

25 marzo 2023

Discorso di Raoul Fassbind all'assemblea generale del VSLF

Stimati ospiti, care e cari colleghi,

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

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

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

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

È importante capire che la paura è un elemento normale della vita. Tutti hanno delle paure, ed è giusto che sia così. Ma quando le nostre paure controllano la nostra vita e ci limitano, allora è il momento di fare qualcosa al riguardo. Io, per esempio, ho tanta paura di parlare davanti alla gente, una paura che potrebbe accompagnarmi anche ad una seduta di terapia.

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

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

Come gestiamo allora queste paure?

Quando si tratta di questioni legate alla sicurezza, reagiamo sempre ottimizzando e inasprendo le normative, le direttive, i processi e il loro monitoraggio.

Il pericolo di incidenti è in agguato ovunque e può comportare danni monetari e personali, una cattiva reputazione e conseguenze legali o tecnico-assicurative. Per esempio, abbiamo paura anche della Suva, ciò che si traduce in un vasto assortimento

di scarpe troppo pesanti, che però non possono evitare che ci si faccia male inciampando. Ho già accennato prima al fatto che le paure possono influenzare la nostra capacità di prendere delle decisioni razionali.

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

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

Per paura del sistema di formazione lacunoso e della conseguente mancanza di qualità nel livello di conoscenze, gli esami finali vengono complicati ad un punto tale che i candidati vengono scartati uno dopo l'altro alla fine della formazione. Ma fortunatamente non dobbiamo più avere paura per quanto riguarda la situazione del personale.

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

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

Le ferrovie gestiscono un apparato di sicurezza di proporzioni considerevoli che funziona proprio in base a questi principi. Con continue analisi dei rischi per ogni effetto teorico, si cerca di limitare quanto più possibile la responsabilità. Si reagisce però solo ai problemi che prima sono stati segnalati. Di conseguenza, i casi che non sono stati segnalati non si sono verificati. Si è persino consapevoli dell'allarmante basso tasso di segnalazione. Non si intravede però una soluzione a questo problema. L'elaborazione di ogni segnalazione teorica sarebbe tuttavia lucrativa dal punto di vista della creazione di nuovi posti di lavoro.

Per quel che mi riguarda, io ho soprattutto paura degli sviluppi tecnici di dubbia utilità. Tanto per fare un esempio, parliamo anche solo del maltempo. Con i vecchi veicoli automaticamente guido il treno in modo più difensivo, con quelli moderni aspetto prima di vedere se il calcolatore di frenata riconosce le condizioni atmosferiche sfavorevoli e come reagisce e solo allora adeguo il mio stile di guida. Di norma, è anche più

difensivo, ma mi adeguo ad ogni cambiamento del tempo. La cosa interessante è che dei veicoli identici reagiscono in modo molto diverso a seconda del software programmato.

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

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

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

Con l'automazione parziale ci si ripromette di ridurre i tempi di transito dei treni e aumentare i valori della puntualità. Allo stesso tempo, l'esercizio dovrebbe diventare più vantaggioso. In altre parole, una gallina dalle uova d'oro o, per l'appunto, soprattutto uno specchietto per le allodole. Per ridurre i tempi di percorrenza dei treni sono comunque necessarie delle complesse ristrutturazioni dei posti di manovra, indipendentemente dal grado di automazione. Tuttavia, anche un macchinista ben informato, debitamente qualificato e motivato può facilmente aumentare i valori della puntualità. Le condizioni del materiale rotabile e dell'infrastruttura, come pure i vari fattori esterni, sono i principali punti critici in tutti i possibili metodi operativi.

Un funzionamento automatico o semiautomatico di certo non è inoltre più conveniente. Finché non si chiariscono le questioni della responsabilità, rispettivamente finché i produttori non si assumono alcuna responsabilità per le condizioni operative, sui treni ci sarà sempre bisogno di un essere umano a mo' di cuscinetto giuridico. E questo raramente è gratis. È inoltre illusorio credere che l'installazione di un computer sul treno sia un investimento sufficiente. L'industria non sarebbe interessata al successo se non vendesse dei costosi programmi di manutenzione con aggiornamenti software e sviluppi tecnici.

Chiunque in ufficio abbia già fatto un update del software sul proprio computer sa benissimo che durante questo periodo non si può lavorare al computer. Nel caso dei treni, i tempi morti aumentano di conseguenza. E, questo, per tutta la durata che il computer o l'operatore del software ritiene opportuna. Quello che noi carichiamo sui nostri veicoli è tutta un'altra questione. Sicuramente ci terrà alquanto occupati in futuro, ma ho seri dubbi che questo possa rendere l'esercizio più veloce.

Questo ci porta alla robustezza operativa, che probabilmente è all'origine di una delle maggiori paure delle ferrovie.

Come è noto, la ferrovia in quanto tale è un sistema molto robusto, ma anche inerte. Ci vogliono molte circostanze avverse per scatenare un grave incidente. Tuttavia, l'approccio per raggiungere la massima sicurezza possibile sarebbe quello di ridurre al minimo ciascuno di questi effetti. Come, per esempio, nel caso delle scarpe pesanti di cui parlavo prima.

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

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

Il sistema ferroviario ha tutto il potenziale per offrire un trasporto di massa all'interno degli agglomerati o dei centri urbani limitrofi. È solo lì che effettivamente si può guadagnare. Tutto ciò che esula da questo contesto è un bene di lusso per il quale noi in Svizzera dobbiamo pagare molto. E nonostante gli sforzi politici per gestire la rete a tariffe possibilmente basse, nella loro pseudo-concorrenza le ferrovie non riescono a raggiungere questo obiettivo.

Abbiamo bisogno di una pianificazione integrale dei servizi e del personale in tutte le ferrovie. I veicoli moderni si assomigliano sempre di più. Le sinergie potrebbero quindi essere sfruttate anche per la manutenzione e l'impiego del materiale rotabile.

Quello che purtroppo manca completamente è la continuità. Nascono di continuo centinaia di progetti occupazionali, soprattutto grazie alla spinta all'innovazione. Esiste realmente un altro settore in cui è il cliente finale a promuovere l'innovazione? Sarebbe compito dell'industria procurarsi gli ordini con dei prodotti validi e avanzati.

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

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

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

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

Tante grazie per l'attenzione.

Raoul Fassbind, comitato del VSLF

Anita Rutz / 29.03.2023