, le ITF del Gruppo FFS avrebbero le stesse strutture amministrative delle loro affiliate Thurbo, TILO, RegionAlps. Di per sé, si è definito che l'esercizio e l'infrastruttura debbano essere separati. Se il traffico a lunga percorrenza ora viene anche ripartito tra più ferrovie, non solo viene duplicata la struttura amministrativa, ma si interrompono anche quelle catene di servizi che sono produttive. Questo si riflette nel fatto che il personale di guida, un tempo produttivo, si deve spostare con i mezzi di trasporto o in taxi per raggiungere quelle sedi dove è rimasto ancora qualche rimasuglio di lavoro da fare. Ma questo è dettato da ragioni politiche e pertanto è intoccabile. Tanto più sorprendente è la resistenza delle ferrovie a generare un incremento dell'efficienza e della flessibilità sotto forma di una pianificazione olistica e armoniosa della produzione, almeno per il gruppo preferito su cui risparmiare, il personale di locomotiva. Ma forse le preannunciate trattative hanno lo scopo di uniformare le condizioni di lavoro delle diverse ferrovie; in fin dei conti, fanno tutte lo stesso lavoro... Sì, come no...

Un altro generatore di occupazione sono le costanti ristrutturazioni. Interi gruppi professionali esterni all'azienda vengono ingaggiati per riorganizzare le aree pro-

ductive e rendere più efficienti i processi e le interfacce interne. Di norma, questo avviene ogni cinque-dieci anni per ogni reparto, con piccoli passi avanti e indietro e periodiche revisioni totali. Intanto i reparti crescono a vista d'occhio a livello amministrativo e si creano sempre più funzioni e partecipazioni nei vari progetti. Di conseguenza, raramente si ottengono degli incrementi dell'efficienza, ma intanto così vanno persi dei processi e delle interfacce intelligenti e valide. Un ritorno alle strutture precedenti purtroppo non è possibile. I project manager dovrebbero ammettere i loro errori e ridimensionare le loro ambizioni professionali. Anche il know-how e i contatti sono andati definitivamente persi.

Lo snellimento delle strutture amministrative e il ridimensionamento dei posti futuristici improduttivi comportano infatti l'inutilità di quegli stessi organismi che dovrebbero occuparsi proprio di questo problema. Una sorprendente similitudine la si può trovare in un cancro che si è ormai diffuso; invertire la rotta non è quasi più possibile. Dopotutto, non ci si dà da soli la zappa sui piedi.

Perché allora questa costante pressione sul personale di locomotiva? Siamo troppi! Ogni minuto risparmiato sul personale di locomotiva genera annualmente un aumento dell'efficienza maggiore rispetto, ad esempio, alla soppressione del posto di lavoro di un business partner che si dà da fare in tutti i modi per risparmiare questo minuto a scapito del personale di locomotiva. ➤



Opuscolo sul lavoro notturno e a turni

Nel 2021, la Segreteria di Stato dell'economia SECO ha pubblicato un opuscolo sul tema del lavoro notturno e a turni che vale la pena leggere: Raoul Fassbind



Un interessante estratto dell'introduzione:

«Per le aziende è giunto pertanto il momento di dotarsi di sistemi validi e moderni di durata del lavoro dei turni che consentano di evitare costi aggiuntivi. Se da un lato è risaputo che il forte stress può causare limitazioni fisiche e conseguenti assenze per malattia, dall'altro si constata sempre più spesso come la configurabilità e l'affidabilità degli orari del lavoro costituiscano altrettanti motivi per scegliere o lasciare un datore di lavoro.

Modelli di durata del lavoro meno validi generano costi sul piano del reclutamento, della fluttuazione e della salute. Modelli «adatti» diventano invece un fattore importante per il successo economico e l'attrattiva del datore di lavoro.»

Consigliato a tutti i datori di lavoro. Attenzione: L'opuscolo tratta solo del lavoro a turni e non dell'orario di lavoro irregolare come nel caso della ferrovia.

<https://www.vslf.com/it/info/lf/-arbeitszeit/seco-nacht-und-schicht-arbeit>



Replica all'articolo "Noioso e privo di fantasia"

Anch'io mi ero riproposto di scrivere un articolo su questo argomento sul LocoFolio, ma Raoul Fassbind mi ha preceduto. Ma consentitemi di esprimere un altro punto di vista sulla questione. Il punto di partenza è la frase principale del testo di Raoul: "Adesso è semplicemente solo noioso".
Hubert Giger, presidente del VSLF e macchinista di locomotiva

Anch'io mi ero riproposto di scrivere un articolo su questo argomento sul LocoFolio, ma Raoul Fassbind mi ha preceduto. Ma consentitemi di esprimere un altro punto di vista sulla questione. Il punto di partenza è la frase principale del testo di Raoul: "Adesso è semplicemente solo noioso".

Come si misura il lavoro e come si aumenta la produttività? Se, ad esempio, prendiamo un nastro trasportatore, si potrebbe semplicemente aumentare la velocità. Pare che negli anni '70, nelle industrie tedesche i nastri trasportatori dei lavoratori stagionali turchi andassero più veloci di quelli dei loro colleghi tedeschi. Oggi, nell'era dell'home office, degli studi hanno dimostrato che il lavoro da casa viene svolto in modo meno efficiente e che altri fattori come la creatività vengono meno sviluppati. I datori di lavoro accettano la cosa a malincuore e sopportano queste perdite dovute all'home office solo perché, data la carenza di personale, non ci sono alternative.

Non è così però per il personale di locomotiva. Per noi, il nastro trasportatore automaticamente gira sempre più veloce già da tempo. Questo perché si viaggia sempre più velocemente, le prestazioni di guida e di frenatura dei veicoli sono sempre maggiori, i tempi di guida sono in costante aumento e il numero di segnali e di cambi di velocità da rispettare aumentano costantemente.

Il tempo di lavoro del personale di locomotiva è da sempre quantificabile al secondo (tranne in passato, quando il fuoco stentava a prendere per via del carbone scadente o delle temperature molto fredde). Da noi viene rilevato ogni movimento delle mani, ogni manipolazione per l'accensione e ogni metro di cammino. Contrariamente al servizio clienti sul treno, ad una riunione dei team o della stesura di un documento. Queste attività non possono mai essere calcolate e assegnate in minuti e secondi. Perché dovrebbero? Vengono comunque annoverate tra le attività non produttive.

Si aggiunge il fatto che, solo alle FFS, il personale di locomotiva rappresenta circa il 10% dell'organico; nelle filiali come TILO e Thurbo è addirittura la stragrande maggioranza. Ogni minuto risparmiato è prezioso e può essere prospettato e "spacciato" ai superiori come un risultato positivo. Ricordiamo che un minuto al giorno risparmiato dal personale di locomotiva significa circa 4 FTE (posti a tempo pieno) in meno per le FFS, os-

Perché il personale di locomotiva è sempre in cima alla lista?

- Perché, in proporzione, noi in prima linea guadagniamo di più.
- Perché siamo la più grande categoria di personale.
- Perché a causa degli orari di lavoro estremi abbiamo il maggior numero di indennità.

sia circa 0,5 milioni di franchi ricorrenti. Ecco perché anche i tempi di preparazione giornaliera o i tempi di spostamento sono una grossa questione politica, perché anche se viene concesso troppo poco tempo, il lavoro viene comunque fatto lo stesso (o, sempre più spesso, non più).

In alcuni casi, certe classificazioni più elevate vengono giustificate dal numero limitato di persone interessate. Da quando l'annoveramento nel sistema salariale ha a che fare con il numero di persone che svolgono il lavoro?

Conflitto di obiettivi per eccellenza

Delle condizioni di lavoro più attraenti e gli auspicati aumenti della produttività non sono compatibili tra loro. E certamente non se non si ha fantasia e comprensione del sistema. Qui non aiutano nemmeno i modelli di orario di lavoro a costo zero. Servono più che altro come comunicazione pseudo-positiva e come misero tentativo di reagire ai cambiamenti sociali.

«Non è più solo noioso», o in altre parole, io la definirei piuttosto una sfacciataggine. Da oltre 30 anni mi sento dire dal mio

datore di lavoro che sono troppo caro e che la mia produttività è troppo bassa. Ogni anno, sempre in base allo stesso schema. Sono stanco di sentirmelo dire, ma ogni volta mi tocca personalmente come persona e come dipendente.

Alla luce delle responsabilità che ci assumiamo, della flessibilità, dell'alto livello di affidabilità, delle vaste conoscenze specialistiche, della precisione nello svolgimento del lavoro e, non da ultimo, della fedeltà al datore di lavoro, sono convinto che le prestazioni del personale di locomotiva non siano adeguatamente remunerate. Non dimentichiamo il rischio costante di perdere la licenza di guida per diversi motivi, che è poi il personale stesso a doversi assumere. Forse questo è uno dei motivi del costante aumento del numero di membri del VSLF.

Noi, come associazione di categoria, è da molti anni che proponiamo delle soluzioni. Per i salari e le indennità, per gli orari di lavoro e la diversificazione del lavoro. Siamo ansiosi di vedere cosa vorrà imporci o propinarci l'ultimissima generazione di manager, partner commerciali, quadri di base e altri spiriti creativi e quali saranno le conseguenze. I primi effetti di decenni di pressioni sul personale di locomotiva (e su altre categorie professionali di base) si stanno già facendo sentire. Perché altrimenti i macchinisti per Zurigo adesso vengono formati in Ticino?

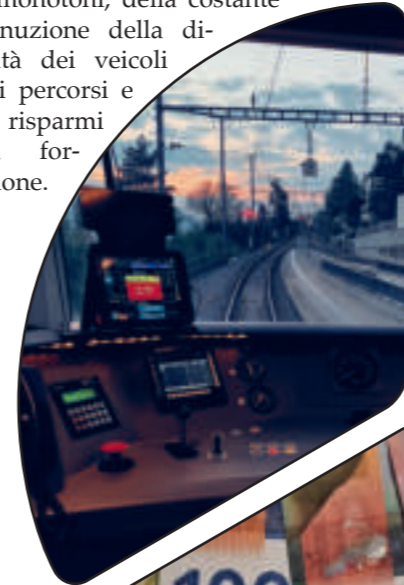
È ora di smetterla di essere considerati come un fattore di costo, ed è ora di avanzare delle rivendicazioni per il buon lavoro che svolgiamo e per la nostra totale flessibilità. ➔

Attrattività della professione di macchinista.

Tre sono i punti centrali dell'attrattività della nostra professione:
Hubert Giger, presidente del VSLF

Il lavoro

L'attrattività del lavoro cala costantemente a causa degli incrementi minimi di produttività con dei servizi sempre più monotoni, della costante diminuzione della diversità dei veicoli e dei percorsi e dei risparmi nella formazione.



L'orario di lavoro

L'importante aumento della flessibilità richiesta e la comunicazione sempre più a breve termine degli orari di lavoro sono in netto contrasto con le rivendicazioni di individualizzazione e flessibilizzazione dei dipendenti.



Il salario

Attualmente è in fase di miglioramento per i colleghi più giovani. Il salario massimo è però ancora troppo modesto.



In sintesi: Un punto è "ok", mentre due punti sono chiaramente negativi, anche nella tendenza. Questo non basterà ad attirare e trattenere del personale valido in futuro. ➔



Informazioni confuso

Al momento riceviamo delle informazioni molto interessanti e confuse.

Pare che oltre una dozzina di macchinisti della RhB abbiano fatto domanda alle FFS, ma che non abbiano ricevuto una conferma. Il paradiso dei macchinisti nei Grigioni sembra aver perso il suo fascino. Allo stesso tempo, pare che le FFS vogliamo reclutare degli aspiranti macchinisti in Ticino, che verranno formati in Ticino per poi essere riqualificati a Zurigo, dove dovrebbero/devono restare.

E a causa della mancanza di aspiranti macchinisti, le FFS vogliono lanciare una campagna di reclutamento per un'offensiva formativa. Adesso anche con la possibilità di formazione part-time. Questo diventerà sicuramente dispendioso e costoso, ma è sicuramente dovuto al periodo che stiamo vivendo.

Sembra che ci sarà movimento nel sistema. I costi sono destinati ad aumentare.

Break Even

Break-even-point, in tedesco "Kosten-deckungspunkt" o "Gewinnschwelle", si riferisce al punto (temporale) in cui le entrate (ricavi) sono pari alle uscite (costi totali). Nel caso del personale, questo significa il punto in cui sono stati recuperati i costi di formazione e il dipendente comincia a rendere.

Per il personale di locomotiva, il break-even-point viene calcolato esattamente ed è facile da calcolare. Per altre funzioni, il calcolo di questo punto è probabilmente molto più impegnativo, perché non ci sono valori fissi.

Vedi l'elenco degli svantaggi per il macchinista:



<https://www.vslf.com/info/lf/-/arbeitszeit/erschweris-liste-If>

Auspicata una maggiore flessibilizzazione!

Martin Geiger, comitato FFS Cargo

“Flessibilizzazione” è una parola magica che, presso FFS Cargo e altre ferrovie, si utilizza spesso e volentieri per allentare o inasprire le direttive dei BAR, le pianificazioni nel programma annuale, le direttive della LDL e altre importanti disposizioni per il personale di locomotiva. Se ne parla sempre più spesso durante le riunioni e, di tanto in tanto, viene addirittura decantata come un’esplicita richiesta del personale. Si sostiene che le generazioni più giovani vorrebbero degli orari di lavoro molto più flessibili e che questo rappresenterebbe un vantaggio per tutti.

Con le loro strutture rigide, le FFS e le sue affiliate sono però ben lungi dal promuovere una cultura flessibile e creativa. Questo è particolarmente evidente adesso che si è verificato lo spiacevole incidente nella galleria di base del Gottardo. Anche dopo che si è saputo che i lavori di rimozione e di riparazione richiederanno

molto più tempo di quanto inizialmente ipotizzato non si sta facendo praticamente niente per creare dei turni e dei servizi stabili.

Non sembra possibile chiedere al personale che conosce la linea di montagna del Gottardo se nel frattempo vuole essere dislocato ad Arth-Goldau per poter rispettare le direttive BAR e la LDL.

Secondo un sopralluogo, l'ex deposito FFS Cargo di Goldau è praticamente ancora nel vecchio stato e sarebbe stato disponibile entro una settimana. In tempi di ONE-SBB, anche l'utilizzo dell'attuale sede del personale di traffico viaggiatori potrebbe sicuramente essere condiviso da un'ampia gamma di collaboratori.

I servizi che, a causa della ripartizione del carico nel trasporto merci, sono produttivi solo in una direzione, potrebbero essere utilizzati per completare la cono-

scenza dei percorsi di quasi un intero deposito nel giro di un mese.

Godere di una certa flessibilità o prenderla dagli altri non è la stessa cosa. Sembra molto più facile cercare di scavalcare le direttive BAR e pretendere dai macchinisti una maggiore flessibilità e meno congedi programmati.

Se si uscisse dagli uffici e si andasse direttamente sul campo, sarebbe chiaro a tutti già da tempo che una maggiore flessibilità non è più possibile per garantire un ragionevole work-life balance minimo anche in queste professioni e poter ancora motivare i giovani a svolgere queste attività.

In definitiva, la responsabilità è delle imprese se i macchinisti non possono guidare tutti i mezzi di trazione e hanno anche una conoscenza limitata delle linee.

Per tutte queste ragioni, il VSLF non vede alcuna motivazione valida per contribuire ad allentare le regolamentazioni. I nostri membri ci ringraziano. ➤

FFS - Uber: la stessa battaglia!

Tutti quelli che lavorano per Uber lo sanno molto bene: lunghi tempi d'attesa prima che arrivi la corsa richiesta dal cliente.

In questo lasso di tempo non vengono pagati e devono restare a disposizione dell'azienda Uber, in attesa di lavoro.

Raynald Muheim, VSLF Ginevra

Si potrebbe pensare che questa situazione sia tipica di questo tipo di lavoro precario, ma vi sbagliate, perché alle FFS questo si verifica quasi ogni giorno! A chi non è mai capitato di vedersi modificare e, soprattutto accorciare, la propria pausa?

La storia è spesso sempre la stessa: un macchinista ha normalmente una pausa di un'ora, pianificata su base annuale o mensile, e prevede di poter approfittare di questo tempo libero per pranzare con un amico o andare dal parrucchiere.

Ma poi, qualche giorno prima, a volte alla vigilia o il giorno stesso, la tanto attesa pausa scompare o viene accorciata, trasformandosi ad esempio in un'interruzione del lavoro. Invece di avvalersi di una riserva o anche solo di avere la cortesia di chiedertelo, l'addetto alle distribuzioni inserisce un piccolo servizio di manovra proprio nel bel mezzo della tua pausa. Beh, «non hanno altra scelta»...

Tutto questo, naturalmente, nella più perfetta legalità, in quanto questo modo di agire presenta una zona grigia, per così dire, rispetto ai regolamenti esistenti, BAR e P20003174.

Per finire, come l'autista Uber in attesa della sua corsa, la nostra pausa di un'ora, se non c'è lavoro, non viene retribuita. Il macchinista non è però libero, perché la sua tanto attesa pausa può saltare fino all'ultimo minuto. In questo lasso

di tempo non viene pagato e deve restare a completa disposizione dell'azienda nell'eventualità che improvvisamente ci sia bisogno di lui.

Una forma di lavoro su chiamata. Un servizio di reperibilità camuffato. Un servizio di picchetto senza nome. E che non è retribuito. Come l'autista Uber parcheggiato sul ciglio della strada in attesa di un potenziale cliente. Davvero deplorabile. Il colmo della sfacciataggine: se per caso ci si oppone con successo a questo at-



tacco al proprio tempo libero, il servizio interessato (EIN o TCC) trasformerà la vostra pausa in una «richiesta di pausa», con il risultato che tutta la sua durata non verrà pagata, né il 15% per pausa esterna, né il supplemento oltre i 60 minuti di pausa secondo i BAR.

Una vera e propria punizione.

Qual è la soluzione, vi chiederete?

In occasione delle prossime trattative BAR o CCL, si dovrà introdurre una

legislazione che definisca delle chiare regole di condotta per le distribuzioni (EIN). Occorre definire delle regole vincolanti per i termini di questo genere di modifica delle pause e delle regole relative al consenso del personale.

Le basi legali tuttavia ci sono e sia la LDL che il CCL definiscono chiaramente cosa costituisce un turno di servizio: tempo di lavoro e tempo di pausa.

Il tempo di pausa non è orario di lavoro opzionale e camuffato.

E il servizio di picchetto è definito chiaramente e va retribuito. ➤



L'entusiasmo per la cabina di comando – questo ci unisce.

Grazie per il vostro impegno.
bls.ch/lokpersonal



NEWSLETTER



Abbonatevi alla newsletter del VSLF

Per il VSLF, la NL è uno strumento importante per informare direttamente e rapidamente i membri e tutte le parti interessate.

Con la newsletter del VSLF sarete sempre informati.



Lavoro notturno

Il lavoro notturno è un probabile fattore cancerogeno. Cosa fanno le imprese ferroviarie per tutelare i propri dipendenti?

Matthieu Jotterand

In Svizzera, la ferrovia costituisce un forte «argomento commerciale»: ha orari di lavoro prolungati, il che significa che gran parte della popolazione vi può fare affidamento e lasciare l'auto in garage, o addirittura rinunciarvi del tutto, non solo per gli spostamenti regolari ma anche per il tempo libero.

Il Léman Express ne è un buon esempio. Sul versante svizzero (e fino ad Annemasse) i treni circolano dalle 5:00 all'1:00 del mattino, tutta la notte nei fine settimana e con una frequenza di un quarto d'ora anche la domenica. Risultato: la popolazione può «contare sul treno» e l'affluenza supera le previsioni, al punto da rendere l'offerta quasi insufficiente ad appena pochi anni dalla sua entrata in servizio. Sul versante francese, invece, vi aspetta il nulla sin dall'inizio della serata. Appena qualche sporadico treno e qualche carrozza che fanno una ben magra figura al confronto e l'affluenza ovviamente non è all'altezza delle aspettative. E così, un'infrastruttura costata 1,6 miliardi non può essere sfruttata al massimo delle sue potenzialità.

Per la popolazione, la tendenza ad avere sempre più treni nel fine settimana e di notte rappresenta chiaramente un innegabile vantaggio. Per i macchinisti (e altri dipendenti delle ferrovie), questo comporta una pressione sempre maggiore sulla loro vita privata e sulla loro salute. Questo articolo si concentrerà sul lavoro notturno, tenendo conto della situazione alle FFS.

Le attuali indennità per il lavoro notturno sono suddivise in due categorie: indennità monetarie e bonifici di tempo. La seconda categoria ha il vantaggio di poter essere utilizzata per ridurre la durata dei turni di notte e/o per consentire qualche congedo aggiuntivo nel corso dell'anno, riducendo così i disagi insiti nell'attività lavorativa.

Anche le indennità monetarie possono essere utilizzate indirettamente per ridurre il tempo di lavoro, ma il loro utilizzo è più indiretto e il loro valore non è indicizzato con i salari, ciò che è problematico. Alle FFS, l'indennità notturna (dalle 20:00 alle 6:00, dalle 18:00 del sabato) ammonta a 6 franchi all'ora. Dacché

i macchinisti ne hanno memoria, questo importo è rimasto praticamente invariato (i più anziani si ricordano di un'indennità notturna fissata a 5.80 franchi). Quindi, dagli anni '80, in linea con il costo della vita, entro il 2023 l'indennità dovrebbe aver superato nettamente la soglia dei 10 franchi. O, per dirla in altri termini, dal punto di vista monetario, l'indennità per il lavoro notturno è stata ridotta di almeno il 40% negli ultimi decenni, sebbene il calcolo sia molto prudente.

In termini di tempo, la misurazione è più complessa: esistono diverse indennità previste dal CCL, dalle normative settoriali (BAR) e legate all'età. E perché? Perché già all'epoca il legislatore si era rifiutato quasi totalmente di legiferare in materia di indennità..., ma ci torneremo più avanti.

Proviamo a sintetizzare e a basarci su esempi il più possibile concreti, basati sulle indennità delle FFS, nonostante le differenze tra ITF e all'interno delle loro divisioni. In sintesi, il lavoro notturno fino a mezzanotte viene indennizzato con 6 franchi e 6 minuti all'ora, così come il lavoro che inizia alle 4:00 del mattino (sveglia per la persona interessata: al massimo alle 3:00, nel cuore della notte). In altre parole, un macchinista che lavora fino a mezzanotte riceverà 24 franchi e 24 minuti.

Ovviamente, questo dipende dalla sua posizione nella scala salariale, ma possiamo partire dal principio che riceverà l'equivalente di una buona ora di bonifico. Per tornare a casa dopo la mezzanotte e, pertanto, senza aver visto nessuno della sua famiglia o della sua cerchia sociale quel giorno. Andrà a letto più tardi di quanto consigliato dai medici, dopo aver trascorso una serata di lavoro irradiato di luce bianca (il progresso tecnologico non è ancora arrivato ai DML...).

Al mattino è ancora peggio: un turno che inizia alle 4:00 viene indennizzato con 12 franchi e 12 minuti (con il BAR ZFR): poco più di trenta minuti di bonifico per uno che si è alzato alle 3:00 del mattino, in piena notte. Un simile risveglio ha un impatto determinante sulla salute.

Nel bel mezzo della notte, da mezzanotte alle 4:00, o addirittura alle 5:00, il boni-

fico è un po' meno vergognoso e si può partire dal principio che ammonti a circa mezz'ora per ogni ora di lavoro. Tuttavia, ciò va considerato nel contesto della natura estremamente faticosa del lavoro in piena notte. Svegliarsi all'1:30 del mattino per iniziare il servizio alle 2:30, porterà sicuramente circa due ore di bonifico, ma chiaramente lo sforzo non vale la candela.

Un impatto determinante sulla salute, abbiamo detto? Recentemente la scienza lo ha dimostrato molto chiaramente. L'impatto è principalmente di natura cardiovascolare e digestiva. Il rischio di sviluppare il diabete è maggiore e, dall'inizio degli anni 2000, il lavoro notturno (tra le 23:00 e le 6:00 del mattino) è stato classificato come «probabilmente cancerogeno», gruppo 2A.¹

Sacrificare anni di vita in buona salute e rischiare di sviluppare un tumore in cambio di poco o niente: questa è la realtà dei turni di notte e della maggior parte dei turni del primo mattino.

Da quando la scienza ha stabilito chiaramente gli effetti deleteri del lavoro notturno (più o meno dall'inizio degli anni 2000, tanto per definire una data in cui non c'è più spazio per i dubbi), cosa hanno fatto i datori di lavoro per tutelare i propri dipendenti? La risposta è chiara, netta e concisa: niente di concreto.

Al contrario, il traffico notturno si è notevolmente intensificato, come abbiamo accennato nell'introduzione, e di conseguenza anche i turni di servizio. Se qualche decennio fa i turni di notte erano prevalentemente nel trasporto merci ed erano relativamente leggeri, oggi si tratta di fare delle corse avanti e indietro intense e senza pause nel traffico regionale.

¹ Gruppo 2A: Gli agenti elencati sono probabilmente cancerogeni per l'essere umano. La classificazione di un agente in questa categoria è auspicata se non esistono prove formali di cancerogenicità nell'uomo e prove sufficienti di cancerogenicità sperimentale negli animali da laboratorio. Fonte: <https://www.prevor.com/fr/les-cancerogenes-differentes-classifications/#:-:text=Classification%20de%20l%27ACGIH&text=GROUPE%20A1%20%3A%20agents%20cancérogènes%20confirmés,de%20l%27union%20européenne>

Guidare un treno da mezzanotte alle 4:00 del mattino senza interruzioni, a parte tre volte dieci minuti di inversioni con appena tre o quattro minuti per prendere fiato, questa è spesso la realtà di questi turni.

Cosa fanno allora i dipendenti interessati? Molti macchinisti chiedono di lavorare part-time, perché sono sempre più sotto pressione e per poter stare al passo con i ritmi. Lavorare al 90% perché il 100% è diventato insopportabile significa



Foto Stefan Gall

automaticamente una riduzione del salario: un bel ringraziamento per un salariato che si assume dei compiti che rischia di fargli sviluppare un cancro!

Sono stati inoltre istituiti i cosiddetti gruppi «light». Questo permette a chi è più vicino alla pensione di respirare un po' (senza risparmiare loro il lavoro di notte), penalizzando ancora di più gli altri. In entrambi i casi, i dipendenti adottano delle tattiche di sopravvivenza che non sono accettabili o sostenibili a lungo termine.

La conclusione è chiara: la legge e i regolamenti in vigore non tutelano a sufficienza i dipendenti che si devono confrontare con il lavoro di notte, e le imprese ferroviarie non si assumono la loro responsabilità sociale e la tutela della salute dei propri lavoratori.

Prima di cercare di capire perché, esaminando gli antefatti che hanno portato a questa situazione, facciamo un'altra constatazione: è sempre chi è in fondo alla scala a doversi confrontare con il lavoro di notte. La classe operaia, in questo

caso qualificata, è sovrarappresentata nel lavoro notturno. E tra le professioni più liberali e/o accademiche, sono gli stagisti e i «nuovi arrivati» a doversi confrontare con questo problema. Ne sono un esempio i medici di guardia negli ospedali o gli avvocati nominati d'ufficio.

Analogamente, si tratta di lavori che non sono «burocratizzati» e che quindi sono stati relativamente dimenticati nella classificazione delle funzioni estreme da parte delle risorse umane del «new ma-

L'ultima revisione positiva per i lavoratori è avvenuta nel 1920, segnando la fine del ciclo precedente. Consisteva principalmente... nell'introduzione delle ferie! Un secolo dopo, stiamo ancora aspettando la successiva revisione «progressista»... Non è un caso se di recente abbiamo commemorato anche l'ultimo sciopero generale in Svizzera, avvenuto nel 1918, sotto la spinta dei ferrovieri. Queste date non coincidono certo per caso...

Adesso entriamo nella seconda fase storica delle regolamentazioni sulla durata del lavoro, che va dal 1920 al 1971: un periodo di stagnazione, dove quelli che vedono il bicchiere mezzo pieno parleranno di consolidamento dei risultati raggiunti (qualche giorno di ferie e qualche giorno di riposo in più, nel 1948 e nel 1956), e dove quelli che vedono il bicchiere mezzo vuoto reputeranno che questo è l'inizio dell'inversione del rapporto di forza tra i lavoratori e il parlamento federale, che ancora oggi è in gran parte di matrice borghese.

È interessante notare che gli elementi principali, ad eccezione delle ferie, erano già stati definiti più o meno come sono oggi già nel 1920. La durata dei servizi, i turni di riposo e i giorni di riposo hanno fatto pochi progressi a livello legislativo. Fortunatamente, sono subentrate delle regolamentazioni settoriali e degli accordi interni per migliorare ulteriormente le condizioni di lavoro dei macchinisti di locomotiva.

Nel 1971 è stata introdotta la Legge sulla durata del lavoro (LDL), che conosciamo ancora oggi e che ha segnato l'inizio della terza fase per i lavoratori: quella della regressione dei loro diritti. Il contesto politico è cambiato e il Consiglio federale, nel suo «Messaggio all'Assemblea federale concernente una nuova legge sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici», non ne fa mistero: «La LDL ha anzitutto lo scopo di garantire la sicurezza agli utenti dei mezzi pubblici». Il lavoratore è un onere che va tutelato non per se stesso, ma per gli utenti. Il culmine è stato raggiunto negli anni 2010, quando le ferrovie, sostenute dall'UFT, hanno speso miliardi a fondo perduto in una presunta automazione per eliminare i macchinisti (in altri settori ci sono riusciti o stanno per riuscirci). Questo si è rapidamente rivelato un miraggio totale e assurdo, ma non dimentichiamoci che il 2010 è stato anche il periodo in cui le evidenze scientifiche della pericolosità del lavoro notturno sono diventate inconfutabili. Le imprese ferroviarie e l'autorità federale di vigi-

lanza hanno quindi gettato miliardi nella spazzatura quando sarebbero bastate poche decine di milioni per tutelare il più possibile i lavoratori?

Nella legge del 1971 che, come detto prima, ha segnato l'inizio della regressione delle condizioni di lavoro dei ferrovieri, appare tuttavia un'interessante novità: l'inclusione del lavoro di notte, assente nella legge del 1920.²

2 <https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/10099775.pdf?id=10099775>

All'epoca, i sindacati rivendicavano un supplemento di tempo del 25% tra le 20:00 e le 6:00 del mattino. I datori di lavoro si opponevano al principio stesso di un supplemento per il lavoro notturno. Da notare che alcune imprese versavano già un'indennità monetaria per il lavoro di notte. I rappresentanti dei datori di lavoro si opponevano pertanto ad una «doppia compensazione». L'allora Consiglio federale sosteneva pienamente i datori di lavoro per gli orari dalle 20:00 alle 24:00 e dalle 4:00 alle 6:00 del mattino. Tuttavia, aveva osservato che tra la

mezzanotte e le 4:00 del mattino, questa «forma estrema» di lavoro notturno meritava di introdurre nella legge un supplemento di tempo del 25% per questa fascia oraria.

Questa disposizione è stata successivamente abrogata dalla LDL e trasferita nella relativa ordinanza, all'articolo 7. Vi è stato aggiunto un bonifico di tempo di almeno il 10% (sei minuti) dalle 22:00 alle 24:00 e un lieve aumento dal 25% al 30% del bonifico tra le 24:00 e le 4:00, rispettivamente le 5:00 se il turno è iniziato prima delle 4:00. Si osserva una leggera discrepanza con le raccomandazioni scientifiche (che arriveranno principalmente in un secondo momento) legate al lavoro di notte, che è piuttosto stimato tra le 23:00 e le 6:00 del mattino, ma si nota anche che il numero di ore coperte è equivalente. Il punto dolente è piuttosto il livello delle indennità, tristemente basso.

Purtroppo, negli ultimi decenni del 20° secolo e all'inizio del 21°, i rapporti di forza si sono ampiamente invertiti e i lavoratori hanno ben poche speranze di ottenere un miglioramento delle loro condizioni dalla maggioranza borghese del parlamento federale. Al contrario: la trasformazione delle FFS in società anonima alla fine degli anni '90 e gli pseudo-obblighi di redditività ad essa associati stanno esercitando una forte pressione sulle condizioni dei macchinisti. È allora che è iniziata una corsa sfrenata verso i limiti di questa legge e degli altri regolamenti, alla ricerca della produttività. Ancora una volta, non possiamo che deplorare il preoccupante parallelo temporale con la classificazione del lavoro notturno come probabile fattore cancerogeno.

Mezzo secolo dopo l'inizio della fase di regressione dei diritti acquisiti, i ferrovieri che lavorano di notte sono ormai logorati dai loro turni di lavoro, perdono aspettativa di vita e anni di vita sana (mentre contribuiscono quanto gli altri lavoratori «diurni» per un pensionamento di cui beneficeranno automaticamente di meno...) e il lavoro notturno sta raggiungendo i suoi limiti. Le autorità dovrebbero preoccuparsi di questa situazione, se non altro alla luce della loro ricerca iniziale di garantire la sicurezza degli utenti dei trasporti pubblici. Possiamo tuttavia vedere chiaramente che non è così. Anzi: oltre ad aver liberalizzato le FFS, hanno liberalizzato tutte le imprese ferroviarie, seguendo tranquillamente la tendenza europea. Di conseguenza, i macchinisti ormai lavorano in un'azienda soggetta a concorrenza (prevalentemente artificiale, almeno nel

trasporto passeggeri) e che quindi non può più realmente offrire delle condizioni superiori al minimo legale, altrimenti rischia di essere meno conveniente della concorrenza e di perdere il mercato. Dall'inizio del nuovo millennio, non è stata apportata alcuna modifica alle indennità e all'organizzazione del lavoro di notte a favore dei lavoratori, ciò che coincide con l'emergere di prove che dimostrano che il lavoro notturno è dannoso per la salute. Uno scandalo sanitario.

Ormai l'abbiamo capito, l'inizio della quarta fase non verrà dalla politica stessa (nessun miglioramento è mai derivato dalla volontà parlamentare borghese, ma solo dai lavoratori e dalle loro rivendicazioni). I sindacati hanno quindi un ruolo importante da svolgere. Per il momento, tuttavia, alcuni sindacati non tengono sufficientemente conto dei lavoratori con orari di lavoro irregolari (soprattutto se la loro maggioranza decisionale non è direttamente interessata) e il VSLF è bloccato dai suoi statuti che gli impongono di essere rigorosamente apolitico. Ma, come abbiamo visto, il cambiamento può avvenire solo invertendo la rotta sul piano giuridico: mantenere le distanze dalla politica è pertanto controproducente per i lavoratori.

Fino a che punto le posizioni dei principali sindacati che rappresentano i macchinisti saranno sostenibili per questi ultimi? I sindacati quando capiranno che con queste posizioni si stanno innegabilmente indebolendo e quindi, indirettamente, indeboliscono anche le persone che dicono di tutelare?

La situazione del personale per quanto riguarda il lavoro di notte è grave, ma non disperata. Abbastanza grave da spingere i sindacati a mettersi seriamente in discussione, mettendo anche in questione dei principi fondamentali che attualmente sono troppo scolpiti nella pietra, come la pace del lavoro. Lo sciopero era stato l'unico mezzo per ottenere dei miglioramenti significativi delle condizioni di lavoro.

Se riteniamo che le nostre condizioni di lavoro debbano essere migliorate, allora abbiamo bisogno degli strumenti per farlo! ➔

«Non ho tempo, ma ne ho tanto!»

Daniel Wachter, vicepresidente della sezione Lucerna-Gottardo, responsabile della formazione VSLF e macchinista FFS V di Zurigo

Questa famosa citazione dalla bocca del Leprotto Marzolino in «Alice nel Paese delle Meraviglie» di Lewis Carroll si può applicare, in un'interessante analogia, anche alla vita di un macchinista. Eccovene alcuni esempi:



cambiano di minuto in minuto; non di rado vengono modificate radicalmente e entrano in contraddizione con la versione precedente. Oggi, ad esempio, è consentito dirigersi verso un segnale di fermata con il freno elettrico, cosa che solo fino a pochi anni fa era una negligenza

assolutamente imperdonabile. Queste ambivalenze attraversano le diverse versioni come un fil rouge...

Brevi pause o interruzioni del lavoro

Le interruzioni del lavoro sono un mezzo molto diffuso per rispettare legalmente i tempi di guida previsti dai BAR. Se l'interruzione del lavoro non è l'unica componente del tempo libero durante un turno ma, ad esempio, è stata affiancata da una pausa, l'interruzione in questione non deve necessariamente aver luogo in un locale dotato di infrastrutture adeguate, bensì, nel peggiore dei casi, addirittura su una banchina in mezzo al nulla, come ad esempio a Reutlingen ZH, indipendentemente dal fatto che il sole cocente abbia raggiunto i 35 gradi Celsius o che imperversino gelide tempeste di neve.

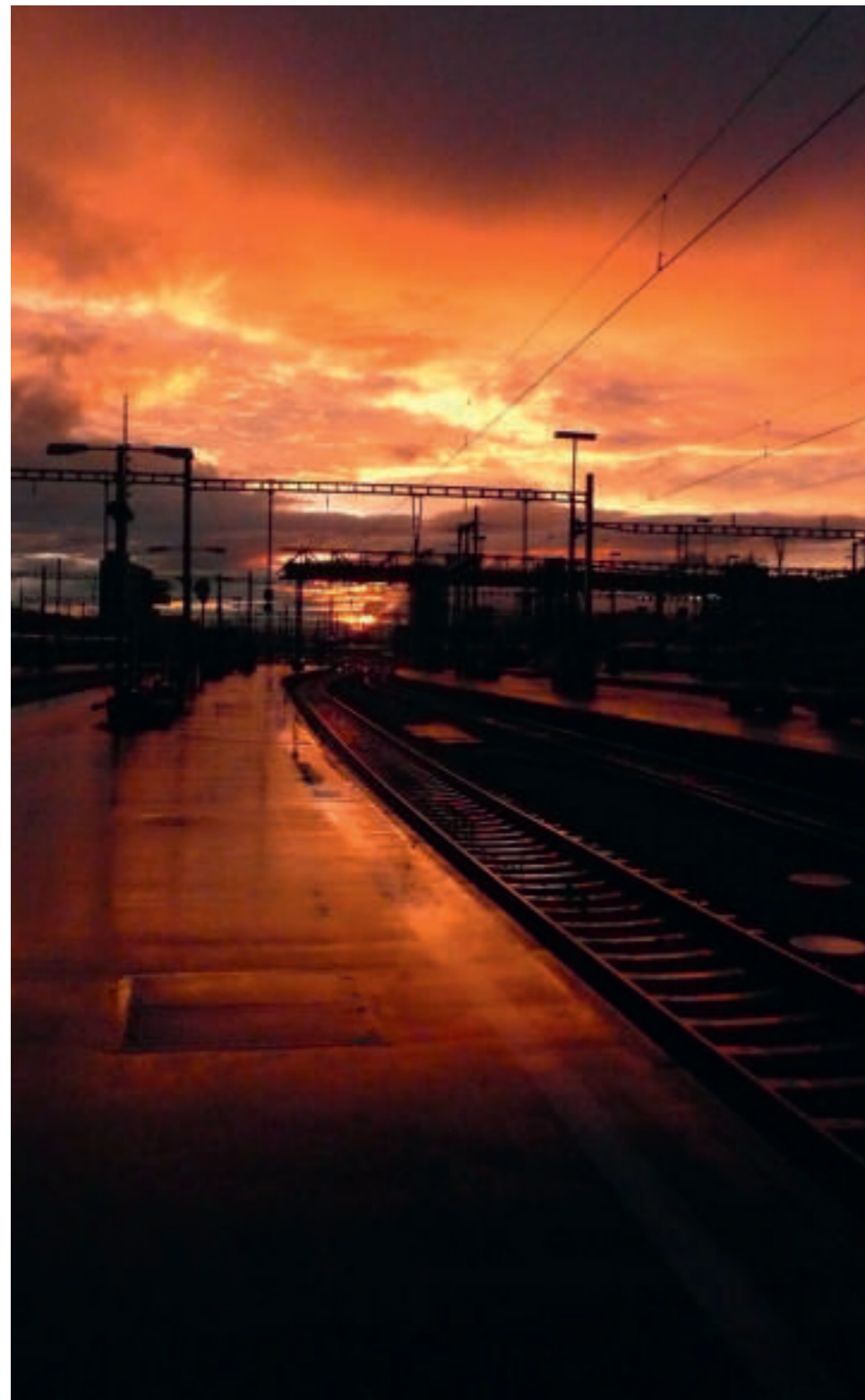
Anche solo il pensiero di una interruzione dal lavoro che si avvicini quanto più possibile al minimo prescritto di venti minuti (esempio: FFS traffico viaggiatori), spinge il macchinista a porsi la domanda del giorno: mando giù uno spuntino a tempo di record o vado in bagno? Perché il macchinista non ha tempo per fare entrambe le cose...

V-App e aggiornamento LEA in dieci minuti

Lo sappiamo fin troppo bene: grazie alla digitalizzazione, le prescrizioni oggi

Con la V-App, abbreviazione di app per prescrizioni o specifiche – fedele al consueto tenore delle FFS ovviamente esistono delle denominazioni totalmente contraddittorie - ci era stato promesso un miglioramento, tutto sarebbe dovuto diventare più compatto e trasparente. Non è così, adesso siamo sommersi di modifiche, e soprattutto chi rientra dalle ferie può passare quasi un'intera giornata a lavorare sui cambiamenti che sono stati apportati... compresi quelli che già da tempo non sarebbero più rilevanti. Stampare e distribuire i documenti? Un tipico esempio di fatica di Sisifo, perché non è raro che le prescrizioni e gli elenchi dei processi siano obsoleti già al momento della loro pubblicazione; chi ha familiarità con la checklist Astoro Baseline 3 sin dal suo esordio nel dicembre 2021, può dirvi qualcosa al riguardo...

Presso FFS V, ad esempio, per questi lavori accessori il personale di locomotiva viene indennizzato con dieci minuti al giorno. Ma dall'ultimo update dell'app LEA sull'iPad, questi dieci minuti sono appena sufficienti per l'inizializzazione dell'app. L'aggiornamento richiesto non è però ancora stato effettuato... Come ciliegina sulla torta, in uno dei recenti e notoriamente ripetitivi articoli su ZFR aktu-



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

ASSEMBLEA GENERALI - GENERALVERSAMMLUNG

16.3.2024 • FRIBOURG



ell sul tema «transito invece di fermata», un CLP di FFS V della Svizzera orientale ora sostiene che in questi dieci minuti il macchinista avrebbe abbastanza tempo per consultare le sue fermate.

Conclusione: Rispetto alla finestra temporale indennizzata di dieci minuti al giorno, il macchinista ha troppo poco tempo per svolgere le necessarie attività accessorie...

Tempi di inversione nelle stazioni terminali e di inversione di marcia

Quattro minuti per un Flirt a Baar, cinque minuti per un DTZ a Zurigo HB o Uetikon, cinque minuti per due Flirt a Rotkreuz. Non di rado al personale vengono assegnati dei tempi di inversione quanto più stretti possibile nelle stazioni terminali o di inversione di marcia, vale a dire che riparte lo stesso macchinista che è appena arrivato. Questo può funzionare nella teoria e se i treni sono sempre puntuali, ma nella pratica non è raro che la situazione sia ben diversa, soprattutto nelle ore di punta, quando i tempi di fermata sono più lunghi a causa della frequenza dei passeggeri. I ritardi derivanti dal servizio precedente vengono pertanto riportati e spesso non possono più essere corretti. Si aggiunge il fatto che in presenza di cantieri, con conseguenti inversioni ancora più brevi, o di rinforzi dovuti ad eventi particolari, per motivi di costi si rinuncia ai cosiddetti macchinisti “saltatori” e quindi automaticamente si mette in conto che vi siano dei ritardi.

Questi tre esempi mostrano come il tema centrale di questo numero del LocoFolio corrisponda perfettamente alla vita lavorativa di un macchinista. Per ogni macchinista vale però quanto segue: non correre! ➡



Valutazione del concetto di offerta 2035 dell'UFT

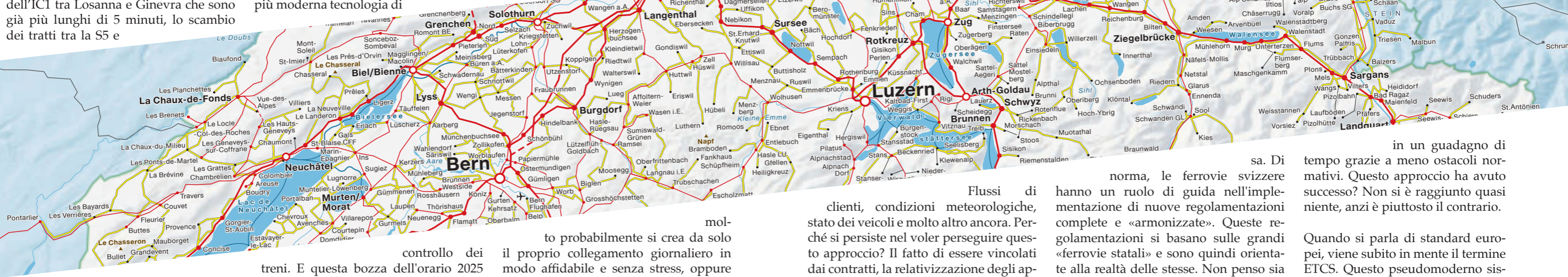
Oltre ad alcune ottimizzazioni, questo concetto rivisitato prevede soprattutto la creazione di «riserve di tempo di percorrenza». Perché l'UFT si vede costretto a compiere questo passo apparentemente impopolare?

Raoul Fassbind, Vorstand SBB

In primo luogo, l'offerta esistente deve poter essere ottimizzata e ampliata in caso di cambi dell'orario e dei concetti. Almeno in passato, le cose stavano così. Per mantenere la stabilità dell'orario, nel frattempo i tempi di percorrenza e di fermata vengono prolungati sempre più spesso, ciò che comporta l'interruzione dei collegamenti abituali, la modifica dei percorsi dei treni e, in generale, l'allungamento dei tempi di viaggio. Esempi attuali sono i tempi di percorrenza dell'IC1 tra Losanna e Ginevra che sono già più lunghi di 5 minuti, lo scambio dei tratti tra la S5 e

riserve supplementari che sono già stati integrati nell'orario negli ultimi anni. Ciò che il comunicato stampa delle FFS spaccia per positivo non è altro che una presa d'atto del fatto che le ferrovie non sono più in grado di rispettare gli orari abituali. E questo nonostante le nuove infrastrutture come la NBS, le varie gallerie e le tante separazioni dei flussi di traffico, come pure nonostante l'impiego di moderne unità di trazione veloci e ad alta capacità e nonostante l'utilizzo della più moderna tecnologia di

meno caotica, soprattutto nei traffici del tempo libero. Sebbene gli orari di lavoro classici vengano sempre più ammorbiditi, le ore di punta restano quelle di sempre. Di conseguenza, sono prevedibili e non dovrebbero rappresentare una sfida particolare per le ferrovie. Eppure, succede ancora. Ma questo è nella natura delle cose e non dovrebbe disturbare eccessivamente i clienti. Il pendolare che fa capo alla cadenza ogni quarto d'ora



la S9 della S-Bahn di Zurigo o la riserva di tempo di quasi 10 minuti dell'IC2/21 tra Arth-Goldau e Bellinzona. A quanto pare queste misure non sono ancora sufficienti o vengono viste come un semplice mezzo per generare una stabilità teorica dell'orario. Ma non è altro che l'integrazione del «solito ritardo di base» di una linea nel relativo orario. Anche se l'obiettivo è una presunta sicurezza per poter rispettare i tempi di percorrenza e la fattibilità dei collegamenti, spesso porta a tempi di attesa inutili o a corse molto lente; oppure i tempi di percorrenza o i collegamenti non vengono comunque raggiunti, perché non è possibile prevedere le perturbazioni di una certa importanza e i ritardi spesso si verificano quando si entra in una stazione nodale.

Nella Svizzera romanda, la riorganizzazione dell'orario dal 2025 comporterà un allungamento dei tempi di percorrenza fino a 20 minuti e la perdita della maggior parte dei collegamenti diretti tra Ginevra e la sponda meridionale del Giura. Questo non tiene conto dei ritardi e delle

controllo dei treni. E questa bozza dell'orario 2025 nella Svizzera romanda viene pubblicizzata, quasi per scusarsi, solo come un orario transitorio con un buon potenziale di sviluppo. Con il suo concetto rivisitato di offerta per il 2035, l'UFT ci dà una piccola anteprima di come si potrà sviluppare questo orario.

Anche se l'UFT ha fatto quasi subito marcia indietro, si percepisce comunque una chiara tendenza: si cerca disperatamente di giustificare una stabilità teorica dell'orario con il miglior aumento possibile della capacità. Ma quali sono le cause che impediscono a una ferrovia moderna di mantenere i tempi di percorrenza degli anni '80 nonostante i treni a lunga percorrenza con i più recenti standard della S-Bahn?

Ebbene, ci sono diversi fattori. Il più plausibile sembra essere l'enorme crescita della domanda, e questo è sicuramente un aspetto legittimo. I cambi dei passeggeri sono sempre più lunghi, soprattutto da quando i clienti si spostano in modo più flessibile. Vengono trasportati sempre più oggetti e ci si sposta in maniera

molto probabilmente si crea da solo il proprio collegamento giornaliero in modo affidabile e senza stress, oppure anche no, non importa, è un suo problema. Il pendolare del tempo libero può scegliere anche un «collegamento anticipato» per raggiungere la propria meta del giorno. Probabilmente si tratta però di voler mantenere una promessa nei confronti dei clienti. Questo fa sì che il «collegamento anticipato» sia comunque l'unico collegamento affidabile e consigliato.

Qualcuno ha parlato di processi? Esatto, da quando i processi hanno rimpiazzato le responsabilità e le competenze, ogni attività di routine è diventata una sfida per verificare se tutte le specifiche e gli standard vengono rispettati. Ci sono processi per le partenze, per le fermate, per il licenziamento dei treni, per i guasti, per l'esercizio normale, per i preparativi, per il remisaggio, per il corretto sollevamento dello zaino e per l'eventuale autodenuncia in caso di infrazioni. E ogni reparto, ogni funzione, ogni azione presuppone dei processi separati, che variano a seconda di come ci si sente, dell'umore, dello stato di salute, del materiale rotabile e dello stato d'animo del proprio

partner. Per lo più sono di breve durata o vengono spesso aggiornati, molti sono poco conosciuti o non vengono applicati. In linea generale, differiscono dalle pratiche abituali e sono caratterizzati dal dislocamento della responsabilità.

Ma cosa fanno le ferrovie al riguardo a parte allungare i tempi di percorrenza, rinunciare ai collegamenti diretti e interrompere le coincidenze? Digitalizzazione e automazione! Questi approcci sono efficaci per garantire un trasporto pubblico affidabile e funzionale? Con tutta probabilità, no, perché sono soggetti alle stesse influenze esterne che già esistono e che conosciamo bene.

procci adottati da parte del management e la creatività nel trovare delle soluzioni alternative sono strettamente collegati a perdite monetarie o alla perdita dell'immagine. Sono già state intraprese molte strade che hanno condizionato in modo significativo la situazione attuale. Invertire questa rotta è probabilmente ancora più difficile o magari non viene insegnato all'università.

Un'altra influenza significativa è data dai nuovi standard. In linea di massima, la Svizzera non fa parte dell'Unione Europea. Per le ferrovie la situazione è diver-

necessario specificare come è organizzato il trasporto ferroviario nei grandi paesi limitrofi e come differisce dall'affidabilità della Svizzera. Nel caso siate interessati, consultate semplicemente un tabloid di vostra scelta. Ci si aspetta però che questo si traduca in meno ostacoli nell'immatricolazione dei veicoli, in una gestione più snella del traffico transfrontaliero e in risparmi monetari sotto forma di situazioni concorrenziali e manodopera più conveniente, come pure



Flussi di clienti, condizioni meteorologiche, stato dei veicoli e molto altro ancora. Perché si persiste nel voler perseguire questo approccio? Il fatto di essere vincolati dai contratti, la relativizzazione degli ap-

sa. Di norma, le ferrovie svizzere hanno un ruolo di guida nell'implementazione di nuove regolamentazioni complete e «armonizzate». Queste regolamentazioni si basano sulle grandi «ferrovie statali» e sono quindi orientate alla realtà delle stesse. Non penso sia

tempo grazie a meno ostacoli normativi. Questo approccio ha avuto successo? Non si è raggiunto quasi niente, anzi è piuttosto il contrario.

Quando si parla di standard europei, viene subito in mente il termine ETCS. Questo pseudomoderno sistema semidigitale di controllo dei treni significa soprattutto dei grandi profitti per i produttori e i venditori di questo sistema, mentre per l'esercizio ferroviario ha piuttosto degli effetti negativi, come dei tempi di percorrenza più lunghi, una minore flessibilità nell'impiego del personale e del materiale rotabile e maggiori costi di manutenzione e di approvvigionamento. Soprattutto se i veicoli esistenti mettono in luce in modo molto pragmatico gli evidenti vantaggi dei sistemi classici di controllo dei treni.

È pertanto interessante l'annuncio dell'UFT di voler rinunciare all'impiego dei treni ad assetto variabile entro il 2035. A quanto pare, oggi l'acquisto dei singoli veicoli è troppo complesso e la manutenzione di piccole flotte è eccessivamente costosa. In teoria, le FFS dispongono attualmente di circa 125 veicoli ad assetto variabile. 62 di essi non sfrutteranno mai questa capacità a livello operativo. Il timore che la

Oltre a una maggiore puntualità e pertanto a una migliore qualità per i nostri clienti, il nuovo orario offre:

1. Più margine nel sistema generale, affinché i previsti lavori per la manutenzione e lo sviluppo della rete possano essere eseguiti con il minor impatto possibile sui clienti.
2. Nuovi collegamenti nella stazione di Renens, che diventerà il nodo centrale della rete ferroviaria della Svizzera occidentale e parte integrante del nodo ferroviario di Losanna. Ai viaggiatori provenienti da Ginevra, dal Vallese, da Neuchâtel, Friburgo, Biel/Bienne e Berna (e da Delsberg dal 2026) offrirà inoltre un collegamento diretto con Losanna Ovest, l'università e il politecnico EPFL.
3. Un nuovo collegamento tra Vevey e Palézieux con tempi di percorrenza più brevi dal Vallese e dal Chablais verso il Mittelland, Friburgo e Berna.
4. Quattro collegamenti a lunga percorrenza all'ora tra Aigle e Ginevra invece degli attuali tre, che tra Morges e Aigle e tra Nyon e Ginevra in pratica consentiranno una cadenza ogni quarto d'ora.
5. Una cadenza semioraria sistematica tra il versante meridionale del Giura e Losanna. Poi, a partire da dicembre 2025, un collegamento diretto ogni ora tra Basilea-Bienne-Losanna con una cadenza semioraria tra Bienne e Basilea.
6. Un collegamento ogni 30 minuti tra il versante meridionale del Giura e Ginevra con cambio treno a Renens, con treni diretti che continueranno a circolare nelle ore di punta del mattino e della sera.
7. Estensione dei treni RegioExpress dal lago Lemano a Martigny.
8. Migliori collegamenti RegioExpress a Ginevra.
9. Nuova offerta regionale a cadenza oraria tra Neuchâtel e Yverdon con coincidenze con il traffico a lunga percorrenza a Yverdon.

«storia del Bombi» si possa ripetere è troppo grande? Personalmente, io penso abbia piuttosto a che fare con i conflitti nel sistema ETCS, che ostacola la rappresentazione delle velocità più elevate con i suoi problemi di curva di frenatura. Il relativo guadagno di tempo sarebbe quindi notevolmente inferiore e l'investimento nella tecnologia ad assetto variabile semplicemente non ne varrebbe più la pena. Probabilmente hanno contribuito a questa decisione anche i mutati standard legati all'accesso senza barriere. E, per analogia, si può supporre che gli attuali tempi di percorrenza avrebbero potuto essere mantenuti solo con la compensazione del rollio dei Bombi, altrimenti senza la stessa non sarebbe necessario un allungamento dei tempi di percorrenza.

Si preferisce allora rinunciare alla tecnologia basculante e distruggere le grandi conquiste di Ferrovia2000. Beninteso, in un paese che tradizionalmente ha sempre avuto difficoltà a spostarsi rapidamente da A a B per via della sua topografia. Ad esempio, l'ICE tra Colonia e Francoforte impiega più o meno lo stesso tempo dell'IC tra Berna e Zurigo. Tuttavia, l'ICE copre una distanza di appena 70 km in più. Viene comunque ribadita la necessità di passare sempre per una stazione nodale nel centro di una città. La questione della concentrazione dei flussi di passeggeri in orari fissi non è quindi considerata problematica. I collegamenti periferici non sono considerati redditizi.

Dovendo passare per Lucerna, ad esempio, un I C tra Bellinzona e Basilea perde gran parte del suo vantaggio concorrenziale attraverso la galleria di base del San Gottardo. Con una corsa diretta via Freiamt e Aarau sarebbe più veloce di oltre 30 minuti. Un nuovo collegamento diretto via Zurigo prevede addirittura un tempo di inattività superiore ai 30 minuti. Con oltre un'ora di riserva di tempo, anch'io potrei gestire i treni in modo puntuale, ma potrei anche prendere l'auto.

Il punto è che molti problemi sono auto-generati e il nocciolo del problema non viene riconosciuto o non vuole essere risolto. Si prende la via più semplice e si condividono i problemi in modo solidale con i clienti, che sono perfino contenti della maggiore affidabilità. Le promesse del passato vengono comunque dimenticate in fretta, anche se si basano su decisioni popolari e i progetti sono stati finanziati con somme molto, molto, molto, molto ingenti di denaro dei contribuenti.

Partenariato sociale

Che tipo di partenariato sociale si immagina la controparte?

Hubert Giger, Präsident VSLF

Il VSLF agisce per conto dei suoi membri e negozia a nome loro le condizioni di lavoro e i salari. I datori di lavoro spesso si lamentano del fatto che da parte di noi sindacati e associazioni non vengano avanzate delle rivendicazioni e delle idee sufficientemente valide. Questo solleva la questione di quali siano le idee valide e quale forma debbano assumere. E i datori di lavoro o i rappresentati HR della parte datoriale come si immagina un partenariato sociale ideale?

Diverse problematiche non vengono più negoziate prima con i rappresentanti del personale di base, cioè con il VSLF o eventualmente con la CoPe. Infatti, sempre più spesso vengono contattate delle ditte esterne, che hanno in catalogo tutte le soluzioni del caso o le fabbricano di volta in volta.

Ma queste soluzioni raramente si adattano alla complessità della ferrovia. E non sorprende che i progetti e le soluzioni abbiano come obiettivo primario quello di generare risparmi. Gli eventuali svantaggi vengono compensati da rappresentazioni verbali positive.

Quale deve essere il ruolo delle parti sociali? Di principio, noi cerchiamo di esercitare un'influenza positiva o, se necessario, una resistenza passiva, al fine di evitare quella che, dal nostro punto di vista, è la soluzione peggiore.

Dal punto di vista delle ferrovie, come dovrebbe essere un partenariato sociale perfetto?

Magari dovremmo avanzare delle buone proposte che, da un lato, rendano felice il personale e, allo stesso tempo, portino dei notevoli risparmi. Il merito ovviamente andrebbe ai responsabili del progetto e poi, nel caso ideale, ci sarebbero ancora anni di lavoro per portarlo a termine.

Il partenariato sociale si fa sempre interessante quando si tratta di negoziare il CCL. Nella situazione attuale, si tratta di stabilire quale sia l'elenco di rivendicazioni più lungo e meglio giustificato. E al più tardi allora si potrà vedere che tipo di partenariato sociale si immagina la controparte.



Bild Markus Leutwyler

Non fidarti delle statistiche...

...che non hai falsificato tu stesso. O almeno ottimizzato. Una breve impressione delle statistiche sulla puntualità sulla rete ferroviaria svizzera.

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Con il 93,6% di treni puntuali nel primo semestre dell'anno, le FFS si attendono il risultato migliore di tutti i tempi. È ora di farsi un'idea un po' più precisa di questo valore. Per semplificare le cose, in questo ragionamento sono incluse le grandi ferrovie private, che oggi operano prevalentemente sull'infrastruttura delle FFS. La commistione e la separazione dei valori è infatti alla base del valore particolarmente positivo della puntualità, che ovviamente emerge anche dalle singole impressioni soggettive.

In linea di massima, un valore positivo non deve essere condizionato da eventuali impressioni negative. Per verificare l'affidabilità delle statistiche sulla puntualità che sono state pubblicate, ho inviato la seguente argomentazione all'ufficio stampa delle FFS:

- Non sono contemplati i treni cancellati.
- Non sono contemplate le cancellazioni parziali se i treni non raggiungono la loro destinazione.
- Non sono contemplate le cancellazioni parziali se sulle singole tratte vengono utilizzati treni ombra e questi raggiungono la loro destinazione in orario.
- La puntualità dei collegamenti tra il treno originale e il treno ombra non viene valutata se si deve cambiare treno e il treno ombra è già partito.
- Non sono contemplati i ritardi intermedi nelle stazioni lungo il tracciato se un treno ha grandi riserve di tempo e poi è di nuovo in orario.
- Non sono contemplati i ritardi se ad un treno viene assegnato un nuovo tracciato e il ritardo viene integrato nell'orario.
- Non è contemplata la puntualità dei collegamenti se dopo l'assegnazione del nuovo tracciato non viene più offerto il collegamento originario.
- Le riserve supplementari di tempo negli orari del piano annuale non hanno un effetto negativo nel con-

fronto su più anni e pertanto i treni risultano essere più puntuali.

Nella risposta si è cercato di confutare praticamente ogni affermazione. E così, dal 1° gennaio 2021 i treni cancellati per motivi operativi vengono considerati come non puntuali. Le cancellazioni programmate (ad esempio per lavori di costruzione) non sono contemplate.

$$ZPK = \left(\frac{\text{puntualità programma Züge}}{\text{cancellazioni Züge} + \text{opere di manutenzione Züge}} \right) \cdot 100$$

Nella formula per calcolare la puntualità dei treni manca un coefficiente per la ponderazione di un treno cancellato rispetto a un treno in ritardo.

Le cancellazioni parziali in quanto tali non verrebbero più rilevate separatamente, dal momento che la puntualità viene misurata e segnalata a ogni fermata commerciale, pianificata e non.

Ogni cancellazione viene quindi ponderata in modo differenziato a seconda della distanza che il treno ha già percorso. L'impiego di un treno sostitutivo o di un treno ombra sulle singole tratte ha un effetto positivo sulle statistiche, anche se non viene garantita una catena di servizi continua. Se non altro il treno ombra viene valutato separatamente, in quanto almeno in questo ambito la clientela sarebbe stata meno influenzata negativamente. Anche la puntualità dei collegamenti tra il treno originale e il treno ombra è un valore misurato che è determinante, sempre che la coincidenza avvenga in uno dei 52 punti nodali misurati.

Nel frattempo, la puntualità deve essere misurata e segnalata separatamente anche in tutte le fermate commerciali, ciò che in futuro accorderà alle riserve di tempo un ruolo maggiore.

Queste vengono ampiamente estese nel quadro dei lavori di costruzione pianificati e giocano un ruolo sempre più importante anche nei futuri concetti di orario. Questo si ripercuote positivamente anche sulla puntualità dei collegamenti,

in quanto quelli che prima erano al limite semplicemente non vengono più offerti.

Non vengono mai documentati i ritardi se un treno viene assegnato a un nuovo tracciato e i minuti di ritardo aggiuntivi vengono integrati nell'orario, come avviene attualmente per il Gottardo. I clienti si vedono prolungare il viaggio di 60 minuti, ma il prezzo del biglietto continua a essere calcolato in base ai chilometri tariffari attraverso la galleria di base del San Gottardo, che sono più costosi.

Questo fa sì che anche per il personale non ci siano straordinari. Questo vale anche per la puntualità dei collegamenti. Ogni giorno si rifanno i calcoli e ciò che viene offerto quotidianamente al cliente via app serve come base per le statistiche sulla puntualità. Il cartellone statico giallo delle partenze sulla banchina ha poca importanza. Sebbene la puntualità dei collegamenti sia misurata sulla base dell'orario di arrivo commerciale, questa è però variabile. Altrimenti il valore pubblicato sarebbe decisamente troppo alto rispetto al numero di deviazioni dovute ai lavori di costruzione.

Ciò che inoltre non ha alcuna rilevanza sono le riserve di tempo previste a lungo termine. Se un treno è sempre in ritardo di cinque minuti e dopo il cambio di orario gli vengono concessi cinque minuti in più, viaggerà comunque sempre alla stessa velocità, ma poi risulterà puntuale. Il riferimento è l'orario dell'anno precedente, i confronti a lungo termine per documentare l'evoluzione complessiva dell'orario si riconoscono nelle statistiche sulla puntualità solo attraverso l'aumento del valore target raggiunto; sempre poi che venga raggiunto. Se non altro, la cosiddetta stabilità aumenta e la clientela può contare su offerte più affidabili. Tutto sommato, le statistiche non servono a niente al cliente che vuole arrivare in aeroporto proprio quando il treno viene cancellato. Ma si sa che i valori positivi sono molto più facili da far passare. Non sono però così sicuro che il tasso di puntualità del 93,6% sia generalizzato a tutta la giornata. È possibile che quando i treni sono meno affollati siano più puntuali? E la cosa non riguarda una media significativamente

maggior di clienti di quanto suggerisca il valore di puntualità segnalato, dal momento che sono sempre gli stessi treni sovrappollati a essere in ritardo? Come si calcola un valore della puntualità quando i problemi con i dati in tempo reale non consentono di pubblicare un orario giornaliero aggiornato? E come si presenterebbe una statistica sulla puntualità se un cliente dovesse decidere di prendere il treno precedente, in modo da avere un margine di tempo sufficiente?

C'è quindi un margine di interpretazione relativamente ampio su come una statistica restituisca un'immagine reale della situazione effettiva e su come venga percepita individualmente. Ma, dal punto di vista del marketing, un valore elevato nelle statistiche sulla puntualità non è sicuramente sbagliato. E si sa che per la creazione artificiale di posti di lavoro, la gestione e l'aggiornamento di un'infinità di valori statistici, nonché le loro interpretazioni, i confronti e le rappresentazioni, è alquanto utile.

- Se un IC1 ha un guasto a Morges e da Berna viene puntualmente sostituito con un nuovo treno, non è l'intera catena di servizi a essere considerata lacunosa. La maggior parte dei clienti è anche relativamente puntuale, poiché statisticamente sono pochi i clienti che viaggiano su un treno dall'inizio alla fine del percorso. È solo una questione di fortuna di dove si viene inseriti individualmente nelle statistiche sulla puntualità.
- Se un treno IC2 viene deviato come previsto sulla linea di montagna del San Gottardo, non è in ritardo di 60 minuti, ma è puntuale.
- Se un Bombi IR70 viene sostituito a Zurigo a causa di finestre di manutenzione programmate, di norma il treno viene poi fatto circolare come treno ombra. Il fatto che i passeggeri del treno originale raggiungano il loro nuovo treno è statisticamente poco rilevante, i treni in transito circolano comunque con numeri di treno diversi.
- Se i tratti della S5 e della S9 della S-Bahn di Zurigo vengono scambiati, i tempi di percorrenza aumentano di 3-4 minuti su entrambi i lati. I treni sono però più puntuali di 3-4 minuti.
- Nel 2002, l'attuale IC3 partiva da Basilea FFS al minuto ..07 e arri-

vava a Zurigo HB al minuto. 57. Nel 2023, il treno parte da Basilea FFS al minuto ..06 e arriva a Zurigo HB al minuto ..00. Nell'orario sono integrati 4 minuti di riserva aggiuntiva oppure, a seconda della prospettiva, sono garantiti 4 minuti regolamentari di ritardo.

- Dal 2021, a seguito di maggiori riserve di tempo, l'IC2 in direzione Ticino adesso circola al minuto ..05 anziché al minuto ..10 da Zurigo HB. Il collegamento da Basilea verso il Ticino via Zurigo HB da allora non viene più offerto nonostante il tempo di percorrenza più breve rispetto al collegamento via Lucerna, e pertanto non rientra nella statistica sulla puntualità dei collegamenti.
- Tutti gli IC4/IR 36 delle FFS, gli IR 26/35/46 della SOB o gli IR 17/65 della BLS vengono prevalentemente impiegati nel traffico a lunga percorrenza con il materiale rotabile più moderno della S-Bahn, ma praticamente hanno ancora gli stessi tempi di percorrenza dei classici treni locomotiva con materiale rotabile degli anni '60 e '80.

In linea di massima, nella Svizzera occidentale tutta la pubblicazione dell'orario per il 2025 si basa sulle stesse misure. I ritardi vengono integrati nell'orario e vengono interrotti dei collegamenti. E questo, nonostante le riserve di tempo siano già state integrate a seguito alla ristrutturazione del punto nodale nella stazione di Losanna.

- Per es. arrivo/partenza IC1 all'aeroporto di Ginevra 2012: ..24/..36; 2022: ..27/..32; 2025: ..32/..28*
- * bozza non ancora definitiva

Nelle comunicazioni relative all'orario 2025 nella Svizzera occidentale, i prolungamenti dei tempi di viaggio vengono però sempre confrontati solo con l'orario attuale. Vengono omessi i riferimenti a orari precedenti e ancora più rapidi.

Nonostante ciò, tutti i comunicati sulla puntualità hanno una cosa in comune: per tutta una serie di fattori, nonostante i veicoli moderni e veloci e le moderne infrastrutture non si è più in grado di offrire un orario affidabile, oppure si è costretti a ottimizzare l'orario avvalendosi di vari mezzi così da farlo almeno passare come statisticamente valido. ➤

Falle nelle prescrizioni

Équipe tecnica del VSLF

Tra SOB, FFS e Thurbo sono stati stipulati degli accordi di reciproca collaborazione nella produzione operativa giornaliera, ossia i macchinisti di un'impresa si fanno carico delle prestazioni delle altre ferrovie e vengono noleggiati a ore. Pertanto è sempre possibile che il personale di locomotiva viaggi su veicoli di altre ITF.

Le basi giuridiche prevedono che il personale di locomotiva impiegato debba conoscere e applicare le prescrizioni e i regolamenti d'esercizio dell'altra ITF. Per il personale di locomotiva, l'identificazione dell'impresa responsabile di una determinata corsa è riportata nelle disposizioni di marcia su RailOpt, sull'app LEA o su LEA Print. Conformemente a queste informazioni, bisogna procedere in base ad altre prescrizioni e processi.

Anche in questo caso è evidente la mancanza di interoperabilità delle prescrizioni. Ogni ferrovia regola la stessa cosa in modo diverso, ciò che complica inutilmente le cose e garantisce lavoro per tutti.

Risoluzione LPV BLS sull'ETCS Level 1 LS

Situazione iniziale: Risoluzione sull'ETCS L1 in regime d'esercizio «LS»



L'ETCS L1 LS presenta ancora delle carenze. Il sindacato del personale di locomotiva SEV ha elaborato una risoluzione che appoggiamo pienamente.

A nostro avviso, l'operatività dell'ETCS L1 LS presenta delle gravi carenze e non è stato sufficientemente testato in precedenza. Oggi, ad esempio, i problemi sono particolarmente evidenti, ad esempio nella quotidianità della S-Bahn, dove le riserve di tempo sono limitate.

Da un lato, ci sono i sistemi di monitoraggio dei freni estremamente restrittivi,

che richiedono uno stile di guida difensivo per non rischiare una frenata di emergenza. Queste curve di monitoraggio della frenata sono molto lontane dalle precedenti curve di frenata sicure.

Il personale di locomotiva è particolarmente intimidito e assorbito da questo tipo di monitoraggio. Controlla costantemente i display invece di concentrarsi sul tragitto che deve percorrere. Questo è soprattutto il caso quando si viaggia verso dei segnali chiusi nelle stazioni. In particolar modo quando il monitoraggio passa da 40 km/h a un valore inferiore.

Oltre all'aspetto principale della sicurezza, il personale di locomotiva si aspetta anche che un sistema di controllo dei treni presenti un'elevata idoneità all'uso quotidiano. Questo è necessario per far circolare i treni in modo puntuale, economico e confortevole per i passeggeri.

Chiediamo un ulteriore sviluppo e soprattutto miglioramenti per quanto riguarda:

- Il monitoraggio delle curve di frenata, in particolare verso i segnali di arresto.
- La rappresentazione delle segnalazioni, che in certe situazioni sono davvero fastidiose, come, ad esempio, un'indicazione «0» che vale solo per il segnale successivo.
- È consentita una tolleranza minima e situazionale in caso di superamento di V.
- A fronte di una velocità consentita di 40 km/h, è irritante che si possa viaggiare solo a 39 km/h. Grazie alla velocità di rilascio di 40 km/h indicata precedentemente, è di nuovo possibile superare un segnale disposto su fermata senza un ulteriore avviso.

(Pubblicato per gentile concessione di LPV - BLS)

Équipe tecnica del VSLF: A quanto sopra non c'è altro da aggiungere. ➤



Foto Stefan Gall



Stephan davanti alla locomotiva Re 460 105 nel suo ultimo giorno di servizio in tenuta VSLF il 2 aprile 2018.

In memoria di Stephan Gut

Il 30 luglio 2023, Stephan Gut è venuto inaspettatamente a mancare mentre era in vacanza in Francia.

Stephan è nato nell'aprile del 1964 ed è cresciuto nella città di Zurigo, dove ha anche conseguito la maturità. Dopo aver viaggiato per un po' di tempo, ha deciso di diventare macchinista di locomotiva. Suo nonno era macchinista a Erstfeld. Non è mai stato un classico fan della ferrovia, ma la famiglia ferroviaria e i legami invisibili tra ferrovieri lo hanno sempre affascinato.

Nel 2000, Stephan si è attivato per mettere in piedi la comunità di interessi IG Loc. Insieme a Ruedi Renggli (all'epoca nella LPV) e Beat Schumacher (transfair), avevano cercato di unificare i tre sindacati e di assicurare una più forte rappresentanza degli interessi in un'unica associazione del personale di locomotiva. Grazie alle riunioni e ai sondaggi tra il personale di locomotiva di tutta la Svizzera, erano riusciti ad annoverare oltre 1.000 interessati. Il nome Gut era ben presto diventato noto tra i tre sindacati.

Parallelamente, Stephan è diventato attivo nel VSLF. Dapprima come art director e responsabile del layout del LocoFolio. Ha riprogettato completamente la rivista e ha ricostruito tutta l'immagine del VSLF. Il LocoFolio è diventato il suo biglietto da visita e quello del VSLF verso l'esterno.

Nel 2005 ha inoltre assunto la presidenza della sezione di gran lunga più grande della Svizzera orientale, che conta circa 1/3 dei membri del VSLF. Allo stesso tempo, ha anche sviluppato le visite di classe in modo nuovo e professionale.

Avendo l'opportunità di creare una locomotiva pubblicitaria per il VSLF, Stephan ha dato vita alla Locomotiva civetta Re 460, una trovata geniale, indimenticabile e di enorme successo. La locomotiva con un occhio che guardava da ciascun lato della locomotiva era piaciuta così tanto anche alle FFS che era rimasta in circolazione per oltre 4 anni.

Insieme a Daniel Ruf, membro del comitato del VSLF, Stephan ha negoziato il CCL nel 2011, 2015 e 2019. I traguardi più importanti sono stati una specifica curva salariale per i macchinisti in relazione al progetto SALSA e l'avanzamento ogni 10 anni dei macchinisti nel 2019. È stato in-

oltre molto attivo nel progetto "pianificazione ombra" di FFS V del 2011, dove è stato elaborato un impiego flessibile e un aumento della produttività fino alla pianificazione integrale con le affiliate.

Negli ultimi tempi Stephan ha collaborato in seno al team dirigenziale ZF delle FFS, un'esperienza che gli è piaciuta moltissimo e dove ha potuto mettere a frutto tutte le sue competenze e conoscenze, insieme alla sua grande assertività e positività. Dopo le esitazioni iniziali, le FFS sono state molto contente di poter contare sulla collaborazione costruttiva e concreta di un macchinista così esperto.

Una grande trovata di Stephan è stata anche la sua imitazione della carrozza ristorante di Zurigo. Una carrozza ristorante in acciaio leggero, destinata alla rottamazione negli anni 2000, di punto in bianco era stata sequestrata dal personale di locomotiva e spostata dietro il deposito F di Zurigo. Lì è stata ristrutturata da diversi macchinisti durante il loro tempo libero ed è servita per anni come luogo di incontro mensile dei ferrovieri, con tanto di servizio bar e la possibilità di mangiare. Anche le feste di pensionamento e gli eventi esterni si tenevano nella carrozza ristorante nel "triangolo del carbone" accanto alla nuova sottostazione. Un giorno la carrozza ristorante scomparsa, in quanto non risanata dall'amianto, era stata scoperta ed era finita a Kaiseraugst. Ufficialmente, ovviamente, il vagone non apparteneva a nessuno.

Come invito alle riunioni nella carrozza ristorante, Stephan creava tutti i mesi un fumetto di Asterix, che illustrava in modo più che realistico i flop del momento delle ferrovie. Non solo le FFS, ma anche i macchinisti si sono presi delle belle strigliate in quei leggendari fumetti.

Come macchinista e collega, Stephan era apprezzato da tutti in quanto era sempre positivo ed equilibrato e sapeva sempre trattare tutti da pari a pari. All'interno del VSLF e di tutto il mondo ferroviario, convinceva per il suo modo di fare sicuro e il suo approccio orientato alle soluzioni. Ed è così che Stephan

è diventato una colonna portante e una figura chiave del VSLF, una persona che non si è mai messa in primo piano e sempre pronta a dare una mano sia con le parole che con i fatti.

Grazie al suo marcato senso per i contesti politici, Stephan ha dato un supporto significativo al VSLF nello sviluppo delle procedure su varie questioni.

Ho conosciuto Stephan quando era un giovane macchinista di riserva che si adoperava per ottenere dei miglioramenti sia per la ferrovia che per il personale di locomotiva. Quante birre bevute insieme dopo il lavoro sulla Langstrasse nel cuore della notte, riflettendo su come trovare nuove soluzioni! Insieme a Daniel Ruf, a molti altri colleghi e a tutto il VSLF, qualcuna ne abbiamo trovata, anche se probabilmente sono ancora di più quelle che non siamo riusciti a trovare. Stephan mi ha sempre aiutato a capire che ci sono molte cose che possiamo influenzare, e tante altre che non possiamo controllare. Questo pensiero ci ha motivato ancora di più ad andare avanti.

Fino al 30 luglio 2023, quando Stephan ci ha lasciato in modo del tutto inaspettato a soli 59 anni a causa di un grave attacco di cuore mentre era in vacanza. Lascia un vuoto enorme, alla moglie e alla figlia, alla famiglia e ai suoi amici, a tutti i ferrovieri e alla ferrovia, a tutto il personale di locomotiva e al VSLF.

Questo grande vuoto che ha lasciato è la migliore dimostrazione di una vita piena e attiva al servizio degli altri. Stiamo cominciando solo lentamente a capire cosa tutti abbiamo perso con Stephan.

Stephan era uno dei miei migliori amici al mondo.

Serberemo di Stephan un caro e riconoscente ricordo. Lo ringrazio di tutto cuore.

Hubert Giger

Macchinista FFS Traffico viaggiatori
Zurigo
Presidente del VSLF

**Omaggio postumo a Stephan Gut,
presidente della sezione VSLF della
Svizzera orientale**

5.04.1964 - 30.07.2023

Nei giorni successivi al 30.07.2023, è con profondo dispiacere che tutti noi del comitato della sezione VSLF della Svizzera orientale abbiamo appreso dell'improvvisa scomparsa del nostro presidente di sezione Stephan Gut. Questa notizia ha suscitato grande tristezza e sgomento non solo tra di noi.

La morte prematura di Stephan è una grave perdita per tutti noi e, in particolar modo, per sua moglie Karolina e per la loro figlia.

Per noi del comitato, Stephan era il perno della sezione della Svizzera orientale. Partecipava alla maggior parte delle riunioni, faceva un'infinità di telefonate ed era lui che per la maggiore si occupava delle visite alle classi. È stato redattore e responsabile del layout dell'opuscolo per l'AG (non solo per la sezione Est), ha scritto innumerevoli articoli per la rivista LocoFolio e ne è stato anche l'art director. Ha allacciato importanti contatti con ITF, dirigenti, associazioni industriali e di settore. Anche a distanza di mesi dalla scomparsa di Stephan, continuano ad emergere attività in cui viene fuori la frase: "Ma questo l'ha sempre fatto Stephan". È solo con tanta fatica che stiamo imparando a distribuire la moltitudine di compiti e appuntamenti su più spalle per riuscire a mantenere almeno in parte il livello di Stephan.

Non abbiamo perso però solo il nostro presidente di sezione, ma anche un caro amico. Uno che non si tirava mai indietro quando si trattava di ridere, discutere, mangiare bene o bere una buona birra in compagnia. Era anche quasi temuto dai suoi superiori per le sue analisi acute e le sue risposte argute, era uno che pensava velocemente! Eppure aveva per tutti un

orecchio aperto, un buon consiglio o parole di incoraggiamento quando le cose non andavano particolarmente bene...

Durante la prima riunione di comitato di quest'anno, Stephan ci aveva comunicato che in occasione dell'AG di novembre 2023 avrebbe lasciato la carica di presidente di sezione per avere più tempo da dedicare alla sua famiglia e ai numerosi progetti delle FFS. Avremmo assecondato volentieri il suo desiderio e l'avremmo congedato personalmente con tutti gli onori dalla carica che ha ricoperto con tanto impegno e apparente disinvoltura per ben 18 anni.



Stephan in servizio sul trasporto persone Zurigo HB - Herdern alle ore 1:30 a Zurigo HB. Foto: Hubert Giger, al momento del cambio.

Caro Stephan, ti ringraziamo dal profondo del cuore per il tuo eccellente lavoro e per i bei momenti che abbiamo potuto trascorrere con te.

I tuoi amici del comitato della sezione VSLF della Svizzera orientale

In ricordo di Stephan Gut

Di Daniel Hurter, ex redattore del LocoFolio

Ho conosciuto Stephan Gut più da vicino quando, nel 2007 o 2008, ho partecipato per la prima volta a un'assemblea

di sezione come nuovo membro del VSLF. Già quella prima volta, sono rimasto molto colpito dalla sua capacità di condurre un evento apparentemente arido come un'assemblea generale in modo così disinvolto, rilassato e piacevole. E come ho potuto constatare negli anni successivi, questo era uno dei tratti distintivi di Stephan. Ogni qualvolta le cose si facevano complicate e confuse, con la sua competenza Stephan era sempre in grado di sbrogliare la matassa e di salvare la situazione.

Durante il periodo in cui sono stato redattore del LocoFolio, ho avuto modo di lavorare a stretto contatto con Stephan.

È stata una collaborazione estremamente piacevole e, da parte sua, molto professionale. E ripenso con grande piacere anche ai tanti piacevoli «dopo riunioni» e «dopo assemblee» in buona compagnia, dove abbiamo riso tanto insieme. Un'altra cosa che ho sempre ammirato di Stephan era la calma con cui riportava le tante assurdità con cui ci dobbiamo regolarmente confrontare nel nostro ambito lavorativo. Riusciva perfino a ridere di cose che in tutti noi, a seconda del temperamento, suscitavano piuttosto perplessità e sconforto o ci facevano venire la pressione alta. A posteriori, mi chiedo però se la risata fosse il suo meccanismo di difesa per sopravvivere in un'epoca caratterizzata da tante incognite e da decisioni ed eventi incomprensibili.

La notizia della sua scomparsa mi ha profondamente rattristato. Anche se ho partecipato alle sue esequie, il fatto che Stephan non sia più tra noi in qualche modo mi sembra ancora assurdo e irrealistico. Probabilmente mi renderò pienamente conto della sua assenza solo quando la prossima assemblea di sezione si svolgerà senza di lui.

Stammi bene, Stephan. Magari prima o poi ci incontreremo di nuovo a una riunione - una riunione senza un ordine del giorno, ma con tanta convivialità e tante risate.

Caro Hubi,

È con grande sgomento e tristezza che ho appreso la notizia dall'ultima newsletter. Ho dovuto rileggerla più volte per realizzare che c'era proprio il nome di STEPHAN GUT e che la foto era proprio la sua.

Desidero esprimere le mie più sincere condoglianze a te e a tutti i membri del sindacato.

Ho conosciuto Stephan come una persona davvero eccezionale. Il suo modo di

fare positivo, sempre ottimista, aperto e schietto, insieme alle sue vaste e fondate competenze, mi hanno sempre colpito molto. In occasione dell'assemblea generale sapeva sempre trasmettere positività anche sugli argomenti più spinosi.

Il fatto che Stephan non sia più tra noi mi rende infinitamente triste, il distacco fa un male indicibile. È una grande perdita per tutto il VSLF.

Sono comunque grato di aver potuto conoscere Stephan; tutti gli incontri che abbiamo avuto insieme sono sempre stati preziosi e arricchenti. Serberò sempre un buon ricordo di lui.

Auguro a te e al VSLF tutto il meglio in questo momento difficile e la forza necessaria per il futuro!

Cari saluti,
Hans

(Hans Bär è ing. dipl. ETH, è stato pilota della Swissair e pilota militare e ha diretto l'allora gruppo di lavoro "Frammentazione del personale di locomotiva")

Con profonda costernazione ho appreso la notizia della scomparsa di Stephan. A nome della LPV, vi porgo le nostre più sincere condoglianze.

Distinti saluti,
Hanni

Buongiorno Hubi e Dani,

È con grande tristezza che ho appreso la notizia della morte improvvisa di Stephan Gut mentre mi trovavo in vacanza in GB. Mi rattrista tantissimo che Stephan non sia più tra noi. Abbiamo fatto molte cose insieme a livello sindacale e anche ottenuto dei buoni risultati. Ricorderò sempre Stephan come un collega molto apprezzato e molto valido.

Porgo al comitato del VSLF e alla famiglia di Stephan le mie più sentite condoglianze.

Collegiali saluti,
Marjan D. Klatt

Caro Hubi,

La notizia della morte di Stephan mi ha rattristato moltissimo. Anche se i nostri contatti si limitavano alle cene annuali a base di pizza, ricordo come se fosse ieri i suoi puntuali "interventi nelle discussioni" e soprattutto la sua risata contagiosa che seguiva. Stephan, un macchinista con cuore e anima, una figura simpatica e valida per la vostra causa.

Desidero porgere il mio ultimo saluto a Stephan.

Cordiali saluti,
Franz



Ferrovieri al termine del lavoro. Celebrazione del 175° anniversario a Bienne il 3 settembre 2022. Stephan Gut, Fabian Sollberger, Hanspeter Huwyler, Stefan Landenberger

Brasserie Zürich HB

Dopo le esequie di Stephan Gut del 18 agosto 2023, ci siamo incontrati alla Brasserie Federal presso la stazione centrale di Zurigo. È stato bello vedere così tanti amici di Stephan riuniti per rendergli l'estremo saluto.



Hans Jeppesen, Beda Breu, Martin Geiger, Tobias Früh



Christoph Graser, Leopold Trovatori



Fabian Rippstein Bornhövd, Marco Gosetti, Christophe Cler, Daniel Heckendorff



Simon Steinmann, Beat Senn



Marcel Hämmerli, Erich Bachmann, Anita Kessler



Thomas Egli und Hans-Ruedi Schürch



Il libro delle condoglianze per Stephan Gut è stato consegnato da Hubert Giger ad Altstetten a Beda Breu, che lo ha portato sulla locomotiva nella stazione di smistamento della Limmattal RBL. 5 agosto 2023



Dario Bai, Stefan Furter



Lisa Meschkat, Pinggera Mario



Wolfgang Jakob, Hans-Peter Bissig, Peter Bachmann, Roger Nater, Paul Kompein



Roman Gysler, Rahel Wyss, Thomas Erdin



Matthias Oppliker, Pascal Mischler



Marc Engelberger, Felix Traber, Raoul Fassbind



La carrozza ristorante

Deposito F di Zurigo, maggio 2005. La carrozza ristorante in acciaio leggero della locomotiva IC davanti alla "Milchküche" al centro della foto. Davanti alla carrozza ristorante, la vecchia linea del Letten con il Mirage RABDe 12/12 parcheggiato. In basso, il "triangolo del carbone" con una Ae 6/6, la sottostazione e il capostazione.

A destra, gli orti urbani vengono sgomberati per far spazio al nuovo ingresso della stazione di Wiedikon.



Daniel Ruf (davanti) e Stephan Gut nella carrozza ristorante. Agosto 2004.



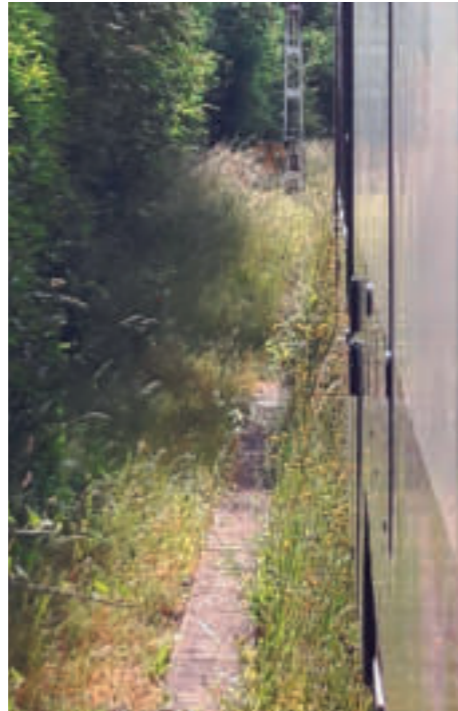
Stephan Gut: un layouter con senso dell'umorismo

Il LocoFolio con il layout di Stephan Gut era molto più di una semplice rivista associativa. Stephan riusciva a nascondere un «uovo di Pasqua» in quasi ogni numero. La sua grafica era spesso più azzeccata di qualsiasi parola.

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio dal 2016

Era il 2016 e la galleria di base del San Gottardo era appena stata inaugurata. Grande euforia ovunque! I rapporti sui tanti piccoli e grandi inconvenienti nell'esercizio ferroviario non erano però altrettanto euforici (LoFo 1/2016). Uno di questi riguardava la situazione pericolosa alla fine della linea del Seetal a Lenzburg. Gli incidenti erano quasi all'ordine del giorno. Stephan l'aveva definita seduta stante "zona d'incontro"...

L'erba alta può essere pericolosa. Soprattutto quando dentro vi si nasconde una tigre! (LocoFolio 2/2017)

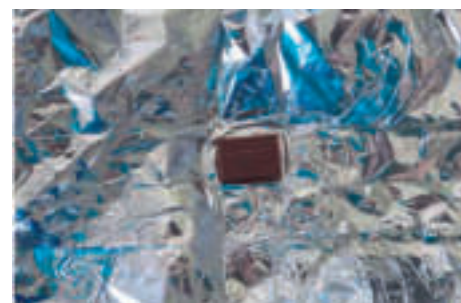


L'illustrazione riportata nell'articolo sugli alti costi dell'ETCS è decisamente azzeccata:



La cosa aveva a che fare con della cioccolata (LoFo 1/2017)! Un piccolo segno di apprezzamento da parte delle FFS nei confronti del personale, dove quasi non si riusciva a trovare il contenuto per via di tutto quell'imballaggio.

L'interpretazione grafica di Stephan:



Non di rado anche le sue copertine erano delle vere e proprie opere d'arte. Il tema del numero 2/2017 era la "Digitalizzazione". Stephan è andato al cuore della questione:



Il coronavirus ha mandato all'aria la nostra AG del 2020:



Leggendaria è la copertina sul tema dell'ETCS nel numero 1/2022:



Sopre dovrebbe risolvere tutti i problemi della pianificazione (LocoFolio 1/2018).



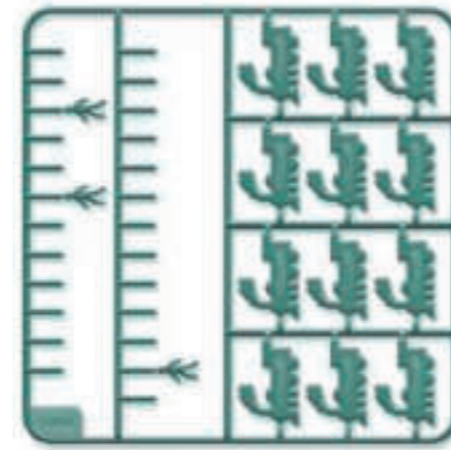
Le cose sono andate diversamente...



Una vera attrazione per il tema degli "autobus sostitutivi alla ferrovia" (LocoFolio 2/2021):



Già nel 2019 si registrava una grave carenza di personale. Un anno dopo, dei treni sono stati cancellati. L'illustrazione di Stephan è semplicemente geniale! (LocoFolio 2/2019)



Dal numero 1/2021, il LocoFolio ha un logo nuovo e molto più bello. Ecco gli studi preliminari:



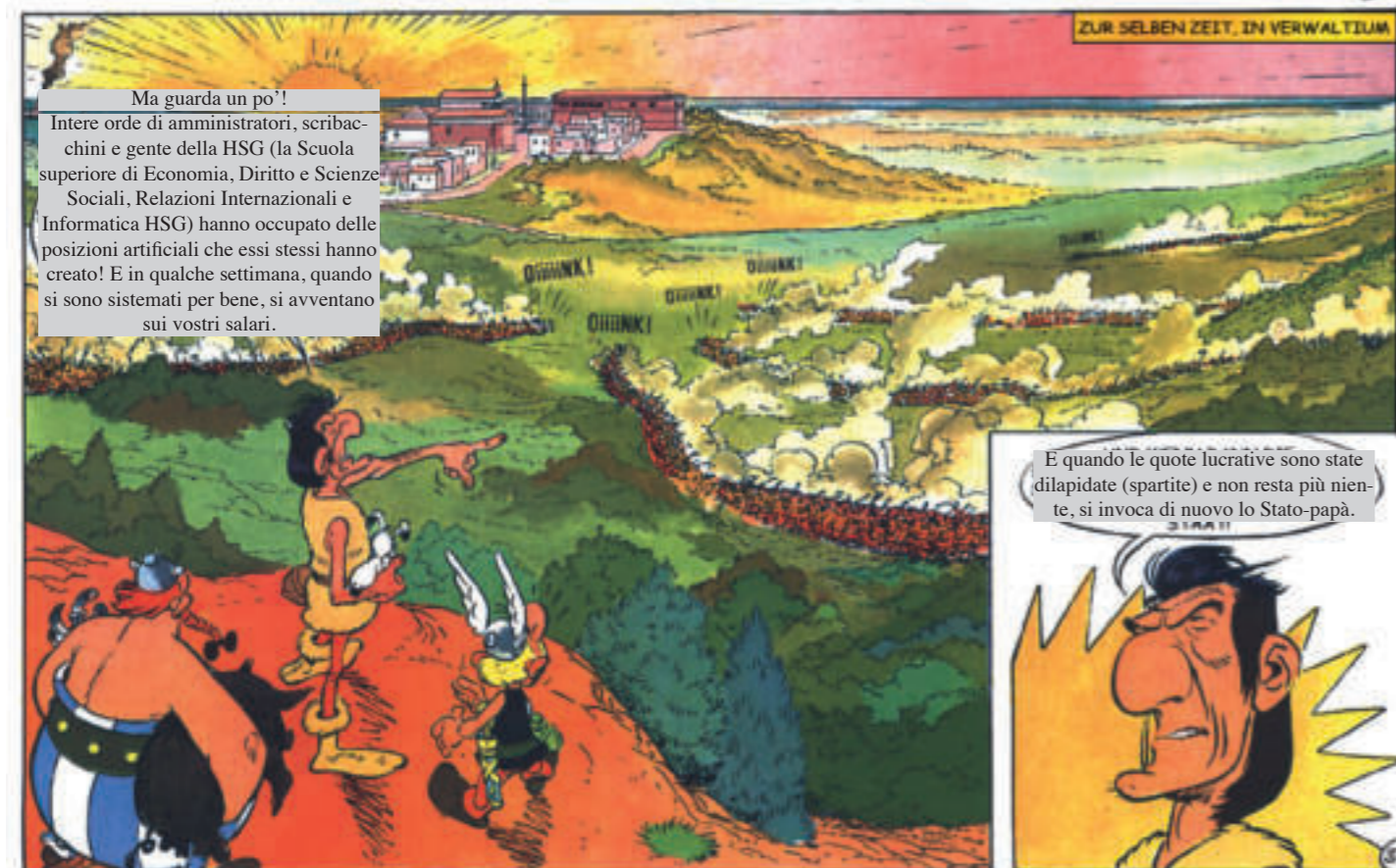
Tratti di rallentamento segnalati in modo errato? Ecco il relativo pittogramma (LocoFolio 1/2019):



Asterix (un ricordo di Stephan Gut)

Testo per i comics di Asterix:

Stephan Gut ha ottenuto da Les Éditions Albert René i diritti per i suoi fumetti.



Asterix

I comics di Asterix di Stephan riguardavano degli inviti alle riunioni nel vagone ristorante. Con il tempo, ne sono nati tre fumetti.

Criticità nel cloud della Microsoft

Una chiave di sicurezza per i sistemi cloud della Microsoft, come OneDrive e Sharepoint, rubata nell'estate del 2023, dimostra che le aziende non possono fare totale affidamento sulla sicurezza dei propri dati.

Raoul Fassbind, comitato FFS V

I nostri dati sono l'oro moderno, la digitalizzazione e il collegamento in rete sono in crescita in tutti i settori. La maggior parte delle aziende è collegata via Internet e archivia i propri dati online su cloud server. Questo comporta dei vantaggi pratici, come una disponibilità rapida e completa e un luogo di archiviazione centrale e uniforme. Al giorno d'oggi, intere catene di produzione vengono automatizzate e controllate da remoto. Spesso anche collegate in rete con l'Internet aperta. Ed è proprio per questo che le reti statali e aziendali sono estremamente interessanti per gli hacker.

Nel luglio 2023, Microsoft ha comunicato che dei presunti hacker cinesi sono riusciti a rubare una chiave di sicurezza centrale per le reti cloud OneDrive e SharePoint. Fino ad allora si partiva dal presupposto che le reti dei giganti tecnologici fossero sicure. La stessa Microsoft ha gestito la situazione in maniera oltremodo discreta, comunicando solo lo stretto necessario e non fornendo praticamente nessuna soluzione per risolvere il problema. Questo dà adito ad altre speculazioni sulla sicurezza delle soluzioni digitali. Non si sa ancora se i dati siano stati sottratti e in che misura, né quali siano le aziende interessate.

Dopo il conflitto in Ucraina e le sanzioni contro la Russia, si è registrato un forte aumento delle attività degli hacker nel settore ferroviario. Quasi quotidianamente vengono segnalati malfunzionamenti dei componenti IT, che i clienti notano soprattutto quando i canali di vendita dei biglietti o le app non funzionano. In Svizzera, in particolare, le ferrovie sono ormai digitalizzate in modo molto efficace.

Per citare solo alcuni esempi: I treni moderni sono dotati di vari computer, in parte con accesso online. Gli apparati elettronici sono ampiamente collegati in rete e controllati a distanza. Tutto il panorama degli uffici è implementato su Sharepoint, senza praticamente nessuna restrizione di accesso per i dipendenti. I canali di distribuzione sono disponibili tramite app e quindi accessibili pubblicamente su Internet.

Nonostante queste ampie possibilità di accesso pubblico, le reti della ferrovia sono considerate sicure. I treni dispongono talvolta di porte d'accesso digitali pubbliche, che vengono utilizzate principalmente per

la diagnostica a distanza o l'installazione di aggiornamenti software, ma generalmente in reti separate. Allo stesso modo, i laptop utilizzati nella manutenzione non sono collegati alle reti pubbliche. La loro manu-



Foto Unsplash

tenzione è inoltre affidata esclusivamente a specialisti qualificati. Questo dovrebbe essere fattibile anche con il sistema operativo Windows XP ancora in uso. Il supporto della Microsoft è stato sospeso nel 2014 e il codice sorgente è stato divulgato nel 2020, ma finché i computer sono sempre isolati, non può succedere praticamente niente.

Le interfacce nella rete di vendita al pubblico, vale a dire principalmente la homepage e le app, sono in realtà le più problematiche. Di conseguenza, le ferrovie quest'anno spesso non sono riuscite a vendere i biglietti. Ma finché l'onere della prova è sistematicamente a carico del cliente e si rinuncia ampiamente a misure particolari, in fondo si tratta di un problema minore. La maggior parte dei passeggeri hanno comunque un abbonamento, e possono dimostrare il legittimo possesso di un biglietto valido allo sportello in cambio di un piccolo importo.

Anche gli apparati elettronici e le reti radio e telefoniche sono sostanzialmente isolati e testati per garantire un'elevata sicurezza. Sorge però la domanda se la crescente digitalizzazione possa in qualche modo aumentare l'attrattiva per attacchi hacker con motivazioni terroristiche.

Nonostante l'elevato livello di compartimentazione, in teoria è possibile creare del-

le porte d'accesso. Con uno sforzo considerevole e altamente improbabile, ma non del tutto impossibile.

La crescente attenzione verso le soluzioni digitali e la loro interconnessione, senza

alternative analogiche, aumenterebbe però ulteriormente gli effetti di un eventuale attacco.

E con un cellulare rubato a un dipendente, che per motivi di semplicità si può sbloccare con la password 1111 e che nel frattempo è ampiamente diffuso, si potrebbero già fare molti danni. Sorprendentemente, la richiesta di password più complesse con sempre più caratteri e numeri non garantisce una maggiore sicurezza, ma piuttosto una maggiore motivazione a semplificare deliberatamente l'accesso ai dispositivi di lavoro.

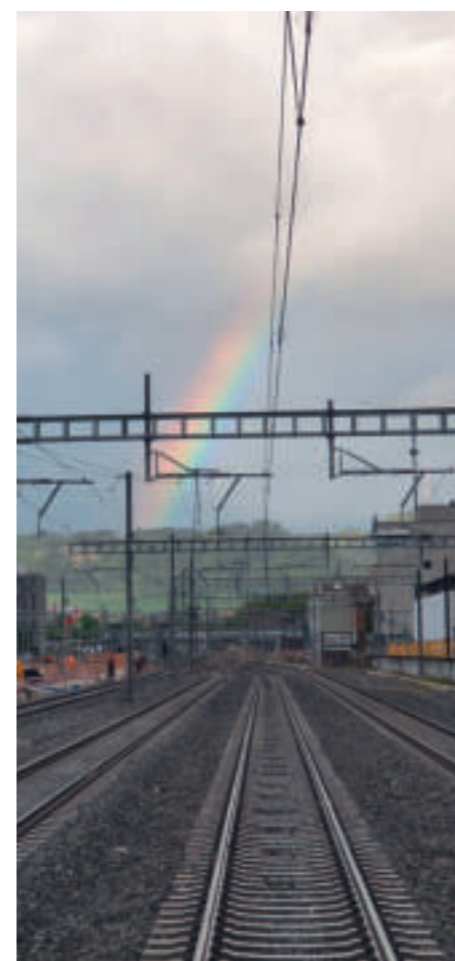
Ovunque si utilizzano le stesse password, si ricorre a combinazioni semplici, le password vengono memorizzate sui dispositivi o l'accesso viene addirittura attaccato allo schermo con un post-It.

Resta da vedere in che forma si potrebbe realmente presentare un attacco hacker e quali effetti potrebbe avere, sempre che si verifichi. A seguito del malfunzionamento di alcuni sistemi di distribuzione, finora i danni materiali sono stati relativamente pochi, a parte qualche perdita di entrate. La mia impressione personale, però, è che ci stia adagiando troppo su questa situazione relativamente tranquilla e che prima o poi ci troveremo confrontati con un grosso problema, ma spero di non avere ragione. ➔

La mancanza di conoscenze limita l'operatività ferroviaria

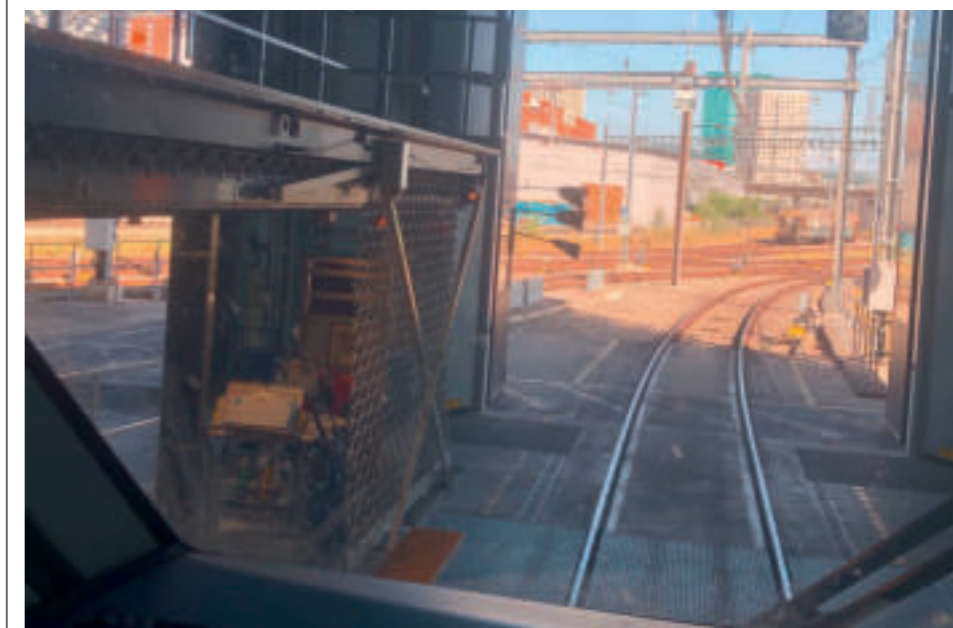
Équipe strategica del VSLF

Il 14 ottobre 2023, la nuova linea Mattstetten-Rothrist è rimasta chiusa per quattro ore a causa di un incidente alle persone nel tunnel di Langenthal. Contemporaneamente, la vecchia linea, che normalmente funge da deviazione, era completamente bloccata a causa di lavori di costruzione a Burgdorf e Langenthal. Si è pertanto stati costretti a deviare il traffico est-ovest via Bienne-Soletta. Il problema è che lì non ci sono praticamente più macchinisti delle FFS che conoscano la linea, dal momento che da diversi anni la linea Bienne-Berna viene gestita esclusivamente dalla BLS. Di conseguenza, i pochi treni ancora in circolazione hanno accumulato ritardi fino a 80 minuti, nonostante la distanza supplementare relativamente breve di poco meno di trenta chilometri. Questo dimostra chiaramente che l'attuale prassi minimalista nella gestione delle competenze dei veicoli e delle tratte, che è influenzata negativamente anche dalla ripartizione della produzione ferroviaria, limita in modo significativo l'esercizio ferroviario, soprattutto in caso di perturbazioni. ➔



Scarsa visibilità sul segnale nano

Équipe tecnica



Il segnale nano, che è necessario per uscire dal binario 418 dell'impianto di manutenzione di Herdern, è poco visibile. Il rischio di partenza accidentale è elevato a causa della configurazione dell'impianto.

In risposta ad una relativa notifica ESQ, ci è stato assicurato che la visibilità del segnale nano 418B verrà migliorata e che verranno esaminate le opzioni più opportune. ➔

Pericolosi parallelismi?

Dal rapporto d'inchiesta del SISI sullo JU-52 precipitato nei Grigioni emerge che l'UFAC, l'autorità di vigilanza responsabile, potrebbe essere venuta meno ai propri doveri. Una cosa simile sarebbe concepibile anche per la ferrovia? *Raoul Fassbind, Comitato FFS V*



Foto Wikipedia

Quando il 4 agosto 2018 la "Tante JU" con la sigla HB-HOT è scomparsa improvvisamente in una stretta valle sul Piz Segnas GR, provocando la morte di 20 persone, si è subito cominciato a fare delle teorie sulle cause dell'incidente. Inizialmente si è parlato di un errore dei piloti, di mancanza di carburante e di problemi tecnici. Di norma, però, ci deve essere una concomitanza di problemi perché si possa verificare una simile catastrofe. Il responsabile delle indagini del SISI verrà in seguito citato per aver affermato quanto segue: «Ovunque sia stato sollevato il tappeto, sotto vi abbiamo trovato della sporcizia». Sebbene il rischioso comportamento di volo dei piloti, che hanno trascurato i più semplici principi aeronautici, sia stato identificato come la causa principale, ad attirare l'attenzione del SISI sono state soprattutto le pessime condizioni della flotta JU-52 dell'operatore JU-AIR e il suo comportamento nei confronti dell'autorità di vigilanza UFAC, ma anche le modalità dell'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC nel gestire il proprio ruolo e l'interpretazione dei propri obblighi. Entrambi i piloti erano piloti esperti dell'aeronautica militare, che successivamente hanno lavorato soprattutto con gli

Airbus A330/A340 della SWISS. Avevano inoltre diverse centinaia di ore di volo sul JU-52 ed erano considerati molto esperti e navigati. Eppure è emerso che entrambi i piloti avevano commesso diverse violazioni critiche in materia di sicurezza relative alle altitudini minime e ai principi di volo. Si presume che fossero disposti a correre grandi rischi pur di fare una bella performance. Le ricerche presso la JU-AIR hanno fatto emergere che queste caratteristiche comportamentali erano presenti soprattutto nel caso dei piloti addestrati dall'aeronautica militare.

L'indagine ha portato alla luce degli ulteriori dettagli sensibili sui metodi di lavoro della JU-AIR, ma soprattutto sulla collaborazione con l'autorità di vigilanza. È emerso che in quel momento l'UFAC non disponeva di una persona con le competenze necessarie per ispezionare i motori a pistoni/stella di uno Ju-52. Di conseguenza, gli audit effettuati senza preavviso non hanno praticamente evidenziato alcun difetto di progettazione in questo tipo di velivolo, contrariamente al calcolo della massa prima del decollo, che tuttavia non è stato oggetto di contestazione. Per quanto riguarda i singoli di-

fetti riscontrati, per eseguire i lavori di riparazione e la produzione di pezzi di ricambio sono state chiamate in causa delle aziende incompetenti e sprovviste di licenza. Inoltre, i lavori eseguiti non sono poi stati ricontrollati, motivo per cui spesso non sono stati effettuati o non è stato possibile dimostrarlo. In presenza di contrattempi, la JU-AIR non ha quindi rispettato l'obbligo di segnalazione imposto dalla legge. È stata verificata unicamente l'esistenza dei processi, ma non la loro applicazione. Evidentemente le redini erano tenute troppo sciolte.

Anche l'UFAC non è però stato in grado di stringere di più le redini. Questo è dovuto a vari fattori, come la già citata mancanza di competenze in relazione al tipo di velivolo, ma anche nell'interpretazione dei requisiti legali europei. Tutto ciò che non era regolamentato è stato interpretato come un margine di manovra. Alla JU-AIR, ad esempio, è stata concessa un'autorizzazione speciale per rinunciare al Cockpit-Voice-Recorder (registrazione delle conversazioni dei piloti), che in realtà è obbligatorio per i voli passeggeri. Questo è ravvisabile anche nelle carenze della struttura organizzativa dell'«Organizzazione per il man-

tenimento dell'aeronavigabilità CAMO» che non ha adempiuto al suo obbligo di allestire dei processi di garanzia della qualità e, pertanto, i rapporti all'UFAC non hanno potuto essere classificati o sono stati classificati in maniera errata ed elaborati in modo inadeguato.

Emergono pertanto diversi fattori all'origine dell'incidente, che non sono strettamente legati al volo vero e proprio, ma che hanno comunque avuto un ruolo molto importante. Si tratta del carattere e dell'addestramento dei piloti, delle condizioni e della manutenzione dell'aereo, del metodo di lavoro della compagnia aerea e del ruolo dell'autorità di vigilanza. Se da un lato i piloti hanno violato palesemente le regole di volo vigenti e i principi fisici, dall'altro erano a bordo di un velivolo in cattivo stato di manutenzione e in condizioni preoccupanti. La compagnia era organizzata secondo strutture associative senza scopo di lucro e disponeva di risorse finanziarie limitate. Questo ha portato a richiedere più volte all'autorità di vigilanza un alleggerimento dei requisiti. La JU-AIR godeva di un elevato status sociale e di un'alta accettazione e, di conseguenza, di poche critiche. Pertanto, le richieste venivano prontamente approvate e i controlli non erano particolarmente rigorosi. Anche l'autorità di vigilanza ferroviaria UFT e i metodi di lavoro delle ferrovie

presentano dei sorprendenti parallelismi. Analogamente al settore aereo, anche nel settore ferroviario vengono effettuati pochissimi controlli di routine. Anche la responsabilità di gestire l'esercizio in maniera sicura è stata delegata alle ferrovie. In questo contesto, l'UFT non critica gli approcci non uniformi, come ha dimostrato chiaramente dopo l'incidente di Zollikofen, quando ogni ferrovia ha emanato le proprie direttive in caso di protezione difettosa dei treni. Sebbene le ferrovie siano tenute a mettere in atto dei processi di sicurezza, questi non vengono quasi mai controllati per quanto riguarda la loro applicazione, visibilità e continuità. Anche il sistema di segnalazione presenta enormi carenze. Spesso le notifiche, sempre che vengano scritte, non possono essere classificate o elaborate. Questo è dovuto principalmente alle interfacce aggiuntive e alla mancanza di comprensione tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, ciò che non esiste nel mondo dell'aviazione. L'UFT prende le cose un po' alla leggera anche per quanto riguarda il rilascio di autorizzazioni speciali. La SOB recentemente ha ottenuto l'autorizzazione per la costruzione e la gestione di una banchina con una pendenza del 5% a Sattel SZ. In linea di principio, l'UFT prevede una pendenza massima del 2%. Sebbene le rampe con una pendenza fino al 18% siano una normalità, raramente vi si par-

cheggia una carrozzina e non ci sono binari nelle immediate vicinanze. Anche la prevista autodenuncia delle ferrovie all'autorità di vigilanza presenta delle lacune. L'incidente sfiorato del 17 luglio 2023 a Unterterzen ha portato alla luce questa problematica. Il SISI ha allestito un rapporto preliminare solo cinque settimane dopo, motivo per cui questo episodio è stato divulgato dai media solo oltre due mesi più tardi. Nel caso del deragliamento nella galleria di base del Gottardo, ad esempio, ciò è avvenuto già dopo due settimane. Evidentemente c'è poca chiarezza sulle modalità di gestione dei conflitti particolarmente pericolosi, preoccupanti e critici per la sicurezza, ma che fortunatamente non hanno avuto ulteriori conseguenze. Spesso l'autorità investigativa non si attiva nemmeno. I casi vengono quindi pre-filtrati.

Si può sicuramente fare un parallelismo con il fatto che, come nell'aviazione, anche nel settore ferroviario devono verificarsi contemporaneamente molte circostanze sfortunate prima che si verifichi un incidente. E, tocca ferro, per fortuna questo capita raramente...

https://www.sust.admin.ch/inhalte/AV-berichte/HB-HOT_DE.pdf



Accoppiamenti fusi

Équipe tecnica del VSLF

Nella Svizzera romanda, il servizio per la manutenzione dei veicoli ha riscontrato un certo numero di Flirt in cui i cavi elettrici degli accoppiamenti si erano fusi.

Nella Svizzera occidentale sono stati recentemente forniti dei nuovi veicoli della serie RABe 523 (Stadler Flirt TSI). Grazie ai nuovi standard e agli sviluppi tecnici, questi veicoli si distinguono nettamente da quelli dei precedenti anni di costruzione. Da un punto di vista operativo, sembra ragionevole o addirittura necessario che i vecchi e i nuovi veicoli possano circolare in modo flessibile, misto e standardizzato e che possano essere impiegati sempre e ovunque. Questo dovrebbe essere possibile grazie all'aggiornamento dei software. Ovviamente, questo

non è sufficiente per armonizzare le diverse tensioni della rete di bordo. Sebbene la SOB si sia dovuta confrontare con lo stesso problema e sia stata in grado di risolverlo, qui il modello di cooperazione non funziona e ogni impresa ferroviaria sviluppa il proprio know-how con approcci specifici, nonostante il produttore dei veicoli sia esattamente lo stesso.

Quello che è sorprendente è che le risorse finanziarie per la loro armonizzazione vengono apparentemente messe a disposizione senza restrizioni. Solo così si spiega questo approccio sperimentale, che ha portato alla soppressione di parte della flotta o ha reso impossibili le trazioni multiple. La Vallée de Joux ha già perso i suoi collegamenti diretti con Losanna e non si riesce più a far fronte alle fluttuazioni della domanda nelle ore di punta. Di norma, inoltre, le garanzie decadono se si interviene troppo sulla tecnologia dei veicoli.



Tocca ferro. . .

Scusate se le mie riflessioni nell'ultimo numero del LocoFolio possono in qualche modo aver generato un cattivo karma.

Raoul Fassbind, comitato FFS V



Nell'ultimo numero del LocoFolio avevo scritto di un grave incidente avvenuto in Canada con un treno-cisterna, facendo alcuni parallelismi che mi sembravano plausibili anche per il trasporto merci in Europa. Soprattutto in relazione all'aumento della produttività e alla massimizzazione dei profitti. Appena tre settimane dopo la pubblicazione del LocoFolio, un treno merci è deragliato nella galleria di base del Gottardo, provocando così tanti danni che una canna del tunnel è ancora chiusa e il traffico passeggeri richiede ancora fino a 60 minuti in più di viaggio.

Dato che il rapporto finale del SISI non è ancora stato pubblicato, in questo momento non ha molto senso speculare sulle cause esatte. In linea di principio, dobbiamo però constatare che i rapporti finali sulle indagini si occupano principalmente delle cause primarie di un incidente, ma prestano meno attenzione alle influenze e ai fattori secondari e non direttamente verificabili. Del resto, sarebbe tendenzioso, speculativo e anche poco professionale per un rapporto oggettivo. Ed è per questo che oggi mi prendo la libertà di provare a riassumere le cause primarie in modo tendenzioso e speculativo.

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono competere liberamente e generare dei profitti per i loro azionisti sotto forma di royalties e dividendi. Gli investimenti devono essere autofinanziati e i debiti vanno ridotti. Di conseguenza, il shareholder value (il valore per gli azionisti) viene al primo posto e la realizzazione dei massimi pro-

fitti e cashflows (flussi di cassa) è l'obiettivo primario del management. Ne consegue che i costi del personale e della produzione sono mantenuti quanto più bassi possibile, i margini sono ridotti al minimo e la qualità è modesta.

In ambito ferroviario, questo è caratterizzato dal fatto che i salari del personale e le direttive sulla durata di lavoro sono costantemente sotto pressione e vengono sfruttati in modo efficiente per prestazioni di lavoro apparentemente produttive come i tempi di guida.

Nello stesso tempo o in un tempo inferiore, si devono percorrere sempre più chilometri con lo stesso personale o con un personale inferiore, si devono pulire sempre più treni e la manutenzione deve essere fatta sempre più rapidamente.

Lo stesso vale per i lavori di costruzione e per altri lavori «improduttivi» come i preparativi, i tempi di spostamento, i lavori accessori e la formazione. La qualità diminuisce e i contrattamenti aumentano.

Nel caso del materiale rotabile, le finestre di manutenzione stanno diventando sempre più brevi e meno frequenti. Gli interventi apparentemente meno importanti vengono eseguiti più rapidamente o tralasciati del tutto. I tempi di diagnostica vengono cancellati e i veicoli vengono sottoposti a manutenzione solo dopo che i danni si sono verificati.

I verificatori umani vengono ridotti e sostituiti da un numero sempre maggiore di dispositivi digitali di controllo dei treni (ZKE). Questi scansionano i treni in transito con dei sensori e li controllano alla ricerca di irregolarità ben definite o preprogrammate. Non tutti gli ZKE sono in grado di rilevare tutti i difetti, mentre dei verificatori addestrati possono farlo senza problemi. La conseguenza è che il numero di treni difettosi in circolazione è maggiore.

A livello di infrastruttura, anche le finestre di manutenzione vengono ridotte,

gli impianti ferroviari vengono «snelliti» e ci si affida ai componenti digitali. L'organico è strutturato in modo da essere quanto più efficiente possibile e gran parte del lavoro viene esternalizzato a fornitori terzi a basso costo, dove gli orari di lavoro sono lunghi, la formazione è minima e i salari sono bassi. Gli standard di sicurezza vengono interpretati in modo flessibile, sempre poi che li si conosca.

Questo modello naturalmente non può essere applicato in modo generalizzato a tutte le ferrovie, dal momento che non tutte si trovano nella stessa situazione di partenza. In Svizzera si adottano diversi modelli di compensazione motivati politicamente che, ad esempio, escludono esplicitamente il trasporto regionale dalla concorrenza o che consentono l'istituzione di modelli di cooperazione improduttivi nel trasporto a lunga percorrenza per promuovere il concorso di idee. Per ragioni politiche, in Svizzera è però anche importante che i clienti siano soddisfatti dei trasporti pubblici.

Ed è proprio per questo che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dispongono di risorse finanziarie molto più elevate rispetto al resto d'Europa. Vedremo come evolverà la situazione dopo l'introduzione del freno all'indebitamento; le ITF stanno già mettendo sotto pressione le condizioni di lavoro dei propri dipendenti.

Inoltre, in Svizzera circola materiale rotabile europeo. In che misura la maggiore concorrenza influisca sulla qualità e sulla sicurezza di queste locomotive e vagoni è difficile da dimostrare. Nel caso del treno merci che è deragliato nella galleria di base del Gottardo, le locomotive tedesche di DB Cargo erano in circolazione per conto della svizzera FFS Cargo con carri di diversi proprietari provenienti da vari paesi.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, il treno circolava in Svizzera su un binario ritenuto in buono stato. Prima di entrare nella galleria di base del Gottardo, il treno ha superato uno ZKE, che però non ha rilevato alcun difetto. Forse si è quindi trattato solo di sfortuna, la causa esatta dovrà essere determinata dal rapporto finale del SISI. ➔

Cablato in modo sbagliato?

Alla fine di agosto un collega ha segnalato un comportamento anomalo di un segnale nano.

Messaggio



Mentre viaggiavo con il treno xxxxx da Basilea RB a Herzogenbuchsee, presso la stazione di Murgenthal ho notato che il segnale nano A12 era chiuso con il segnale principale disposto su via libera. Dopo essermi immediatamente fermato alla stazione di Murgenthal, ho contattato la centrale operativa spiegando la situazione che avevo appena vissuto. Ho notato che anche il segnale nano A2 alla fine del binario indicava fermata, nonostante il segnale di uscita indicasse ancora via libera. La centrale operativa non ha riscontrato alcun malfunzionamento. Sul binario 3 di Murgenthal, il TSS era

pronto per partire in direzione di Rothrist. Mentre stavo ancora parlando con la centrale operativa, improvvisamente il segnale nano A2 ha indicato via libera. Il collaboratore mi ha detto che aveva appena impostato l'itinerario del TSS in direzione di Rothrist. Il collega ha ricevuto il seguente feedback:

Buongiorno a tutti, Abbiamo chiesto alla Siemens di chiarire la situazione "HS indica via libera e il segnale nano indica fermata" (feedback sulla corsa Ittis).

La situazione non ha potuto essere riprodotta e ricostruita nemmeno dalla Siemens. Deve essersi trattato di un guasto di breve durata del sistema SimisC (modulo ANRES).

Siemens esclude qualsiasi collegamento con la precedente attivazione BAZ sul binario 3. Anche un'indagine sul posto condotta dal SA Team Olten non ha prodotto ulteriori risultati.

Conclusione: Da un punto di vista tecnico, questo errore di visualizzazione è possibile in caso di malfunzionamento di un sistema.

Continueremo a monitorare la situazione.

Cordiali saluti

L'aspetto positivo è che la segnalazione è stata presa sul serio e che le necessarie indagini sono state condotte in modo accurato. Questo caso dimostra però ancora una volta quanto sia importante la valutazione della plausibilità da parte dell'essere umano. Non ci si può fidare ciecamente della tecnologia. Possiamo solo sperare che eventi del genere siano estremamente rari e che non si verifichino situazioni potenzialmente pericolose. ➔

Non avete ancora un regalo di Natale?



Borse e accessori fatti a mano
www.etsy.com/ch/shop/handmadebyGnehm



Made in Sumiswald: L'orologio delle stazioni svizzere delle FFS

«Il tempo si è fermato?». Questo tipico modo di dire sottolinea lo stretto legame tra il tempo e la ferrovia, simboleggiato dall'iconico orologio svizzero delle FFS. Markus Leutwyler



Tutto ha avuto inizio nel 1944, quando l'ingegnere e designer nonché dipendente delle FFS Hans Hilfiker ha progettato l'orologio standardizzato per le stazioni ferroviarie svizzere. In linea con il principio "la forma segue la funzione", ha utilizzato degli elementi semplici, chiari e ad alto contrasto per una leggibilità ottimale e ha deliberatamente rinunciato all'uso delle cifre.

Le FFS hanno sempre avuto a cuore la puntualità, ed è per questo che nel 1947 Hilfiker ha aggiunto la lancetta rossa dei secondi al suo orologio.

La lancetta dei secondi "mostra quanto manca al prossimo minuto e quindi alla partenza del treno", aveva spiegato all'epoca. Essa si ispira alla paletta del capostazione ed è per questo che gli addetti ai lavori continuano a chiamarla "paletta".

La lancetta dei secondi impiega poco meno di un minuto, 58,5 secondi per la precisione, per fare tutto il giro. Una volta raggiunto il 12, l'elettronica aspetta 1,5 secondi per l'impulso dei minuti, che fa scattare avanti la lancetta per il giro successivo. Con questo concetto semplice ma ingegnoso, si potevano sincronizzare tutti gli orologi della stazione. E ancora oggi, le macchiniste e i macchinisti ogni giorno aspettano lo scatto della lancetta

per poter premere il pulsante di chiusura delle porte al secondo esatto e partire.

Tutti gli orologi delle stazioni ferroviarie delle FFS vengono prodotti dall'inizio alla fine nel pittoresco villaggio di Sumiswald, nel cuore dell'Emmental. La ditta Moser-Baer AG ha qui la sua sede da oltre 85 anni. "MOBATIME" è il marchio del comparto orologiero e l'acronimo del nome dell'azienda. Sicuramente

tutti si sono già imbattuti in questo marchio. Gli orologi della Moser-Baer AG non sono presenti solo nelle stazioni ferroviarie, ma anche nelle metropolitane, nelle palestre, nelle piscine, negli ospedali e perfino nell'aeroporto di Zurigo. Yvonne Guggisberg mi accoglie calorosamente per una visita dell'azienda. Lavora alla Moser-Baer AG da 17 anni, dove ha iniziato la sua carriera nel reparto assemblaggio. Oggi è responsabile di un'area della produzione, di tutta la logistica e ha 30 dipendenti sotto la sua direzione.

"Non è affatto scontato che possiamo realizzare gli orologi da stazione per conto delle FFS e su licenza, tanto più che le FFS bandiscono una gara d'appalto ogni cinque anni", ci spiega. "Queste regolari gare d'appalto stanno a significare che ci dobbiamo sviluppare di continuo. Non è sufficiente aggiudicarsi un contratto una volta, per rimanere competitivi dobbiamo fornire costantemente qualità e prestazioni elevate".

Negli ultimi anni lo sviluppo dell'orologio da stazione ha fatto notevoli progressi per soddisfare le molteplici esigenze delle FFS. In passato le casse avevano una finitura grigia martellata, mentre i modelli più recenti presentano un'elegante cassa color antracite con





una lunetta in argento spazzolato. Le innovazioni, come l'avanzata tecnologia di illuminazione a LED, la convenienza dei materiali e l'adeguamento dei prezzi, fanno parte di questa evoluzione.

Ma l'elemento centrale è sempre l'alta qualità e affidabilità dei nostri prodotti. I nostri orologi sono concepiti per essere utilizzati in condizioni estreme - caldo, freddo, umidità, sabbia o sole - e offrono uno standard di protezione IP 65 che li rende resistenti alla polvere e agli spruzzi d'acqua provenienti da tutte le direzioni.

Per far funzionare un orologio da stazione delle FFS sono necessari circa 5000 componenti meccanici ed elettronici, come pure il relativo software. Tutti questi elementi vengono sviluppati, pro-

doti e assemblati a Sumiswald o nella vicina Wasen.

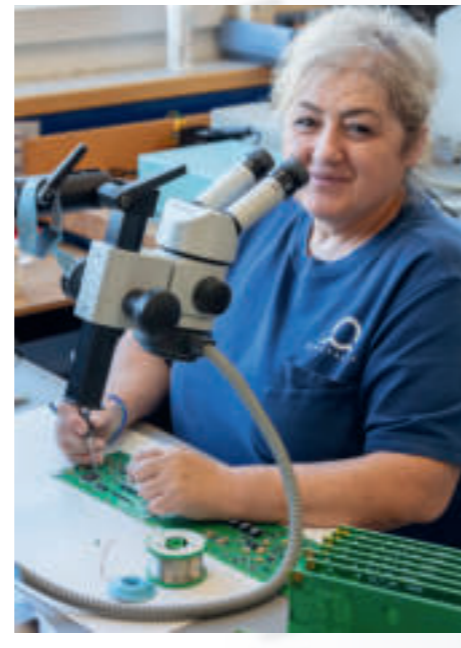
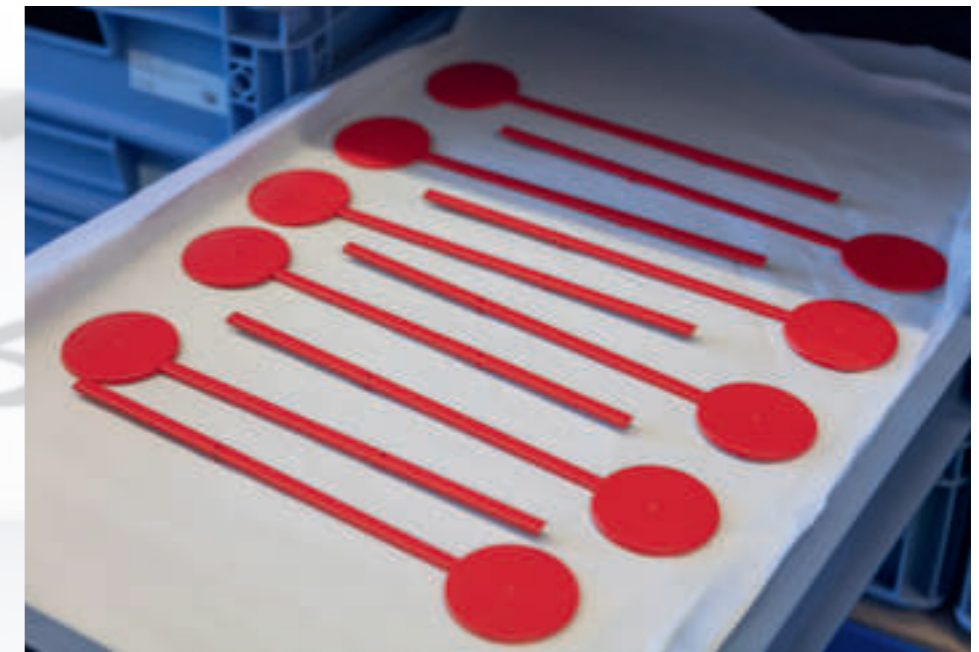
doti e assemblati a Sumiswald o nella vicina Wasen. lità ottimale. Una caratteristica particolarmente innovativa è la capacità delle lancette di regolarsi autonomamente dopo un'interruzione del segnale. Per far ciò, esse scelgono sempre il percorso più breve per raggiungere l'ora corretta, il che significa che possono muoversi sia in senso orario che antiorario.

Gli orologi stessi non sanno che ore sono e pertanto dipendono da una fonte esterna per la ricezione dell'ora. L'ora esatta può arrivare, ad esempio, dal trasmettitore a onde lunghe DCF-77, che invia un segnale radio da Francoforte.

In alternativa, gli orologi possono regolarsi anche in base all'ora indicata su Internet o in altre fonti di segnale come il GPS. In alcuni casi, in particolare nelle stazioni ferroviarie, viene utilizzato un orologio master centrale che trasmette gli impulsi temporizzati ai singoli orologi, sia via cavo che via radio.

Non appena tutti i componenti sono pronti, inizia la fase dell'assemblaggio. Il montatore fissa i componenti pezzo per pezzo all'interno dell'alloggiamento. "Qui non ci sono catene di montaggio", spiega Guggisberg. Il montatore è molto soddisfatto quando alla fine della giornata vede gli orologi finiti che ha assemblato.

Dopo aver montato quadrante, lancette, lunetta e vetro di copertura, l'orologio viene testato sulla rete interna. Dopo una piccola danza delle lancette, appare l'ora reale. Yvonne Guggisberg non può dire dove verrà collocato questo specifico orologio, ma alcuni di noi potrebbero presto passarci davanti. ➤



A partire dagli alloggiamenti, che vengono piegati da pezzi grezzi, passando per la saldatura e la verniciatura fino alla punzonatura delle lancette e all'assemblaggio dei singoli componenti.

I componenti elettronici vengono saldati insieme a Sumiswald. I piccoli componenti montati in superficie vengono posizionati e saldati da macchine automatiche, mentre per i componenti più grandi si fa capo agli addetti alla saldatura. Gli orologi sono dotati di un sistema intelligente che regola automaticamente sia l'ora legale che quella invernale e tiene conto dei diversi fusi orari.

Il sistema offre anche un controllo integrato dell'illuminazione per una visibi-



Errare è umano

Il TIP riporta un treno piuttosto lungo.

Le informazioni contenute nel TIP sono vincolanti. Ma anche lì si può insinuare un errore. Chi riesce a trovarlo?



L'automazione

L'automazione e l'intelligenza artificiale offrono molte soluzioni. Adesso non resta che inventare i problemi del caso.



Ulteriore sviluppo ZUB

Équipe tecnica del VSLF

Sul Re 450 DPZ della S-Bahn di Zurigo, lo ZUB 121 è stato sostituito dallo ZUB 262 su un primo treno. Lo ZUB ha evidentemente un futuro. E a costi gestibili.



Proseguimento della corsa grazie ai dispositivi di sicurezza classici

Equipe tecnica

La ridondanza dell'ETCS e dello ZUB/Signum convenzionale previene la soppressione dei treni. Per quanto tempo ancora?

Nonostante l'ETCS difettoso sull'FV Dosto, si può circolare per giorni senza limitazioni sulle linee classiche. Questo grazie alla ridondanza dell'ETCS e dello ZUB/ETM Signum classico.

Con ogni nuova linea ETCS Level 2, l'area operativa possibile si restringe sempre più.

Un computer ETCS costa circa 500'000 franchi per cabina, cioè circa un milione di franchi per unità motrice.



Ottimizzazione dell'ETCS L1 LS

Équipe tecnica del VSLF

L'ETCS riduce la capacità. I gestori sono alla ricerca di soluzioni.

L'implementazione dell'ETCS sulla rete svizzera è già stata completata da tempo. Le prime esperienze pratiche con l'ETCS L1 LS hanno chiaramente dimostrato che diversi punti necessitano di essere ottimizzati. Partiamo dal presupposto che questa ottimizzazione riguarderà gli ostacoli operativi e le frenate di emergenza che perturbano l'esercizio.

L'attuazione di queste misure richiederà 3 anni e mezzo, fino alla fine del 2026, e si suppone che avranno un "impatto positivo sul comportamento di guida" (??) e sulla capacità.

Si sta cercando di migliorare almeno in parte l'importante calo della capacità dovuto al "comportamento di guida negativo" causato dalle specifiche del sistema. Il risultato finale è che le perdite di capacità rimarranno. La maggior parte delle misure si otterrà riducendo i margini di sicurezza.

Gli stessi o analoghi problemi si presenteranno anche con l'ampliamento in corso dell'ETCS Level 2. Compresi gli enormi costi.

Tergicristalli

Équipe tecnica del VSLF

Nella nicchia dei piedi nella cabina di guida della Re 460 si trova il rubinetto di emergenza per aprire direttamente la linea principale per una frenata di emergenza e, spegnendo l'interruttore principale, per interrompere la forza di trazione, bypassando l'elettronica. Un rubinetto importante, che inizialmente non era presente e che è stato installato successivamente per motivi di sicurezza.

Quello che sicuramente questo rubinetto non è, è che non si tratta di un rubinetto per l'apertura e la chiusura dei tergicristalli. Non è possibile stabilire se la targa sia stata installata lì per ignoranza o semplice indifferenza. Magari, come per molte altre cose nella manutenzione e in ferrovia, semplicemente non ha importanza. Che si tratti di sicurezza o di tergicristalli, a chi importa?



Protezione contro il sole?

Équipe tecnica del VSLF

A quanto pare il finestrino serve più per proteggere dal sole che per vedere i binari e i segnali. Non si dovrebbe chiedere al personale di locomotiva di pretendere la pulizia dei

finestrini? Immagine: Cabina di guida Railjet da Buchs SG a Zurigo fino a Walenstadt nel tardo pomeriggio.

Secondo i macchinisti, questa è la normalità per i treni da Budapest e Vienna. A destra nella foto il lago di Walenstadt.



ETCS e dispositivo di sicurezza classico

Le Ferrovie statali belghe (SNCB) hanno incaricato Alstom di equipaggiare 37 locomotive diesel-idrauliche della serie HDL 77 con unità di bordo ETCS. Il contratto prevede la manutenzione delle apparecchiature per un periodo di dieci anni nonché la fornitura di servizi di riparazione. Nelle unità di bordo sarà integrato anche il sistema nazionale di protezione dei treni TBL 1+... [...]

Fonte: Schweizer Eisenbahn-Revue 6/2023

A quanto pare, quindi, lo ZUB può ancora essere utilizzato in Svizzera per mantenere l'efficienza dei treni a livello nazionale.

Rivista "Schweizer Eisenbahn-Revue":



riduzione di prezzo per i membri del VSLF.

Vedi la homepage <https://www.vslf.com/dienste/extern/eisenbahn-revue-ser>



Pittogrammi internazionali

Roman Isler, macchinista con attestato professionale federale (sezione Hauens-tein-Bözberg)

Vi sarà sicuramente capitato di recarvi in paesi lontani e di imbattervi in cartelli di avvertimento che non avete capito perché non conoscevate la lingua. Per ridurre al minimo queste difficoltà di comunicazione è stato inventato il pittogramma. La rappresentazione grafica non è niente di nuovo, poiché è già stata utilizzata migliaia di anni prima dell'invenzione della scrittura per raccontare storie e ricordare fatti. Adesso vi vorrei confrontare con uno di questi segnali di avvertimento. Secondo voi, di che cosa si tratta?



Per via del segnale «altri pericoli», la maggior parte di noi probabilmente pensa che si tratti di un avvertimento. Se però non si parla la lingua in questione, le cose si fanno difficili! Grazie alle app di traduzione, oggi questo problema può essere risolto rapidamente, ma un avvertimento non dovrebbe essere autoesplicativo?

Anche le persone con difficoltà di lettura raggiungono rapidamente i loro limiti, anche se sono in grado di parlare bene la lingua scritta.

Sono rimasto un po' sorpreso dai nostri «nuovi» adesivi per i difetti delle FFS, che sono sì sempre in quattro lingue ma, a differenza di prima, senza un valido pittogramma:



I quadri interni delle FFS ora potrebbero criticarmi per aver scritto una cosa del genere nel LocoFolio, e di non averla segnalata «internamente». Ed è proprio quello che ho fatto, utilizzando il nostro tanto amato tool PCM. La risposta negativa (?) è apparsa alquanto criptica; cito testualmente:

«Grazie per il suggerimento; abbiamo anche previsto di modificare il layout, il colore e la lingua di questi adesivi per i WC e per le porte. Il nuovo standard sarà implementato in 4 lingue in conformità alle specifiche UIC. Per il simbolo del WC continueremo a utilizzare le lettere come in precedenza. Per quanto riguarda il layout delle porte provvederemo a migliorarne il design, compresi i contrassegni. Ho discusso la questione della discriminazione degli analfabeti (WC) con i reparti competenti delle FFS, che qui non vedono alcun problema. Respiriamo pertanto questa proposta.»

Per coloro che non fanno distinzione tra conoscenza delle lingue straniere, scarsa capacità di lettura e analfabetismo, il malfunzionamento di una porta probabilmente equivale al guasto di un impianto di climatizzazione. Davvero deplorevole! Pertanto:

KVP が故障しています

Due dettagli importanti

Équipe tecnica

Un comunicato del capo del personale di locomotiva della SOB ai macchinisti SOB nel giugno 2023 riporta questa notizia positiva: «Non un solo ritardo superiore a 3 minuti nella settimana 21 per l'inversione di marcia IR35 a Zurigo HB in direzione di Berna. Congratulazioni - ottima prestazione!»

Questo apprezzamento ci fa molto piacere ed è anche motivante. Ci sono però due punti che saltano agli occhi: Se i segnali sono verdi e i tempi previsti per l'accoppiamento sono definiti correttamente, il personale di locomotiva effettivamente non può causare ritardi. E per la messa in servizio del treno e la partenza in direzione Berna non è responsabile un macchinista SOB, bensì uno delle FFS. Ma, grazie lo stesso.

Ciò che inoltre non emerge direttamente dal messaggio è il numero di fermate saltate a breve termine a Zurigo Altstetten quando il treno parte da Zurigo troppo tardi. I passeggeri intanto se ne stanno in paziente attesa sulla banchina di Altstetten.

SOB infozug

Nr. 04 vom 2. Juni 2023

Leiter Lokpersonal

Editorial

Geschätztes Lokpersonal

Dieses Editorial beginne ich gerne mit einem meiner «Aufsteller des Tages» und der zugehörigen Lt-Meldung.

Lt-Meldung

«Grund dafür war eine Fahrzeugstörung (alle Achsen gestört). Störung offenbarte sich erst beim Versuch, Zugkraft aufzubauen. Als Meldung kam Fahrsperrung, die mit einem Hardreset und einem Softreset führte ich mit Abfahrzeit Neuaufbau nicht bereit (blauer Meldetext). Nach einer störungsfreien Fahrt wurde der Zug wieder in Betrieb genommen. Das Problem wurde durch die störungsfreie Fahrt gelöst. Dies führte leider zu den obengenannten Zugsausfällen.»

Bei solchen und ähnlichen Lt-Meldungen möchte ich euch einleitend zu diesem Editorial einfach wieder einmal ein ganz grosses Dankeschön aussprechen. Wie auch am SOB Kulturzug erwähnt, erreichen solche Lt-Meldungen das Leitungs- und ein enormes Fachwissen über ungelöste Probleme. Ihr habt ein enormes Fachwissen über ungelöste Probleme. Das sind eure Erfahrungen – die stetig umgehen könnt. Das sind eure Erfahrungen – die stetig umgehen könnt. Ihr habt ein enormes Fachwissen über ungelöste Probleme. Das sind eure Erfahrungen – die stetig umgehen könnt. Ihr habt ein enormes Fachwissen über ungelöste Probleme. Das sind eure Erfahrungen – die stetig umgehen könnt.

Zweiter Teil der jährlichen Umfrage

Im März 2023 fand die Intranet-/Extranet-Umfrage zur Eingabe des Bandbreitenmodells und des Beschäftigungsgrads per 1.1.2024 sowie zum Dienstort per

Nr. 04 vom 2. Juni 2023

Porte laterali difettose

Una carrozza a due piani della S-Bahn di Zurigo ha circolato per diversi giorni con due porte laterali difettose e pertanto bloccate su un lato.

Le prescrizioni d'esercizio delle FFS art. 9.11 - 4.7.1 prevedono quanto segue:

4.7.1 Porte laterali guaste con comando selettivo delle porte

In caso di chiusura di tutte le porte di accesso su un lato lungo di una carrozza a due piani, l'impiego della carrozza con viaggiatori a bordo è limitato fino alla «fine della prestazione giornaliera» a causa delle restrizioni nella possibilità di fuga.

Dal momento che l'unità della S-Bahn non è stata messa fuori servizio per mancanza di veicoli, la relativa carrozza deve essere resa inaccessibile ai passeggeri. Di conseguenza, le restanti porte laterali e le porte di passaggio devono essere bloccate. Dato che al mattino sui treni non c'è personale o che mette in servizio il treno, questo lavoro spetta al personale di locomotiva.

Ci chiediamo se, secondo la prescrizione, abbia senso mettere in pericolo i viaggiatori per un'intera giornata con due porte d'accesso bloccate. Ci si chiede anche quanto sia vantaggioso circolare per giorni con dei vagoni bloccati. Tanto più che i passeggeri vengono talvolta isolati in una delle tre carrozze quando quella centrale è chiusa. Questa responsabilità non spetta al macchinista.

Ricovero dei treni all'interno del profilo di spazio libero

Le prescrizioni prevedono che i treni debbano essere stazionati all'interno del profilo, rispettivamente dei segnali nani. Molto spesso questo non è però possibile perché i binari sono semplicemente troppo corti.

L'immagine mostra Berna, binario 746: lunghezza tra il segnale nano 746A e 746B = 202 metri. Secondo l'opuscolo del materiale rotabile, il FV Dosto è lungo 200,2 metri. Per un ricovero sicuro dei treni all'interno del profilo, è prescritta la lunghezza del treno +13 metri. Quindi 213,2 e non 202.

Per motivi di sicurezza e per prevenire casi di superamento di segnale, bisogna assolutamente evitare di avvicinarsi al segnale nano. Se ci si accorge che il treno sporge "dietro" al profilo/ segnale nano,



è necessario informare il capomovimento con obbligo di quietanza.

Il VSLF ha già segnalato più volte il problema alle FFS.

Guasto TIP 2



Comunicazione di questa estate sul mal funzionamento del sistema TIP (informazione per FFS traffico viaggiatori).

Luglio 2023: SOPREweb e TIP 2 non sono disponibili.

Entità del guasto:

Durante il servizio, il TIP 2 deve essere consultato ogni volta che si prende in consegna un nuovo veicolo per verificare se il veicolo è pienamente operativo o se sono state prescritte delle restrizioni.

In caso di guasto del sistema, tutte le cabine del treno devono essere controllate per verificare la presenza di cartellini arancioni. Si devono pertanto prendere in considerazione eventuali ritardi.

Non adatto per uso ferroviario

Équipe tecnica

Nessun monitoraggio dell'ETCS in modalità "lavaggio".

Secondo il manuale d'uso del RABDe 502 ("Bombi"), l'ETCS deve essere scollegato prima del lavaggio. L'apparecchiatura ETCS, che costa ben 600'000 franchi, non è in grado di gestire le condizioni durante la pulizia. Di conseguenza, il dispositivo di sicurezza deve essere disattivato.

Un'ulteriore direttiva che è dovuta alle moderne e costose installazioni e che non è possibile eseguire automaticamente in modalità "corsa di lavaggio". Il macchinista deve pertanto disattivare manualmente l'installazione SIL Level 4.



I processi sono l'unica soluzione?

Nell'incidente ferroviario di Oberarth SZ, in cui ha perso la vita un ispettore di linea, la causa è stata individuata nella formazione errata di un processo. Il panorama dei processi sta diventando però sempre più ampio e diversificato.

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Nell'incidente ferroviario di Oberarth SZ, in cui ha perso la vita un ispettore di linea, la causa è stata individuata nella formazione errata di un processo. Il panorama dei processi sta diventando però sempre più ampio e diversificato.

Il 21 settembre 2022, un ispettore di linea che lavorava sui binari tra le stazioni di Immensee e Arth-Goldau è stato investito e ucciso da un treno in transito della Südostbahn. Dal momento che in quel punto la direzione operativa è di competenza della Centrale operativa sud di Pollegio TI, si era inizialmente convinti che si trattasse di un malinteso legato alla lingua. Tuttavia, dal rapporto finale del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI è emerso che l'ispettore di linea ha agito consapevolmente rispettando lo specifico processo.

Ciò però di cui non era consapevole era che il processo in questione non si riferiva alla situazione in cui stava svolgendo il suo lavoro. Il suo datore di lavoro applicava questo processo regolarmente e senza problemi già da tempo, motivo per cui nessuno si era accorto del disguido. Inoltre, il processo in quanto tale era stato allestito correttamente per la situazione per cui era stato effettivamente creato, dove trovava anche la sua giusta applicazione. Tutti i dettagli sullo svolgimento dei fatti e sulle cause sono riportati nel rapporto finale del SISI (link tramite codice QR).

È sintomatico dell'attuale cultura delle misure e della sicurezza in ambito ferroviario il fatto che si sia definito un processo, una checklist o una raccomandazione operativa per ogni possibile situazione. La nuova cultura ferroviaria è ancora più evidente se si aggiunge il fatto che l'aumento dell'efficienza nella formazione genera un abbassamento della qualità dell'istruzione, una mancanza di consapevolezza situazionale e malintesi. Se a ciò si aggiunge l'aumento delle conoscenze isolate dovuto a una specializzazione e a una categorizzazione sempre più capillare, come pure alla suddivisio-

ne in più imprese di trasporto ferroviario, gestori dell'infrastruttura e imprese di costruzione terze, si ricava un quadro generale che spiega perché tutti questi processi siano diventati necessari.

Nel settore ferroviario sono stati creati dei processi di lavoro, processi di



creazione di valore, processi aziendali, processi di sicurezza e molti altri praticamente per qualsiasi situazione. Come macchinista, ho dei processi per partire, per fermarmi, per rallentare, dei processi di segnalazione, dei processi di consapevolezza situazionale, dei processi per l'autodenuncia, dei processi in caso di pericolo e molti altri. Ci sono poi un'infinità di raccomandazioni per tutte quelle situazioni in cui non ci si può o non ci si vuole vincolare. In caso contrario, l'autore si dovrebbe assumere una responsabilità eccessiva, che però è preferibile lasciare al personale stesso.

I processi offrono molti vantaggi: riproducono le strutture di come un lavoro deve essere svolto correttamente e quin-

di offrono una misurabilità della performance del dipendente a persone che non hanno nessuna idea del lavoro stesso. I processi sottintendono pertanto anche delle chiare responsabilità, motivo per cui per le situazioni particolarmente delicate solitamente non sono disponibili dei processi o delle raccomandazioni operative di facile interpretazione. Ma i processi generano anche dei metodi di lavoro uniformi, che possono alleggerire il lavoro del personale e garantire la stessa qualità.

I processi presentano però anche alcuni svantaggi: tolgono al personale l'autonomia di reagire in modo adeguato a determinate situazioni o lo priva della motivazione a fornire delle prestazioni di alto livello. Il fatto di riflettere autonomamente e le competenze specialistiche diventano dei fattori secondari; basta attenersi rigorosamente al processo e l'obiettivo è raggiunto. Tuttavia, i processi raramente sono infallibili e raramente possono essere applicati allo stesso modo anche in presenza di situazioni analoghe. I processi offrono pertanto il grande potenziale di essere soggetti ad uno sviluppo continuo, senza però generare maggiori benefici. Le FFS, ad esempio, gestiscono tutto un portale di processi su Intranet, che serve principalmente per lo scambio, l'aggiornamento, la divulgazione e il networking di quei reparti che

tutto il giorno si occupano esclusivamente di processi. Senza tuttavia generare un valore aggiunto produttivo o capire qualcosa del core business.

Ma il problema principale dei processi è il loro livello di familiarità e la loro corretta applicazione situazionale. Come si può vedere chiaramente nel caso di Oberarth, il fatto di rispettare rigorosamente il processo senza conoscere il contesto e l'interconnessione delle altre parti interessate ha finito per costare la vita al nostro collega. Il processo era sì corretto, ma per finire ha ottenuto l'esatto contrario di quanto si prefiggeva. Ma questo è dovuto anche a chi gestisce i processi e mette sempre a disposizione i

processi applicabili. Il personale spesso non sa quale processo è rilevante per una determinata situazione. Questo presuppone una consapevolezza situazionale e un know-how capillare, ossia esattamente ciò che i processi vogliono rendere superfluo. In un settore rilevante per la sicurezza, che è praticamente predestinato a generare situazioni sicure grazie a processi uniformi, coerenti e affermati, per i responsabili della sicurezza diventa sempre più difficile raggiungere o mantenere queste condizioni.

Tuttavia, nel caso di un esercizio particolarmente sicuro, in cui i dipendenti conoscono a fondo tutte le attività interconnesse dei vari partner e hanno modo di applicare correttamente dei processi attendibili, la possibilità di gestire i processi verrebbe meno. E quindi non ci sarebbero più i presupposti per i tanti posti di lavoro dei responsabili di processo e dei vari coach attivi nello sviluppo aziendale e commerciale, nei reparti HR, nel controlling, nelle commissioni tecniche, nei reparti di sicurezza e in molti altri settori. Dal momento che questo sarebbe un passo impopolare e socialmente intollerabile, ci si deve per forza attenere a dei processi vaghi, variabili e non facilmente interpretabili. Sempre nella convinzione che, tutto sommato, poco possa andare storto. E come responsabile di processo, raramente si corre il rischio di cadere vittima dell'inadeguatezza del proprio processo.

Unterterzen, 17.07.2023

Alle 23.09, un IR35 della SOB è entrato nella stazione di Unterterzen. All'ultimo momento, il macchinista ha visto un treno per la costruzione dei binari sul suo percorso. Grazie all'attenzione che prestava in quel momento (e probabilmente a una buona dose di scetticismo) è riuscito a fermare il treno in tempo. Nel sistema di controllo remoto Ittis, il binario risultava libero e transitabile, motivo per cui anche i segnali di entrata e uscita indicavano via libera. La cosa era probabilmente dovuta a un problema di comunicazione tra il personale di sicurezza e il controllore del traffico ferroviario. Il fatto che sia verificata questa situazione è dovuto molto probabilmente al mancato rispetto dei più elementari processi relativi alla circolazione. I dettagli esatti sono disponibili nel rapporto finale del SISI.



Svariati approcci per far fronte alla carenza di personale

Raoul Fassbind, comitato FFS V

L'azienda di trasporto pubblico della città di Zurigo ha imboccato una strada alquanto interessante e singolare per far fronte alla carenza di manodopera qualificata: vuole migliorare le condizioni di lavoro...

La VBZ ha bisogno di tempi di guida maggiori e, quindi, di una maggiore rotazione dei veicoli. Ciò è dovuto alle misure di moderazione del traffico, alla perdita delle corsie preferenziali a favore delle piste ciclabili e alla diffusione del limite di velocità a 30 km/h. A causa delle difficoltà generali di reclutamento per mantenere l'attuale forza lavoro, la VBZ si trova ora costretta a ridurre la cadenza dei propri veicoli.

Dal momento che questa misura da sola non è sufficiente, attualmente la VBZ sta portando avanti un progetto pilota per ottimizzare le condizioni di lavoro del personale di guida. Poiché si ritiene che i miglioramenti monetari siano in contrasto con l'aumento dell'efficienza e che si sia già fatto abbastanza a livello operativo con la riduzione minima dei turni di 14 ore, ora si punta su turni di lavoro ancora più flessibili e personalizzati per tutti. Anche se, con turni di 14 ore, ci si chiede come sia possibile avere ancora del tempo libero. Si tratta quindi di un approccio piuttosto teorico.

Molto pratico e pertanto anche molto interessante è l'approccio perseguito da un gruppo di progetto: ai conducenti di tram e autobus sarà nuovamente consentito ascoltare la radio. Quella che fino a qualche anno fa era una pratica comune e che poi è stata demonizzata come altamente pericolosa, ora richiede un ampio progetto per essere reintro-

dotta. È incredibile quanto poco ci voglia (o quanto poco il management ritenga che ci voglia) per rendere felici i propri dipendenti.

Che assurdità pensare di reclutare un bel po' di nuovi e costosi collaboratori lanciando un'offensiva di formazione; ... le radio ci sarebbero volute! E al giorno d'oggi sono addirittura digitali, e quindi "in", moderne e al passo con i tempi. Un'azienda che vuole ancora lavorare con delle persone reali e a condizioni ragionevoli è da stigmatizzare. A parte gli scherzi, è legittimo sperare che anche la ferrovia decida di rendere di nuovo più sopportabili le monotone giornate sulla propria rete relativamente ben protetta con un po' di bella musica, se perfino la VBZ consente di farlo nel brulicante traffico misto sulla Bahnhofstrasse? Penso che sarebbe proprio una buona idea.



Foto unsplash Olena Bohovk

Concetto di sicurezza alle FFS

Interessanti dichiarazioni del CEO delle FFS Vincent Ducrot sul tema della sicurezza
Équipe tecnica del VSLF

Nel video informativo interno "Vincent Ducrot aktuell", il CEO si rivolge ai collaboratori delle FFS con notizie, sviluppi e riflessioni attuali. Nell'edizione del 1° giugno 2023 affronta il tema della sicurezza facendo, tra l'altro, le seguenti dichiarazioni:

Per quanto riguarda la sicurezza presso le FFS, una Second Opinion (secondo parere) individua quattro aree di intervento:

- Consentire un maggiore margine di manovra nei processi e implementarli in modo meno rigido.
- Il flusso di informazioni deve essere ridotto. Ci sono troppe informazioni e questo crea confusione.
- I dirigenti devono essere più consapevoli del loro ruolo. Il capo controlla che i suoi collaboratori agiscano in modo sicuro.
- I suggerimenti di miglioramento devono essere riportati meglio.

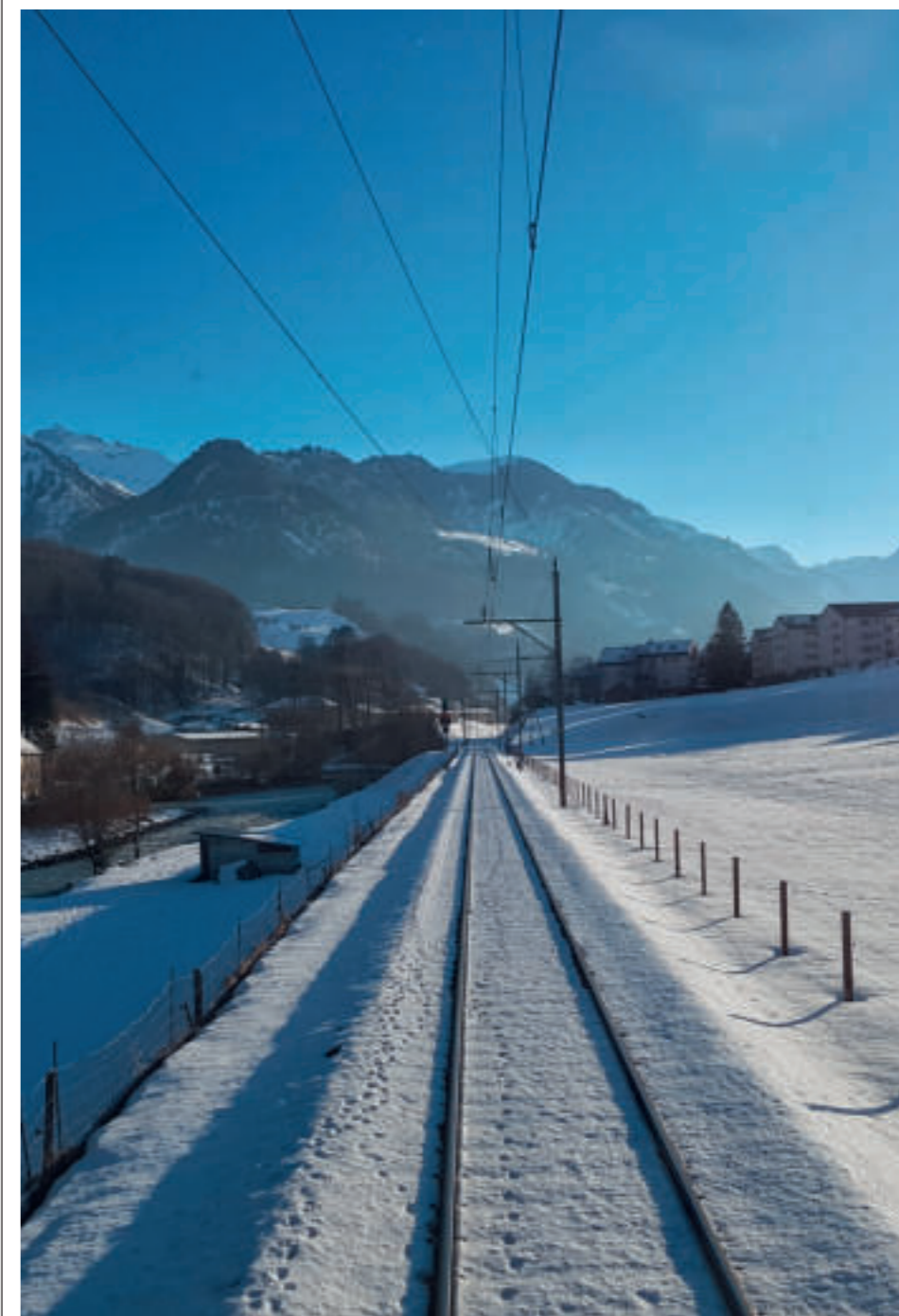
Qualche commento e osservazione sui singoli punti.

"Maggiore margine di manovra nei processi" significa che i creatori dei processi vi si attengono per ottenere i loro attestati di sicurezza e non doversene assumere la responsabilità.

Dal momento che un numero sempre maggiore di processi, talvolta anche contraddittori, ostacolano sempre più spesso l'attività pratica della base, è necessario aggirarli quanto più possibile. Naturalmente la responsabilità ricade sull'utente stesso. Se non ci si deve attenere ai processi in maniera rigida, questi dovrebbero essere formulati di conseguenza e al personale dovrebbero essere garantite le competenze opportune, oltre a essere formato e retribuito in modo adeguato.

"Il flusso di informazioni deve essere ridotto" sta ad indicare che si sta cominciando a perdere il quadro d'insieme e che la gestione sta diventando sempre più onerosa. Sarebbe interessante sapere chi ha così tanto tempo da allestire così tante prescrizioni, visto che servono solo a scaricare la responsabilità. Data la crescente mole di prescrizioni, risulta evidente che una maggiore interoperabilità nel settore

ferroviario sta diventando sempre più difficile. Agire in sicurezza è assolutamente giusto e importante. Il fatto che anche i superiori debbano dare la priorità a questo aspetto significa però anche che devono offrire un maggiore supporto ai propri collaboratori, nell'interesse della sicurezza, e condividere la responsabilità esclusiva delle loro azioni.



Complessità: è proprio necessaria?

Se proviamo a esaminare gli effetti della complessità, possiamo vedere quanto l'argomento sia stratificato. Che si tratti di sfide, problemi, conflitti, seccature, interazioni, costi, implicazioni, situazioni difficili, preoccupazioni, dilemmi, problemi operativi o lacune e molto altro ancora... tutto ne fa parte. *Peider Trippi, consulente di processo*

In questo articolo cercheremo di approfondire brevemente le relazioni e delineare le possibili soluzioni attraverso degli esempi. La complessità è sempre legata ai sistemi, che su Wikipedia vengono spiegati come segue: «Un sistema (in greco antico *sýstēma* "insieme costituito da più parti individuali") può essere definito come l'unità fisica e funzionale, costituita da più parti o sottosistemi interagenti (o in relazione funzionale) tra loro (e con altri sistemi), formando un tutt'uno in cui, ogni parte, dà un contributo per una finalità comune o un obiettivo identificativo».

Ed eccoci arrivati al trasporto ferroviario, dove politici, amministratori (ora chiamati manager), autorità di vigilanza, giuristi, ingegneri, esperti climatici, pianificatori e gestori dei servizi ferroviari, responsabili del personale, esperti in digitalizzazione, macchinisti, ecc., come pure tanta tecnologia, software, veicoli, energia, rotaie e, presto, intelligenza artificiale sono parte del tutto. E a cosa serve tutto questo? Oh sì, anche il cliente ne fa parte (ciò che purtroppo spesso viene quasi dimenticato). In fin dei conti è il cliente, oltre al contribuente, che paga gli stipendi di tutte queste persone.

La complessità in un'azienda si manifesta in diversi modi. L'impatto della crescente complessità si fa sentire sotto forma di effetti negativi: aumento dell'inefficienza, aumento dei costi amministrativi, problemi di qualità, aumento dei costi, redditività insufficiente.

Dalla complessità alla semplicità

Per poter gestire la complessità, rispettivamente per portarla a un livello accettabile, è necessario esaminare i seguenti punti:

1. Evitare la complessità

Con l'ETCS è stato introdotto un nuovo sistema che sebbene porti dei benefici, non è però la soluzione a tutti i problemi attuali e ha comportato delle nuove restrizioni. Concentrandosi sull'introduzione dell'ETCS Level 1 e rinunciando a un ulteriore potenziamento dell'ETCS Level 2 (ad eccezione delle nuove linee), sono stati creati ancora più problemi

operativi, tecnici e a livello di costi.

La decisione tecnicamente corretta di non avvalersi della tecnologia di compensazione del rollio Wako per i FVDO-STO 502 è in definitiva un'ammissione di aver perseguito una strategia di approvvigionamento sbagliata (obiettivo: «la gallina dalle uova d'oro»). Questo però dimostra anche che le dipendenze nei sistemi possono creare dei nuovi problemi (ampliamenti dell'infrastruttura con ripercussioni sui costi).

Il potenziamento del nodo ferroviario di Olten creerà ancora più complessità e vulnerabilità nel "cuore" della rete ferroviaria svizzera, ossia indebolirà la resilienza di tutta la rete. Una nuova linea Zurigo-Roggwil (Ferrovia 2000plus) velocizzerebbe il traffico interurbano e creerebbe le capacità urgentemente necessarie per il traffico merci e regionale.

2. Ridurre la complessità

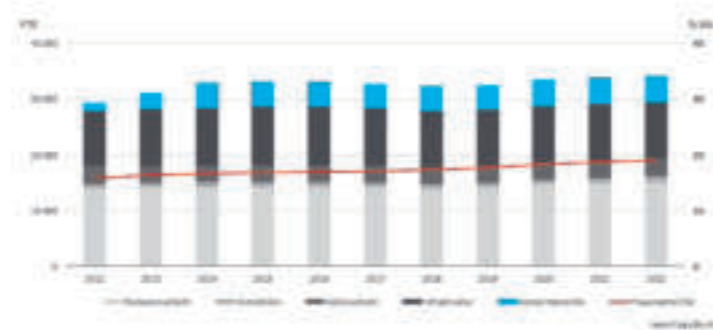
Nel 2020, il parco veicoli di FFS Traffico viaggiatori comprendeva ancora circa 20 tipi di veicoli principali e secondari. Nei prossimi 10 anni questi veicoli dovranno essere progressivamente dimezzati. A lungo termine, cioè tra circa 30 anni, si prevede una riduzione a quattro tipi di veicoli. Questo per ridurre la complessità e i costi di gestione, di manutenzione e di formazione e per aumentare la qualità.

Negli ultimi 10 anni, l'organico del Gruppo (colloquialmente noto come "mostro burocratico") è triplicato, mentre gli effettivi totali sono cresciuti solo del 15% circa. Questo dato indica chiaramente che la complessità è aumentata in modo sproporzionato. Ci si chiede perché le FFS debbano possedere, gestire e amministrare una trentina di affiliate, comprese partecipazioni e quote di minoranza. Complessivamente, nelle società del

gruppo, tra cui FFS Cargo, lavorano oltre 7500 persone (FTE). Questo equivale a oltre il 20% della forza lavoro totale. Bisogna chiedersi seriamente se le FFS possano o debbano realmente gestire delle centrali elettriche proprie o delle imprese ferroviarie come RegionAlps, Thurbo, FFS Cargo e la Zentralbahn, come pure numerosi immobili e parcheggi. L'in-

Personalbestand.

Valutazione del personale SBB in milioni



novativo scenario della ferrovia a scartamento ridotto, l'autonomia di SOB/BLS e le società immobiliari dimostrano che le cose potrebbero anche andare diversamente. E come effetto collaterale, la vendita di un immobile ridurrebbe di diversi miliardi il debito delle FFS che ammonta a 11 miliardi di franchi.

3. Gestire la complessità

Una volta create delle strutture più semplici grazie alle misure 1 e 2, ci si potrà concentrare maggiormente sul core business per poi affrontare, capire, gestire e padroneggiare le sfide con maggiore efficienza (in termini di costi) ed efficacia. In questo modo gli sforzi del CEO delle FFS Vincent Ducrot di avere un ruolo più da leader che da amministratore darebbero ancora più frutti.

Come clienti e contribuenti, dobbiamo chiederci se vogliamo che le FFS diventino sempre più simili al settore sanitario o se dovremmo piuttosto puntare su un approccio mirato, come ha fatto Novartis con una autonomizzazione del settore oftalmologico e del settore dei farmaci generici.



Foto Daniel Schärer

Frenata di servizio in caso di cambio di direzione di marcia

All'origine vi è stata una segnalazione di un macchinista al suo superiore.

All'aeroporto di Ginevra, la tavola per posto di fermata 4 (treni da 400 metri) è montata sulla banchina in modo tale che quando il treno si ferma esattamente davanti alla tavola, per partire in direzione opposta si ritrova la testa su una balise del sistema di protezione dei treni. Di conseguenza, ogni volta che il treno riparte si verifica una frenata di emergenza, con conseguente pericolo per i passeggeri che sono appena saliti. Il ripristino dell'attivazione del dispositivo di sicurezza e gli accertamenti con il capomovimento richiedono tempo e causano diversi minuti di ritardo.

Il problema è stato segnalato dal personale di locomotiva. Lo spostamento della tavola per posto di fermata di circa 10-15 m risolverebbe il problema. Sarebbe anche possibile spostare le balise sui binari, ma sarebbe molto dispendioso e si tratterebbe di chiarire la fattibilità tecnica.

Interessante, o meglio sorprendente, è la maratona di e-mail che si è scatenata, come avviene per ogni segnalazione.

Eccovi alcuni estratti:

- *La tua segnalazione verrà chiarita con il responsabile PEX/CLP di Ginevra.*
- *Secondo i periti d'esame PEX, questa cosa delle balise di partenza è nota già da tempo ed è stata segnalata a infrastruttura.*
- *Anche il veicolo PEX è stato informato per verificare se può occuparsi della questione.*
- *I mulini macinano lentamente.*

- *Non ho ancora ricevuto alcun feedback al riguardo.*
- *Si accetta a priori che al momento della partenza si attivi l'errore alla balise, altrimenti con il treno si dovrebbe arrivare proprio davanti al segnale con il rischio di un caso di superamento di segnale.*

Risposta del macchinista:

Bene. Se la vostra filosofia è questa, ossia che si mette in conto un'eventuale frenata di emergenza, in futuro NON farò più segnalazioni per le frenate di emergenza. Questa è un'evidente prova di incapacità e conferma l'atteggiamento del "menefreghismo", ciò che è decisamente poco professionale. Deve prima succedere

re qualcosa, come una persona anziana che cade sul treno e sbatte la testa. Ma questo non sembra avere importanza. ...

Macchinista FFS traffico viaggiatori (Nome noto alla redazione).

In seguito siamo stati informati che si è deciso di spostare la balise dell'infrastruttura FFS lungo i binari. I lavori dovranno stati effettuati entro la fine di luglio.

Équipe tecnica del VSLF:

Un semplice comunicato al personale di locomotiva non può rappresentare una soluzione definitiva al problema, in quanto le tavole per posto di fermata rappresentano dei segnali a sé stanti, hanno una loro validità e non necessitano di ulteriori spiegazioni via PDF.

Il fatto che PEX Traffico viaggiatori e Infrastruttura non riescano a trovare insieme una soluzione non è una novità. Di principio, Infra crea le strutture e

queste dovrebbero essere accessibili alle ITF senza problemi. Altrimenti i processi non sono corretti.

I problemi legati all'interazione tra lunghezza utile dei binari, lunghezza dei treni di 401 metri, scarsa visibilità dalla cabina di guida, posti di fermata a pochi metri dai segnali di arresto, tavole per posti di fermata rilevanti per la sicurezza e balise disseminate sui binari sono ben noti. Tutti questi aspetti possono essere gestiti solo in parte, comportano una guida più lenta e, pertanto, una perdita di tempo.

Se i treni diventano sempre più lunghi, arrivare ad un determinato punto diventa sempre più difficile e bisogna avvicinarsi sempre di più ai segnali di fermata, ciò che richiede semplicemente sempre più tempo. Inoltre, l'ETCS Level 1 BL 3 limita ulteriormente la corsa fino ai segnali disposti su fermata. Questi secondi e minuti mancano poi ai passeggeri per cambiare treno.

Da non sottovalutare il fatto che il personale di locomotiva dà una priorità sempre maggiore alla prevenzione delle frenate di servizio e al fatto di preservare i propri nervi. ➤



Prescrizioni anziché responsabilità?

Le situazioni che creano insicurezza spesso non vengono appianate. Si preferisce aggiungere un'info alla giungla di prescrizioni. Un modo elegante per scaricare la responsabilità sugli altri.

Équipe tecnica del VSLF

Una nuova prescrizione nel regolamento delle FFS: FFS I-FUB 06/23, valida dal 16.10.2023. Destinatari: macchinisti ITF.

A Oberriet e Buchs SG, si verificano delle situazioni pericolose a causa della mancanza di protezioni laterali sui binari 22 - 2 - 52, 71 - 81, 72 - 82 e 61 - 71 - 81.

Su questi binari di norma sono vietati i movimenti di manovra e lo stazionamento dei veicoli. I movimenti di manovra e lo stazionamento dei veicoli su questi binari sono consentiti nei seguenti casi: in caso di guasti e incidenti o di lavori di manutenzione.

Cosa significa concretamente questa nuova prescrizione?

Ogni macchinista che percorre questa linea

in qualsiasi momento deve sapere a memoria che non è consentito effettuare manovre sui binari elencati. Queste prescrizioni estremamente specifiche sono in costante aumento e sono già in vigore in molti posti. Non è comunque possibile controllarle di continuo sull'intranet delle FFS durante ogni singola corsa. Resta da vedere se sia sensato gestire le prescrizioni in questo modo.

Perché FFS Infrastruttura emette simili prescrizioni?

Le prescrizioni servono a segnalare i guasti agli impianti mediante PDF. Agli autori non interessa se il regolamento può effettivamente essere applicato o meno; la responsabilità intanto è stata trasferita. Che si tratti del personale di locomotiva o dei colleghi del servizio movimento è secondario.

Perché qualcosa di inderogabile non viene risolto diversamente nell'interesse della sicurezza?

Il mittente sostanzialmente non ha alcun interesse e i destinatari non si possono nemmeno opporre. Anche da parte delle ITF le prescrizioni vengono semplicemente inoltrate al personale, che non viene formato ma comunque viene interrogato nell'ambito dell'esame periodico.

Come si può migliorare qualcosa?

Probabilmente non è possibile. Il VSLF intende scrivere a FFS Infrastruttura e all'UFT in qualità di autorità di vigilanza per segnalare il problema. Se mai dovesse verificarsi un'irregolarità, così saremo in grado di tutelare efficacemente il personale. Ma questo presuppone che prima debba succedere qualcosa. ➔

Giorni di malattia

Martin Geiger, comitato del VSLF

Come in molte altre imprese svizzere, anche alle FFS i giorni di malattia sono aumentati. Da una valutazione più approfondita, come fortunatamente viene fatto alle FFS, risulta che i motivi sono molto diversi e che al momento non è ancora possibile trarre delle conclusioni. Tuttavia, per la gioia del VSLF, il personale di locomotiva è di nuovo in ottima forma dopo la fase del coronavirus. Anzi, sta addirittura meglio di prima della pandemia. I numeri variano notevolmente a seconda della categoria professionale e talvolta salgono di più del doppio da una categoria professionale all'altra. Appare logico che il numero di giorni di malattia durante la fase del coronavirus sia più alto per le categorie professionali che lavorano costantemente in mezzo alla gente rispetto a coloro che svolgono la loro attività piuttosto isolati. Entrano inoltre in gioco anche molti altri fattori.

Bisognerà attendere le valutazioni per capire se esiste un collegamento diretto anche tra la carenza di personale e il suo potenziamento attraverso delle nuove assunzioni. Questo spiegherebbe, almeno nel caso del personale della locomotiva, perché adesso siamo meno malati rispetto a prima della pandemia. L'offensiva formativa sembra avere effetti anche in questo ambito. ➔



Controllo finale di assistenza clienti

Hubert Giger, presidente del VSLF

A partire dal nuovo orario 2023, il controllo finale dei treni sarà obbligatorio. Ciò è dovuto a considerazioni giuridiche. La procedura in caso di anomalia è ancora aperta.

Da quando, oltre 30 anni fa, sono stati introdotti i treni passeggeri non accompagnati, non è mai stato definito chi deve effettuare il controllo del treno al termine del servizio e prima che i treni vengano stazionati nei binari di servizio, per verificare se nelle carrozze ci sono ancora dei passeggeri. Martin Binggeli, responsabile del personale ferroviario regionale, spiega in una newsletter delle FFS del 18 maggio 2009 che questo comporta dei pericoli: "Se un passeggero è seduto o dorme su un treno che è stato chiuso e stazionato nella stazione terminale, la cosa potrebbe risultare pericolosa: Nella peggiore delle ipotesi, il passeggero scende giù da un treno fermo e cammina lungo i binari alla ricerca dell'uscita, rischiando così la vita".

Il VSLF si sta occupando di questa problematica sin dal 2009, in quanto la mancanza di linee guida e processi comporta un rischio maggiore per il personale di locomotiva e i passeggeri.

Dopo molti interventi, prescrizioni di breve durata e processi imprecisi, lo scorso maggio FFS Traffico viaggiatori ha presentato una nuova regolamentazione chiara.

Nel confronto tecnico con le parti sociali del 19.05.2022, è stato assegnato il mandato di chiarire la responsabilità penale in caso di incidente che coinvolge i passeggeri in un'area di stazionamento. Successivamente, è stato formulato un parere giuridico.

Attualmente, una direttiva impone al personale di effettuare un controllo interno: "Se c'è tempo sufficiente, il personale deve effettuare un giro d'ispezione nella stazione terminale". Soprattutto la formulazione "se c'è tempo sufficiente" lascia al personale un margine di interpretazione troppo ampio. Alcuni treni sono infatti esclusi da tale obbligo, adducendo la mancanza di tempo. Il

controllo interno deve essere effettuato successivamente in un luogo adatto.

Dalla presentazione: "In caso di rischi noti e del ripetersi di episodi analoghi, si devono tassativamente adottare e attuare delle misure necessarie e appropriate.

Se non vengono adottate delle misure per ridurre al minimo i rischi noti, è possibile una responsabilità penale nei confronti dei superiori/membri della direzione".



Per risolvere il problema si propone che, a partire dal nuovo orario del 10 dicembre 2023, il controllo interno dei treni non accompagnati venga assegnato su base obbligatoria al macchinista o al manovratore, con una nuova componente del servizio.

Questa soluzione è intesa a limitare il margine di interpretazione del personale e a prescrivere o escludere esplicitamente i controlli interni su tutti i treni prima del loro stazionamento. Il luogo del controllo viene inoltre definito in modo specifico.

Valutazione

Ci fa piacere che questa importante questione venga finalmente presa sul serio e che venga regolamentata in modo definitivo dopo oltre 30 anni di esercizio senza personale di accompagnamento. Tuttavia, come di solito accade, viene regolamentato solo l'esercizio normale e tutti gli eventi non pianificati vengono lasciati al personale in prima linea.

Ciò che manca è un'istruzione chiara che specifichi che la tutela dei passeggeri viene sempre al primo posto e che pertanto questo può comportare dei ritardi e delle interruzioni nel normale esercizio. La scelta è quindi lasciata al singolo, a seconda della situazione. In linea di principio, sarebbe però consigliabile la linea d'azione più sicura.

Ciò che è interessante è la motivazione che ha spinto i reparti delle FFS ad affrontare questo problema. "Se non vengono adottate delle misure per ridurre al minimo i rischi noti, è possibile una responsabilità penale nei confronti dei superiori/membri della direzione". Non si tratta quindi dei nostri clienti e nemmeno del personale, bensì di tutelare i superiori e i membri della direzione da un'eventuale responsabilità penale. In questo modo i superiori e i membri della direzione si tutelano con uffici legali e molte risorse. Probabilmente è per questo che il nuovo valore delle FFS è la "responsabilità".

Proprio per questo è quindi ancora più importante che noi, come associazione professionale, cerchiamo di tutelare il personale. Grazie alle nostre numerose segnalazioni e ai nostri interventi presso i vari reparti e dipartimenti, richiamiamo proprio questi dirigenti a far fronte alle proprie responsabilità. Questo ci permette di sostenere gli eventuali collaboratori che sono stati accusati e in questo modo possiamo anche trovare delle soluzioni. Non possiamo dire a nessuno come lavorare, ma da questa argomentazione emerge chiaramente chi, in primo luogo, dobbiamo tutelare. ➔

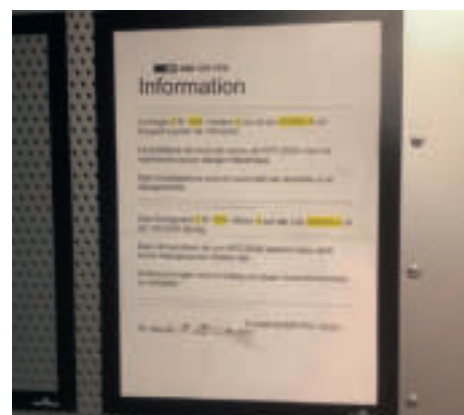
Intensità acustica

Équipe tecnica

Dalla ristrutturazione delle Re 460, il livello di rumorosità delle locomotive è aumentato in modo significativo.

Di principio, l'inquinamento acustico nelle cabine di guida è elevato e le sollecitazioni a cui l'udito viene sottoposto giornalmente si protraggono per ore.

Informazioni in una Re 460: "Il problema del rumore è noto a PDT-DGS, ma non sussiste un pericolo di tipo meccanico". Il rumore non nuoce alla locomotiva, ma nuoce alla salute del macchinista.



Livello di rumore su una Re 460:

Fermo Interruttore principale spento:	41 dB
Fermo Inverter emette impulsi:	52 dB
40 km/h	65 dB
100 km/h	75 dB
110 km/h	74 dB
120 km/h	74 dB
Segnale acustico di avviso	81 dB

Bisbiglio	30 dB
Conversazione normale	60 dB
Traffico	70 dB
Rumore mensa, ufficio open-space	75 dB
Discussione, suono del pianoforte	80 dB
Cantiere	85 dB

Possibili problemi di apprendimento e di concentrazione da	40 dB
Limite massimo per attività che richiedono concentrazione	55 dB
Possibili danni all'udito in caso di esposizione prolungata da	60 dB
Aumento del 20% del rischio di malattie cardiovascolari in caso di esposizione prolungata da	65 dB
Possibili danni all'udito in caso di esposizione di 40 ore settimanali da	85 dB

Lo stesso numero per due locomotive

Équipe tecnica



Loc 11300 e 11172 a giugno 2023 davanti al deposito F di Zurigo

Un determinato numero di locomotiva viene solitamente assegnato a un singolo veicolo. Ma ci sono state anche alcune eccezioni.

In Svizzera, almeno a partire dall'elettrificazione, ci sono solo due numeri di locomotiva ad essere stati assegnati una seconda volta dopo la demolizione delle locomotive originarie e che quindi hanno riguardato due locomotive diverse. (Se l'affermazione non dovesse essere corretta, vi preghiamo di farcelo sapere.) Si tratta dei numeri 11172 e 11300, e cioè entrambe le attuali Re 4/4 II o Bo'Bo', come le chiamano gli anziani.

La 11300

È stata smantellata presso l'officina principale HW di Zurigo in data 31.12.1964 e nel 1965. La Ae 4/8 era una locomotiva sperimentale delle FFS destinata a testare la trazione elettrica. È entrata in servizio il 30 marzo 1922 con i numeri di serie SLM 2719/1920 e BBC 1422. Al momento della messa in servizio nel 1922 aveva il numero 11000, che nel 1929 è stato cambiato in 11300. (Nel 1934 il numero 11000 è stato assegnato a una Ae 4/7). La costruzione articolata come locomotiva a telaio con cassa a tre elementi consentiva una buona tenuta in curva. Per via della sua struttura, la locomotiva era stata sopranno-

minata "Tatzelwurm" (lucertolone a quattro zampe) o "Feldschlange" (biscia campagnola). La Ae 4/8 era dotata di quattro motori di trazione identici, ma con diverse trasmissioni individuali. Il telaio anteriore della locomotiva era dotato di trasmissioni Tschanz, il secondo telaio di trasmissioni BBC (Buchli).

Dal punto di vista tecnico questa locomotiva non aveva però più una particolare importanza, in quanto al momento della sua consegna erano già in servizio la Be 4/7 con trasmissione Westinghouse e le prime Ae 3/6 I con trasmissione Buchli.

La Ae 4/8 veniva impiegata nel servizio misto. Dopo che nel 1961 erano state montate nuove ruote dentate sulla trasmissione Tschanz, il 31 dicembre 1964 la locomotiva è stata messa definitivamente fuori servizio e nel 1965 è stata demolita presso l'officina principale HW di Zurigo.



Targa della locomotiva Ae 4/8
Foto: Collezione Sigi Liechti



Ae 4/8 11300 vor einem Schnellzug in den 1920er Jahren

(Testo: Manfred Feiss)

Il 12.06.1974 è entrata in servizio una Re 4/4 II con i numeri di serie SLM 4946/1972 BBC 7853 SAAS, a cui è stato assegnato il numero 11300 (dalla serie 11101 e, più tardi, fino al 11396 con la Re 4/4 III) ed era quindi la prima locomotiva a ricevere il numero del suo predecessore.

La 11172

La locomotiva 11172 era una Re 4/4 II che è stata consegnata il 13 agosto 1970 con i numeri di serie SLM 4734/1968, BBC 7657 e MFO SAAS.



Incidente ferroviario del 1978 a Vaumarcus

L'8 dicembre 1978, la locomotiva alla testa di un treno merci si era scontrata con un altro treno merci fermo davanti al segnale di Vaumarcus. Nell'incidente il macchinista aveva perso la vita. I danni materiali erano stati ingenti e circa 100.000 litri di bitume liquido erano fuoriusciti da due vagoni, finendo in parte nel lago di Neuchâtel. La locomotiva era poi stata messa fuori servizio e demolita ancora nel dicembre 1978.

Anche la locomotiva 21 era una Re 4/4 II ed era stata fornita alla Mittel-Thurgau-Bahn MThB l'11.9.1969 con i numeri di serie SLM 4797/1969, BBC 7715 e MFO SAAS. La sua numerazione si collocava tra le locomotive FFS 11215 (29.12.1970, SLM 4777/1968, BC 7700, MFO SAAS) e 11216 (21.09.1971, SLM 4813/1970, BBC 7720, MFO SAAS).

Le FFS hanno rilevato la locomotiva 21 dalla MThB e l'hanno messa in servizio il

1.11.2002 con il numero 11172 (vedi articolo sul 50° giubileo della locomotiva MThB). È stata quindi la seconda locomotiva a cui è stato assegnato il numero di un suo predecessore.

Per motivi di completezza, va ricordato che dal 1919 al 1920 le Fb 2x2/3 erano numerate da 11301 a 11307 e nel 1920 erano state rinominate in Be 4/6 da 12301 a 12307 (serie fino al no. 12342).

Dal 1964 al 1967, anche i primi 6 prototipi della Re 4/4 II erano stati numerati dal 11201 al 11206. Dal 1919 al 1920, anche alla Be 3/5 12201 era stato assegnato il numero 11201.

In Francia, la Be 2/5 11001 era stata messa in servizio dalla Ferrovia del Midi nel 1919 come E 3301 e nel 1918 era passata alle FFS, dove dapprima le era stato assegnato il numero 10001 e poi il 11001. Nel 1946, il numero 10001 era stato assegnato ad una Re 4/4 I, mentre nel 1934 il numero 11001 era stato assegnato ad una Ae 4/7.

Un giubileo in sordina in Turgovia: la Re 4/4 no. 21 festeggia il suo 50° anniversario.

2019 «Weinfelder Anzeiger Online»

Michael Mente, Weinfelden (per gentile concessione)



Viaggio di ritorno di un treno speciale dell'agenzia di viaggi Mittelthurgau dalla Germania settentrionale con una Re 4/4 II 21, due vagoni letto DB WLABm e carrozza cuccette DB Bcm come treno 46314. Da Costanza a Weinfelden, il treno trasportava anche un carico di merci. Nei pressi di Siegershausen, 15.7.1986

Foto: Hans Thalmann

Le locomotive con la denominazione Re 4/4II sono tra le più conosciute in Svizzera. Sebbene sembrino intramontabili, hanno ormai una certa età e le prime locomotive sono già state vendute, dismesse o rottamate. Anche l'ex Mittel-Turgau-Bahn aveva in servizio una locomotiva di questo tipo. Questo esemplare gode ancora di ottima salute: un incontro con la festeggiata di Weinfelden.

Viene fotografata di continuo e ancora oggi viene rimpianta dagli intenditori: stiamo parlando di una locomotiva delle FFS, un mezzo di trazione a quattro assi del tipo Re 4/4II di colore rosso.

Che cos'ha di speciale? A differenza di molte sue sorelle, che insieme formano la più grande famiglia di locomotive mai costruita in Svizzera, la locomotiva elettrica con il numero di servizio 11172 ha solo degli stemmi attaccati sulle parti frontali e dei numeri incollati. Sulle altre, queste insegne sono realizzate in acciaio cromato.

La locomotiva turgoviana un po' ignorata

Ma non è questo il motivo dell'attenzione riservata a questa locomotiva a prima vista poco appariscente e mal equipaggiata - all'interno non lo è affatto: si tratta in realtà

di una vera turgoviana e, più precisamente, del pezzo forte dell'allora Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) che la utilizzava un po' come "tuttofare", proprio come le FFS, ma in particolare modo per il trasporto merci. Quando la «Thurgauer Staatsbahn», con sede a Weinfelden, è stata liquidata nel 2002, la locomotiva è passata per un breve periodo a Thurbo e nel 2005 è diventata proprietà delle FFS (traffico viaggiatori).

Silenziosa e affidabile. Così silenziosa, infatti, che ci si è quasi dimenticati del suo 50° compleanno: è stata messa in servizio a Weinfelden il 12 settembre 1969 e fino al 1971 è stata temporaneamente in servizio a noleggio, ma poi è diventata proprietà esclusiva della ferrovia privata turgoviana. I suoi servizi erano urgentemente necessari perché con l'elettrificazione della linea Costanza-Weinfelden-Wil, oggi gestita da Thurbo e FFS, il volume di traffico e il traffico merci, in particolare il trasporto di petrolio, erano cresciuti rapidamente nel 1965.

Cavallo di battaglia per la ripresa economica

Con la sua apparizione, l'ultima automotrice diesel rimasta - una delle tante particolarità della MThB - è stata inviata nel

Montafon per trascorrere i suoi ultimi anni di vita. Il lavoro delle nuove automotrici ABDe 4/4, due delle quali (le no. 12 e 16) sono attualmente in servizio presso il «Ver-ein Historische Mittel-Thurgau-Bahn», con l'impiego delle Bo'Bo', come vengono anche chiamate queste locomotive, è stato in parte alleggerito.

La Re 4/4 II, alla quale la MThB aveva assegnato il numero 21, era inizialmente nel consueto colore verde, con l'elegante stemma turgoviano sulle fiancate anteriori. Dopo una collisione avvenuta l'8 maggio 1991 a Lengwil, la locomotiva è stata dotata di fari moderni e dei nuovi colori verde-crema della MThB che l'hanno accompagnata fino alla fine, quando è stata riverniciata dalle FFS.

Questa locomotiva ha segnato la movimentata storia della MThB dopo l'elettrificazione, in particolare l'impressionante fase di espansione degli anni '90, che ha esteso il suo raggio d'azione ben oltre l'area originaria.

Le locomotive di questo tipo, costruite a partire dal 1964, sono ora conosciute come Re 420 e la «nostra» loc adesso ha una nuova stazione di residenza come 11172 o, recentemente, 91 85 4420172-9: Bellinzona.

Questa elegante locomotiva di linea (velocità massima 140 km/h, potenza 4650 kW) è stata costruita dai grandi nomi dell'industria ferroviaria svizzera dell'epoca (SLM, BBC, MFO, SAAS) e dimostra ancora oggi di essere molto affidabile.

Al punto che viene costantemente ammodernata presso i servizi delle FFS per essere mantenuta al passo con le esigenze moderne: impianto di climatizzazione e sistema di controllo dei treni ETCS della Siemens, che ne consente un vasto impiego. Seguirà prossimamente un sistema di misurazione dell'energia.

Arzilla e al passo con i tempi

Festeggia il suo 50° compleanno in piena forma. A questa età la questione del pensionamento è però lecita. Soprattutto tenuto conto del fatto che molti dei suoi fratelli sono già finiti sotto la fiamma ossidrica. Naturalmente, la questione non è urgente, visti gli aggiornamenti tecnici. Interpellate sulla questione, tuttavia, le FFS dichiarano che la locomotiva rimarrà in servizio almeno fino al 31 dicembre 2026.

Tra l'altro, il fatto che alle FFS la locomotiva porti il numero 11172 è una coincidenza storica e fa in qualche modo parte dell'immagine che trasmette con i simboli che vi sono applicati: nel 1978, una locomotiva delle FFS dello stesso tipo con questo numero (costruita nel 1970) è stata demolita dopo un incidente ed è qui che è poi subentrata la locomotiva MThB

Prospettive

La «nostra loc», che ha subito anche degli incidenti, al momento è tecnicamente al top - in piena forma, si potrebbe dire. Cosa ne sarà dell'arzilla signora dopo il 2026 è ancora tutto da vedere.

Se dovesse tornare a casa, il «Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn» sarebbe sicuramente il posto adatto, in quanto non solo potrebbe dare alla locomotiva un degno posto d'onore, ma anche assicurarle un buon impiego. Il fatto che lì incontrerebbe l'automotrice no. 12 meglio conservata, proprio quella ABDe «Weinfelden» con la quale è stata coinvolta nell'incidente del 1991, è solo un'ironica coincidenza della storia, ma che dimostra quanto questi veicoli siano robusti e affidabili, nonostante tutto, negli anni.

Comunque sia, sarebbe bello se la locomotiva indossasse di nuovo l'abito color verde-crema. Ad ogni modo, gli stemmi turgoviani sono custoditi con cura e possono essere restituiti alla loro antica proprietaria in qualsiasi momento.

Segnali di avvertimento

Équipe tecnica del VSLF

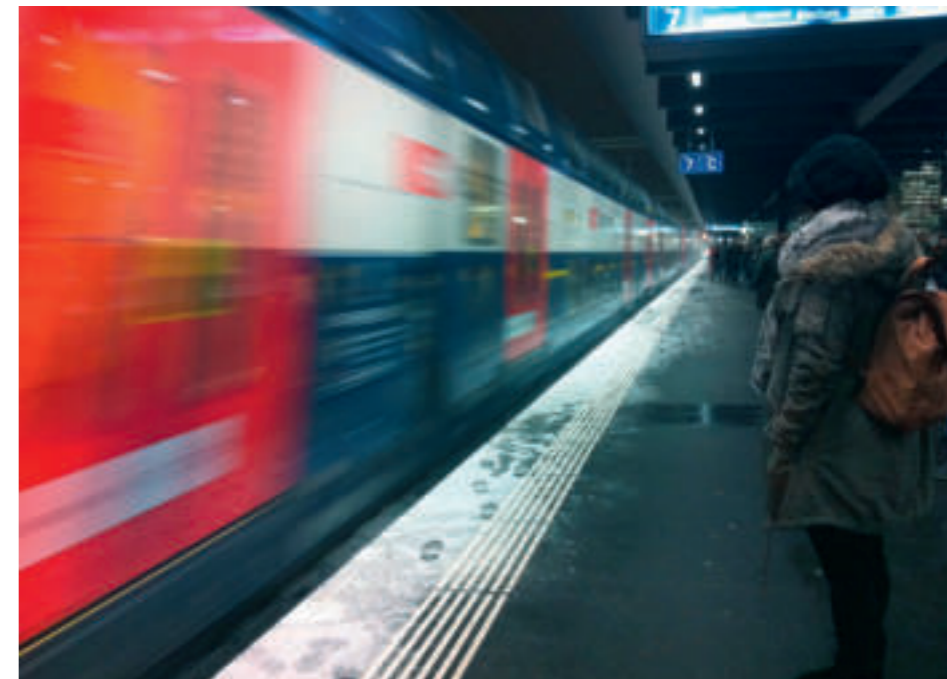


Foto: Rosmarie Hubmann

Un avvisatore acustico con un volume inferiore a quello di un fischietto o di un tifone potrebbe aiutare a prevenire gli incidenti.

Bote der Urschweiz
7 settembre 2023

Operazione di soccorso alla stazione di Zugo

Una donna è stata sfiorata da un treno in arrivo e ci è finita sotto.

L'incidente si è verificato mercoledì sera alle 17.30 alla stazione di Zugo. Secondo le indagini svolte finora, una donna stava camminando sulla banchina quando è stata colpita da un treno in arrivo. A seguito di ciò, la 63enne è caduta ed è finita sotto l'Interregio diretto a Zurigo.

Dopo le prime cure mediche, la donna è stata trasportata in ospedale con ferite potenzialmente letali. Le circostanze esatte dell'incidente sono attualmente oggetto di indagine.

Dato il numero sempre maggiore di passeggeri presenti sulla banchina, aumenta anche il rischio che si verificano simili incidenti. Il macchinista di un treno in arrivo ha unicamente la possibilità di trasmettere dei segnali di avvertimento. A questo scopo ci si avvale del fischio della locomotiva o, più recentemente, del tifone o del dispositivo di segnalazione acustica Makrofon.

“Il Makrofon è un dispositivo installato sui veicoli in grado di produrre un forte segnale acustico con una frequenza fissa”.

Le persone che si trovano nelle immediate vicinanze del Makrofon purtroppo rischiano di danneggiare l'udito o di finire nella zona pericolosa per lo spavento. Per tutelarsi, è consigliabile prestare maggiormente attenzione al segnale di avvertimento.

Un "clacson" come quello suggerito dal VSLF per attirare l'attenzione senza far suscitare i passeggeri a tutt'oggi ancora non è ancora presente sui veicoli.

È sorprendente come, per motivi di sicurezza, ogni porta di accesso emetta di continuo un segnale acustico, mentre un treno possa semplicemente raggiungere di soppiatto la banchina senza fare il minimo rumore.

Sulle Re 460 era stato programmato di serie che, in caso di frenata di emergenza, il tifone si attivasse automaticamente alla massima potenza. Purtroppo, si attivava anche quando ci si avvicinava a dei vagoni e, per necessità o accidentalmente, si effettuava una frenata di emergenza. Alcuni colleghi di manovra presenti avevano riportato problemi di udito. Come era prevedibile, l'idea si era rivelata impraticabile e vi si era rinunciato. È un peccato che prima si sia dovuto compromettere la salute dei nostri colleghi.

Viaggio di piacere in un prodotto di punta

Il mondo pare destinato a scomparire a causa dei cambiamenti climatici. Una soluzione sarebbe quella di trasferire gli spostamenti dall'aereo alla ferrovia. Per i viaggi fino a sei ore si dovrebbero utilizzare i treni ad alta velocità, mentre per le distanze più lunghe si sta cercando di ripristinare l'offerta dei treni notturni, che è stata deliberatamente smantellata nell'arco di 20 anni. *Hubert Giger, macchinista FFS Zurigo*

Il mondo pare destinato a scomparire a causa dei cambiamenti climatici. Una soluzione sarebbe quella di trasferire gli spostamenti dall'aereo alla ferrovia. Per i viaggi fino a sei ore si dovrebbero utilizzare i treni ad alta velocità, mentre per le distanze più lunghe si sta cercando di ripristinare l'offerta dei treni notturni, che è stata deliberatamente smantellata nell'arco di 20 anni.



In quest'ottica, io e mio fratello abbiamo deciso di andare in vacanza dalla Svizzera ad Amburgo insieme alle nostre compagne, naturalmente con il nuovo Nightjet delle ferrovie federali austriache ÖBB. Non vedevamo l'ora di salire a bordo del vagone letto per 4 persone dell'NJ 470 e, per conciliare il sonno, ci eravamo portati dietro una buona bottiglia di vino rosso.

È risaputo che dal 10 luglio al 12 settembre 2023, la carrozza 305 del treno 470/471 non è un vagone letto come previsto bensì,

in mancanza dello stesso, una carrozza a scompartimenti di 2a classe. Un po' preoccupato, qualche giorno prima ho iniziato a osservare la disposizione delle carrozze. E, in effetti, la nostra carrozza 306 era un vagone letto e non una carrozza sostitutiva con posti a sedere. Yuppi!

Nel mese di agosto è perfino successo che una sera tutte le carrozze cuccette e i vagoni letto del treno 470 venissero sostituiti da carrozze con posti a sedere di anni diversi. A quanto pare, la fornitura delle carrozze ristrutturate e di quelle nuove non sta procedendo secondo i piani e le carrozze utilizzate

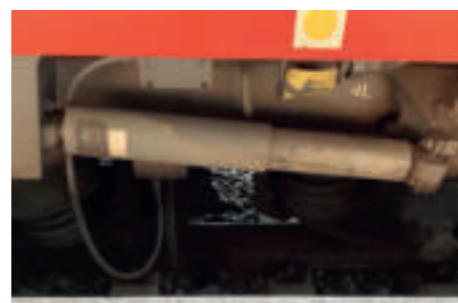
finora stanno perdendo il permesso di circolazione per mancanza di manutenzione. Intere composizioni di carri sono già finite nelle manovre. Come motivo, alquanto originale, per la cancellazione, alla fine dell'estate è stata segnalata una carrozza infestata dalle cimici.

Comunque sia, il nostro viaggio prevedeva addirittura una delle carrozze cuccette riconvertite recentemente dalle ÖBB, con uno scompartimento per quattro persone dal bellissimo design. Quando alla sera

fuori uso veniva utilizzato come deposito di materiale e un secondo scompartimento era tenuto libero come posto letto per il personale addetto alle pulizie (???). E così ci siamo ritrovati inaspettatamente nella "carrozza sfigata" no. 305. Nell'era della digitalizzazione, a quanto pare non è possibile comunicare qualche giorno o qualche ora prima del viaggio che c'è un problema, per potersi magari evitare un "viaggio così penoso".

Se non altro a noi quattro è stato assegnato uno scompartimento a 6 posti con sedili relativamente comodi da avvicinare insieme e ci sono state consegnate alcune coperte di lana con il logo delle ÖBB e dei piccoli cuscini. Un'altra birra ci ha permesso di prepararci per la notte che ci attendeva.

Mi sono reso conto che il nostro scompartimento era uno di quelli dove mancava la tendina sul corridoio laterale. Ma tutti i miei peggiori timori per le successive undici ore sono passati in secondo piano quando il carrello sotto di noi ha iniziato a ballare a circa 100 km/h. Ogni volta che il treno arrivava più o meno a 160 km/h, le vibrazioni erano così forti come se ci fosse un martello pneumatico ad alta velocità. Per tutta la notte la carrozza era stata sbalottata da una parte all'altra per circa 1 cm. Gli smorzatori antiserpeggio e i profili delle ruote dovevano essere completamente ro-



vinati, e sicuramente lo sono ancora oggi. Molto realisticamente, ci è stato dato modo di sperimentare direttamente quanto possa resistere il sistema ruota-rotaila. Purtroppo i nostri nervi non erano altrettanto resistenti.

Dormire o sonnecchiare in quattro su 6 sedili pieghevoli non è possibile. Su nostra richiesta, alle 3 del mattino il capotreno ci ha gentilmente aperto un altro scompartimento in modo che potessimo dividerci e allungare un po' le gambe. Un'ora prima del nostro arrivo ad Amburgo, le coperte e

i cuscini sono stati ritirati con un tono alquanto sgarbato, insieme all'informazione che non c'era caffè.

Dopo i primi due giorni di vacanza al nord, siamo più o meno riusciti a lasciarci alle spalle quella tortura. Come macchinista di lungo corso, io chiaramente ero in grado di sopportare meglio lo stress fisico e mentale di restare sveglio per via del rumore e delle vibrazioni.

Che per il viaggio di ritorno da Amburgo a Zurigo avremmo rifatto la stessa esperienza, non l'abbiamo saputo fino al momento in cui siamo saliti sul treno... E così siamo tornati a casa a dir poco esausti.

Durante la seconda notte insonne mi sono ritrovato a pensare ai tanti responsabili del settore dei trasporti pubblici in Svizzera. Quale slogan avrebbero trovato per giustificare un fallimento così totale? Qui non si tratta di questo viaggio. Si tratta delle prestazioni generalmente inaccettabili nel traffico transfrontaliero, non solo dei treni notturni. Di sicuro così non avremo la meglio sui trasporti aerei.

Il fatto che intere carrozze cuccette e vagoni letto vengano venduti per mesi ben sapendo che non sono disponibili, non è altro che una frode commerciale. La mancata comunicazione prima del viaggio ha probabilmente lo scopo di eludere l'eventuale rimborso completo dei costi o l'assunzione dei costi per il pernottamento in albergo. Ho perfino preso in considerazione di intraprendere un'azione legale, ma tutto sommato non credo che porterebbe a qualcosa per i passeggeri che sono stati truffati o per quel povero personale che lavora sui treni notturni.

Non è la cattiva coscienza che deve spingere la gente a spostarsi in treno, bensì la buona qualità, come del resto era in passato. Gli City Night Line CNL dell'allora DACH Hotelzug AG, negli anni '90 disponevano addirittura di una carrozza ristorante e arrivavano fino a Copenaghen. "Viaggiare in treno invece di volare", per l'appunto.

Resta da vedere se in futuro anche noi decideremo di prendere l'aereo per andare in vacanza. Il fatto che le facilitazioni per il personale FIP vengano concesse sempre meno è un motivo in più per farlo.



<https://mobimag.ch/nachtzug-probleme/>

<https://www.strobonaut.de/reisen-im-nachtzug-1-2-im-sitzwagen-von-innsbruck-nach-hamburg/>

Percorso rallentato dopo la ristrutturazione

Andreas Slemenjak, macchinista FFS

La ristrutturazione della stazione di Pfungen comporta una minore velocità di transito.

Viviamo in un'epoca in cui la transizione energetica richiede un uso consapevole dell'energia, ossia un risparmio di elettricità, per cui automaticamente ci sentiamo la coscienza sporca se solo si lascia una luce accesa. Anche con l'AdL e altri sistemi di supporto e con i corsi di formazione ci si ripromette di insegnare ai macchinisti a guidare in modo da risparmiare energia.

E cosa fa la nostra infrastruttura delle FFS? Sta ristrutturando la stazione di Pfungen – dove più volte al giorno transitano treni carichi di ghiaia e materiale di scavo che pesano fino a 1900 tonnellate – in modo tale

che adesso bisogna sempre ridurre la velocità a 60 km/h per poi accelerare di nuovo in salita. Invece di fare come prima, quando il treno poteva arrivare in folle fino a Töss.

Osservando la topografia, mi chiedo se in quel punto non si sarebbe potuto installare uno scambio per poter transitare ad almeno 80 km/h, ovvero la velocità massima consentita per questi treni.

Questo purtroppo si traduce in un consumo di energia inutilmente elevato che va ben oltre il risparmio di una corsa con l'AdL. Gli obiettivi di risparmio energetico non valgono per tutti! ➔

Lettera alla redazione

Sondaggio tra il personale di locomotiva sul prossimo seminario di formazione continua ZFR
Mail di un macchinista ai superiori in merito al sondaggio

Quando nel questionario "anonimo" si nasconde un codice di identificazione segreto....

Zurigo, giugno 2023
Cari amici della ferrovia,

Non ho dubbi che la giornata di formazione continua possa essere migliorata. Ma le modalità per raggiungere questo obiettivo mi hanno stupito e mi hanno spinto a scrivervi. Per quanto ne so, alle FFS abbiamo ancora del personale qualificato. Si tratta dei nostri esperti esaminatori e dei capi del personale di locomotiva CLP. Sulla base degli esami e dei rapporti che arrivano ogni giorno, nessuno meglio di loro sa cosa non va bene! Il mio CLP invia mensilmente una statistica sulle cose che non sono andate bene, come delle frenate di emergenza, ecc. In questo modo si sa sempre dove c'è un problema.

Anche qualche anno fa era stato fatto un sondaggio "anonimo". Mentre rispondevo, per puro caso il sole ha illuminato la mia scrivania con il foglio. Con la giusta angolazione, si poteva vedere una scritta "anonima" in rilievo - come su una banconota - con i miei dati e quelli del mio CLP di allora... Da quel momento la mia fiducia nell'"anonimato" è andata distrutta per sempre, non solo nei confronti delle FFS!

E contemporaneamente si poteva leggere quanti soldi le FFS dovranno risparmiare entro il 2030. Invece che nei sondaggi, sarebbe meglio investire questi soldi nella formazione! Ecco la soluzione giusta per questo sondaggio: c'è solo una risposta corretta: il tasto X = cancella.

Ecco la mia proposta di miglioramento: durante la giornata di formazione, spiegare in modo più approfondito le numerose prescrizioni modificate, comprese le informazioni di base. Fortunatamente, questo aspetto è già stato in parte migliorato durante l'ultima giornata di formazione.

Cordiali saluti

Engelbert ULRICH
Macchinista Gruppo 3 ZUE3 ZUE

Sondaggio sul prossimo Atelier di formazione continua ZFR

Milano, 19.06.2023
Gentile macchinista,
Il prossimo Atelier di formazione continua ZFR si terrà il 20 giugno 2023 presso l'Atelier di formazione continua ZFR di Zurigo. Il tema dell'Atelier sarà "Sicurezza e qualità del servizio".
Per partecipare all'Atelier, è necessario compilare e restituire il questionario di sondaggio. Il questionario di sondaggio è allegato a questa mail e può essere compilato e restituito in formato cartaceo o elettronico.
Il questionario di sondaggio deve essere restituito entro il 19 giugno 2023.
Grazie per la collaborazione.
Il macchinista capo del Gruppo 3 ZUE3 ZUE
Engelbert ULRICH

Viva la chiesetta di Wassen...

Daniel Wachter, responsabile della formazione VSLF e macchinista FFS V a Zurigo

La linea di montagna del Gottardo si è risvegliata dal suo lungo letargo dopo l'incidente nella galleria di base del Gottardo. Mentre i passeggeri si godono il paesaggio montano, si lavora a pieno ritmo.

Dedicata a San Gallo, la chiesetta di Wassen è uno dei simboli più famosi del Canton Uri. Poterla scorgere in lontananza per ben tre volte durante il viaggio in treno sulla rampa nord del Gottardo era probabilmente il momento clou di una gita con figli o nipoti, al punto che persino Emil Steinberger ha dedicato uno dei suoi leggendari sketch all'edificio e, in particolare, al trambusto che si levava sul treno: LUEG DA ISCH S CHILELL...! Anche il controverso duo dialettale Lo & Leduc ha utilizzato il Chileli vu Wasse nell'omonima canzone come metafora di una relazione tira e molla in cui è però meglio evitare un terzo incontro. Con l'apertura del tunnel di base lungo 57 chilometri, il mito sembrava tuttavia essere scomparso dalla scena, ma ora sta tornando di nuovo alla ribalta.

Sono trascorsi poco più di sette anni da quando, in presenza di Angela Merkel, François Hollande, Matteo Renzi e Christian Kern, gli allora capi di governo di quattro stati confinanti, l'allora presidente della Confederazione svizzera Johann Schneider-Ammann aveva avuto l'onore di tenere uno dei suoi discorsi prolissi e pieni di sinonimi a Rynächt / Schattdorf in occasione dell'inaugurazione della Galleria di base del San Gottardo. Era stata posata una nuova pietra miliare nel traffico merci in transito: treni merci lunghi centinaia di metri avevano bisogno di una sola locomotiva da Basilea a Luino. Nel traffico viaggiatori, il numero di passeggeri era aumentato del 28% dal 2016 al 2019; nel primo trimestre del 2023, in treno viaggiava il 44% in più di passeggeri verso il Ticino rispetto allo stesso trimestre del 2019 e, nel 2022, la linea del Gottardo era addirittura l'unica linea principale con più passeggeri rispetto a prima della pandemia. Questa storia di successo sembrava non avere fine, fino al grave incidente di Faido del 10 agosto 2023.

Da allora molte cose sono cambiate: Carri merci deragliati e demoliti presso il centro multifunzionale di Faido, traversine distrutte e cumuli di vetri rotti, lattine di tè freddo, confezioni di spaghetti rotte, barat-

toli di pomodoro distrutti, il tutto guarnito con il vino rosso fuoriuscito e della birra ben temperata a una temperatura di 40 gradi Celsius, operai al lavoro in condizioni di lavoro difficili, conferenze stampa, un CEO delle FFS in tuta arancione, richieste a dir poco inopportune da parte dei politici - e i macchinisti di FFS Traffico viaggiatori che, invece delle fermate di emergenza di Sedrun e Faido, adesso scorgono sempre più spesso la casa cantoniera di Pfaffensprung o le tre chiese di Giornico - e nella galleria in quota intanto ci si chiede se la statua di Santa Barbara sia ancora al suo posto.



A questo si aggiungono i cambiamenti di turni, più o meno spontanei, più o meno notificati per tempo. Pianificare la propria vita privata è diventato ancora più difficile, anche se si è assegnati a una linea. A peggiorare le cose, i macchinisti più giovani sono ormai autorizzati a circolare sulla linea di montagna con unità multiple e ci si rifiuta categoricamente di consentire loro di garantire la qualità con dei treni trainati da locomotive. Sull'asse del Lötschberg, invece, perfino i macchinisti che hanno terminato da poco la loro formazione sono autorizzati a viaggiare sulle ripide pendenze di categoria A con treni trainati da locomotive, mentre sul Gottardo, a quanto pare, nemmeno quelli che hanno diversi anni di esperienza professionale. In compenso, si stanno esaminando delle varianti più discutibili con

requisiti di formazione molto più elevati...

La responsabilità di evitare che un macchinista non abilitato venga assegnato a un treno trainato da una locomotiva non spetta né alla pianificazione né agli organi responsabili di tali decisioni, bensì al macchinista stesso. Le conseguenze sono delle telefonate aggiuntive e del lavoro supplementare per la pianificazione e la gestione, che potrebbero essere facilmente evitati.

A ciò si aggiungono le interruzioni di lavoro troppo brevi, che in teoria funzionano perfettamente al computer, ma che in realtà hanno la stabilità di una ragnatela durante un uragano, ciò che a sua volta comporta dei ritardi per i clienti e che potrebbero tranquillamente essere evitati. Rotazioni dei veicoli pianificate solo su base giornaliera anche durante una chiusura di una settimana o di un mese, manutenzione o svuotamento dei WC che di conseguenza vengono trascurati: attraversare la montagna con mezza trazione non è davvero piacevole. La ferrovia è un sistema complesso; il traffico non può semplicemente essere deviato attraverso il passo o il San Bernardino, come è avvenuto con la chiusura simultanea della galleria stradale del San Gottardo a seguito dei danni, praticamente senza restrizioni normative, dal momento che bisogna tener conto di molti altri fattori, come le restrizioni del profilo, il carico rimorchiato, le conoscenze, la disponibilità di materiale rotabile o, nonostante tutti gli sforzi di digitalizzazione, anche le capacità delle linee.

Il mondo dei trasporti è più complesso di quanto molti politici o cittadini possano immaginare. Questo si riflette non solo nelle colonne dei commenti dei principali mass media, ma anche nelle affermazioni di certi politici. Coloro che ritengono che i lavori di sgombero nella galleria di

base del San Gottardo e nella galleria stradale stiano andando troppo per le lunghe, sono invitati a dare loro stessi una mano in queste condizioni difficili sotto terra. Questo vale anche per alcuni sostenitori parlamentari che sfruttano la difficile situazione attuale per la propria campagna elettorale e per mettere in cattiva luce gli avversari politici... Tutta questa indignazione da parte dei politici e degli imprenditori mostra ancora una volta i problemi legati al benessere della Svizzera: mentre qui si fa tanto chiasso per l'uso limitato di un asse di transito, i terremoti nella catena montuosa dell'Atlante e le dighe rotte sulla sponda libica del Mediterraneo hanno intanto causato morte e disperazione, ma tutto questo viene però dimenticato rapidamente dai media locali.

Limitazione della circolazione dei treni passeggeri nella GbG - domande su domande

Un messaggio via V-App sulla Galleria di base del San Gottardo GbG mi ha suscitato molti interrogativi. Martina Keller, macchinista FFS Lucerna

Com'è possibile che noi macchinisti che conosciamo la GbG dobbiamo seguire una formazione speciale per poter attraversare questa galleria e, adesso, evidentemente basta un semplice messaggio informativo, che non richiede nemmeno una conferma, per attestare la conoscenza del nuovo concetto di salvataggio? A mio parere, questo non è accettabile. Oggi, 28 settembre, si invia un messaggio ed è già valido dal giorno dopo (nella V-App si parla però del 2 ottobre, ma se il primo treno attraversa la GbG il 29 settembre, il concetto vale effettivamente già da domani). Personalmente metto in discussione questa tattica.

Alle FFS si dice di continuo che la sicurezza ha la massima priorità. Ma se penso anche all'aggiornamento odierno in merito all'articolo sulle FFS News, allora la questione verte solo sul fatto di "tornare a viaggiare". Questo concetto di salvataggio è stato pensato con un treno passeggeri? Oppure si è

semplicemente constatato che tanto funziona anche per la galleria di base del Lötschberg GbL, per cui i macchinisti non devono fare tanto i difficili perché, in caso di emergenza, sanno già in quale sezione si trovano e come funziona e, in tutti i casi, per questa manciata di treni di sicuro non potrà succedere niente e quindi non dovremo mai fare ricorso a questo concetto?

Non capisco questa decisione e da quando in agosto i media hanno parlato di questa limitazione della circolazione, ho temuto che si sarebbe combinato qualcosa del genere, ma ho sperato che la sicurezza avesse la massima priorità - a prescindere dai tempi di percorrenza più lunghi o dalla diminuzione della capacità. Ma la speranza è andata presto delusa... Per quanto riguarda le sezioni: Supponiamo che nella sezione della stazione multifunzionale MFS di Faido si verifichi una situazione "ad alto rischio". Nella peggiore delle ipotesi, fino a dove dovrebbero camminare i passeggeri?

Il tratto danneggiato è di 8 km. Per tutti gli 8 chilometri danneggiati, i treni per l'evacuazione possono circolare nella canna ovest? In caso negativo, i tempi di spostamento più lunghi sono di 2 ore. E quando guido un treno attraverso la canna est come faccio a sapere se mi trovo nella sezione VERDE/ROSSO o BLU? Dove sono i passeggeri? Sono segnalati?

Un altro punto interrogativo: Si è riflettuto su cosa succede con lo sfruttamento della capacità dei treni GbG o dei treni sulla linea di montagna? Molti di noi sicuramente sanno bene come ragionano i nostri viaggiatori: meglio un viaggio più breve che uno più lungo. E quindi tutti preferiscono viaggiare attraverso la GbG. A farne le spese sono i miei colleghi del personale del treno che devono assicurarsi che i treni non siano sovraffollati. Che tipo di coordinamento dei viaggiatori si prevede? Nell'articolo delle FFS News si dice che è consigliata la prenotazione.



FIVE YEARS
5+
WARRANTY

LocoFolio



VICTORINOX

I.N.O.X. CHRONO
EXZELLENT
DURCHDACHT

Die vielseitigen, in unserem eigenen Werk in der Schweiz gefertigten I.N.O.X. Uhren sind eine Referenz für Schweizer Präzision.



FROM THE MAKERS OF THE ORIGINAL SWISS ARMY KNIFE™ ESTABLISHED 1884



Camminamento pedonale o il nulla!

Il macchinista Hans Jeppesen ha segnalato la presenza di un camminamento pedonale inagibile su Intranet FFS (Viva Engage) e ha linkato un documento che tratta questo argomento.

La discussione che ne è seguita rispecchia perfettamente le modalità all'interno di una grande azienda come le FFS. Qui di seguito alcune citazioni e risposte sintetizzate:

«Non voglio girarci intorno, ma il documento che hai allegato è ormai superato.»

«Ho già segnalato questa binario più volte (...), ma non è successo nulla.»

«A Berna un camminamento pedonale è chiuso già da mesi. La segnalazione è appena arrivata. A volte ci vuole solo un po' più di tempo ;-))»

«I problemi possono essere segnalati via app.»

«A Oberwinterthur l'abbiamo segnalato via app. Risposta: è così e basta, non possiamo farci niente...»

«Gli ostacoli riconoscibili nelle immagini rappresentano chiaramente un pericolo. Ma a un corso mi è stato insegnato che i condotti elettrici non sono dei camminamenti pedonali.»

«Nelle foto non vedo nessun camminamento. C'è una definizione chiara di come dovrebbe essere! Per come l'ho imparato io, i condotti elettrici non sono dei camminamenti!»

«... ma a Oberwinterthur a volte si è costretti a camminare sui condotti elettrici perché il sentiero non prosegue per via dello spazio. E anche lì, il normale percorso pedonale è stato recentemente bloccato senza preavviso con rotaie e scambi...»

«Il fatto è che non c'è un sentiero ufficiale e che il condotto dei cavi non può essere utilizzato come camminamento pedonale.»

«Bene, vedo che lì sotto c'è una macchina e anche una bella strada... Se tutto questo non porta a niente, fate mettere in sicurezza il binario dal capomovimento e raggiungete semplicemente il treno sui binari.»

«Le istruzioni <camminamenti pedonali standard> sono disponibili anche in francese?»

«I condotti elettrici non sono dei camminamenti pedonali! Quindi nelle tue foto è tutto a posto.»

«... non va affatto bene. Se ti fossi letto i commenti sugli altri documenti, è quello il percorso ufficiale. Spesso non abbiamo altro modo per raggiungere i nostri treni là fuori...»

«Grazie per il tuo feedback, stiamo facendo tutto il possibile per mantenere alta la qualità del nostro lavoro e per migliorarlo costantemente.»

«Ieri sera abbiamo raccolto la sfida e abbiamo risolto il problema in modo professionale, purtroppo al momento non posso caricare la foto. (...) OneFFS!»
Hans Jeppesen ha poi finito il suo post con la seguente frase:

«Grazie a tutti per aver risolto la situazione in tempi rapidi!»

Ci uniamo ai suoi ringraziamenti! Bene, almeno ne abbiamo parlato! ➡



Raccomandazioni inutili - Frenature imposte

Come anticipato nell'ultimo numero del LocoFolio, il problema della responsabilità in caso di cadute sul treno in futuro potrebbe diventare ancora più gravoso per i trasporti pubblici. E, ovviamente, è sempre un buon motivo per cercare qualcuno da incolpare e per emanare delle raccomandazioni inutili. E così ben presto sono state pubblicate delle informazioni sul portale ZFR delle FFS:

Ogni macchinista sperimenta, prima o poi, una frenatura imposta. Si tratta di un sistema di sicurezza importante e affidabile – anche se decisamente spiacevole per chi la subisce. Inoltre, in base alla situazione può essere anche rischiosa, poiché i viaggiatori possono farsi male. Per le FFS può anche avere importanti conseguenze finanziarie, come dimostra una recente sentenza che obbliga le FFS a pagare un risarcimento danni a una persona caduta in un treno che è sobbalzato passando sopra uno scambio. Un caso del genere potrebbe verificarsi anche durante una frenatura imposta.

Oltre a ciò, le frenature imposte sollecitano notevolmente il materiale rotabile. In questo contesto, la direzione di ZFR ritiene importante prestare maggiore attenzione a questo fenomeno. I risultati delle analisi dei casi confluiscono nell'organizzazione

della formazione di base e continua. I nuovi simulatori, ad esempio, consentono una formazione approfondita sulla frenatura imposta. Noi vorremmo mettere tutto ciò a profitto. [...]

Siamo consapevoli che le cause sono molteplici e che vanno messe in relazione ai molti milioni di treni-chilometri percorsi. Ma in ultima analisi, siamo tutti chiamati a fare la nostra parte per ridurre il numero di casi. Grazie per il vostro prezioso contributo quotidiano. Per noi e per i nostri viaggiatori.

XX Responsabile della produzione Condotta dei treni

L'informazione che la frenata automatica non va bene deve essere vista come qualcosa di prezioso. Far confluire le analisi nella formazione è piuttosto un voler mettere il carro davanti ai buoi.

Tuttavia, il fatto che "alla fine siamo tutti chiamati in causa" non può non colpire. È solo il personale di locomotiva a provocare delle frenate automatiche, che poi devono essere segnalate sotto forma di autodenucia. Le conseguenze delle frenate di emergenza sono del resto a carico del macchinista stesso, non di un team. Il fatto che la direzione si senta messa in discussione su questo tema è forse dovuto al fatto che le cifre fanno parte dei loro obiettivi annuali.

Wolfgang Hobi,
macchinista di Zurigo



Personale di locomotiva troppo caro – o forse no?

Che si tratti di guida autonoma, ottimizzazione dei servizi, delle corse di servizio, ecc. si sostiene sempre che il personale di locomotiva sia troppo costoso. Comitato del VSLF

Che non deve necessariamente essere così è confermato dalla disposizione giornaliera di BLS Cargo. Ogni giorno vengono tolti al personale di locomotiva tanti servizi per poi aggiungere una locomotiva ad un treno, ad esempio da Pratteln a Muttenz, in 9 ore. Succede anche che la Crossrail in Germania non disponga di un macchinista che conosca la linea di collegamento da Weil am Rhein a Muttenz. Allora un collega svizzero viene tolto dal servizio per guidare il treno da Weil am Rhein a Muttenz, ovviamente con un salario svizzero. I previsti servizi vengono distribuiti altrove, ciò che probabilmente poi comporta il lavoro straordinario di altri macchinisti. Da notare inoltre che BLS Cargo rinuncia volutamente ai turni di riserva a Basilea perché li ritiene troppo costosi e non commissionati. A seguito di queste misure, presso la sede di Basilea sono diversi i macchinisti che con la soppressione di tutti i servizi pianificati se ne stanno con le mani in mano, a volte per diversi giorni, oppure spostano le locomotive da un treno al binario di servizio o viceversa, o fanno avanti e indietro tra le aree di stazionamento. Può anche capitare che un servizio di guida diventi una rarità. Che questo non sia particolarmente motivante è evidente, come del resto anche la questione dei costi. In un'inserzione di lavoro per la sede di Basilea, si può leggere che è prevista la guida di treni merci sull'asse del Lötschberg e del Gottardo, come pure di treni del traffico Bimpex in tutta la Svizzera. Per alcuni colleghi la realtà è ben diversa, soprattutto in questa sede. Ci si chiede giustamente se sia realmente necessario, oppure se sia così perché la disposizione ha bisogno di diversi macchinisti a Basilea per correggere i propri errori di pianificazione.

Questo fa anche capire la considerazione di cui gode il personale di locomotiva da parte degli addetti alla disposizione. Capita anche che si possa preparare il treno previsto, ma che a guidarlo sia poi un altro collega. Dopo si resta fermi a Basilea e per tutto il turno spesso si ricevono dalle 15 alle 20 chiamate dal responsabile della disposizione. Anche questo dimostra una mancanza di esperienza da parte dei disponenti.

È chiaro a tutti che se un treno subisce un ritardo o viene soppresso si devono cercare delle alternative. Anche il fatto che si debbano avere delle riserve non è un problema. Lo stesso vale per i servizi che vengono pianificati "intorno alla sede". Anche questo non rappresenta un problema. Se però i treni circolano in orario, è incomprensibile che tutto il servizio venga smantellato e che i treni vengano assegnati ad altri macchinisti solo per far sì che nel deposito vi sia sempre un certo numero di macchinisti. In fondo, questi servizi hanno ben poco a che fare con il personale di locomotiva e sono di fatto gestiti autonomamente. Ma se si smantellano anche questi servizi, il caos è inevitabile. Lo stesso vale anche quando a un servizio vengono aggiunte delle prestazioni supplementari, come un cambio di locomotiva su un altro treno, e il tempo è insufficiente. Quanti più macchinisti si spostano in Svizzera tra due destinazioni, tanto più la disposizione potrà gestire in modo flessibile i ritardi dei treni. Cinque macchinisti in una sede periferica della Svizzera sono di scarsa utilità.

Negli ultimi anni, gli addetti alla disposizione di BLS Cargo sono già stati sostituiti

più volte. La fluttuazione è stata molto alta e pertanto anche tutta l'esperienza è andata persa. Per chiunque conosca il settore ferroviario dovrebbe essere chiaro che la pianificazione in un'impresa ferroviaria internazionale è assai vasta e complessa e non può essere paragonata a quella di un'azienda di autotrasporti. Comporta infatti una formazione approfondita che non è possibile svolgere in tre o quattro mesi. L'esperienza va poi acquisita nel corso degli anni. Resta da sperare che queste formazioni aumentino di nuovo e che, per mancanza di personale, non si preveda sempre solo una "breve" introduzione, altrimenti questa forte fluttuazione sarà destinata a continuare. Del resto, molti disponenti sono disposti a imparare di più, ad ampliare le loro conoscenze del sistema ferroviario e a ricevere una formazione migliore.

C'è anche da sperare che torni a regnare un po' di calma nell'ambito della disposizione di BLS Cargo e che si capisca che il personale di locomotiva è lì per guidare i treni e non deve essere visto solo come un preparatore di treni.

In generale, questo esempio indica che il macchinista non è il principale fattore di costo nel settore ferroviario. La BLS Cargo ha conseguito dei buoni risultati nel corso degli anni, a conferma del fatto che i costi del personale di locomotiva non hanno un impatto significativo sui costi del trasporto ferroviario giornaliero. Alla base ci sono dei costi immensamente più elevati, come le tasse per l'utilizzo dei tracciati, i costi per i costosi sistemi di protezione dei treni come il Level 1 o l'ETCS, e la manutenzione di veicoli altamente complessi.



On the right track!

Spezialist im Bereich des mechanischen Gleisunterhaltes seit 1917, wir entwickeln, konstruieren und betreiben Maschinen an der Spitze der Innovation, um den Bedarf von heute und morgen abzudecken. Erneuern, optimieren, sichern, eine ständige Notwendigkeit um das Beste anzubieten.

Spécialiste de l'entretien mécanisé des voies de chemin de fer depuis 1917, nous concevons, fabriquons et exploitons des machines à la pointe de l'innovation pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Innover, optimiser, sécuriser, une nécessité permanente d'offrir le meilleur.



www.scheuchzer.ch



Bild Daniel Schürer

Ulteriori tagli del personale nelle sedi di Coira e Sargans

In occasione dell'evento informativo del 20.9.2023, per la prima volta il personale di locomotiva di Coira e Sargans è stato ufficialmente informato sulle conseguenze del prossimo passo della cooperazione tra le FFS e la SOB. *Fabian Kessler, Raffael Bearth*

Come la scattante SOB toglie il terreno da sotto i piedi alle inerti FFS.

Nel marzo 2023, il personale di locomotiva ha appreso dai media locali e regionali che i collegamenti a cadenza semioraria nella valle del Reno sangallese (2° REX, Alpenrheinexpress), introdotti a partire dal 2025, verranno gestiti dalla SOB, nota bene dopo che due anni fa ZFR aveva assicurato che la perdita di prestazioni sarebbe stata compensata dall'assunzione dell'IR35 da parte della SOB. Tutte parole vuote! Il fatto che la direzione ZFR non sapesse nulla di questa aggiudicazione da parte della divisione Mercato traffico viaggiatori e lo abbia appreso solo più tardi, anch'essa tramite i media, dimostra che la suddivisione di traffico viaggiatori nelle divisioni Mercato traffico viaggiatori (MV) e Produzione traffico viaggiatori (PV) non ha portato a nulla, se non a creare ulteriori interfacce.

È probabile che MV non fosse consapevole delle implicazioni per le sedi di Coira e Sargans e non si sia opposto a questa scelta di ZFR. Dal momento che dal 2025 l'IR13 verrà accorciato sulla tratta Zurigo HB-San Gallo-Sargans, per le sedi di Coira e Sargans questo significa una seconda riduzione di posti di lavoro dopo il 2021, questa volta di 3-4 FTE. Nel giro di quattro anni, il numero di macchinisti nella Svizzera sudorientale è stato praticamente dimezzato. All'evento informativo, durante il quale il responsabile regionale della produzione si è fatto notare per la sua assenza, questa cruda realtà è stata assolutamente minimizzata. In una diapositiva PowerPoint si poteva leggere che "gli sviluppi sulle linee di cooperazione [...] non hanno alcuna influenza diretta sulla fornitura di servizi di ZFR".

Quindi, a quanto pare, rimane tutto com'è. Inoltre, le FFS non si stancano mai di dare sempre la colpa alla politica e all'UFT. Il fatto che l'attuazione di questo orientamento politico spetti in ultima analisi a PV e che quest'ultimo abbia semplicemente trascurato di consentire al personale di locomotiva di Coira/Sargans di circolare almeno sulle tratte IR35 con il materiale rotabile delle FFS, si cerca di giustificarlo con argomenti quali i costi elevati per il personale di locomotiva e anche con motivi legati alle sovvenzioni, che però perdono immediatamente di significato in considerazione



Foto Daniel Schürer

dell'impiego misto del personale viaggiante. Inoltre, gli IR35 sono gestiti nell'ambito della concessione TLP, motivo per cui i treni non sono comunemente sovvenzionati.

Le modalità di finanziamento del sistema di trasporto pubblico in Svizzera non sembrano essere state ancora capite da tutte le unità organizzative delle FFS. Le FFS vogliono essere presenti sui propri treni, e per questo motivo è operativo anche il personale del treno delle FFS ma, a quanto pare, il personale di locomotiva non è quello delle FFS. In generale, non si può ignorare il fatto che le FFS siano spesso ostacolate da un'ipertrofia burocratica eccessiva. Finché lì si sa chi è il responsabile, nel frattempo la SOB ha già sviluppato un concetto bello e pronto e puntualmente coglie le FFS di sorpresa in occasione delle trattative di cooperazione.

Mentre nel 2021 si era probabilmente ancora contenti di poter trasferire il maggior numero possibile di prestazioni alla SOB per poter sopperire alla carenza di personale, questa volta si è ceduto l'Alpenrheinexpress" senza motivo alla SOB in vista della riassegnazione delle concessioni per il trasporto a lunga percorrenza, per il quale la politica ha chiesto di assegnare ulteriori servizi ai partner di cooperazione. Questo tuttavia non avverrà prima del 2029. La SOB sembra essere molto più avanti delle

FFS anche per quanto riguarda l'informazione del personale interessato. Il personale di locomotiva delle FFS, per esempio, ha appreso molte decisioni sulla cooperazione con settimane di anticipo grazie ai colleghi della SOB. Ma si sa che è più facile dare al personale delle buone notizie rispetto a quelle cattive.

Ora resta da vedere cosa succederà con la cadenza semioraria della S12 Sargans-Coira. A partire da dicembre 2024, il 2° REX effettuerà una fermata a Maienfeld. È tutto da vedere se il Canton Grigioni vorrà ancora un collegamento semiorario sulla S12. Una riduzione a una cadenza oraria significherebbe un'ulteriore perdita di 3 turni o circa 5-6 posti a tempo pieno per i depositi di Sargans e Coira. Sempre che poi il treno restante sia ancora gestito da personale delle FFS. Perché a partire dal cambio di orario del 2024, la SOB allestirà una nuova sede aggiuntiva per il personale di locomotiva a Coira (da quel momento in poi 4 piccoli depositi a scartamento normale nell'area di Coira e Sargans) e soprattutto la frase sull'Infozug SOB no. 8 del 4 settembre 2023 "In vista [...] del futuro potenziale di sviluppo della sede di Coira, [...]" dà adito a giustificate speculazioni.

Dall'aprile 2024, le FFS intendono formare una classe con 4 macchinisti per Coira e 4 per Sargans. Con lo scenario descritto, entro

l'estate del 2025 dovrebbero andare in pensione almeno 11 macchinisti per non generare un surplus di personale troppo elevato, ciò che è chiaramente smentito dalla struttura dell'età dei due depositi. In occasione dell'evento informativo, il responsabile ZFR ha parlato di una piccola eccedenza di personale, che è comunque voluta per ridurre i conteggi delle ore di lavoro. Nell'estate del 2025 vedremo quanto sarà effettivamente grande questa eccedenza. È molto probabile che i colleghi appena formati saranno inizialmente trasferiti a Ziegelbrücke con il pretesto di ZWALP/AVANTI - per loro non più volontariamente, ma su base contrattuale.

Sebbene ZFR affermi di non volersi ritirare completamente dalla regione e di voler gestire direttamente almeno l'IC3 e l'IR13 a lungo termine, lentamente ma inesorabilmente si può percepire il timore di non essere più in grado di pianificare in modo produttivo i pochi servizi ancora disponibili. Non si spiega altrimenti questa promozione quasi ossessiva di AVANTI e "Autolisten" per coprire entrambe le sedi. Resta da vedere se il personale di locomotiva sarà disposto ad essere ancora più flessibile di quanto già richiesto. Ciò che è già stato dimostrato è la fedeltà delle FFS nei confronti dei propri collaboratori.

Come ultima speranza per un aumento dei servizi, in occasione dell'evento informativo è stato citato il servizio continuato a cadenza semioraria sull'IC3, che sarà introdotto a partire dal 2026. Questo però genererà più servizi solo se di notte ci sarà una fermata aggiuntiva del treno a Coira, che al momento non è prevista. Altrimenti difficilmente ci sarà più lavoro per i depositi di Coira e Sargans.

Per il personale di Coira e Sargans, l'unica speranza è che nel 2029, in occasione della prossima assegnazione delle concessioni per il trasporto a lunga percorrenza e delle relative trattative di cooperazione, le FFS si impegnino a favore di sedi periferiche per il personale di locomotiva attraenti e produttive e non subordinino praticamente tutto al mantenimento delle concessioni. Perché i partner di cooperazione sembrano essersene accorti e lo stanno sfruttando a proprio vantaggio nelle trattative contrattuali.

Già in risposta agli annunci di lavoro interni del febbraio 2023, si sono candidati meno macchinisti di quanto le FFS avevano sperato o non sono stati assunti al 100%, perché altrimenti il deposito di Ziegelbrücke si sarebbe ritrovato con un organico troppo esiguo. Non si può escludere che tutto ciò sia dovuto anche al lavoro monotono e ripetitivo nella regione. ➔

Superamento di segnale - E adesso?

Thurbo: Rivista Zugluft

Cosa succede dopo un superamento di segnale o un'irregolarità nella manovra?

Un caso di superamento di segnale rappresenta un evento incisivo nella vita di un macchinista. Thurbo ha affrontato l'argomento nella sua rivista. Il VSLF offre il proprio supporto in simili casi.

Non appena si viene a conoscenza di un simile evento, il responsabile della sede di picchetto viene informato circa la natura e il luogo dell'episodio. Questi contatta immediatamente il macchinista interessato e si fa un'idea della situazione. A seconda delle circostanze e delle possibilità, organizza quanto prima possibile un primo incontro. Allo stesso tempo, il responsabile della sede si assicura che, per la sua stessa protezione, il macchinista interessato venga sostituito in servizio il più rapidamente possibile. Il responsabile provvede inoltre a fare un backup dei dati della corsa e, se necessario, richiede anche i dati del posto di manovra alla centrale operativa.

Il giorno successivo, dopo la valutazione dei dati della corsa, ha luogo un interrogatorio che viene messo a verbale. Il colloquio si svolge sempre dopo la valutazione dei dati della corsa, in modo da poter chiarire eventuali discrepanze tra quanto dichiarato dal macchinista e i valori emersi dall'analisi dei dati. Di norma, il colloquio si svolge alla presenza del diretto superiore o del suo sostituto e di un secondo responsabile della sede.

Questo avviene per motivi di correttezza e per garantire una procedura corretta durante l'interrogatorio. Il colloquio non ha uno scopo punitivo, bensì di chiarire lo svolgimento dei fatti in modo che le autorità competenti possano analizzarlo e trarre eventuali conclusioni. L'obiettivo è quello di individuare gli eventuali punti deboli e trarne delle misure per evitare eventi analoghi in futuro.

Il protocollo, che deve essere firmato, viene poi inserito nella banca dati delle FFS insieme a tutti gli altri documenti, affinché i servizi competenti per la sicurezza e l'UFT possano avere accesso alla documentazione.

Il caso viene poi chiuso con una nota nel fascicolo, che va firmata ed è solo di natura documentale e non ha ulteriori conseguenze, dopodiché il macchinista o la macchinista può essere reintegrato/a nel servizio di guida. Questa procedura è stabilita nel CCL Thurbo (all. 6.2).

Se lo stesso macchinista commette un'altra infrazione in materia di sicurezza entro un periodo di circa 12 mesi, l'intera procedura viene ripetuta fino alla chiusura del caso. La procedura si conclude con un accordo sugli obiettivi invece che con una nota nel fascicolo (CCL Thurbo, all. 6.3).

In qualità di ITF, siamo tenuti inoltre a segnalare all'UFT, conformemente alla direttiva «Verifica della capacità professionale

o dell'idoneità di persone soggette all'obbligo di licenza secondo l'OVF che abbiano commesso infrazioni», i collaboratori che nell'arco di 12 mesi hanno causato 2 eventi rilevanti ai fini della sicurezza, o 3 eventi nell'arco di 36 mesi, con carattere di pericolosità operativa. In questi casi, dobbiamo esporre dettagliatamente all'UFT quali misure stiamo adottando per prevenire ulteriori episodi. Si può trattare, ad esempio, di una formazione teorica supplementare con simulatore di

guida, di un accompagnamento straordinario da parte di un esperto esaminatore o di una valutazione psicologica attitudinale straordinaria.

Conclusione: Nessuno viene punito e nessuno deve temere di essere licenziato dopo un simile evento! Ogni caso viene valutato individualmente e, ove possibile, si cerca sempre un modo per sostenere i dipendenti nello svolgimento del loro lavoro. Solo in casi gravi di recidiva, che denotano una certa resistenza all'apprendimento o una mancanza di ravvedimento, si può parlare di un'eventuale risoluzione del contratto.

Daniel Fust

Capo del personale di locomotiva

(Pubblicato per gentile concessione di Daniel Fust)

Osservazioni del VSLF:

Accompagnamento

È possibile farsi accompagnare ai colloqui con il proprio superiore. I rappresentanti delle associazioni del personale o delle commissioni del personale si prestano a tale scopo. Per quanto riguarda il VSLF, nella maggior parte degli accompagnamenti e degli interrogatori a seguito di un caso di superamento di segnale, abbiamo riscontrato che la nostra presenza rappresentava più un supporto morale per queste persone che un accompagnamento legale realmente necessario.

Misure generali previste

L'obiettivo di classificare i casi di superamento di segnale e le irregolarità, come pure di individuare gli eventuali punti deboli è plausibile e legittimo. Tuttavia, il fatto che dalle conclusioni tratte vengano prese delle misure che vadano oltre le indicazioni generali è purtroppo una rarità. Il fatto che i dati siano a disposizione delle FFS e dell'UFT non garantisce l'adozione di misure reali nell'infrastruttura o per quanto riguarda le condizioni di lavoro del personale di locomotiva delle ITF. Almeno, non siamo a conoscenza di misure di questo tipo.

Misure individuali

Il fatto che in determinate circostanze possano essere adottate delle misure individuali, soprattutto in caso di recidiva, è nell'interesse di tutte le parti coinvolte. Tuttavia, al più tardi nel caso di accertamenti psicologici attitudinali straordinari, cominciano a sorgere delle paure esistenziali. E qui il cerchio si chiude per quanto riguarda le richieste di rotazione dei turni a causa di problemi di sonno e di concentrazione, di lunghe durate dei turni e dei tempi di guida, e di stress sempre maggiore dovuto alle accelerazioni e alle velocità sempre più elevate. Ad eccezione dei progetti in corso per incrementare la produttività aumentando i tempi di guida, per decenni non sono state prese delle contromisure.

Un altro sviluppo che ha un forte impatto è la compattazione della distanza tra i segnali per aumentare i tempi di successione dei treni. La visione d'insieme e la logica ne risentono. I casi di superamento di segnale sono pertanto sempre una questione politica. Questo facilita l'ottenimento di garanzie di pagamento, a patto che ciò non comporti maggiori costi per il personale. E si sa che occuparsi di numeri, tabelle Excel e statistiche garantisce molti nuovi posti di lavoro.

Ciò che però accomuna tutti i macchinisti dopo un caso di segnaletica è che questo crea forti tensioni. Ci vuole tempo per elaborare quanto accaduto e ha un forte impatto sulla propria autostima. Soprattutto perché spesso è il risultato di una serie di circostanze sfortunate. La responsabilità viene attribuita più apertamente a un individuo che altrove. Non vale pertanto la pena di accelerare per un minuto di ritardo e correre rischi inutili.



Foto Georg Trüb

Sistema salariale Thurbo

Lettera alla redazione

Stimato comitato del VSLF,

A seguito dell'evento informativo delle associazioni del personale del 4 settembre 2023 a Weinfelden sul nuovo sistema salariale Thurbo, sono emerse alcune cose.

A mio avviso, le trattative sul sistema salariale Thurbo sono comunque destinate a fallire di nuovo. Soprattutto perché i macchinisti più giovani non saranno soddisfatti del lungo avanzamento salariale, quelli più anziani non vorranno recedere dal massimo e la direzione Thurbo additerà sempre il consiglio di amministrazione come la causa della mancanza di risorse finanziarie.

È un peccato che il sistema salariale sia un costante argomento di discussione sin dal 20° anniversario di esistenza della Thurbo e che in tutto questo tempo non si sia ancora trovata una soluzione ragionevole per appianare le grandi differenze salariali.

Anche questo continuo tira e molla tra i sindacati non migliora affatto la situazione.

Thurbo sa che, in un modo o nell'altro, qualunque proposta venga avanzata, almeno un sindacato si opporrà. Questo va a vantaggio dell'azienda, in quanto ogni volta le trattative vengono rinviate o addirittura sospese. Faccio appello a tutti i sindacati affinché facciano fronte comune.

A causa di anni di mancato finanziamento dei sistemi salariali della Thurbo dalla fondazione dell'azienda, i problemi non hanno mai potuto essere risolti.

Il consiglio di amministrazione è consapevole del fatto che diversi macchinisti stanno già guardando in giro presso altre ferrovie o addirittura nel settore privato? La situazione del personale sta diventando sempre più precaria. Thurbo ci parla di continuo di un organico equilibrato. Il fatto è che siamo costantemente bombardati di telefonate e di richieste da parte dei dipendenti.

Noi macchinisti Thurbo ne abbiamo abbastanza di una ferrovia a basso costo. Giorno dopo giorno diamo il meglio di noi, proprio come le altre ferrovie, ed è ora di stanziare fondi supplementari per l'avanzamento salariale che ci è stato promesso.

Macchinista Thurbo del deposito di Rorschach

Il sistema salariale e la mancanza di fondi di THURBO sono motivo di insoddisfazione.

Poco attraente per le famiglie monoreddito
Messaggio

Sono l'unico a percepire un reddito e devo mantenere una famiglia composta da più persone. Se Thurbo non dovesse essere in grado di offrire un sistema salariale attraente e se si presentasse l'opportunità, passerò alle FFS.

Lì avrei il mio avanzamento salariale fisso garantito. Trovo che sia un peccato che i dipendenti se ne vadano solo perché Thurbo non è in grado di offrire un buon sistema salariale.

Con un avanzamento salariale garantito si sarebbe già fatto un passo importante. In merito al limite massimo poi si può sempre ancora discutere.

Macchinista Thurbo

Attraversa il San Gottardo e ritorno con una pausa di soli 20 minuti

Lettera al responsabile della filiale Svizzera Centrale Ticino FFS P-O-BP-ZFR-MSD



Buongiorno,

Come APK di Chiasso, a seguito di numerose segnalazioni da parte di macchinisti di Chiasso, mi sento in dovere di segnalarvi queste prestazioni che ritengo mostrano chiaramente (seppur rispettano "alla lettera" le leggi in vigore) l'assoluta mancanza di rispetto della professione di macchinista. Sfido chiunque di voi ad affermare che un turno di servizio come quelli allegati siano oggettivamente fattibili e umanamente accettabili.

Chiunque di voi, quando ha la necessità, si può permettere il lusso di usufruire dei servizi igienici, delle macchinette Selecta, quando e come vuole, senza che questo intacchi benché minimamente la vostra "produttività", sfido a dirmi quante volte a settimana vi capita effettivamente di dover subire giornate simili.

Vi rendo attenti, caso mai ce ne fosse veramente bisogno, che un macchinista, durante la guida, questi lussi non se li può permettere.

A lui viene "riservato" 20 minuti, una volta giunto a destinazione...20 minuti, per andare a fare i bisogni, e, possibilmente, fare un pasto (caldo?).

Personalmente trovo questo modo di fare alquanto ipocrita e irritante... in particolare modo anche a seguito dell'accaduto nella GBT.

Da una parte le FFS esigono dai macchinisti una professionalità, una disciplina, una qualità del lavoro svolto, che sia impeccabile e che abbia come obiettivo la massima sicurezza.

Come contropartita, però si ritiene giustificato (senza valutare situazione per situazione) che lo stesso macchinista non abbia di che lamentarsi se inizia il turno alle 16:46 e lo termina alle 01:25, con "ben" 20 minuti di pausa...

Tutti noi macchinisti siamo ben consapevoli della situazione straordinaria causata dall'incidente nella GBT, e penso di poter affermare che abbiamo dato prova di comprensione e adattamento.

Quello che voglio anche far notare è che parte del problema con questi due turni è la conseguenza delle "scelte aziendali" nel voler formare solo il numero di macchinisti sufficienti a garantire al minimo queste prestazioni.

A seguito di questa decisione, purtroppo, ci si trova nella situazione che i macchinisti abilitati al treno Astoro, purtroppo risultano meno di quanti effettivamente disponibili, in quanto mi risulta che alcuni di essi abbiano limitazioni mediche per gli orari di impiego.

Questo fa sì che alcuni macchinisti se lo vedono assegnato più e più volte anche nella stessa settimana.

Ripeto, capisco e comprendo l'eccezionalità della situazione, quello che non accetto è che questa situazione diventi la regola. Mi risulta difficile, se non impossibile, credere che non ci sia la possibilità di trovare una soluzione temporanea, almeno fino al 9 dicembre, in modo che si possa per esempio concedere al macchinista di poter effettuare una pausa degna di questo nome e del turno in questione.

Non si sta chiedendo l'impossibile, ma bensì semplicemente un minimo di rispetto per la persona, nel contesto del turno in questione, pur con la straordinarietà della situazione.

Il fatto che 20 minuti di interruzione siano ammessi legalmente, dal mio punto di vista non significa che debbano essere pianificati senza tener conto della situazione e del contesto, in modo indifferenziato.

Credo purtroppo che questa situazione sia figlia anche del nuovo credo aziendale del massimizzare la produttività.

Purtroppo, a scapito di chi giornalmente garantisce la ragione d'essere di quest'azienda, in modo estremamente professionale e in sicurezza.

Cordiali saluti
Aris Agustoni
APK Chiasso e membro di comitato LPV. ➔

Lettera della Sezione VSLF Ticino:

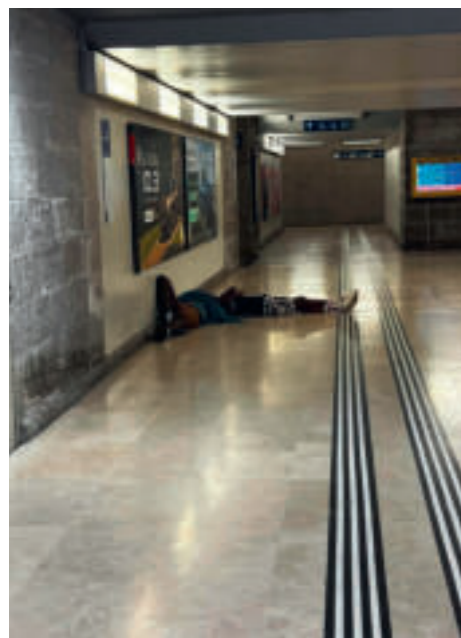
Concerne: Segnalazione di situazioni di degrado - Invito ad una maggiore sorveglianza



Egredo signor Trovatori,
Egredo signor Rossi,

In qualità di rappresentanti sindacali VSLF dei macchinisti dei depositi ticinesi (PP-BP-ZFR + Tilo) ci rivolgiamo a voi al fine di esporre alcune preoccupazioni relative a situazioni che coinvolgono i treni, gli spazi e marciapiedi delle nostre stazioni.

Inizialmente, desideriamo sottolineare che il nostro intento non è in alcun modo promuovere sentimenti di discriminazione o razzismo nei confronti di chi cerca asilo



nella nostra comunità o si trova a transitare nella nostra Nazione. La nostra segnalazione è motivata dalla necessità di garantire il benessere e la sicurezza di tutti i viaggiatori e dei nostri stessi colleghi macchinisti, in conformità con i principi di accoglienza e rispetto dei diritti umani.

Negli ultimi tempi, abbiamo notato che alla mattina presto o in tarda serata alcuni spazi delle nostre stazioni e dei marciapiedi sono occupati da rifugiati extracomunitari. Queste persone spesso dormono per terra o vagano alla ricerca di un luogo adeguato. Inoltre, la situazione è resa ancor più difficile dalla mancanza di servizi igienici accessibili, il che rappresenta un grave disagio per queste persone con le conseguenze facilmente immaginabili. Ad esempio,



all'alba la stazione di Chiasso mostra uno stato di decadimento che probabilmente non incoraggia i viaggiatori, sia occasionali che pendolari, a scegliere il treno come mezzo di trasporto, soprattutto durante questo periodo di chiusura della GBT che costringe molti di loro a partire con le prime corse mattutine.

Oltre a ciò, abbiamo riscontrato che tutti gli spazi (WC e carrozze di prima classe inclusi) dei primi treni della giornata in direzione nord appena approntati al marciapiede, inclusi quelli del traffico regionale, vengono

frequentemente occupati da queste persone (con quale titolo di viaggio?), rendendo malagevole il viaggio ai passeggeri regolari e al personale a bordo. Inoltre, alla sera capita spesso che treni fuori servizio vengono altresì occupati (magari approfittando della temporanea apertura delle porte originata dall'attività delle squadre di pulizia).

Durante una delle nostre recenti esperienze di servizio, si è verificata una situazione che ha evidenziato ulteriormente la complessità di questa questione. Uno dei nostri stimati colleghi macchinisti si è trovato ad affrontare un problema tecnico al treno (non scortato), che ha reso impossibile la prosecuzione del viaggio. In questa circostanza, ha dovuto comunicare a un folto gruppo di persone, distribuito su tutta la composizio-

ne, che il treno sarebbe stato soppresso e avrebbe dovuto essere spostato in un binario di ricovero. Il contesto di questa situazione è stato reso particolarmente delicato dal fatto che queste persone avevano problemi linguistici, il che ha reso la comunicazione ancora più complessa. Il nostro collega ha cercato di fare del suo meglio per trasmettere l'informazione in modo chiaro e rispettoso, ma la barriera linguistica ha reso il processo molto difficile per entrambe le parti coinvolte. Immaginatelo far scendere dei passeggeri extracomunitari dal treno a causa di questa soppressione, situazione che



può essere estremamente difficile, poiché ogni suo gesto e decisione potrebbe essere soggetto ad interpretazioni errate o persino xenofobe, dovendo affrontare la necessità di far rispettare i regolamenti e le procedure aziendali. Questa esperienza fa riflettere in quali condizioni i nostri colleghi svolgano da soli il loro lavoro in situazioni simili. A dimostrazione, alcuni collaboratori del personale di assistenza alla clientela di scorta ai treni SOB hanno adottato delle misure per inibire l'accesso ai loro primi treni della mattinata a chi non è provvisto di titolo di viaggio (provvedimenti che sono stati adottati presumibilmente di propria iniziativa e che potrebbero essere oggetto di discussione).

Nel contesto delle sfide legate all'arrivo di gruppi di extracomunitari, altra abitudine che constatiamo è l'occasionale attraversamento dei binari, delle barriere di cantiere o il vagabondare a lato dei binari da parte di queste persone. È importante ricordare l'importanza della sicurezza ferroviaria per tutti, questo per evitare incidenti e garantire il benessere di tutti (compreso quello dei colleghi che potrebbero esservi coinvolti). Dobbiamo purtroppo constatare, anche di giorno, la grande assenza nelle nostre stazioni di personale che inviti tutti a rispettare rigorosamente le norme di sicurezza ferroviaria.

Ci preoccupiamo non solo per il disagio causato ai nostri colleghi e ai viaggiatori, ma anche per il fatto che ci avviciniamo alla stagione fredda. Le persone coinvolte in queste situazioni rischiano di subire notevoli disagi a causa delle basse temperature, considerando che non possono rimanere sui treni in sosta e che gli spazi della stazione non sono riscaldati. In assenza delle au-

torità, perché il personale di sicurezza non può essere sempre presente, è corretto far ricadere questa responsabilità unicamente sul personale di locomotiva?

Con la presente, vorremmo proporre, una maggiore sorveglianza, specialmente di notte, di questi spazi accessibili al pubblico, visto che la stazione è sempre aperta. Riteniamo che una presenza adeguata di personale di sicurezza e assistenza (con il coinvolgimento delle autorità locali) possa contribuire a garantire il decoro e la sicurezza in queste aree, senza ledere i diritti e la dignità delle persone coinvolte.

Notiamo che alcune stazioni più grandi come Zurigo, partite le ultime corse della giornata, vengono completamente chiuse anche fisicamente. Mentre riconosciamo che città come Chiasso, Bellinzona e Biasca non debbano confrontarsi con gli stessi problemi delle grandi metropoli, dobbiamo anche considerare che ci troviamo in una regione fortemente coinvolta dal traffico migratorio. Ovviamente sono questioni che esulano dalle nostre competenze rientrando piuttosto nell'ambito delle decisioni politiche però sono situazioni che vanno a coinvolgere la nostra attività professionale e pertanto è corretto segnalarle alla nostra Direzione.

Siamo fermamente convinti che sia possibile trovare soluzioni che rispettino i diritti umani e che creino un ambiente sicuro e accogliente per tutti. Siamo aperti al dialogo e pronti a collaborare per affrontare questa situazione in modo costruttivo ribadendo che la nostra intenzione non è mai stata quella di cacciare nessuno, specialmente considerando che non sono mai state riportate aggressioni ai danni dei nostri colleghi, ma di invitare all'utilizzo degli spazi appositi messi a disposizione delle Autorità, ciò che potrebbe rappresentare una soluzione più appropriata.

Vi ringraziamo per l'attenzione prestata a questa segnalazione e restiamo in attesa di un vostro riscontro.
Cordiali saluti,
VSLF sezione Ticino

Il presidente Pietro Pangallo
Il Vicepresidente Gianluca Romanini
Il Segretario Andrea Mancuso

Copia per conoscenza: CLP (PP_BP_ZFR + Tilo)

La lettera è stata inviata dal VSLF anche al Presidente del Consiglio di Stato del Canton Ticino, Sig. Raffaele De Rosa.

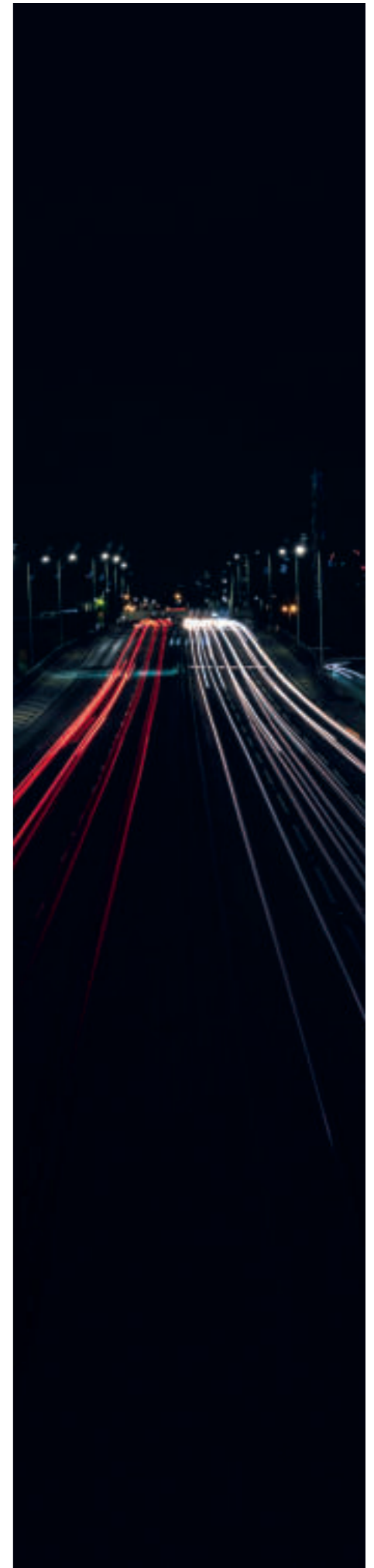


Foto: Jack B auf Unsplash

La fenice è risorta dalle ceneri grazie al VSLF

Daniel Wachter, responsabile della formazione VSLF e macchinista FFS V a Zurigo

Il programma didattico «Phönix» ora viene gestito dal VSLF.

In anni di duro lavoro, René Engler ha fatto in modo che l'iter per sostenere l'esame periodico venisse notevolmente semplificato per noi macchinisti. Con il nome di Phönix, il suo gigantesco e dettagliato questionario era conosciuto in tutti i depositi, soprattutto presso FFS Traffico viaggiatori. Per il VSLF era importante che questa opportunità con-



tinuasse ad esistere anche dopo il meritato pensionamento di René. Un team motivato sotto l'egida di Formazione VSLF adesso si occupa di gestire il programma Phönix.

Noi macchinisti lo sappiamo bene: ogni cinque anni ci attende il tanto temuto appuntamento obbligatorio con gli esperti esaminatori e nel frattempo le prescrizioni sono cambiate ben duecentosettantacinque volte, con varie contraddizioni interne o rispetto alle versioni precedenti. Per far fronte a questo gigantesco caos ci sono degli ottimi aiuti, come i corsi di formazione VSLF a Sigriswil, Olten e Brunnen. Ma nonostante ciò diversi macchinisti hanno sviluppato autonomamente dei programmi didattici interattivi che mettono a disposizione dei loro colleghi. Tutti loro meritano un grande ringraziamento.

Probabilmente il più famoso di questi strumenti è Phoenix, creato da René Engler. In migliaia di ore di lavoro, René ha sviluppato un gigantesco questionario, che tratta e sviscera nel modo più meticoloso possibile le prescrizioni sulla circolazione, le disposizioni esecutive dei gestori dell'infrastruttura FFS Infra, BLS Netz AG e SOB, nonché le prescrizioni operative del traffico di FFS

V/SOB/Thurbo. Per questo René merita un enorme ringraziamento. Questa primavera René ha iniziato la sua meritata pensione e Formazione VSLF ha preso l'iniziativa di portare avanti il suo lavoro di una vita. L'ampio questionario viene ora gestito da Thomas Waldis. Thomas ha trentacinque anni, vive a Malers LU ed è macchinista presso FFS V a Lucerna. Per le questioni informatiche viene assistito da Sämi Gmür. Sämi ha trentasette anni e lavora come macchinista presso FFS V a Winterthur, dove vive. Desidero ringraziare entrambi per il loro impegno e la loro dedizione.

Ci teniamo molto a ringraziare sentitamente René. Tante grazie per le tante ore che hai dedicato al progetto Phönix. Lo sforzo è immenso e non va assolutamente sottovalutato. Grazie anche per la piacevole collaborazione, il tuo impegno e il tuo supporto per un passaggio di consegne ottimale.

Per finire, anche René rivolge alcune parole ai lettori del LocoFolio:

Stimati colleghi,

Da quando l'UFT è passato dal tradizionale esame periodico di due giorni a un questionario a scelta multipla, già nel 2010 ho cominciato a pensare a come creare un programma di domande per il PC. La ricerca è stata una grande sfida, in quanto all'epoca non si riusciva a trovare praticamente nulla di valido. Ma poi ho trovato un programma che mi permetteva di convertire le prescrizioni sulla circolazione in domande a multiple choice. Ben presto mi è stato chiaro che, per via delle continue modifiche delle prescrizioni, non era possibile porre delle domande come: «Il macchinista vuole lasciare il deposito e si accorge che in un segnale nano è accesa solo la lampada inferiore. Qual è il passo successivo?». Anche i colleghi di tanto in tanto mi davano dei suggerimenti di miglioramento quando mi era sfuggito qualcosa nella formulazione delle domande. Così ho deciso di prendere una frase dalle prescrizioni e di trasformarla in una domanda. Per farlo, mi sono dovuto inventare anche delle risposte sbagliate, spesso vecchie pre-

scrizioni di cui ci si ricordava ancora. All'inizio, un collega macchinista mi ha aiutato a rivedere la comprensibilità e gli errori di ortografia. Ho coinvolto anche mio figlio ogni qualvolta avevo problemi di programmazione. Nessun problema per lui che è un informatico. Quanto il mio capo mi aveva fatto «incavolare», anche lui mi ha dovuto dare una mano e in una domanda è stato perfino degradato a fermacarro per frenare un vagone. Con il tempo si sono aggiunte le AB-I e BV. Nel complesso, quando vengono apportate delle modifiche passo circa 14 giorni davanti al PC.

Vi si sono aggiunte poi password dimenticate, aiuti, suggerimenti di miglioramento, segnalazioni di errori, registrazioni, nuovi software e molto altro ancora. Ben presto l'UFT è passato alle domande a multiple choice sul PC. A questo punto era arrivato il momento della verità per il mio programma. Molti macchinisti più anziani non avevano dimestichezza con il PC e si sentivano messi ancora di più sotto pressione. Con Phönix, potevano prepararsi all'esame in tutta tranquillità e senza alcuna pressione di tempo. La paura del PC era un po' svanita e il feedback dopo l'esame era strabiliante. Con il mio collega continuavamo a discutere: «Cosa ne pensi, quante iscrizioni arriveranno? Avevamo calcolato: 2500 macchinisti divisi in 5 anni e circa la metà parla tedesco. Non tutti avevano aderito al programma, eppure Phönix si era diffuso sempre di più senza alcuna pubblicità.

Negli ultimi anni ho provveduto ad aggiornare Phoenix da solo. Ma mi rendevo conto che quando sarei andato in pensione non avrei più potuto accedere alle prescrizioni. La mia idea era di rendere disponibili solo le prescrizioni sulla circolazione perché sono accessibili al pubblico. Ma le cose sono andate diversamente. Il VSLF intendeva infatti portare avanti il mio programma. Così abbiamo deciso che io finirò il 01.01.2024 e che Daniel Wachter, responsabile della formazione VSLF, porterà avanti il programma Phönix con il suo team. Le nuove condizioni per l'iscrizione saranno disponibili sul sito www.periodische.ch. Comunque sia, vi posso assicurare che questo mio pensionamento è alquanto impegnativo. Tutti gli amici, conoscenti e colleghi hanno l'impressione che uno adesso abbia molto tempo a disposizione e ti mettono subito al lavoro!

E con questo auguro a tutti buona continuazione e tanta salute.

Il vostro René Engler



Rapporti annuali della sezione Lucerna-Gottardo

Raoul Fassbind, presidente della sezione Lucerna-Gottardo



Quest'autunno FFS Infrastruttura ha annunciato che la linea di montagna del Gottardo dovrà essere mantenuta a un buon livello, in modo da poter fungere da alternativa in caso di chiusura della galleria di base del San Gottardo. Questo passo importante ha colto tutti di sorpresa, dal momento che solo sette anni dopo l'apertura del tunnel si è verificato un incidente che, in teoria, non avrebbe dovuto essere possibile. In teoria, tanto impossibile quanto il Titanic era inaffondabile. Quindi, nonostante la grande euforia tecnologica, adesso una canna dovrà restare chiusa per dei mesi.

Questo comporta, da un lato, un'enorme deviazione del traffico con tempi di percorrenza più lunghi e, dall'altro, delle modifiche permanenti dei servizi. Noi siamo disposti a farci carico di questa situazione e, tenuto conto della lunga tempistica, anche a rinunciare volentieri agli straordinari che ne deriverebbero. Se non altro, possiamo ammirare la chiesetta di Wassen in tutte le sue diverse angolazioni e passare attraverso un lungo e vecchio tunnel che, grazie a Dio, non deve rispettare lo stesso livello di sicurezza della nuova galleria. A meno che, ovviamente, non si conosca più bene questa bella linea, in quanto la ferrovia è molto cambiata dall'apertura della GbG.

I requisiti linguistici sono stati intensificati e da tempo ormai solo alcuni gruppi in Ticino hanno le conoscenze necessarie. È anche grazie all'impegno del VSLF che è stato possibile mantenere almeno alcuni servi-

zi attraverso la linea di montagna. La situazione attuale dimostra che questo sarebbe anche urgentemente necessario. Il deposito di Goldau sta attualmente prendendo una strada diversa. Ad alcuni macchinisti che sono pratici della loc BoBo, della montagna, della lingua e di Chiasso, viene offerta la possibilità di guidare qualche treno speciale attraverso la tratta di montagna. Quindi, a parte per una manciata di esperti, non è un lavoro «entusiasmante».

Questo ci fa capire che non si deve necessariamente imparare dagli errori del passato. E così, mentre i colleghi dei gruppi ticinesi non fanno praticamente nient'altro, i colleghi che non hanno queste competenze sono ben contenti di poter svolgere ancora più attività nel loro contesto abituale.

E così, dopo aver elogiato solo un anno fa le intelligenti aggiunte nella conoscenza dei veicoli e delle tratte, ora mi rendo conto di quanto siamo ancora saldamente bloccati nei vecchi schemi. È sorprendente quanto sia grande la disponibilità del personale di locomotiva a fare da tappabuchi nelle situazioni di crisi pur di mantenere operativo l'esercizio. In fondo è il nostro lavoro, ma che si affermi che i cosiddetti «bei servizi» servano ad arrivare più facilmente alle RE purtroppo non è solo una diceria. Abbiamo quindi la necessità di ottimizzare i nostri conteggi orari o di scambiare i giorni liberi con un buon lavoro. Sempre ricordandosi che ogni turno lasciato indietro deve poi essere fatto da qualcun altro, o no?

Quest'anno sono state soprattutto le questioni interpersonali, dell'armonia e della solidarietà a scatenare delle riflessioni nella mia testa. Da dove nasce questa discrepanza tra le conversazioni nel locale delle riserve e la disponibilità a reagire a praticamente tutti gli sms o le e-mail della pianificazione? Perché la necessità di una pianificazione annuale costante è così grande, quando poi si consulta continuamente Sopre e si reagisce quasi sempre positivamente a ogni cambiamento? Siamo troppo bravi per far valere i nostri problemi o non abbiamo nemmeno il coraggio di prendere in mano il telefono per difendere i nostri diritti? Non sappiamo più cosa vogliamo o ci limitiamo ad aspirare a un lavoro piacevole senza valutarne le conseguenze? Non si tratta forse di questioni serie e io sono solo un «nostalgico»?

In realtà, questo è un periodo molto tranquillo e, a dire il vero, faccio un po' fatica perché non riesco o non voglio capire se si è effettivamente soddisfatti, se ci si è rassegnati o se si è ancora troppo «nuovi» per poter analizzare la situazione in modo differenziato. Il fatto è che non mi arriva praticamente nessun feedback o punto di vista. Nel complesso, voglio vederla come una forma di soddisfazione e me ne faccio una ragione. I problemi che ravviso magari hanno solo a che fare con le mie divergenze e discrepanze personali.

La mia opinione personale, ma anche quella del comitato (e questo ci riporta al Got-

tardo), è che nonostante l'attuale boom della linea di montagna del San Gottardo, la sua rilevanza per la nostra attività quotidiana nel frattempo abbia raggiunto un livello molto basso. Noi non rappresentiamo più alcun deposito (a parte un solo gruppo di Lucerna) in grado di superare il baluardo del Gottardo (dubito che anche il fuoco di paglia di Goldau possa avere lunga vita). Per questo motivo, il comitato di sezione ha avanzato la proposta di rinominare la «Sezione Lucerna-Gottardo» nella denominazione più generale, rappresentativa e attuale di «Sezione Svizzera Centrale».

Rapporto sul deposito di Lucerna

Per il deposito di Lucerna quest'anno c'è relativamente poco da segnalare. L'unica cosa che ha provocato un certo scompiglio è stata la chiusura della galleria di base del San Gottardo, che ha evidenziato ancora una volta la carente distribuzione delle competenze. Dato che solo i macchinisti più anziani del gruppo ticinese sono ancora autorizzati ad attraversare la montagna con dei treni trainati da locomotive, al momento non fanno praticamente altro e viaggiano con le RE. Per contro, i colleghi con meno anzianità di servizio devono fare costantemente lo stesso lavoro da qualche altra parte. Non si potrebbe gestire meglio un conflitto generazionale.

Rapporto sul deposito di Zugo

L'ampliamento del raggio d'azione dello scorso anno ha suscitato reazioni contrastanti. C'è chi è contento della maggiore diversificazione e chi sente la mancanza dei giri rilassanti sulla S5.

Rapporto sul deposito V di Goldau

Dopo che l'anno scorso abbiamo appreso con una certa sorpresa che a Goldau si veniva istruiti sull'ICN, non eravamo poi così sorpresi quando dopo solo un anno la cosa è stata resa retroattiva. Ma dal momento che, a dire il vero, non c'è più niente che ci sorprenda, prendiamo atto anche di questo. Dato che comunque il deposito di Goldau lavora raramente nell'area di Goldau, per guidare l'ICN si va semplicemente da qualche altra parte. Le FFS si vedono costrette ad adottare questa misura per una questione economica. In caso contrario, la rotazione dei veicoli Domino nel Freiamt dovrebbe essere modificata, il che significa che al mattino ci si dovrebbe dirigere verso Zurigo invece che Olten.

Una cosa positiva è che i locali del deposito finalmente verranno rinnovati. Dopo averci lavorato per ben sei anni, chissà, magari questa sarà la volta buona...

Rotkreuz Parte 3

Dopo due articoli nell'edizione 2/20 e 1/22 del LocoFolio con chiari riferimenti al potenziale pericolo nella regione, la situazione è stata sorprendentemente sbloccata da FFS Infrastruttura, senza commenti, nella primavera del 2023. *Raoul Fassbind, comitato FFS V*

Dopo un caso di superamento di segnale con potenziale messa in pericolo del treno, il VSLF si è ripetutamente rivolto a commissioni, punti di segnalazione e di contatto «ESQ», ad «esperti esaminatori», al «gruppo di coordinamento della sicurezza», «PP-SQU», «I-SQU» e mediante contatti interni personali affinché la situazione a rischio venisse appianata.

Sebbene da un'analisi degli eventi sia emerso un basso potenziale di rischio, alla luce di quanto accaduto il VSLF era di parere diverso. Inoltre, la situazione si ripresentava su base giornaliera, favorendo così il rischio di una collisione laterale o di un eventuale altro caso di superamento di segnale.

Le notifiche ESQ sono rimaste in gran parte senza risposta, gli esperti esaminatori hanno perso rapidamente interesse e hanno liquidato la cosa con il commento «Se succede qualcosa, bisogna essere in grado di affrontarla». Inoltre, dato che a parte l'analisi degli eventi i servizi di sicurezza non hanno fatto altri passi, siamo rimasti un po' sorpresi quando nella primavera del 2023 (dopo quattro anni di interventi!) a Rotkreuz è stata installata una tavola di settore sul binario 645 per definire un punto di fermata.

Ci ha anche sorpreso il fatto che il VSLF abbia proposto alle suddette commissioni due «soluzioni gratuite», ma che le stesse non abbiano trovato il consenso della maggioranza in termini operativi o procedurali. Ora, per fortuna, per una manciata di soldi è stata installata una tavola che definisce il punto di fermata del treno in modo tale che il raccordo critico dello scambio sia occupato e non sia possibile impostare alcun percorso. Se il punto di fermata viene osservato correttamente, una collisione laterale non è pertanto più possibile.

Sfortunatamente, però, la tavola è stata spostata solo di poco rispetto alla situazione precedente e anche se una collisione laterale non dovrebbe più essere possibile, la visibilità sul segnale è ancora talmente scarsa, rispettivamente il pericolo di confonderlo con un altro segnale è addirittura aumentato, per cui il rischio di superamento del segnale è ancora presente. Entrambe le «soluzioni gratuite» del VSLF avrebbero ridotto notevolmente anche questo rischio.



LETTERE ALLA REDAZIONE

Lettera al direttore
Hans Baer, socio sostenitore
Cara redazione del LocoFolio,

Anche l'ultimo numero del LocoFolio 2023/1 è un vero successo.

Già solo l'editoriale dal titolo "Senza l'essere umano, la ferrovia si ferma" è sufficiente per invogliare a leggere la rivista da cima a fondo: tanti articoli e contributi interessanti e stimolanti, purtroppo anche alcuni dal contenuto preoccupante. La voce del presidente esprime ancora una volta, ovviamente a ragione, delle parole chiare, dal punto di vista del macchinista e della pratica lavorativa.

Come lettore, si ha spesso l'impressione che gli studi e gli approfondimenti ben fondati provenienti dalla base per promuovere dei progetti ferroviari economicamente sensati vengano difficilmente accolti "dai vertici" e, a quanto pare, non valgono la pena di essere discussi. La risposta negativa allo studio sul "modello di cooperazione multi-ferroviaria" può essere citata come esempio. Peccato, perché ci sarebbe potuto essere un grande potenziale economico. Che la cosa non sia opportuna dal punto di vista politico? In ogni caso, questa risposta negativa non è affatto motivante; la motivazione dei dipendenti (che deve venire dall'alto) di norma contribuisce in modo significativo a garantire un esercizio ferroviario ottimale e, in definitiva, vantaggioso sotto il profilo economico.

Questo ci porta al tema della "management e della gestione". Il management, inteso come forma di organizzazione, definisce essenzialmente i processi di un'unità organizzativa. Tra le altre cose, vi vengono discussi anche i fattori di costo. Fin qui tutto bene, sempre però che questi fattori di costo riguardino dei dispositivi, delle macchine, dei computer o perfino l'intelligenza artificiale (AI). La maggior parte di questi strumenti può sicuramente essere utilizzata con l'aiuto della tecnologia digitale. A differenza degli esseri umani, non mostrano emozioni, non hanno volontà propria e non hanno una personalità. E nella cabina di guida, fungono sempre ancora da assistenti di guida per supportare il macchinista nel suo lavoro di alta responsabilità.

Le cose sono diverse per le persone di un'azienda in quanto, come dipendenti, di solito hanno un ruolo subalterno all'interno dell'organizzazione. Solitamente questi dipendenti reagiscono alle istruzioni con le loro emozioni, ma sono anche in grado di fornire feedback concreti e positivi. Più un dipendente è motivato, più questi feedback sono importanti e preziosi. Pertanto, definirli un fattore di costo non è assolutamente corretto.

Il che ci porta alla questione della cultura manageriale. Dirigere significa anche prendere sul serio i dipendenti, ascoltarli, trattarli oggettivamente su un piano di parità e investire sulla fiducia.

Nel settore ferroviario vorrei vedere di nuovo una maggiore cultura manageriale, soprattutto degna di questo nome, basata su uno spirito di cooperazione. Probabilmente non è possibile esprimere gli eventuali vantaggi o aumenti degli utili in termini monetari, ma un alto livello di motivazione dei dipendenti attraverso un'adeguata cultura manageriale porta sicuramente più efficienza e quindi meno costi inutili. Speriamo che questo non rimanga solo un desiderio. I risultati ottenuti con il nuovo ADL, dove a quanto pare si è lavorato e comunicato in modo interdisciplinare secondo il principio OneSBB, fanno ben sperare.

Come passeggero, anche i temi dello "sviluppo dell'orario" e dell'"ETCS" sono capitoli oscuri per me. È difficile strutturare un orario sensato con dei treni lenti per soddisfare l'ETCS e senza un ulteriore sviluppo a lungo termine del sistema di inclinazione. Il VSLF, con tutti i suoi funzionari e collaboratori, fa molto dal punto di vista della base, dà sempre dei suggerimenti pertinenti e aiuta a trovare delle soluzioni valide. Ancora una volta, grazie tante e complimenti!

Per favore, continuate su questa strada.

Cordiali saluti
Hans Baer

Lettera al direttore
Caro Hubi,

Grazie per la tua "Voce del presidente" nel LocoFolio 1/2023. Mi ritrovo perfettamente nelle tue parole.

A proposito della carenza di macchinisti: anche se, ovviamente, ufficialmente non c'è una reale carenza di macchinisti, anche la RhB comincia a risentirne e ha già dovuto sopprimere dei treni, tra l'altro per Arosa. La SOB ne è ben contenta, può riempire le classi senza mai dover indire dei bandi di concorso e si vede servire dei macchinisti già formati su un piatto d'argento. Cosa può desiderare di più un'impresa di trasporto ferroviario? Sono convinto che con il tempo la pressione diventerà troppo forte e le ITF saranno costrette a creare un pool comune di macchinisti (oppure delle grandi sedi), ciò che dal punto di vista economico sarebbe l'unica cosa giusta da fare e che avete già dimostrato chiaramente nel 2011 nell'ambito della pianificazione ombra. È solo che praticamente nessuno di quelli presenti all'epoca lavorerà ancora nella stessa funzione. Qui da noi, questo sarebbe più che auspicabile con la crescente espansione della SOB. Per concludere, vorrei dire ancora qualcosa sulla mia seconda attività: oltre a fare il macchinista, da molto tempo lavoro anche in un secondo posto alle FFS; già allora infatti uno dei motivi era la salute. Nessuno può sapere per quanto tempo si resterà in salute e si può solo essere contenti se potremo svolgere il lavoro che amiamo fino alla pensione. Naturalmente, si aggiunge anche la mancanza di diversificazione e l'impossibilità di richiedere dei congedi fissi su cui poter fare affidamento con un certo anticipo. Dall'altra parte, nella guida noi dipendiamo dai colleghi (personale di locomotiva e di gestione delle locomotive TR/TLP) che conoscono l'esercizio e il lavoro/processi. Con del personale esterno alle ferrovie questo semplicemente non è possibile, in quanto il lavoro è troppo complesso e la pressione e il dispendio in termini di tempo e denaro per l'istruzione dei nuovi arrivati e dei lavoratori trasversali è troppo grande.

Buona continuazione e abbi cura di te!
Cordiali saluti

(Un macchinista FFS della Svizzera orientale, nome noto alla redazione).

Il bianco prima del rosso, la forma prima del colore.

Lo sviluppo dei segnali ferroviari nello specchio dei tempi

Benjamin Spielmann, Storico e macchinista

Oggi, grazie alle moderne tecnologie di sicurezza, il personale di locomotiva sa esattamente quando e dove fermarsi, proseguire o ridurre la velocità. Ma queste informazioni come potevano essere trasmesse al macchinista in modo tempestivo e inequivocabile a metà del 19° secolo? E, questo, in un'epoca in cui difficilmente le notizie erano più veloci delle staffette o dei cavalli. Inoltre: perché i segnali avanzati e principali non utilizzano punti luminosi bianchi e cosa significa la forma di un segnale? Il seguente articolo tratta queste e altre caratteristiche di fondo dello sviluppo dei segnali.

I primi anni: segnali a mano e a disco

Le primissime ferrovie operavano ancora senza segnali. L'unico punto di riferimento operativo era l'orario. Dopo che si sono verificati degli incidenti, si trattava di creare la possibilità di informare i macchinisti se un tratto della linea non poteva essere percorso. Nel 1834, nove anni dopo la prima corsa ferroviaria, davanti alle stazioni, agli incroci e davanti ai tratti di terreno con visibilità ridotta in Inghilterra erano stazionati dei casellanti con i cosiddetti segnali a mano. Si trattava di dischi metallici circolari su bastoni montati verticalmente. Se la sezione di binario retrostante non era percorribile, i casellanti giravano il disco verso il macchinista, il che significava che si doveva fermare. Se il macchinista poteva circolare liberamente, il casellante girava il segnale di 90 gradi, ossia parallelamente al binario, in modo che il macchinista potesse vedere solo il bordo del disco. Non esisteva un segnale specifico per il via libera.

Con l'avvento dei treni di tarda serata e di notte, si era cominciato ad utilizzare le luci colorate. Una luce rossa significava fermata. Mentre durante l'esercizio diurno il "via libera" non era segnalato in modo specifico, di notte veniva utilizzata una luce bianca. In seguito si erano aggiunti i cosiddetti segnali a distanza, che avevano reso superflua la presenza del casellante sul posto. I segnali potevano essere azionati a distanza via trasmissione a filo o direttamente dai treni in transito tramite un meccanismo a pedale.

Figura 1: Segnale a disco che indica fermata. Questi segnali della prima ora vengono utilizzati ancora oggi per coprire binari chiusi, ostacoli, ecc. La linea diagonale bianca serve a distinguere meglio il segnale dall'area circostante (PCT 2020 R 300.2, par. 2.2.1).



Figura 1: Segnale a disco che indica fermata. Questi segnali della prima ora vengono utilizzati ancora oggi per coprire binari chiusi, ostacoli, ecc. La linea diagonale bianca serve a distinguere meglio il segnale dall'area circostante (PCT 2020 R 300.2, par. 2.2.1).



Figura 2: Apparecchio per la telegrafia ottica dell'esercito prussiano, 1894 (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Semaphoren-Apparat_der_preussischen_Armee.jpg, 29.09.2023).

lizzati ancora oggi per coprire binari chiusi, ostacoli, ecc. La linea diagonale bianca serve a distinguere meglio il segnale dall'area circostante (PCT 2020 R 300.2, par. 2.2.1). Il problema era che i segnali circolari a disco o i segnali girevoli erano difficilmente riconoscibili da una certa distanza. A seconda delle condizioni meteorologiche, i macchinisti non erano inoltre in grado di riconoscere per tempo i colori dei segnali, anche se erano illuminati. Una soluzione era stata trovata grazie alla telegrafia ottica. Dalla fine del 18° secolo, questa tecnologia

aveva permesso di trasmettere in breve tempo le informazioni su lunghe distanze. A tale scopo, venivano installati degli alti pali ad una determinata distanza l'uno dall'altro, ai quali erano fissati dei bracci di segnalazione girevoli. Questi avevano una forma allungata e venivano azionati con un meccanismo a manovella. Si era scoperto infatti che le forme allungate erano meglio riconoscibili a grande distanza rispetto alle forme rotonde o quadrate. Esperimenti condotti in Francia intorno al 1800 avevano dimostrato che un oggetto di dimensioni 1,75x0,40 metri proiettato contro l'orizzonte era visibile a occhio nudo da una distanza di 7,6 chilometri. Una simile visibilità era impensabile con i segnali a disco!

Semafori

Ben presto i segnali ad ala o i semafori avevano pertanto fatto la loro comparsa nel

sistema ferroviario, prendendo il posto dei segnali a disco. Nel 1886, nelle prescrizioni svizzere di segnalamento era considerati alla stessa stregua. Mentre all'estero si usavano i segnali ad ala multipla, in Svizzera, salvo alcune eccezioni, si utilizzavano i semafori ad ala singola: la posizione di marcia era quella diagonale verso l'alto, quella orizzontale significava fermata.

Dopo la statalizzazione delle prime ferrovie private e la fondazione delle FFS nel 1902, nelle prescrizioni è stato inserito il concetto di segnale di marcia con deviazione, in aggiunta a marcia e fermata. Questo veniva segnalato da due ali rivolte diagonalmente verso l'alto. Sporadicamente, nelle stazioni venivano installati semafori a tre ali. Il loro significato non era regolamentato in modo uniforme e poteva variare da stazione a stazione, ciò che richiedeva delle conoscenze precise delle condizioni locali da parte del

personale di locomotiva. L'ultimo segnale a tre ali è stato dismesso a Stein-Säckingen nel 1967. In seguito sono comparsi i segnali luminosi (vedi sotto), che da un lato potevano visualizzare un maggior numero di concetti segnaletici e dall'altro, richiedevano una minore manutenzione grazie all'assenza di parti mobili. La sostituzione dei segnali ad ala o a disco con segnali luminosi è avvenuta per lo più in concomitanza con l'elettificazione della rete ferroviaria, che ha raggiunto il suo apice negli anni '30.

Segnali avanzati, principali e finali

Con delle velocità di marcia inizialmente basse e degli spazi di frenata relativamente brevi, i macchinisti riuscivano ad arrestare il treno proprio davanti ad un segnale disposto su fermata. In caso di scarsa visibilità, pendenze, cattive condizioni dei binari

e altre complicazioni, erano costretti a ridurre la velocità quando si avvicinavano alle stazioni, in modo da potersi arrestare prima di un segnale disposto su fermata. In un certo senso, i macchinisti dovevano aspettarsi una fermata in ogni momento. Poteva capitare che la testa del treno oltrepassasse il segnale di fermata, ma questo non era un fatto insolito, dal momento che non si trattava di segnali di arresto assoluti. Piuttosto, coprivano principalmente gli eventuali ostacoli o pericoli che ci potevano essere nell'area successiva dei binari.

Con l'aumento della densità e della velocità dei treni, questo sistema aveva raggiunto i suoi limiti. Nel 1867, la Schweizerische Nordostbahn aveva installato dei segnali avanzati a distanza di frenata, circa 400-600 metri prima dei segnali di entrata. Se i segnali avanzati indicavano "avvertimento", il treno poteva essere arrestato prima del segnale finale disposto su fermata. Il segnale avanzato era strettamente collegato al segnale principale.

I segnali di entrata erano inizialmente chiamati segnali di finali. Questo perché erano intesi come una sorta di porta d'accesso con cui, in caso di necessità, la stazione veniva chiusa in modo che non potessero entrare altri treni. L'idea di «chiusura» delle stazioni va intesa in senso letterale. Fino all'inizio del 19° secolo, molte città erano ancora circondate da mura che erano state costruite nel Medioevo a scopo di protezione e difesa. L'accesso alla città era controllato dalla porta cittadina, che poteva essere chiusa a chiave. È significativo che la prima stazione ferroviaria in territorio svizzero, la stazione francese di Basilea (oggi stazione ferroviaria SNCF di Basilea), nel 1844 si trovasse all'interno delle mura fortificate della città. Con l'aumento della popolazione, le città si sono estese sempre più verso le aree periferiche, motivo per cui le mura erano state progressivamente smantellate («rase al suolo») e le stazioni erano state costruite all'esterno delle fortificazioni storiche delle città. Tuttavia, l'idea di chiudere le stazioni mediante segnali sembrava persistere.

I segnali avanzati sono entrati ufficialmente a far parte del regolamento sulla segnaletica per le ferrovie a scartamento normale nel 1886, ma nel 19° secolo erano ancora una rarità. Presso la Nordostbahn ce n'erano 96, 7 presso la Jura-Simplon-Bahn nel 1902 e, sulla loro rete ferroviaria, nel 1899 le Vereinigte Schweizerbahnen registravano solo tre segnali avanzati. Al momento della fondazione delle FFS, mancavano ancora molti segnali avanzati davanti alle oltre mille stazioni dell'epoca. Il personale di locomotiva aveva sollecitato a viva voce di accelerare l'installazione dei segnali avanzati.

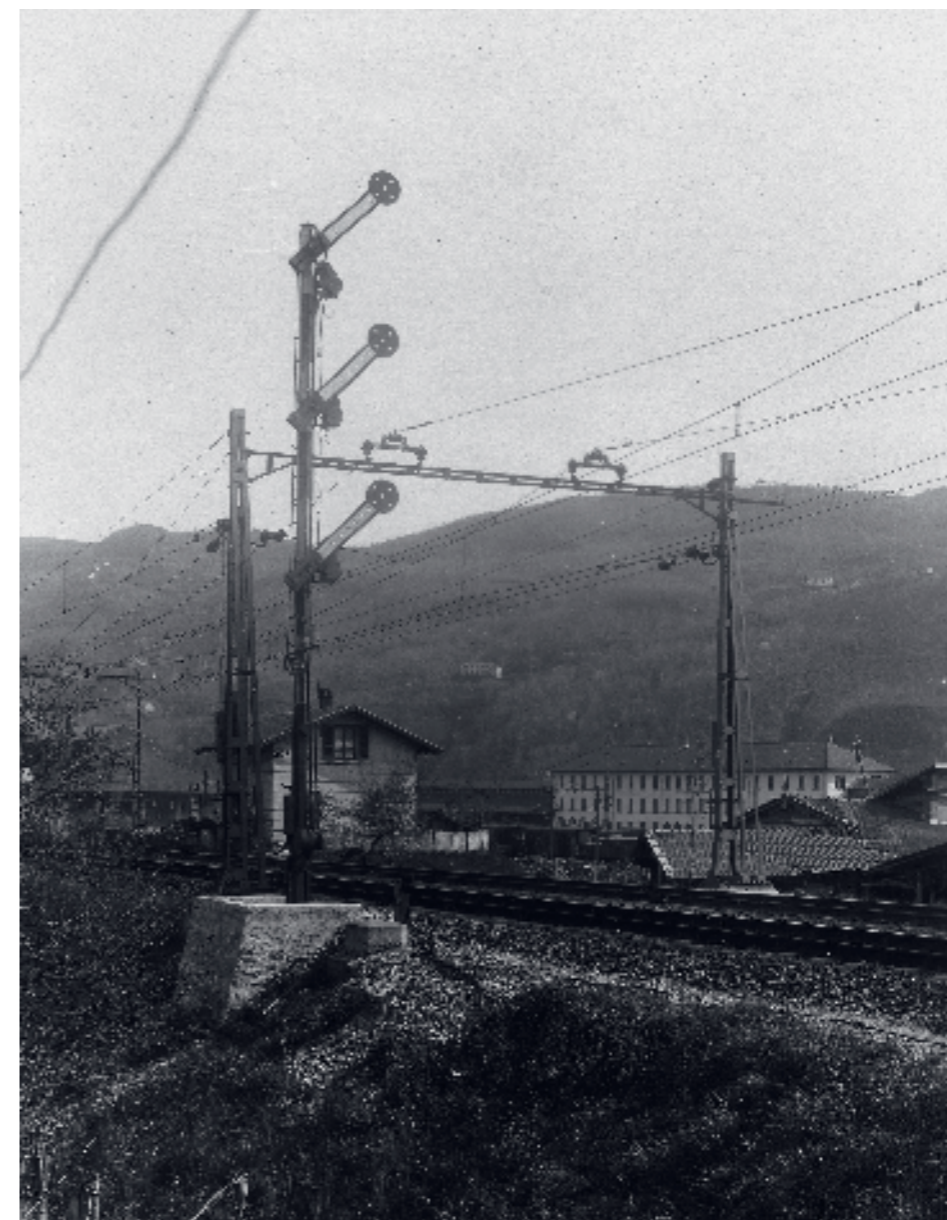


Figura 3: Semaforo a tre ali a Chiasso, 1930 (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:SBB_Historic_-_F_103_00010_012_Stellwerk_Chiasso.tif, 29.09.2023)



I segnali avanzati erano stati concepiti come dischi girevoli e, per una maggiore visibilità, erano dotati di una tavola rettangolare di avviso che aveva un bordo nero e una croce diagonale nera su sfondo bianco. Con l'affermarsi dei segnali luminosi che erano più visibili (oggi noti come sistema di segnalamento L), queste «lettere listate a tutto» erano state smantellate.

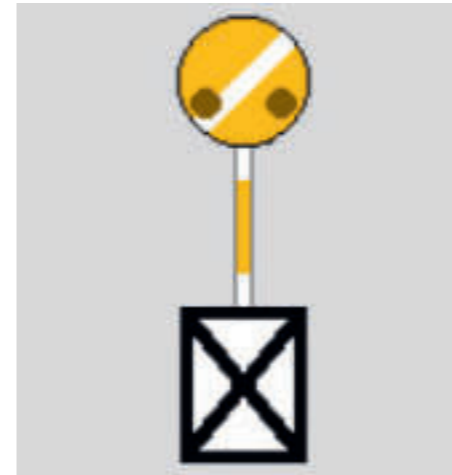


Figura 4: Segnale avanzato di avvertimento con «lettera listata a tutto». Quando il treno aveva via libera, il disco veniva semplicemente ribaltato in modo che solo il bordo fosse visibile al macchinista (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Scheibe_Vorsg_Tag_0.png, 29.9.2023).

Segnali luminosi

Come accennato, di notte i segnali dovevano essere dotati di luci, in modo che fossero visibili ai macchinisti e potessero fermare il treno in caso di necessità. Ma quali colori delle luci erano più adatti? Era risaputo che la luce bianca penetrava più in profondità e pertanto assicurava una migliore visibilità. Per il via libera, inizialmente era pertanto stato definito un segnale luminoso a luce bianca, in quanto segnalava già da lontano al macchinista che era tutto a posto e che poteva proseguire indisturbato la corsa. Il rosso aveva solo un terzo e il verde un quinto dell'intensità del bianco. A differenza del bianco, il verde doveva segnalare un'irregolarità e il macchinista era tenuto a rallentare la corsa o si doveva aspettare una fermata. Il rosso doveva essere inconsciamente associato al sangue e al fuoco e quindi alla cautela, al pericolo e alla paura. Di conseguenza, il rosso intimava di fermarsi. Sebbene le immagini dei segnali fossero visualizzate con punti luminosi e non più con ali girevoli, la forma dei segnali luminosi era rimasta una caratteristica essenziale di riconoscimento: ed è così che il segnale principale del sistema di segnalamento L ha ancora oggi una forma allungata, che ricorda quella dei vecchi semafori.

I colori bianco, verde e rosso dei segnali erano stati impiegati per la prima volta in Inghilterra e successivamente erano stati adottati dalle imprese ferroviarie di altri paesi, tra cui la Svizzera. Ben presto erano sorti dei problemi operativi con il bianco. Verso la fine del 19° secolo, con il crescente utilizzo dell'elettricità, l'illuminazione artificiale si era diffusa sempre più. Piazze, strade ed edifici di notte venivano illuminati. Da un lato, con l'illuminazione artificiale e l'avvento delle automobili e dei loro fari, il personale di locomotiva rischiava di scambiare queste luci per segnali ferroviari. Dall'altro lato, in caso di rottura dei vetri dei segnali, la luce bianca eclissava il colore rosso e verde. Nel peggiore dei casi, i macchinisti interpretavano un segnale disposto su fermata (rosso) con un vetro di segnalazione rotto come via libera (bianco).

Nel 1877, l'Associazione svizzera dei macchinisti, fondata l'anno precedente, aveva richiamato l'attenzione del Consiglio federale su questa problematica e con un'istanza aveva chiesto che il bianco venisse sostituito dal verde come colore dei segnali. Di conseguenza, si era deciso che a partire dal 1886 i segnali finali aperti non dovevano più essere di colore bianco, bensì verde. La luce verde assumeva così un doppio significato: sul segnale avanzato segnalava avvertimento, mentre sul segnale finale segnalava via libera. Nel 1899, si era almeno definito che un segnale avanzato disposto su avvertimento doveva riportare due punti luminosi verdi, ciò che permetteva di distinguere l'aspetto del segnale avanzato e principale in base al numero di punti luminosi.

Anche altri paesi conoscevano questa situazione insoddisfacente e pericolosa per la sicurezza. Intorno al 1900, le compagnie ferroviarie italiane, americane, tedesche e danesi avevano sperimentato l'uso di luci di segnalazione gialle e arancioni per indicare "avvertimento" sul segnale avanzato. La Svizzera era rimasta indietro: solo nel 1935 le luci verdi dei segnali avanzati erano state sostituite da quelle di colore giallo fuoco. Dopo quasi mezzo secolo, l'inconveniente che il verde potesse segnalare sia avvertimento che libera circolazione era stato eliminato! Ben presto i lavori di ristrutturazione erano stati ultimati, per cui il verde significava inequivocabilmente libera circolazione su tutta la rete delle FFS; l'avvertimento era indicato con il colore giallo fuoco. Con l'aggiunta di questo terzo segnale luminoso (giallo fuoco), erano possibili delle ulteriori combinazioni di luci e pertanto anche delle nuove immagini dei segnali: un punto luminoso verde e giallo fuoco sul segnale significava marcia a velocità ridotta sugli scambi devianti, sul segnale avanzato

significava avviso e sul segnale principale, esecuzione.

I treni raggiungevano velocità sempre più elevate. Negli anni '80, le FFS disponevano di locomotive che potevano raggiungere una velocità massima di 160 km/h. Tuttavia, al massimo si poteva segnalare una velocità di 90 km/h, motivo per cui il potenziale del sistema di segnalamento L era pienamente sfruttato. Nel 1986, sulla linea Visp-Leuk erano stati installati i primi segnali del sistema di segnalamento N. Da un lato, questi avevano il vantaggio di poter segnalare le velocità in intervalli più elevati e, dall'altro, di differenziarla in intervalli di dieci. Questo significava che i macchinisti dovevano rallentare e accelerare meno, ciò che aveva reso il traffico ferroviario più efficiente. Per motivi di costi, non era però stato possibile sostituire su larga scala i segnali del sistema di segnalamento L con quelli del sistema di segnalamento N.

Per concludere, riportiamo i principi che Edwin Clarke, responsabile tecnico della London and North-Western Railway, aveva formulato nel 1853 in merito alla costruzione e alla gestione dei segnali ferroviari. Hanno resistito alla prova del tempo e la loro essenza è valida ancora oggi. Sicuramente avranno un ruolo centrale anche nello sviluppo futuro dei segnali ferroviari.

1. La costruzione [dei segnali] deve essere quanto più semplice e chiara possibile. Deve essere quanto più possibile esente da guasti e facile da riparare.
2. I segnali devono essere semplici, in numero limitato e inconfondibili in modo da non consentire errori.
3. I segnali devono essere installati in modo permanente e non temporaneo. La sicurezza deve essere garantita anche in caso di costruzione difettosa o di funzionamento errato o assente.
4. La cosa più importante: un malfunzionamento del segnale deve comportare al massimo un ritardo, ma mai un incidente.

Letteratura

Hans G. Wägli: *Hebel, Riegel und Signale. Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz. Entwicklungen der mechanischen Einrichtungen*, Grafenried 2018.
 Hans Pottgiesser: *Sicher auf den Schienen. Fragen zur Sicherheitsstrategie der Eisenbahn 1825 bis heute*, Basel 1988. ➔



IN MEMORIAM



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

Hermann Bebie

extern

+ 22.8.23

Stephan Gut

Sektionspräsident Ostschweiz

*1964

+ 30.7.23

François L'Epée

Sektion BLS

*1959

+ 18.9.23

Alfred Walker

Sektion Ostschweiz

*1950

+ 28.7.23

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